

РАБОЧИЙ КЛАСС ТУРКМЕНИСТАНА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Р. А. БАЗАРОВА

ЦК Компартии Туркменистана еще в 1943 г. принял постановление о написании истории участия туркменского народа в Великой Отечественной войне¹. Учеными Туркменской ССР опубликован ряд статей и монографий, изданы документальные сборники². Подробное освещение нашел данный вопрос в обобщающих трудах по истории республики и Компартии Туркменистана³.

Тем не менее историю Туркменистана в период Великой Отечественной войны нельзя считать в достаточной мере изученной. В частности, нет ни одной опубликованной работы, в которой освещался бы с необходимой полнотой вопрос о развитии промышленности республики в годы войны, показан был героический труд рабочего класса. Этому вопросу и посвящено настоящее сообщение.

* * *

Восточные районы страны, в том числе республики Средней Азии, в период Великой Отечественной войны, как известно, стали мощным арсеналом Красной Армии. Одной из тыловых баз являлась Туркменская ССР. С первых дней войны в республике была развернута напряженная работа по перестройке народного хозяйства на военный лад.

Ряд предприятий, прежде всего металлообрабатывающей промышленности, был переведен на изготовление боеприпасов и вооружения. Ашхабадские заводы «Красный металлист» и «Красный молот», выпускавшие ранее металлическую посуду, кровати и т. п., начали производить боеприпасы. Предприятия легкой, текстильной и местной промышленности переключились на выпуск военного снаряжения, обмундирования и других видов оборонной продукции. Всего за годы войны предприятиями Туркменистана было освоено производство более 70 видов промышленной продукции оборонного и народнохозяйственного значения, в том числе некоторых весьма важных видов боеприпасов и снаряжения для фронта⁴.

¹ Партархив Туркм. филиала ИМЛ (далее: ТФ ИМЛ), ф. 1, оп. 1/5, д. 18, л. 2.

² См. Г. И. Карпов. Туркменский народ в дни Великой Отечественной войны («Изв. Туркм. филиала АН СССР», 1944, № 1, стр. 37—42); А. П. Шелюбский. Туркменская ССР в первый период Великой Отечественной войны Советского Союза («Труды Ин-та истории, арх. и этнографии АН ТССР», т. I, 1956, стр. 126—163); Е. Г. же. Созидательный труд интеллигенции Советского Туркменистана в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. («Изв. АН ТССР», 1956, № 1, стр. 3—93); А. Р. Агаева. Помощь рабочего класса и колхозного крестьянства Туркменистана фронту в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. («Изв. АН ТССР», 1958, № 3, стр. 90—97); Ф. И. Заварыкин. Железнодорожники Ашхабадской магистрали в годы Великой Отечественной войны, Чарджоу, 1961; Р. Базарова. Подвиг молодежи Туркменистана в годы Великой Отечественной войны, Ашхабад (далее Ашхабад как место издания не указывается), 1964; Б. Ильясов. Советский Туркменистан в период Великой Отечественной войны, 1964; «Письма с фронта», 1946; «Герои Советского Союза — туркменстанцы», 1948; «Туркменистан в период Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг.», сб. док., т. I; Помощь фронту трудящихся Туркменистана и освобожденным от немецко-фашистской оккупации районам, 1962, и др.

³ См. «История Туркменской ССР», т. II (апрель 1917—1957 гг.), 1957, гл. VII, стр. 480—566 (автор А. П. Шелюбский); «Очерки истории Коммунистической партии Туркменистана», 1961, гл. XII, стр. 484—551 (авторы А. А. Росляков и Г. А. Хорев).

⁴ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 21, ед. хр. 296, л. 2; «История Туркменской ССР», т. II, стр. 493.

Уход на фронт значительной части квалифицированных кадров создал весьма серьезные трудности. Взамен ушедших на заводы и фабрики пришли новые кадры, не знакомые с производством. Их необходимо было обучать. На Ашхабадской железной дороге в 1942 г. было подготовлено 8950 рабочих вместо предусмотренных планом 5635. За 11 месяцев 1943 г. по промышленным наркоматам и республиканским организациям было подготовлено на курсах с отрывом и без отрыва от производства, индивидуальным и бригадным методом обучения 16 143 человека, продолжало обучаться 3068 человек⁵.

Число рабочих в целом по Туркменистану, несмотря на уход многих из них на фронт, увеличилось. В 1941 г. в республике было 36 785 рабочих (без транспорта), в 1943 г. — 37 992, в 1944 г. — 41 559⁶. Таким образом, в тяжелых условиях войны промышленность республики не испытывала серьезного недостатка в рабочей силе.

За годы войны в республике были введены в эксплуатацию свыше 50 новых промышленных предприятий: свинцовый, судоремонтный, нефтеперерабатывающий, нефтеперегонный и др.⁷.

Большое оборонное значение имела работа нефтяников Туркменистана. Центром нефтяной промышленности республики был Небит-Даг. Его нефтепромыслы в годы войны стали не только крупнейшей нефтяной базой Средней Азии, но и всей страны.

Коммунистическая партия и Советское правительство поставили перед нефтяниками задачу максимального увеличения добычи нефти. Нефтяники республики, как и все советские люди, работали с удвоенной энергией, бесперебойно снабжая фронт и народное хозяйство необходимым количеством нефтепродуктов.

Добыча нефти за время войны увеличилась более чем в 1,7 раза, по сравнению с 1940 г., а объем бурения нефти — в четыре раза, валовая продукция нефтяной промышленности — почти в два раза, а выработка бензина — в 6 раз⁸.

В связи с наличием в республике крупных залежей нефти еще в 1940 г. была намечена программа больших работ на 1941—1942 гг. Только в 1941 г. объем капиталовложений должен был составить 108 млн руб.⁹ Однако война выдвинула задачу незамедлительного увеличения добычи нефти. Такой план был разработан трестом «Туркменнефть».

Но условия транспортировки и хранения нефти, особенно в начале войны, были неблагоприятными. Вывоз нефти с промысла им. 26 Бакинских комиссаров осуществлялся только по железной дороге, хранение ее в открытых земляных амбарах приводило к большим потерям. В результате вывозилась только часть добываемой нефти. Осенью 1941 г. по указанию СНК СССР было начато строительство нефтяных емкостей на Красноводской нефтебазе. В 1942 г. уже были закончены и сданы в эксплуатацию 15 нефтяных ям общей емкостью 600 тыс. т, проложены трубопроводы¹⁰.

Не удовлетворяла и энергетическая база. Маломощная дизельная электростанция Небит-Дага часто выбывала из строя из-за аварий, лишь небольшая часть буровых станков обеспечивалась электроэнергией. Из-

⁵ Партархив ТФ ИМЛ, оп. 20, ед. хр. 590, лл. 9, 10, 62.

⁶ ЦСУ ТССР. Динамические ряды отдела промышленности, л. 1.

⁷ ЦГАНХ СССР, ф. 1562, оп. 314, д. 50, лл. 60—64; А. К. Артыков. Промышленность Туркменской ССР за 25 лет, 1950, стр. 97—99; «Туркменская искра», 9 декабря 1949 г.

⁸ «Нефтяник Туркменистана», 10 декабря 1944 г.; А. К. Артыков. Указ. соч., стр. 95—96; «Туркменская искра», 9 декабря 1949 г.

⁹ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 18, ед. хр. 538, л. 68.

¹⁰ ЦГАНХ СССР, ф. 8627, оп. 5, д. 561, лл. 35—37; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 293, л. 61; оп. 19, ед. хр. 397, л. 30; ед. хр. 408, л. 17.

за недостатка электроэнергии в июле 1942 г. было потеряно 4406 часов, в августе — 5357. Принятые партийной организацией республики меры дали положительные результаты: к октябрю 1944 г. на предприятиях треста «Туркменнефть» насчитывался 41 дизель общей мощностью 21 630 л.с. против 16 дизелей мощностью 5690 л.с. довоенного времени, т. е. почти в 4 раза больше¹¹.

Преодолевая огромные трудности, нефтяники добивались больших успехов, снабжали фронт и страну ценным горючим. Буровые мастера нефтепромысла им. 26 Бакинских комиссаров с первых дней войны перешли на обслуживание двух буровых, что дало возможность пустить в ход дополнительное количество буровых станков и резко повысить производительность труда. На Небит-Даге в первые же дни войны была восстановлена мощная нефтяная скважина № 13, бездействовавшая вследствие аварии с 1933 г. В короткий срок добыча нефти была доведена до 100 т в сутки¹².

Включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование, нефтяники республики добыли во втором квартале 1942 г. на 27 922 т нефти больше, чем в первом. Коллектив Небит-Дагского нефтеперегонного завода перевыполнил план второго квартала по переработке нефти и сэкономил 383 т топлива. По итогам соревнования за июнь ему было присуждено переходящее Красное знамя СНК ТССР и ЦК КП(б) Туркменистана. Промысел им. 26 Бакинских комиссаров занял второе место во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий нефтяной промышленности. Хорошо работали нефтяники во втором полугодии 1942 г., дав на 75 148 т продукции больше, чем за первое полугодие¹³.

Трудовой героизм проявили нефтяники и в 1943 г. Включившись во Всесоюзное соревнование в честь 26-й годовщины Октября, рабочие промысла им. 26 Бакинских комиссаров ежедневно выполняли задания на 150—300%. Особенно выделялись бригады участков № 2 и 4, где мастерами являлись коммунисты А. К. Ефимов и Н. Д. Кириллов. Кириллов, несмотря на то, что был переведен на отстающий участок, с первых дней войны обеспечивал перевыполнение плана. Улучшая технологический процесс, он по трем скважинам (№ 26, 122, 216) достиг прироста добычи нефти за сутки на 170 т. На этом промысле в 1943—1944 гг. буровых работ было произведено в 22 раза больше, чем за 1927—1934 гг.¹⁴.

Успехам нефтяников способствовало рационализаторское движение. Изобретательская мысль была направлена, главным образом, на устранение остановок на предприятиях из-за отсутствия и недостаточного количества запасных частей к машинам и станкам. По предложениям рационализаторов были устранены остановки бурящихся скважин из-за отсутствия болтов для сшивки ремней путем изготовления их в мастерских конторы бурения. 24 осуществленных рационализаторских предложения дали экономию в сумме 997 335 руб. Большим авторитетом пользовался буровой мастер Г. И. Середин. Он первым применил сшивку ремней проволокой вместо дефицитных джекстонских болтов. На промысле им. 26 Бакинских комиссаров был сконструирован станок-качалка, заменивший бакинский станок, причем более удобный для монтажа и переброски его на другие участки¹⁵.

¹¹ ЦГАНХ СССР, ф. 8627, оп. 5, д. 473, л. 9; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 21, ед. хр. 393, л. 41.

¹² «Туркменская искра», 6 августа 1941 г.; А. Карпов и Е. Школьников. Туркменская ССР, 1945, стр. 64.

¹³ Центральный архив объединения «Туркменнефть» (далее: ЦА «Туркменнефть»), 1942, д. 2, лл. 16, 20; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 19, ед. хр. 396, лл. 5—7; «Нефтяник Туркменистана», 2 и 6 июля 1942 г.

¹⁴ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 19, ед. хр. 396, лл. 5—7; оп. 20, ед. хр. 366, лл. 13—14; «Коммунист», 10 декабря 1944 г.

¹⁵ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 19, ед. хр. 396, лл. 5—7, 18—19; ЦГАНХ СССР, ф. 8627, оп. 5, д. 561, л. 148.

В дни XXV годовщины Ленинского комсомола на предприятиях Туркменской ССР начали появляться первые комсомольско-молодежные фронтовые бригады, которые следовали примеру первой такой бригады, организованной в ноябре 1941 г. на Горьковском автозаводе. Широкое движение за создание комсомольско-молодежных бригад развернулось и в нефтяной промышленности. На нефтепромыслах Небит-Дага было организовано 8 комсомольско-молодежных бригад, участники которых выполняли и перевыполняли производственные задания. Образцово работала комсомольско-молодежная бригада Николая Малюты треста «Туркменнефть». 23 молодых рабочих этой бригады, обслуживая несколько десятков скважин, выполнили в декабре 1943 г. план на 164 %, заняв первое место в социалистическом соревновании комсомольско-молодежных бригад. Комсомольско-молодежные бригады, обслуживавшие свыше 60 % действующих скважин треста «Туркменнефть», своим примером вдохновляли весь рабочий коллектив и сыграли большую роль в выполнении плана добычи нефти в целом по тресту. Декабрьский план добычи нефти трест «Туркменнефть» выполнил на 103 %. В последнем квартале 1943 г. нефтяники дали сверх плана 10 500 т нефти¹⁶.

Широко развернувшееся социалистическое соревнование обеспечивало выполнение государственных планов. В 1944 г. валовая продукция нефтяной промышленности республики составила 191,1 % по отношению к 1940 г., т. е. выросла почти в два раза. Особенно успешно развивалась нефтеперерабатывающая промышленность, валовая продукция которой за тот же период выросла больше, чем в три раза. Множились ряды передовиков производства, перевыполнявших нормы. В 1942 г. удельный вес их в составе рабочих треста «Туркменнефть» составлял 18,5 %, а в 1945 г. — 34 %. Увеличились кадры инженерно-технических работников — с 60 человек в 1944 г. до 258 в 1945 г.¹⁷.

Коммунистическая партия и Советское правительство проявляли повседневную заботу о развитии нефтяной промышленности республики. В 1943 г. ЦК ВКП(б) и Государственный Комитет Обороны оказали тресту «Туркменнефть» серьезную помощь в необходимом оборудовании, автомашинах, запасных частях, был выделен цемент и лес. Большое внимание уделялось вопросам материального обеспечения нефтяников. Была введена премиальная оплата труда и улучшено их снабжение предметами первой необходимости. В течение 1943—1944 гг. за производственные успехи 73 работника нефтяной промышленности республики и строительных организаций Наркомнефти были награждены орденами и медалями Советского Союза, 89 работников — Почетными грамотами Президиума Верховного Совета Туркменской ССР. Тресту «Туркменнефть» было присуждено переходящее Красное знамя СНК ТССР и ЦК КП(б)Т, а промыслу им. 26 Бакинских комиссаров — Красное знамя Государственного Комитета Обороны и денежная премия¹⁸.

Оборонное значение имела химическая промышленность республики. Рабочие и служащие Каракумских серных рудников, выполняя и перевыполняя производственные нормы, проявляли подлинный героизм. Рабочие Байрамов Клыч и Мамед Анна Бегенч перевыполнили ноябрьскую норму 1942 г. в два с половиной раза. Коллектив рудников занял третье место во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий Наркомата химической промышленности СССР. А в декабре 1942 г.

¹⁶ «Нефтяник Туркменистана», 29 ноября 1943 г.; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 33, оп. 33/11, ед. хр. 8, лл. 10—15; «Туркменская искра», 3 января 1944 г.

¹⁷ ЦА «Туркменнефть», ф. 1, оп. 18, д. 5, л. 15; д. 3, лл. 10, 67; д. 9, л. 101; А. К. Артыков. Указ. соч., стр. 95—96; ЦСУ ТССР. Динамические ряды отдела промышленности, л. 84.

¹⁸ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 21, ед. хр. 393, лл. 1—2, 42; ф. 33, оп. 33/10, ед. хр. 63, л. 24.

был досрочно завершен годовой план выплавки серы, программа четвертого квартала была превышена почти в два с половиной раза. Коллективу было вручено переходящее Красное знамя СНК ТССР и ЦК КП(б)Т и выдана денежная премия. В результате трудового героизма работников серных рудников в годы войны добыча серы выросла, по сравнению с 1940 г., на 22,3%. Увеличение в основном произошло за счет интенсивного освоения Гаурдакского серного месторождения. Здесь добыча серы повысилась в 1945 г., по сравнению с 1943 годом, на 70%¹⁹.

В годы войны непрерывно увеличивался выпуск брома и иода на Челекенском химическом заводе. В 1943 г. упарщица цеха № 2 Леонова выполнила норму выработки на 573%, токарь механического цеха Мамедов — на 313%, слесарь Каюшников — на 303%, отмыщик цеха № 1 Гельдыев — на 202% и др. В предвоенном 1940 г. в республике было выпущено 51,1 т брома, а в 1945 г. — 374 т²⁰. Хорошо трудились работники треста «Туркменозокерит», выполнившие планы 1943 и 1944 гг. на 110,6%. Успех был достигнут благодаря открытию нового озокеритового месторождения на участке Гораб и организации водной выварки озокерита вместо экстракционной добычи²¹.

В обеспечении фронта боеприпасами, вооружением, продовольствием и обмундированием в годы войны исключительно важную роль играли Ашхабадская железная дорога и Красноводский порт. Война внесла коренные изменения как в грузооборот, так и во всю их производственную деятельность.

В первый период Отечественной войны железнодорожники и портовики были заняты перевозкой в глубокий тыл эвакуированного оборудования, промышленных предприятий Донбасса и Северного Кавказа, эвакуируемого населения, а также к линии фронта — войск и воинских грузов. В течение первого полугодия 1942 г. через Красноводский порт и Ашхабадскую железную дорогу проследовало оборудование ряда крупных промышленных предприятий: Ростовского завода сельскохозяйственного машиностроения, Харьковского тракторного завода, Ростовского завода «Красный Аксай», Краматорского металлургического завода и др. Оборудование эвакуируемых предприятий составило в 1942 г. 50% грузооборота Красноводского порта. Около 100 тыс. железнодорожных вагонов были заняты перевозкой воинских частей и грузов Наркомата Обороны. С 15 июля по декабрь 1942 г. со станции Красноводск было отправлено 503 354 пассажира²². Всего за 1941—1942 гг. дорога перевезла около миллиона эвакуированного населения.

Огромный объем перевозок потребовал большой работы по реконструкции Ашхабадской дороги и увеличению ее пропускной способности. За 1941—1942 гг. капиталовложения на дороге составили 70 млн руб. Были построены новые развязки, удлинены рельсовые пути. Строительство велось методом народной стройки, в нем приняло участие свыше 10 тыс. колхозников, городских рабочих и служащих²³.

В период ожесточенных боев советских войск против немецко-фашистских захватчиков у стен Сталинграда и в предгорьях Кавказа Ашхабадская магистраль превратилась в одну из прифронтовых дорог. Перед ней встала задача бесперебойного обеспечения Северо-Кавказского и Закавказского фронтов войсками, военной техникой, боеприпасами и

¹⁹ «Туркменская искра», 10 и 30 декабря 1942 г., 14 января 1943 г.; А. К. Артыков. Указ. соч., стр. 99.

²⁰ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. д. 377, л. 114; ЦСУ ТССР, Динамические ряды отдела промышленности, лл. 47—48.

²¹ «XX лет ТССР», 1944, стр. 32; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 371, лл. 35, 37; ед. хр. 393, л. 7; ЦГАНХ СССР, ф. 1562, оп. 316, д. 313, л. 11.

²² «История Туркменской ССР», т. II, стр. 519; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 446, л. 30; ед. хр. 425, л. 6.

²³ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 19, ед. хр. 446, л. 36; оп. 1/5, ед. хр. 2, лл. 78—81.

другими материалами, необходимыми для разгрома врага. В то же время по ней перевозилась бакинская нефть, которая была необходима для снабжения фронта и народного хозяйства страны. В этот тяжелый период, когда были прерваны железнодорожные коммуникации, связывавшие нефтяной Баку со всей страной, вся бакинская нефть водным путем стала направляться в Красноводск, а затем доставлялась к месту назначения по Ашхабадской дороге. Водой же в Красноводск и часто даже самосплавом были переправлены и нефтяные цистерны²⁴.

Возросшее военно-коммуникационное значение Ашхабадской дороги требовало от ее многонационального коллектива исключительно четкой и слаженной работы. В результате самоотверженного труда железнодорожников среднесуточный план работы в 1942 г. был выполнен на 103,5%, пробег паровозокilометров — на 124,4%. По итогам соревнования за июнь 1942 г. Наркомат путей сообщения присвоил почетное звание «Лучшего паровоза сети железных дорог Советского Союза» лунинской бригаде депо Казанджик, возглавляемой старшим машинистом В. Ф. Никулиным. Бригада увеличила техническую скорость на 2,4 км по сравнению с планом, сэкономив около пяти тонн топлива²⁵.

Широкий размах на дороге получила работа рационализаторов и изобретателей. В 1941 г. было внедрено в производство 245 рационализаторских предложений, давших экономии в размере 291 548 руб., а в 1942 г. — соответственно 561 и 1 051 655. По результатам работы в области рационализации и изобретательства за 1942 г. дорога заняла первое место по всей железнодорожной сети СССР²⁶.

Не ослабляли темпов работы железнодорожники Туркменистана в период наступательных операций Советской Армии. Основными грузами в это время являлись нефть, хлопок, зерно, строительные материалы и т. д. Удельный вес перевозок нефтепродуктов в грузообороте дороги, например, в 1943 г. составлял 57%. Кроме того, продолжалась перевозка войск и воинских грузов. Только в первом полугодии 1943 г. под воинские перевозки было использовано свыше 50 тыс. вагонов. Существенная помощь оказывалась в восстановлении железных дорог в освобожденных от оккупации районах. К октябрю 1943 г. в эти районы были отправлены 4500 квалифицированных рабочих и 237 инженерно-технических работников. В 1944 г. было сформировано военно-эксплуатационное отделение по восстановлению и обслуживанию прифронтовых дорог. Комсомольцы своими силами изготовили все оборудование этого отделения²⁷.

Самоотверженный труд железнодорожников Туркменистана в годы Великой Отечественной войны был высоко отмечен Советским правительством. 3578 работников дороги были награждены орденами и медалями Советского Союза, почетными грамотами и знаками НКПС²⁸.

Обеспечение железнодорожных перевозок военного времени находилось в прямой зависимости от работы Красноводского морского порта. Наряду с выполнением обычных операций, порт с начала войны стал одной из перевалочных баз, через который перебрасывались в глубокий тыл эвакуируемые грузы.

В работе порта возникли большие трудности, особенно в первые месяцы войны. Он не был подготовлен к приему и разгрузке во много крат

²⁴ В. Н. Образцов. Тридцать лет советского транспорта. М., 1948, стр. 19.

²⁵ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 19, ед. хр. 446, лл. 143, 148; «Туркменская искра», 2 августа 1942 г.

²⁶ «На рельсах», 29 апреля 1943 г.; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 443, л. 39; Ф. И. Заварыкин. Указ. соч., стр. 94.

²⁷ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 19, ед. хр. 446, л. 61; оп. 20, ед. хр. 460, л. 2; ед. хр. 446, л. 30; ф. 33, оп. 33/11, ед. хр. 34, л. 10.

²⁸ Там же, ф. 1, оп. 22, ед. хр. 135, л. 8.

возросшего объема грузов. Были трудности и с выгрузкой оборудования. Тяжелые неупакованные сложные станки с массой мелких и крупных деталей выгружались кранами. Но передвигать их внутри судна к просвету люка приходилось, во избежание поломки, сплошь и рядом вручную. Грузчики не имели навыка в работе с такими грузами. В порту имелись мастерские, но с прибытием и установкой эвакуированного оборудования работа их временно была прервана. Кроме того, территорию порта нужно было срочно освободить от хранившихся довоенных грузов. 28 октября 1941 г. руководство порта вынуждено было потребовать обратного вывоза в глубь республики 445 вагонов хлопка, 225 вагонов семян, 20 вагонов металла²⁹.

Небывалые по объему и необычные по характеру перевозки требовали коренной реконструкции всего портового хозяйства. Эта задача была выполнена портовиками под непосредственным руководством Государственного Комитета Оборона, при неослабной помощи со стороны местных партийных и советских органов. В Красноводске в течение всего периода напряженных боев на южных фронтах находились особополномоченные ГКО, направлявшие всю деятельность порта. Сюда из различных морских и речных бассейнов было переброшено всевозможное оборудование, со всех концов страны доставлялись мощные подъемные краны и другие механизмы. В Красноводске началось строительство судоремонтного завода. Значительно улучшилось снабжение электроэнергией. В результате пропускная способность порта к концу 1942 г. увеличилась почти вдвое. Порт превратился в первоклассную перевалочную базу с достаточным количеством пристаней, железнодорожных линий, плавучих средств, приспособленных для выполнения новых видов работ³⁰.

Значение Красноводского порта росло по мере приближения фронта к южным районам страны. С лета 1942 г. он становится важнейшей базой по снабжению и пополнению людьми и техникой кавказских фронтов. С этой целью решением Государственного Комитета Оборона в Красноводске создается перевалочная база Красноводск — Баку, Красноводск — Махачкала.

Успешно была решена и задача обеспечения порта рабочей силой. В Красноводск были направлены тысячи колхозников из Туркменистана, Казахстана и Узбекистана. Коллектив порта оказал большую помощь прибывшим колхозникам в быстрейшем овладении профессией грузчика. Многие из них впоследствии стали квалифицированными рабочими, командирами производства. Под руководством политотдела порта систематически проводились для прибывших колхозников политинформации, устраивались читки сводок Совинформбюро, организовывались массовые митинги, выпускались боевые листки. В порт была направлена выездная редакция республиканской газеты «Туркменская искра», она ежедневно выпускала листовку на русском и туркменском языках. Была налажена сатирическая витрина «Морской крокодил». Созданы были культбазы и красная чайхана, улучшены бытовые условия рабочих. В порт направлялись бригады бахши (народных певцов), регулярно работала кинопередвижка³¹.

В результате широко развернувшегося социалистического соревнования коллектив порта перевыполнял производственные планы. Во Всесоюзном социалистическом соревновании по итогам работы в декабре 1942 г. порту была присуждена первая премия и переходящее Красное знамя ГКО. За образцовое выполнение заданий военного командования

²⁹ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 18, ед. хр. 512, лл. 82, 91—96.

³⁰ «История Туркменской ССР», т. II, стр. 519; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 457, лл. 42, 248.

³¹ Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 463, лл. 19—20; оп. 1/4, ед. хр. 45, л. 12.

по перевозкам военных грузов в 1942 г. группа работников Красноводского порта была награждена орденами и медалями Советского Союза ³².

Огромные успехи были достигнуты и в последующие годы войны. Коллектив порта явился инициатором предмайского социалистического соревнования 1943 г. среди работников Морского Флота СССР. Майский план был выполнен на 128,2%. В целом производственный план 1943 г. был выполнен на 106,3%. Стоянка судов под выгрузкой была сокращена вдвое. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 марта 1944 г. 19 передовиков производства были награждены орденами и медалями Советского Союза ³³.

Состоявшийся в 1950 г. X съезд Коммунистической партии Туркменистана отметил, что в годы Великой Отечественной войны рабочие и инженерно-технические работники Ашхабадской железной дороги и Красноводского морского порта, проявляя подлинный героизм, своим самоотверженным трудом обеспечили бесперебойный подвоз вооружения, боеприпасов, снаряжения, продовольствия и войск для кавказских фронтов в тяжелое для них время, когда Кавказ был отрезан от центральной части Советского Союза ³⁴.

* * *

Таким образом, в 1941—1945 гг. в результате огромной организаторской работы Коммунистической партии рабочий класс Туркменистана решил задачу перестройки народного хозяйства в соответствии с нуждами военного времени.

В короткие сроки были пущены эвакуированные предприятия, построены новые заводы и фабрики. Несмотря на колоссальные трудности, промышленность республики продолжала развиваться. Решена была задача подготовки кадров рабочего класса взамен ушедших на фронт и обеспечения народного хозяйства необходимыми специалистами.

Сложные задачи военного времени были успешно выполнены благодаря неустанной заботе Коммунистической партии о создании индустриальной базы в национальных республиках. Значительный уровень развития промышленности и транспорта Туркменской ССР в предвоенный период, наличие топливно-энергетической и сырьевой базы позволили успешно организовать военное производство в годы Великой Отечественной войны.

³² Там же, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 400, л. 30; ед. хр. 463, л. 6; оп. 19, ед. хр. 446, л. 105.

³³ «Стахановец порта», 13 июня 1945 г.; Партархив ТФ ИМЛ, ф. 1, оп. 21, ед. хр. 216, л. 7; Б. Ильясов. Указ. соч., стр. 84—86.

³⁴ «Материалы X съезда Коммунистической партии (большевиков) Туркменистана», 1950, стр. 7.

