

СОВЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941—1942 гг.)

Г. А. КУМАНЕВ

Отечественная война резко изменила характер работы железных дорог страны. К линии фронта перебазировалось огромное количество войск и воинских грузов, из угрожаемых районов эвакуировались миллионы людей, промышленные предприятия и различные материальные ценности. В то же время необходимо было бесперебойно снабжать промышленность углем, рудой, металлом. Чтобы выполнить эти чрезвычайно важные для победы задачи, потребовались поистине героические усилия советских железнодорожников. В настоящей статье делается попытка осветить трудовую деятельность работников железных дорог в самое тяжелое для нашей страны время — в первый период войны (1941—1942 гг.). Этот вопрос еще мало изучен в нашей исторической литературе¹.

* * *

В начале войны весь транспорт был перестроен на военный лад. «Как никогда, нужны теперь.— писала «Правда»,— слаженность всех звеньев железнодорожного конвейера, безупречное выполнение графика, удесятенная революционная бдительность. Транспорт должен действовать, как хороший часовой механизм»².

Движение поездов было переведено на особый воинский график. Перевозки, не имеющие военного значения, в том числе пассажирские, в III и IV кварталах 1941 г. и в 1942 г. были значительно сокращены³. Война заставила переоборудовать подвижной состав для перевозок воинских частей, эвакуируемого населения и вооружения. На многих станциях были организованы продовольственные и медицинские пункты. По решению Народного комиссариата путей сообщения в первые же дни военных действий были созданы передвижные военно-эксплуатационные отделения, ремонтные поезда и восстановительные отряды, поезда по ремонту водоснабжения и связи. Военная перестройка транспорта состояла также

¹ Работе железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны посвящено несколько небольших брошюр, изданных еще в военное время: Т. Хачатуров. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне, ОГИЗ, 1943. В. Н. Образцов. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны, М., 1943; С. Новиков. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне, ОГИЗ, 1945.

² «Правда», 2 июля 1941 г.

³ ЦА МПС, ф. ЦД, оп. 525, д. 6, л. 1; д. 11, лл. 2—5 д. 10, л. 4; ф. 23а, оп. 90, д. 40, л. 47об. Несмотря на сокращение движения пассажирских поездов, годовые планы пассажирских перевозок в 1941 и 1942 гг. в связи с большими масштабами перевозок эвакуируемого населения центральными железными дорогами были выполнены и даже перевыполнены.

в приспособлении железнодорожных хозяйств к работе в условиях налетов вражеской авиации. На большинстве железнодорожных магистралей европейской части СССР был установлен строгий режим светомаскировки.

В течение первых трех месяцев войны в восточные районы СССР было перебазируется 1360 предприятий, имущество тысяч колхозов, МТС и совхозов, различные материальные ценности и огромное количество людей. Эвакуировались также учреждения и учебные заведения. В 1941 г. с Украины, из Белоруссии и других республик были эвакуированы 415 школ ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищ с 270 тыс. учащихся⁴.

Это был огромный, поистине титанический труд. Работа по эвакуации находилась в центре внимания Государственного комитета обороны (ГКО), который утверждал ежемесячные планы перевозок эвакуированных. По решению ГКО в начале июля 1941 г. при СНК СССР был создан Совет по эвакуации в составе: Н. М. Шверника (председатель), А. И. Микояна, А. Н. Косыгина. Совет по эвакуации определял планы эвакуации, уточнял сроки перебазирования различных предприятий и занимался распределением необходимых для этого вагонов. От него НКПС получал графики выдачи вагонов. По распоряжению Совета в глубоком тылу были созданы эвакуационные пункты, а позднее — управления по эвакуации. Для эвакуационных пассажирских эшелонов была установлена среднесуточная скорость не менее чем 500—600 км, что значительно превышало довоенные нормы. На Ярославской железной дороге в конце июля и в августе 1941 г. за сутки проходило от 40 до 50 эвакуационных поездов⁵.

Железным дорогам страны, и особенно Белостокской, Сталинской, Октябрьской, Юго-Западной, Московско-Киевской, Брест-Литовской, Московско-Курской, Южно-Донецкой, Западной, Московско-Донбасской, Калининской и Южной, пришлось осуществлять эвакуацию в крайне напряженных условиях. Чтобы яснее представить всю сложность работы железнодорожников в начале войны, приведем некоторые факты о деятельности Белостокской, Брест-Литовской и Ленинской железных дорог.

Белостокская железная дорога уже в 4 часа утра 22 июня 1941 г. подверглась нападению с воздуха и интенсивному артиллерийскому обстрелу. Пограничные станции были заняты врагом в тот же день. На протяжении всей дороги была сильно повреждена телеграфная и телефонная связь. Несмотря на жестокую бомбардировку, вся вторая половина дня была использована железнодорожниками для упаковки и погрузки в вагоны оборудования и документов. 23 июня из Белостока отправился эвакуационный поезд⁶. Однако в связи с нарушением работы магистрали много ценного имущества и оборудования вывезти не удалось.

Брест-Литовская железная дорога также была под обстрелом с первого дня войны. 22 и 23 июня важнейшие объекты дороги в сторону Гомеля и Минска неоднократно подвергались воздушным налетам немецко-фашистской авиации. Брест-Литовский узел, расположенный вблизи государственной границы, сразу же после внезапного нападения врага оказался парализованным. Артиллерийским огнем был разрушен Московский путепровод, поэтому выходы из Бреста-Центрального, Бреста-Восточного и Бреста-Полесского оказались закрытыми. Связь Брест-

⁴ Архив ГУТР при СМ СССР, ф. 2, оп. 8а, арх. 5, л. 21.

⁵ ЦА МПС, ф. 23а, оп. 503, д. 4, л. 9.

⁶ Из-за повреждения паровоза вражескими бомбами этот эшелон пришлось оставить на перегоне Скрибовицы — Лида. ЦА МПС, ф. 23а, оп. 90, д. 57, лл. 73—74.

ского узла с отделениями, станциями и управлением дороги была прервана вражескими диверсантами. Создавшееся положение не позволило организовать вывод подвижного состава и эвакуацию различных материальных ценностей с Брест-Литовского узла.

23 июня 1941 г. создалась серьезная угроза занятия г. Барановичей, особенно усилившаяся к вечеру⁷. После получения в 22 часа 23 июня приказа НКПС об эвакуации были немедленно приняты энергичные меры по вывозу с узлов Барановичи-Полесский и Барановичи-Центральный материальных ценностей и документов. В глубь страны удалось отправить женщин и детей, прибывших из зоны военных действий. При непрерывной бомбежке была погружена и отправлена часть основного имущества и оборудования из Главного материального склада.

В невероятно сложной обстановке многие железнодорожники Брест-Литовской железной дороги показали примеры самоотверженности и героизма. Особенно отличился машинист депо Барановичи т. Андреев — один из первых героев-железнодорожников Великой Отечественной войны. При непрерывной бомбардировке и орудийном обстреле он сумел мастерски провести в сторону Барановичей восстановительный поезд. Мужественный машинист не покинул своего поста даже тогда, когда при повреждении котла паровозная будка наполнилась горячим паром. Он надел противогаз и, не взирая на нестерпимый жар, продолжал работать в течение многих часов⁸.

Полностью эвакуировать материальные ценности Брест-Литовской железной дороги не удалось. Из 10 091 вагона было отправлено в тыл только 5675. Тяжелые потери были вызваны, кроме уже указанных причин, также острой нехваткой рабочих рук. Большой урон понесли железнодорожные кадры. Из 13 тыс. человек, работавших на дороге, удалось эвакуировать около 2000 человек⁹.

Эвакуация на дорогах, более удаленных от западных границ, проходила более организованно, но также с большими трудностями. Фронт был еще далеко, когда Москва приступила к выполнению постановления ГКО о перебазировании в тыл наиболее ценного оборудования важнейших промышленных объектов. Исключительная роль в этом деле принадлежала Ленинской (Московско-Рязанской) железной дороге. Темпы эвакуационных перевозок населения столицы в августе и особенно в сентябре непрерывно возрастали. Через одну только станцию Москва-Товарная было вывезено свыше 45 тыс. женщин и детей¹⁰. В октябре — ноябре 1941 г. условия работы Ленинской железной дороги усложнились. На этот период пришлось основная волна перебазирования московских предприятий. Ленинская дорога стала основной магистралью, соединяющей запад с востоком. Эвакуация заводов требовала большого количества порожних вагонов и сложного погрузочного оборудования. Для эвакуации только одного из московских заводов потребовалось 3347, для другого завода — 3500 вагонов. Одновременно перебазировались воинские склады, базы и имущество дороги¹¹. Из-за непрерывных бомбардировок с воздуха был в значительной степени парализован выход к Рязанскому узлу. В отдельные дни на станциях Москва-Пассажирская, Москва-Сортировочная, Москва-Товарная и других скопилось по несколько десятков поездов, готовых к отправлению. Так, по данным переписи 27 ноября 1941 г., на Ленинской дороге сосредоточилось 17 039 вагонов эвакогрузов¹². Несмотря на огромные

⁷ ЦА МПС, ф. 23а, оп. 90, д. 56, л. 6.

⁸ Там же, лл. 6—11.

⁹ Там же.

¹⁰ Архив Института истории АН СССР, ВОВ, р. V, ф. 13, д. 10, л. 3.

¹¹ Там же, д. 4, лл. 1, 4; р. IX, ф. 38, д. 7, л. 4об.

¹² Там же, р. V, ф. 13, д. 4, л. 2об.

трудности, железнодорожники Ленинской дороги сумели выполнить все задания по проведению эвакуации. Только коллективом станции Москва-Товарная было эвакуировано 27 фабрик и заводов, 36 учреждений¹³.

С июля по декабрь 1941 г., когда была проведена основная работа по эвакуации, советские железнодорожники перевезли в районы Урала и Сибири около 1500 тыс. вагонов самых необходимых грузов¹⁴. Оценивая труд советских железнодорожников на первом этапе войны, М. И. Калинин писал: «Наши железнодорожники проделали гигантскую работу. На тысячи километров с запада на восток они перекинули горы оборудования, материалов, зерна и миллионы спасавшихся от фашистского варварства людей. Страна этого не забудет и высоко ценит работников железнодорожного транспорта за проделанную ими работу»¹⁵.

Исключительно сложные по объему перевозки, связанные с эвакуацией, были выполнены не в ущерб оперативным и воинским перевозкам. В чрезвычайно напряженной обстановке, в период кровопролитных сражений 1941—1942 гг., советские железнодорожники продемонстрировали свое умение быстро продвигать воинские оперативные эшелоны. Так, летом 1941 г. НКПС поставил перед Московско-Окружной дорогой задачу — вдвое увеличить обычную пропускную способность магистрали, чтобы обеспечить массовое продвижение воинских эшелонов в смоленском направлении. Самоотверженно трудясь, железнодорожники сумели не только выполнить, но и перевыполнить задание¹⁶.

Военная обстановка вызывала часто необходимость применения на железных дорогах чрезвычайных мер. В отдельных случаях при остром недостатке порожних вагонов специальными постановлениями ГКО в течение 2—3 дней запрещалась погрузка всяких грузов, за исключением воинских, угольных, нефтегрузов, грузов для авиационной и танковой промышленности, и проводились дни усиленной выгрузки. Только с мая по декабрь 1942 г. такие мероприятия осуществлялись 12 раз: 17 и 31 мая, 4, 5 и 6 июля, 30 и 31 августа, 23 октября, 15 и 29 ноября, 27 и 31 декабря¹⁷. Принудительная выгрузка позволила в тех условиях создавать огромный резерв порожних вагонов.

В 1942 г. по постановлению ГКО и СНК на железных дорогах стали использовать багажные вагоны пассажирских поездов для перевозок грузов оборонным предприятиям, а также начали производить прицепку крытых вагонов с военными грузами к пассажирским поездам¹⁸. Была предпринята система мер, направленных на максимальное усиление грузооборота и обеспечение быстрого продвижения двух встречных потоков грузов: применялось сдвигание составов, пропуск поездов через перегруженные узлы с ходу и ряд других организационно-технических мероприятий, предложенных и осуществленных советскими железнодорожниками. Именно в этот период широкое распространение получил так называемый караванный способ движения, т. е. массовое отправление поездов одного за другим на расстоянии видимости хвостовых сигналов, что в десятки раз повышало пропускную способность перегруженных участков. На сравнительно небольшом участке Брянского отделения, протяженностью 120 км, осенью 1941 г. нередко в движении одновременно находилось до 80 поездов. В это же время появился еще один способ увеличения пропускной способности дорог, получивший название колебательного движения. Этот прием заключался в попеременном пропуске больших потоков поездов то в одном, то в другом направ-

¹³ Там же, лл. 1, 3; д. 10, лл. 3, 5.

¹⁴ «Правда», 6 августа 1945 г.

¹⁵ «Гудок», 8 февраля 1942 г.

¹⁶ Архив Института истории АН СССР, ВОВ, р. IX, ф. 11, д. 4, лл. 13, 14.

¹⁷ ЦА МПС, ф. 33а, оп. I, д. 4, лл. 206—208.

¹⁸ Там же, л. 98

лении. Он, в частности, оказал неоценимую услугу во время обороны Ленинграда, когда на одном из участков поезда часто шли с интервалами в 100—200 м, а пропускная способность дороги превышала здесь установленную почти в 10 раз.

Все эти мероприятия сыграли большую роль в деле увеличения перевозок оперативных и воинских грузов.

Перебазирование промышленности на восток, рост количества воинских перевозок, исключительная подвижность фронтов внесли коренные изменения в географию грузовых потоков на железных дорогах. Некоторые железнодорожные линии, имевшие в довоенное время второстепенное значение, испытывали в начале войны огромное напряжение. Линии Сонково—Медведево, Бологое—Валдай, Касторная—Мармыжи—Курск и другие участки с ограниченной пропускной способностью выдержали колоссальную нагрузку.

1942 год был наиболее трудным в работе железных дорог страны. К осени этого года действовавшая железнодорожная сеть сократилась по сравнению с 1940 г. более чем в два раза, парк паровозов уменьшился на 14%, а парк товарных вагонов на 21%. Временная оккупация врагом территории, где находилось более половины самой густой сети железных дорог СССР, в значительной мере сузила базу для маневрирования подвижными средствами. Большие потери, понесенные советским транспортом в паровозном и вагонном парке, не могли не сказаться на результатах работы железных дорог. По сравнению с 1940 г. в 1942 г. грузооборот и погрузка снизились в 2,2 раза¹⁹.

Кроме того, снижение эксплуатационных показателей в большой степени было связано с тем, что в первый период войны сильно ухудшилось материально-техническое обеспечение железных дорог. Временная потеря Донбасса и Подмосковского угольного бассейна привела к серьезным топливным затруднениям²⁰. Выход состоял в том, чтобы перевести паровозный парк многих железных дорог на дровяное топливо, топливную смесь, а после разгрома фашистских войск под Москвой также и на снабжение бурым углем Подмосковского бассейна. После потери Донбасса промышленность Центрального района и Поволжья стала снабжаться кузнецким, карагандинским и кизеловским углем. Дальность перевозок угля возросла поэтому с 694 км в 1940 г. до 857 км в 1942 г., т. е. увеличилась на 163 км²¹. Дровяное топливо и ухудшение качества поставляемого угля сказались, конечно, на скорости движения и, следовательно, на всей эксплуатационной работе железнодорожного транспорта. Заметное снижение скоростей на многих железных дорогах объяснялось также заменой паровозов серии «ФД» менее мощными паровозами серии «Э», переходом с автоблокировки на телеграфный и телефонный способы сношений и т. д. В условиях военного времени многие железнодорожные мосты и участки пути оказались непригодными для тяжелых паровозов «ФД», к тому же для них требовался уголь повышенного качества²².

Советские железнодорожники быстро освоили технику отопления паровозов топливом новых видов, и это помогло избежать в годы войны топливного кризиса и парализации железнодорожного транспорта.

Поставки железным дорогам паровозов, вагонов, оборудования и материалов в конце 1941 и в 1942 гг. резко сократились. За 1942 г. и I квартал 1943 г. железные дороги страны получили всего лишь 8 новых

¹⁹ ЦА МПС, ф. 33а, оп. 1, д. 4, л. 203.

²⁰ До войны Донецкий и Подмосковский угольные бассейны давали 64% всей добычи угля (см. «Партийное строительство», 1945, № 9—10, стр. 30).

²¹ Н. Вознесенский. Военная экономика СССР в период Отечественной войны, М., 1948, стр. 69.

²² В связи с переходом на дровяное отопление на ряде железных дорог из-за отсутствия на месте заготовленных дров и рабочей силы было увеличено число стоянок по набору топлива, что также обусловило сокращение скоростей движения.

паровозов при потерях за истекший период войны 3900 паровозов. Производство новых паровозов в 1942 г. не было обеспечено металлом²³.

К концу 1942 г. действовавшим железнодорожным магистралям не хватало 9800 паровозов²⁴. Учитывая эту огромную потребность в паровозах, ГКО принял меры к восстановлению производства паровозов на заводах Наркомтяжпрома и НКПС, которое в дальнейшем сыграло большую роль в решении этой важной задачи.

Не менее острое положение создалось на транспорте с парком товарных вагонов. В первый период войны железнодорожный транспорт СССР потерял 151 400 вагонов. Постройка новых вагонов в это время была прекращена. За 1942 г. не было выпущено ни одного вагона, не считая сданных Наркомату путей сообщения 12 ранее недостроенных платформ, тогда как в 1940 г. железнодорожный транспорт СССР получил 30 524 вагона, а за весь 1941 г. — 33 076 вагонов²⁵.

Мероприятия ГКО по проведению строжайшей экономии сырья и материалов, пуску в действие новых паровозостроительных и вагоностроительных заводов, созданию еще в 1942 г. около 300 вспомогательных мастерских, позволили в следующем году наладить производство паровозов, вагонов, железнодорожного оборудования и разрешить эту трудную проблему военного времени²⁶.

В 1941—1942 гг. произошли серьезные перемены в составе кадров работников транспорта. Отечественная война отвлекла от производства сотни тысяч кадровых железнодорожников, потому с первых месяцев боевых действий возникла острая потребность в пополнении рабочих. По зову партии и правительства в промышленность и на транспорт пошла огромная масса женщин и подростков, которые в короткий срок овладели сложнейшими профессиями и стали мастерами своего дела. В 1942 г. состав железнодорожников на магистралях Центра пополнился за счет новых кадров более чем на 30%. На Горьковскую, Ленинскую, Рязано-Уральскую, Северную железные дороги пришло от 35 до 40% новых рабочих²⁷. Особенно сильно изменился состав кадров на Казанской дороге (на 43% за один только I квартал 1942 г.)²⁸. Обновление рабочих кадров происходило главным образом за счет женщин. На Ленинской, Ярославской, Московско-Донбасской, Куйбышевской и других магистралях работало от 35 до 45% женщин. В это же время на железных дорогах Центра начали работать свыше 20 тыс. учеников-подростков²⁹.

Вопросы производственного обучения и политического воспитания новых железнодорожных кадров стояли в центре внимания партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Большое распространение в этот период получила на транспорте индивидуальная форма обучения новых рабочих под руководством опытных производственников, среди которых было много старых кадровых рабочих-пенсионеров, вернувшихся на транспорт. Они проделали огромную работу по передаче новичкам своего многолетнего производственного опыта. Широко применялись также групповые формы обучения в стахановских школах, кружках техминимума, на курсах повышения квалификации (преимущественно без отрыва от производства). Если в пер-

²³ Значительное число паровозостроительных заводов было переключено на выполнение военных заказов, часть осталась на территории, захваченной врагом, а ряд заводов, эвакуированных на восток, еще не давал в это время продукции. По черным металлам и метизам размеры поставок Народному комиссариату путей сообщения в 1942 г. снизились до 312 тыс. т против 1955 тыс. т в 1940 г., т. е. в 9,2 раза (ЦА МПС, ф. 33а, оп. 1, д. 4, л. 203).

²⁴ Там же, оп. 1, д. 2, лл. 279—280.

²⁵ Там же, д. 4, л. 113.

²⁶ Там же; «Гудок», 6 июня 1943 г.

²⁷ ЦА ВЦСПС, ф. 1, д. 19, л. 84.

²⁸ Там же, ф. 161, оп. 9, д. 6, л. 95.

²⁹ Там же, ф. 1, д. 19, л. 84.

вом, мирном, полугодии 1941 г. на железных дорогах индивидуальным порядком и группами без отрыва от производства было подготовлено 31,9% рабочих (от общего числа обученных), то во втором, военном, полугодии по 34 действовавшим магистралям таким путем было обучено уже 51,5% рабочих³⁰.

Об успешном выполнении государственных заданий по обучению новых кадров для транспорта говорят следующие факты. Народнохозяйственным планом на 1941 г. была предусмотрена подготовка для железнодорожного транспорта около 200 тыс. новых рабочих и повышение квалификации 400 тыс. человек (в стахановских школах, на курсах техминимума и курсах повышения квалификации). Этот план был рассчитан на сеть железных дорог и железнодорожных предприятий довоенного времени. После начала войны захват врагом большого числа железных дорог не мог не сказаться на его выполнении. Тем не менее годовой план подготовки кадров был выполнен по выпуску на 87,0%, а по охвату обучением — на 119,7%. Задания по подготовке кадров в стахановских школах, на курсах повышения квалификации были перевыполнены соответственно на 67,1% и 79,5%³¹. В 1941 г. не оказалось ни одной дороги (из тыловых), которая не выполнила бы плана подготовки кадров массовых профессий. За год, к 1 января 1942 г., число подготовленных с отрывом и без отрыва от производства и повысивших свою квалификацию составляло по всей железнодорожной сети 797 тыс. человек³².

Выполнение плана подготовки кадров в 1942 г. — в напряженный военный период — потребовало еще больших усилий, максимального использования всех возможностей для решения этой ответственной задачи. Согласно плану НКПС в 1942 г. намечалось обучить 292 700 человек новых работников и повысить квалификацию 250 тыс. человек — всего, таким образом, должно было быть подготовлено 542 700 человек. Фактически же было подготовлено 814 тыс. человек, т. е. план был перевыполнен на 49,9%. При этом железнодорожники сэкономили государственных средств на сумму 14 млн. руб.³³ В значительной части экономия была достигнута благодаря развернувшемуся среди инженерно-технических работников железных дорог социалистическому соревнованию по подготовке кадров без затраты государственных средств.

Энергично взялись за освоение железнодорожных профессий женщины. Учитывая все повышавшуюся роль женщин на транспорте, НКПС издал 11 октября 1941 г. специальный приказ «О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий железнодорожного транспорта из женщин».

Если сопоставить данные о подготовке кадров из женщин за 1942 г. (только по 12 основным профессиям) с тремя предыдущими годами, то представится следующая картина возрастания роли женского труда на транспорте (см. табл.)³⁴.

Как видно из таблицы, особенно сильно вырос удельный вес женского труда по таким профессиям, как стрелочники, путевые обходчики, дежурные по станциям, электромеханики, кондукторы. Всего же в 1942 г. на железнодорожном транспорте по всем специальностям было подготовлено 165 200 женщин, что составляет к общему числу подготовленных новых кадров 50%³⁵.

Надежным источником для пополнения рабочих кадров транспорта были государственные трудовые резервы. Сеть школ ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищ увеличилась с 1550 в 1940 г. до 1726 в

³⁰ ЦА МПС, ф. 23а, оп. 26, д. 18, л. 16.

³¹ ЦА ВЦСПС, ф. 1, д. 19, л. 10.

³² ЦА МПС, ф. 23а, оп. 26, д. 18, лл. 12—13.

³³ Там же, оп. 506, д. 5, лл. 4—8.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же.

1942 г.^{35а}. В системе трудовых резервов для железных дорог было подготовлено в 1941—1942 гг. около 116 тыс. юношей и девушек. Только железнодорожные училища дали транспорту за эти годы свыше 11 500 молодых производственников³⁶.

В 1942 г. большой отряд специалистов был подготовлен для транспорта железнодорожными вузами и техникумами. 12 железнодорожными институтами и 69 техникумами было выпущено 4202 молодых специалиста³⁷.

ТАБЛИЦА

Основные профессии	Г о д ы							
	1939		1940		1941		1942	
	подготовлено женщин	% женщин к общему числу подготовленных по профессиям	подготовлено женщин	% женщин к общему числу подготовленных по профессиям	подготовлено женщин	% женщин к общему числу подготовленных по профессиям	подготовлено женщин	% женщин к общему числу подготовленных по профессиям
Машинисты	120	8,5	593	11,2	178	4,8	860	10,1
Помощники машинистов	5 317	37,4	3 709	33,9	692	7,7	4 967	31,5
Дежурные по станциям	2 219	42,5	4 243	45,5	1 176	20,6	5 490	62,4
Составители	32	1,1	81	4,1	10	0,6	244	11,9
Стрелочники	10 674	26,1	6 369	35,8	6 683	36,1	21 121	88,3
Кондукторы	1 376	10,9	1 697	15,8	2 518	21,8	11 918	72,1
Дорожные мастера	23	0,7	48	2,8	12	0,9	215	12,5
Бригадиры пути	639	9,7	1 062	22,0	277	7,3	1 285	27,5
Путевые обходчики	1 359	11,6	2 124	19,1	2 332	—	19 327	71,5
Вагонные мастера	586	8,8	850	15,3	315	6,3	1 772	38,3
Осмотрщики вагонов	1 396	16,8	1 777	27,1	594	12,8	3 967	57,5
Электромеханики	293	10,5	549	19,9	162	12,8	1 520	63,2

Приведенные цифры и факты красноречиво свидетельствуют, что в 1941—1942 гг. была выполнена исключительно большая по объему и значению работа по подготовке кадров для железнодорожного транспорта. Огромный трудовой опыт и высокая квалификация старых производственников в сочетании с боевым задором и постоянным стремлением молодого пополнения к новому помогли советским железнодорожникам преодолеть суровые испытания войны и выполнить важнейшие военнo-хозяйственные задачи.

Война, изменившая на железнодорожных магистралях весь привычный порядок работы, систему материально-технического снабжения, условия ремонта и эксплуатации транспортных средств, вызвала к жизни массовые проявления глубокого патриотизма, творческой инициативы, изобретательности, подлинного героизма. В первые месяцы войны по инициативе самих железнодорожников начался пересмотр прежних социалистических обязательств. Советские железнодорожники принимали новые, повышенные нормы. «Мой паровоз и моя бригада готовы к любому рейсу, на любое расстояние», говорилось в заявлении знатного машиниста Томской железной дороги Николая Лунина³⁸. С подобными заявлениями выступили многие паровозники, движенцы, вагонники, связисты, путеицы и т. д.³⁹.

^{35а} «Большевик», 1943, № 7—8, стр. 21.

³⁶ Подсчитано нами, Архив ГУТР при СМ СССР, ф. 14, оп. 30, арх. 15, лл. 1—90; оп. 46, арх. 85—86, л. 1.

³⁷ ЦА МПС, ф. 23а, оп. 506, д. 5, л. 4.

³⁸ «Гудок», 25 июня 1941 г.

³⁹ Первым с призывом работать с удвоенной энергией обратился ко всем железнодорожникам страны коллектив депо станции Москва-Сортировочная Ленинской железной дороги (см. «Ленинский путь» — орган Управления и Политотдела Ленинской ж. д., 6 июля 1941 г.).

На каждом участке железнодорожного транспорта были свои герои — люди высокого долга, самоотверженно трудившиеся на своем посту. С риском для жизни рабочие и служащие железных дорог боролись с последствиями бомбардировок. Находчивость и смелость проявил председатель месткома ст. Перово т. Кулешов во время налета фашистских самолетов в ночь на 2 августа. Рискуя жизнью, он отцепил от поезда горящий вагон. По сигналу т. Кулешова машинист вывел состав вперед. Пожар поезда с военными грузами был предотвращен⁴⁰. Примером большого мужества служит подвиг дорожного мастера 1-го околотка 2-й дистанции пути Ленинской железной дороги т. Хохлова. В ночь на 2 августа, когда т. Хохлов дежурил у селектора, взрывом фугасной бомбы была разрушена его квартира. Погибли жена и дочь. Тов. Хохлов знал о случившемся, но остался дежурить у селектора и покинул свой пост лишь после того, как руководством дороги был освобожден от дежурства⁴¹. Героически работали под постоянными обстрелами вражеской авиации машинисты Ярославской дороги. Машинист-новатор А. И. Егоров из депо Сонково, ведя эшелон, находился на паровозе около 120 часов. В течение одного дня эшелон четыре раза попадал под бомбежку фашистских самолетов. Машинист того же депо т. Панов, выполняя боевое задание, с 31 октября по 9 ноября не сходил с паровоза⁴². Так могли поступать только советские патриоты, воспитанные Коммунистической партией.

Трудовой подъем советских железнодорожников, как и всего советского народа, в первый период войны наиболее ярко проявился в развертывании социалистического соревнования. Коммунистическая партия организовала и возглавила социалистическое соревнование на транспорте, умело направляя трудовую активность железнодорожников на борьбу за дальнейшее повышение производительности труда. Многие железнодорожники стали переходить на лунинские методы работы. Лунинское движение, названное так по имени новатора-машиниста Томской железной дороги комсомольца Николая Лунина, возникло в 1940 г. Оно стало новой формой социалистического соревнования в годы Великой Отечественной войны. В сложных условиях военного времени Лунин и его последователи организовали отличный уход за паровозом. Они научились быстро устранять различные повреждения, своими силами выполняли слесарный ремонт и добивались, чтобы во время промывки локомотива такого ремонта было как можно меньше. Это позволило снизить себестоимость ремонта и увеличить время полезной работы паровозов. Применив лунинские методы, железнодорожники увеличили пробег локомотивов, боролись за ускоренное продвижение тяжеловесных поездов, увеличивали сроки службы технических средств.

К 1 декабря 1941 г. на Казанской железной дороге насчитывалось 196 лунинских паровозов, на которых работали 484 бригады. Паровозники дороги провели за военные месяцы 1941 г. 11 441 тяжеловесный поезд. Две лунинские колонны, созданные в депо Красноуфимск и Янаул, только на промывочном ремонте сэкономили государству 219 тыс. руб.⁴³

Паровозники-лунинцы Ярославской железной дороги за военные месяцы 1941 г. провели 2288 срочных тяжеловесных поездов⁴⁴. На Томской железной дороге к 30 июля 1941 г. 75% паровозных бригад работало по-лунински. Это позволило более чем вдвое сократить объем промывочного ремонта, намного удлинить срок службы основных деталей локомотивов⁴⁵.

⁴⁰ ЦА ВЦСПС, ф. 161, д. 11, лл. 88—89.

⁴¹ Там же.

⁴² Там же, д. 16, лл. 105—106.

⁴³ Там же, д. 10, л. 161.

⁴⁴ Там же, д. 16, л. 106.

⁴⁵ «Гудок», 30 июля 1941 г.

Условия войны вызвали к жизни такое замечательное движение на транспорте, как специальные паровозные колонны имени Государственного комитета обороны, которые в прифронтовой обстановке при отсутствии стационарных баз ремонта, а подчас и водоснабжения обеспечивали сохранность локомотивного парка при самой интенсивной его эксплуатации. Инициаторами создания этих колонн осенью 1941 г. были машинисты депо Челябинск тт. Жданов, Агафонов, Мезенцов и Плотицын. Паровозники, вступавшие в колонны имени ГКО, брали обязательства увеличить, по сравнению с установленной нормой, безремонтный пробег локомотивов, отлично знать и образцово выполнять правила технической эксплуатации и инструкцию о работе в зимних условиях, водить поезда строго по графику, овладеть слесарной специальностью, каждое производственное задание выполнять как военный приказ. Инициатива машинистов депо Челябинск нашла живой отклик среди работников железных дорог. На одной только Ленинской дороге на 1 января 1942 г. было сформировано 7 колонн-подразделений, в которые вошло 37 паровозов. В первый период войны машинисты паровозных колонн провели тысячи поездов, выполняя под огнем врага исключительно важные задания. Гитлеровцам так и не удалось парализовать их работу.

Примеру паровозников последовали работники других служб: смены дежурных по отделениям, смены вагонников, осмотрщиков и т. д.

Трудовой героизм железнодорожников, их настойчивое стремление преодолеть все лишения и трудности породили в первые месяцы войны и такие новые формы социалистического соревнования, как соревнование на одну поездку или смену, движение за выполнение двух, трех и более норм (двухсотников, трехсотников и т. д.), совмещение профессий, овладение новыми специальностями.

Движение двухсотников началось в июле 1941 г., когда молодыми рабочими г. Горького и Уральского машиностроительного завода был выдвинут лозунг «Работать не только за себя, но и за товарища, ушедшего на фронт». Вскоре появились трехсотники, четырехсотники и т. д. Это движение открывало новые огромные возможности для роста производительности труда и увеличения выпуска продукции. На железных дорогах оно имело свои особенности. Здесь движение двухсотников ввиду специфики работы различных служб транспорта распространилось главным образом среди рабочих, имевших дело со станками, механизмами, агрегатами, т. е. среди рабочих паровозных депо, вагоноремонтных пунктов, мастерских, различных заводов НКПС. Профсоюзные организации под руководством Коммунистической партии проделали большую работу по разъяснению громадного значения движения двухсотников. Дорожными профсоюзными комитетами (дорпрофсоюзами) совместно с политотделами отделений проводились специальные конференции двухсотников, где двухсотники брали на себя обязательства обучить мастерству высокой производительности труда рабочих, недавно пришедших на производство. Принимались решения о создании стахановских школ двухсотников, руководить которыми изъявляли желание многие участники конференций.

Замечательным проявлением патриотизма советских железнодорожников в первые месяцы войны было также их активное участие в движении за создание народного ополчения, фонда обороны Родины, курсов санитарных дружин и медсестер, а также проведение массовых воскресников. Успешно, например, прошел на транспорте 3 августа 1941 г. Всесоюзный воскресник в День железнодорожника. В нем участвовало свыше 1 100 тыс. человек. Во время воскресника были отремонтированы сотни километров пути, сотни паровозов, тысячи вагонов, собрано, по неполным данным, около 7800 т металлолома. По решению железнодорожников заработанные на воскреснике около 20 млн. руб. были пере-

даны в народный фонд обороны⁴⁶. Не менее активно прошел 17 августа Всесоюзный комсомольско-молодежный воскресник, состоявшийся по инициативе молодежи⁴⁷.

В грозные осенние дни 1941 г., когда гитлеровцы подходили к Москве, в промышленности и на транспорте по призыву коллективов Московского государственного подшипникового завода, а позднее — Томской железной дороги, развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование за лучшую помощь фронту. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации железных дорог, используя все формы агитации, провели в этот период большую разъяснительную работу и обеспечили принятие социалистических обязательств каждым железнодорожным коллективом.

Дальнейшее развитие в период соревнования в честь XXIV годовщины Октябрьской революции получило лунинское движение. Оно распространилось и среди движенцев. Особо следует отметить почин диспетчера Ртищевского отделения Пензенской дороги комсомольца Федора Козлова, который по существу первым внедрил лунинский метод в работу движенцев, показав пример увеличения пропускной способности станций и участка при сильно возросшем вагонопотоке. Ф. Козлов стал проводить часть маневровой работы с прибывающими поездами на промежуточных станциях участка. Такая замена работы сортировочных станций маневровой работой на участке требовала значительно большей затраты труда и маневровых средств. Однако в условиях войны, когда на сортировочные станции, при громадных грузопотоках, падал колоссальный объем маневровой работы, применение метода т. Козлова давало возможность значительно увеличить пропускную способность крупных узлов.

Бюро Пензенского обкома ВКП(б) обязало руководителей дороги и политотдел широко распространить опыт работы т. Козлова среди всех движенцев⁴⁸. Вскоре примеру т. Козлова последовали узловой диспетчер станции Ртищево т. Галактионов, диспетчеры Пензенского отделения тт. Макаров и Фролов, диспетчер Рузаевского отделения т. Сазанов и другие передовые люди дороги.

В борьбе за режим экономии и мобилизацию внутренних ресурсов лунинскому движению также принадлежала важная роль. Решая эту задачу, вагонники Казанской дороги к началу 1942 г. изготовили различных инструментов и деталей из утильсырья на 1 млн. 700 тыс. руб.⁴⁹. На Ярославской дороге благодаря использованию внутренних ресурсов было сокращено количество получаемого с заводов оборудования. К концу 1941 г. в Ярославском депо и мастерских изготовлялось до 70 различных деталей⁵⁰.

Одной из задач социалистического соревнования в честь XXIV годовщины Октября была подготовка железнодорожного транспорта к зимним перевозкам. Железнодорожники центральных магистралей, используя опыт работы предприятий Северо-Донецкой железной дороги по подготовке транспорта к зиме своими силами, задолго до Октябрьского праздника в свободное от работы время отремонтировали большое количество станционных зданий, стрелочных переводов, вагонов и т. д.⁵¹.

Мобилизующая роль социалистического соревнования наглядно проявилась на примере Горьковской железной дороги, где им было охвачено 89,8% всех работавших⁵², а в вагоноремонтном пункте станции Горь-

⁴⁶ «Правда», 5 августа 1941 г.

⁴⁷ См., например, «Стахановец транспорта», орган Управления и Политотдела Ярославской ж. д., 20 августа 1941 г.

⁴⁸ «Большевистский транспорт», 16 декабря 1941 г.

⁴⁹ ЦА ВЦСПС, ф. 161, д. 10, л. 166

⁵⁰ ЦА МПС, ф. 23а, оп. 503, д. 4, л. 21.

⁵¹ ЦА ВЦСПС, ф. 161, д. 10, лл. 99, 152.

⁵² Там же, д. 15, л. 48.

кий — Сортировочная был достигнут 100%-ный охват соревнованием. Ремонтные бригады ежедневно перед началом работы брали на себя «фронтовые» обязательства. По окончании трудового дня результаты соревнования объявлялись с указанием, какая из бригад заняла первое место и какие недостатки следовало устранить. Такой порядок обеспечил перевыполнение производственных показателей, за что вагоно-ремонтному пункту по итогам соревнования было присуждено переходящее Красное Знамя вагонной службы. Во время предоктябрьского соцсоревнования только диспетчерский коллектив 1-го отделения движения провел 40 тяжеловесных, 19 скоростных и 4 эстафетных поезда⁵³. Это было значительно больше, чем в обычное время.

В дни предоктябрьского социалистического соревнования, сначала в промышленности, а затем и на транспорте стали создаваться комсомольско-молодежные и фронтовые бригады, которые выполняли самые ответственные задания. Они отличались высокой дисциплиной и четкой организацией труда.

Своим героическим трудом наши железнодорожники внесли большой вклад в дело разгрома немецко-фашистских полчищ под Москвой. Судьба Москвы во многом зависела от быстроты и слаженности работы железнодорожного транспорта. Нужно было в самые сжатые сроки доставить к дальним подступам столицы сотни воинских эшелонов. Причем часть из них должна была прибыть за тысячи километров.

К концу ноября 1941 г. Москва была связана с глубоким тылом лишь четырьмя железными дорогами: Горьковской, Ярославской, Казанской и Ленинской, Октябрьская, Московско-Курская, Московско-Киевская Московско-Донбасская, Западная и Калининская железные дороги столичного узла были в большей части захвачены врагом. В эти грозные дни железнодорожники столичного узла и центральных магистралей все как один по призыву Коммунистической партии встали на защиту родной Москвы. Несмотря на постоянные массированные налеты фашистских самолетов, пытавшихся сорвать перевозки, артиллерийско-минометный и пулеметный огонь на участках, пролегающих у самого переднего края, трудности с продовольствием и сильные морозы, советские железнодорожники своевременно подвезли к фронту резервы и все необходимое. С небывалым напряжением работала в это время Ленинская магистраль. Железнодорожники станций Перово, Рыбное, Воскресенск и др. научились быстро пропускать проходящие поезда. Особо отличился начальник станции Рыбное т. Колобов, который добился увеличения пропускной способности своей станции более чем в два раза. Железнодорожники станции Рыбное, которая находилась всего в 15 км от линии фронта, в октябре и ноябре стали пропускать ежедневно в среднем от 60 до 65 поездов и сократили время на обработку поездов с 40—50 минут до 15—18 минут. Тов. Колобов был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

В ноябре и декабре 1941 г. значительно увеличились перевозки оборонных грузов на Горьковской и Казанской железных дорогах. Поезда продвигались с рекордной для того времени скоростью — 800—850 км в сутки. С октября по декабрь 1941 г. только для Западного фронта и Московской зоны обороны было перевезено 756 воинских эшелонов⁵⁴.

Большие задачи в период обороны Москвы выпали на долю Московско-Окружной магистрали. По постановлению Государственного комитета обороны в августе 1941 г. было начато строительство Большой Московско-Окружной дороги, которая должна была связать новым кольцом железнодорожные линии Московского узла. В 1941—1942 гг. наме-

⁵³ ЦА ВЦСПС, ф. 161, д. 115, л. 49.

⁵⁴ В. П. Серегин и П. П. Андреев. Разгром немецко-фашистских войск под Москвой. М., 1957, стр. 17.

чалось построить 290 км линий. Не будучи полностью завершенной, Большая Московско-Окружная железная дорога в период битвы под Москвой все же приняла на себя часть вагонопотока. Нередко эшелоны подавались к самому переднему краю обороны. Тем самым сокращался переход войск от места разгрузки до исходных рубежей и сохранялись силы бойцов. Здесь потребовалось особенно четкое взаимодействие железнодорожников с командованием советских войск, в частности с органами военных сообщений Западного фронта.

Защищая столицу, патриоты-железнодорожники проявляли массовый героизм. Передовые люди транспорта боролись за строжайшее соблюдение графика, за перевыполнение производственных норм, мужественно, под вражеским обстрелом выполняли свой служебный долг. Сигналист станции Угрешская Московско-Окружной дороги т. Прохоров, например, в течение 31 часа не покидал поста. Выполняя боевые задания, по суткам не сходили со своих паровозов машинисты депо той же дороги тт. Афоничкин, Сасин, Сафонов, Богданов и многие другие. В период обороны Москвы в депо не было ни одного случая несвоевременной подачи паровозов под военные перевозки⁵⁵. В деповских мастерских железных дорог Центра ремонтировались орудия, танки, отсюда уходили на фронт построенные железнодорожниками бронепоезда. Так, горьковчане на свои средства организовали постройку бронепоезда «Смерть фашизму» и звена истребителей «Железнодорожник Горьковской»⁵⁶.

Битва под Москвой показала громадную роль коммуникаций в современной войне, еще раз подчеркнула, какую серьезную помощь советским войскам могут оказать железнодорожники благодаря умелому маневрированию и повышенной пропускной способности железнодорожных магистралей.

* * *

Начало 1942 г. было отмечено успешным проведением на железных дорогах социалистического соревнования в честь XXIV годовщины Красной Армии, которое было начато по инициативе комсомольцев и молодежи Московского автозавода. Благородный почин московских автозаводцев был одобрен МК и МГК ВКП(б), ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС и горячо подхвачен на всех предприятиях страны, в том числе и на железных дорогах⁵⁷.

Однако было бы неправильным полагать, что работа железных дорог отвечала в этот период всем требованиям боевой обстановки. Как отмечала «Правда», кое-где работники железнодорожного транспорта продолжали жить вчерашним днем, днем эвакуации. На таких дорогах не успевали ликвидировать одну пробку, как создавалась другая⁵⁸. Малейшие неполадки на одной из дорог существенно сказывались на работе соседних магистралей. Вместе с тем проведение первой военной зимы на транспорте показало, что ряд предприятий дорог плохо подготовился к зимним перевозкам.

Большие недостатки на железных дорогах имелись также и в организационно-массовой работе профорганизаций. Следствием всех этих причин было ухудшение выполнения графика движения поездов на железнодорожных магистральных страны. По всей железнодорожной сети СССР в марте 1942 г. было отправлено по расписанию 62,1% поездов, а

⁵⁵ «Московский большевик», 26 октября 1941 г.

⁵⁶ «Волжская магистраль» — орган Управления и Политотдела Горьковской ж. д., 27 сентября и 7 ноября 1941 г.

⁵⁷ «Комсомольская правда», 13 января 1942 г.; «Московский большевик», 11 января 1942 г.; «Труд», 15 января 1942 г.

⁵⁸ «Правда», 25 января 1942 г.

проследовало по расписанию только 45,2% поездов⁵⁹. Между тем военная обстановка обязывала использовать резервы транспорта, инициативу и сметку железнодорожников таким образом, чтобы ритм работы железных дорог полностью соответствовал задачам боевых действий Красной Армии.

Весной 1942 г. правительство провело ряд мероприятий, направленных на повышение маневренности дорог и улучшение пропускной способности ряда магистралей⁶⁰. В марте 1942 г. было опубликовано решение Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) «О заработной плате поездных и маневровых бригад железнодорожного транспорта в военное время», по которому повышалась заработная плата машинистам, их помощникам, кондукторам, кочегарам, вагонным мастерам, составителям поездов и др.⁶¹.

Всенародный праздник трудящихся — день 1 Мая советские железнодорожники встречали в обстановке высокого трудового подъема. Дни предмайского социалистического соревнования были отмечены новыми подвигами железнодорожников. 13 апреля героический поступок совершил котельный мастер паровозного депо Кочетково Ленинской железной дороги А. Ф. Алексеев. За несколько минут до отправления срочного воинского поезда у паровоза «ФД» неожиданно переломилась средняя колосниковая плита. Алексей Алексеев, не колеблясь, облил себя водой и, рискуя жизнью, влез в горящую топку и заменил негодную колосниковую плиту. Воинский эшелон был своевременно отправлен по назначению. Вечером того же дня т. Алексеев сумел быстро исправить лопнувшую связь в камере догорания топки при давлении пара в котле в 10 атмосфер. Такой же подвиг совершил и машинист того же депо Григорий Каширин⁶².

7 мая 1942 г. коллектив Кузнецкого металлургического комбината обратился через газету «Правда» ко всем металлургам Советского Союза с предложением начать Всесоюзное социалистическое соревнование за сверхплановый выпуск продукции. С таким же призывом обратились работники авиационной и танковой промышленности⁶³.

По предложению работников Московского узла Ленинской железной дороги в это патристическое движение вступила армия железнодорожников. На всех магистралах развернулось соревнование за лучший паровоз, лучшую бригаду, лучший цех и смену.

Всенародное патристическое движение вдохновила и возглавила Коммунистическая партия. Для победителей Всесоюзного социалистического соревнования были установлены вручаемые ежемесячно переходящие Красные Знамена ЦК ВКП(б), ГКО, ВЦСПС и наркоматов. Красное Знамя стало символом неразрывной связи фронта труда с фронтом боевых действий, символом доблести и героизма, признанием серьезной помощи Красной Армии.

Важной особенностью Всесоюзного социалистического соревнования явилась его всенародная гласность. Условия соревнования и ежемесячные итоги систематически освещались на рабочих собраниях, в газетах и по радио. Всей стране были известны лучшие предприятия дорог, победители соцсоревнования. Сотни агитаторов и пропагандистов разъясняли трудящимся всю важность дальнейшего подъема соревнования, повышения производительности труда. С первых дней соревнования заметно оживил организационно-массовую работу дорпрофсоюз Ленинской магистрали. На всех крупных узлах для агитаторов и пропагандистов были организованы пятидневные семинары без отрыва от производства,

⁵⁹ ЦА МПС, ф. 33а, оп. 971, д. 170, лл. 2, 17, 37, 42, 57, 69, 94, 106, 118, 135.

⁶⁰ ЦА МПС, ф. ЦЮ, приказ НКПС № 182/ц от 30 марта 1942 г.

⁶¹ См. «Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства» (1917—1957), М., 1957, стр. 338—339.

⁶² ЦА ВЦСПС, ф. 161, оп. 9, д. 18, л. 5.

⁶³ «Правда», 7 и 9 мая 1942 г.

проведены совещания профоров, мастеров, бригадиров, руководителей смен по вопросам дальнейшего развертывания движения за перевыполнение производственных норм⁶⁴. В некоторых депо Московского узла у рабочих станков вывешивались диаграммы, где отмечались итоги выполнения обязательств за каждую смену.

Напряженная борьба шла в июне за первенство между паровозными бригадами железной дороги имени Ф. Э. Дзержинского (Московско-Курской ж. д.). Развитие социалистического соревнования помогло дороге ускорить в июне продвижение поездов, перевыполнить план подъемочного ремонта локомотивов, увеличить среднесуточный пробег паровозов⁶⁵.

Активное участие во Всесоюзном социалистическом соревновании приняли железнодорожники Горьковской магистрали. Чтобы помочь всем железнодорожникам выдвинуться в шеренгу передовых, бюро Горьковского обкома ВКП(б) 28 июня 1942 г. вынесло решение, в котором одобрило инициативу передовых предприятий дороги, колхозников и трудящихся Семеновского района и г. Дзержинска в организации областного социалистического соревнования железнодорожников и транспортных цехов промышленных предприятий. Бюро обкома утвердило условия соревнования. Завоевавшим первенство присваивалось звание «Лучший в области»⁶⁶.

Соревнование охватило все железные дороги Союза. Его организующая сила уже через месяц стала положительно сказываться на работе многих предприятий железнодорожного транспорта. В июне, например, определенного улучшения добились казанские железнодорожники. Если в мае индивидуальным соревнованием на дороге было охвачено 25 806 человек, то в июне — уже около 32 500 человек⁶⁷. Улучшилось выполнение графика движения поездов. В июне процент отправления и проследования поездов по графику на Казанской дороге составлял соответственно 86,5 и 56,8 против 47,9 и 25,4 в мае.

На Ленинской дороге в июне график движения по отпавлению и проследованию поездов, по сравнению с маем, был улучшен соответственно на 34,3 и 46,7%⁶⁸. Коллектив станции Перово и депо Москва-Сортировочная завоевали переходящие Красные Знамена ГКО и НКПС.

Каждый месяц добивались успехов все новые и новые коллективы участков центральных магистралей. В июне 1942 г. по всем дорогам Московского узла было представлено в НКПС для награждения 84 предприятия и 116 лучших цехов, смен, бригад, паровозов; в ноябре таких предприятий было уже 126, а лучших цехов, смен, бригад и паровозов — 163. Ведущие паровозные бригады узла одного топлива сэкономили на сумму свыше 500 тыс. руб.⁶⁹

Активное участие во Всесоюзном социалистическом соревновании принимала молодежь. На Горьковской дороге была создана колонна комсомольских паровозов имени ГКО. За июль 1942 г. комсомольскими паровозами было сэкономлено 130 399 кг топлива. Комсомольско-молодежные бригады провели в этом месяце 68 тяжеловесных составов и перевезли сверх нормы 23 915 т груза⁷⁰.

С первых дней Всесоюзного соцсоревнования получило широкое распространение соревнование по профессиям: машинист с машинистом, диспетчер с диспетчером, составитель с составителем, путеобходчик с путеобходчиком и т. д. В ходе соревнования по профессиям проявили себя многие новаторы железнодорожного транспорта. Ценная инициа-

⁶⁴ ЦА ВЦСПС, ф. 1, д. 19, лл. 59—60.

⁶⁵ «Ударник Дзержинской» — орган Управления и Политотдела ж. д. имени Ф. Э. Дзержинского, 7 июля 1942 г.

⁶⁶ «Волжская магистраль», 2 июля 1942 г.

⁶⁷ ЦА ВЦСПС, ф. 161, оп. 9, д. 18, л. 48.

⁶⁸ ЦА МПС, ф. 33а, оп. 971, д. 170, лл. 2, 17, 37, 42, 57, 69, 94, 106, 118, 135.

⁶⁹ ЦА ВЦСПС, ф. 1, д. 19, л. 65.

⁷⁰ «Волжская магистраль», 11 августа 1942 г.

тива была проявлена машинистом депо Вологда Северной железной дороги В. Болониным. Умелой организацией работы своей бригады, отличным содержанием локомотива и главное освоением техники дровяного отопления В. Болонин добился вождения поездов строго по графику. Одновременно он достиг большой экономии топлива (от 10 до 15%). За 10 месяцев 1942 г. им было сэкономлено 1700 м³ дров. Паровоз машиниста Болонина № СО-3100 стал называться «Лучшим паровозом сети»⁷¹.

Большая работа по распространению болонинских методов была проделана дорпрофсоюзом Северной железной дороги. Она дала положительные результаты: 97% паровозных бригад стали экономить топливо. За 11 месяцев 1942 г. паровозники дороги сэкономили 195 тыс. м³ дров⁷². Движение последователей Василия Болонина на многих магистралях страны в значительной степени помогло советскому транспорту преодолеть большие топливные затруднения.

Наряду с успешным решением многих проблем военного времени, в 1942 г. на железнодорожном транспорте все еще имелись серьезные недостатки. «Жизнь на каждом шагу подтверждает,— подчеркивала передовая журнала «Партийное строительство», органа ЦК ВКП (б),— что там, где обнаруживается какой-либо прорыв в работе, причину надо искать прежде всего в отсутствии необходимого порядка, дисциплины, проверки исполнения»⁷³. Именно на транспорте, который является наиболее централизованной отраслью народного хозяйства, требовалась железная воинская дисциплина сверху донизу. Между тем количество нарушений дисциплины во втором полугодии 1942 г. было даже больше, чем в первом полугодии⁷⁴. Партия и правительство при поддержке широких масс советских железнодорожников повели решительную борьбу с этим нетерпимым явлением на транспорте. 1 ноября 1942 г. ЦК ВКП(б) принял решение «О работе политотделов железных дорог имени Куйбышева и Южно-Уральской»⁷⁵. Центральный Комитет партии указал на серьезные ошибки в работе политотделов и партийных организаций этих дорог. Основным недостатком было отсутствие повседневной работы с людьми, канцелярско-бюрократические методы руководства, слабое воспитание железнодорожников в духе воинской дисциплины, строжайшего революционного порядка. Решение Центрального Комитета дало партийным организациям железных дорог конкретную программу действий по дальнейшему укреплению дисциплины на транспорте и усилению политической работы среди железнодорожников.

К концу 1942 г. в связи с возрастающими потребностями фронта и тыла объем железнодорожных перевозок заметно увеличился. На железных дорогах стали часто проводиться воскресники, месячники и фронтовые декады. Такая декада была проведена, например, на Горьковской дороге осенью 1942 г., когда в период тяжелых боев под Сталинградом фронту ежедневно требовались все новые и новые эшелоны боеприпасов и вооружения. Для обеспечения перевозок фронтовых грузов особо важное значение имела организация своевременной выгрузки вагонов. Между тем в октябре выполнение плана выгрузки на Горьковской магистрали ухудшилось. Поэтому бюро Горьковского обкома ВКП(б) приняло решение провести на дороге с 25 октября по 5 ноября фронтовую декаду выгрузки вагонов⁷⁶. Аналогичные постановления приняли Ивановский, Рязанский и Кировский обкомы партии.

Интересы боевой обстановки требовали быстрейшего продвижения грузов. Много полезного в этом отношении сделали диспетчеры и де-

⁷¹ ЦА ВЦСПС, ф. 1, д. 19, л. 58; ЦА МПС, ф. ЦЮ, оп. 763, 1947, д. 1, л. 20.

⁷² ЦА ВЦСПС, ф. 1, д. 19, л. 66.

⁷³ «Партийное строительство», 1942, № 22, стр. 3.

⁷⁴ ЦА МПС, ф. 33а, оп. 971, д. 19, л. 48.

⁷⁵ «Партийное строительство», 1942, № 22, стр. 12—17.

⁷⁶ «Волжская магистраль», 24 октября 1942 г.

журные по станциям. Осенью 1942 г. ценную инициативу проявил диспетчер Свердловского отделения Свердловской железной дороги Николай Еремин. Он внес предложение начать соревнование диспетчерских смен отделений и дорог за образцовое выполнение государственных норм приема и сдачи поездов. Предложение т. Еремина активно поддерживали диспетчерские коллективы отделений Казанской, Ярославской и других центральных магистралей⁷⁷.

Советские железнодорожники с честью решили многие сложнейшие задачи военного времени. В период сталинградской эпопеи, когда врагом были заняты важнейшие железнодорожные коммуникации, в том числе линии Батайск — Прохладная, Лиски — Батайск, Сальск — Батайск, Сталинград — Тихорецкая, Елец — Валуйки — Кондрашевская, когда подвергалась постоянному разрушению с воздуха вся заволжская линия Рязано-Уральской железной дороги и участки Поворино — Лиски, Грязи — Лиски, советские железнодорожники обеспечили доставку всего необходимого Красной Армии, выполнив исключительно большой объем военно-оперативных перевозок. Достаточно отметить, что на отдельных участках фронта к моменту наступления Красной Армии под Сталинградом было сосредоточено на каждый километр до 200—300 орудий. На Юго-Восточной дороге среднесуточная выгрузка достигла в ноябре 1942 г. 16 полносоставных поездов. Уже в 1942 г. была проделана большая работа по восстановлению поврежденных и строительству новых магистралей. Только с января по апрель 1942 г. под Москвой было восстановлено более 4000 км пути⁷⁸. Была построена Северо-Печорская железная дорога, введены в строй участки Сви-яжск — Ульяновск, Камышин — Сталинград и др. Всего в 1942 г. было сдано в эксплуатацию 3145 км новых железнодорожных линий.

Интересы Родины, военная обстановка требовали в наступавшем 1943 г. еще большей мобилизации внутренних ресурсов железных дорог и предотвращения каких бы то ни было перебоев в их работе. «Надо добиться, — писала «Правда», — чтобы каждый железнодорожник, делая свое дело, видел в нем политический, государственный смысл, чтобы он проявлял еще больше творческой инициативы и отдавал все свои силы на благо родины, для фронта, для окончательной победы над врагом»⁷⁹.

* * *

В первый период Великой Отечественной войны на долю железнодорожного транспорта СССР выпала колоссальная нагрузка. Ее вряд ли мог выдержать транспорт какой-либо другой страны. Несмотря на суровые условия военного времени, невероятные трудности и лишения, советские железнодорожники сумели справиться с важнейшими военнo-хозяйственными задачами. В 1941 г. в невиданно короткие сроки была положительно решена казалось бы невыполнимая работа — перевозка огромных эвакуационных грузов на восток и вместе с тем непрерывное снабжение фронта. В 1942 г., в самый тяжелый период для транспорта, несмотря на значительное снижение эксплуатационных показателей, трудовой героизм советских железнодорожников помог обеспечить главное — постоянную связь между фронтом и тылом и удовлетворение нужд народного хозяйства страны. Тем самым была создана одна из необходимых предпосылок коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны.

⁷⁷ ЦА ВЦСПС, ф. 161, д. 1, л. 9.

⁷⁸ «Гудок», 13 июля 1945 г.

⁷⁹ «Правда», 22 декабря 1942 г.

