

5.6.1.

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ (ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ)
NATIONAL HISTORY

07.00.02

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ
NATIONAL HISTORY

Свердловская железная дорога в 1941–1945 гг.: переход на военные рельсы

©Андрей Владимирович Сперанский

Институт истории и археологии УрО РАН, Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: avspersky@mail.ru

Аннотация. В статье проанализирована значимость железнодорожного транспорта СССР, сумевшего несмотря на трудности Великой Отечественной войны, сохранить свою магистральную сеть и обеспечить невиданный в мире объем воинских, оборонно-промышленных и эвакуационных перевозок. Основной акцент сделан на военной перестройке Свердловской железной дороги, разделенной в годы войны на две магистрали — им. Л.М. Кагановича (с 1943 г. — Свердловскую) и Пермскую. Они обеспечивали движение поездов в европейскую часть России, охватывая территории Среднего Урала, Прикамья и Западной Сибири. В статье показаны идейная солидарность и товарищеская сплоченность уральских железнодорожников, проявившиеся на митингах, при мобилизационных мероприятиях и в боевых действиях на фронте. Внимание обращено на замену ушедших в действующую армию мужчин и введение в производство кадрового резерва в лице женщин и подростков. Отмечено, что женщины успешно овладевали мужскими профессиями, при этом значительная часть работниц непосредственно обеспечивала движение поездов, доставляя на фронт все необходимое. Охарактеризовано привлечение к трудовой деятельности выпускников техникумов, воспитанников профессиональных училищ и школьников. Продемонстрированы формы и методы их производственного обучения, вклад в развитие железнодорожного транспорта. Сделан вывод, что несмотря на невзгоды военного лихолетья, механизм функционирования уральских железных дорог продолжал бесперебойно действовать, благодаря мобилизации всех организационных ресурсов и самоотверженности личного состава.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Урал, железная дорога, мобилизация, патриотический порыв, фронт, героизм, освоение мужской профессии, производственное обучение, ученичество.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Сперанский А. В. Свердловская железная дорога в 1941–1945 гг.: переход на военные рельсы // *История и современное мировоззрение*. 2022. Т. 4. №2. С. 47-53.

The Sverdlovsk Railway in 1941–1945: Transition to Military Rails

©Andrey V. Speransky

Institute of History and Archaeology, Ural Branch of RAS, Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: avspersky@mail.ru

Abstract. The paper analyzes the importance of the USSR railway transport, which managed to maintain its main network despite the difficulties of the Great Patriotic War and provide unprecedented volume of military, industrial and evacuation transportation in the world. The main emphasis in the paper is on the military reorganisation of the Sverdlovsk railway, divided during the war into two routes — one named after L.M. Kaganovich (since 1943 — Sverdlovsk Railway again) and Perm Railway. They provided train traffic to the European part of Russia, covering the territories of the Middle Urals, Kama Region and Western Siberia. The paper shows ideological solidarity and comradesly cohesion of the Ural railway workers, manifested at rallies, during mobilization events and in combat operations at the front. The author draws attention to the replacement of men who left for the active army and the introduction of a personnel reserve in the face of women and teenagers into industrial production. The paper notes that women successfully mastered male professions and a significant part of female workers directly ensured the movement of trains, delivering everything necessary to the front. The paper describes involvement of graduates of technical schools, pupils of vocational schools and schoolchildren in the labour activity. The paper

also demonstrates the forms and methods of their industrial training and contribution to the development of railway transport. The paper concludes that despite all hardships of the war, the Ural railways continued to operate smoothly, thanks to the mobilization of all organizational resources and dedication of personnel.

Key words: Great Patriotic War, the Urals, railway, mobilization, patriotic impulse, front, heroism, mastering the male profession, industrial training, apprenticeship.

FOR CITATION: Speransky A. V. The Sverdlovsk Railway in 1941–1945: Transition to Military Rails // *HISTORY AND MODERN PERSPECTIVES*. 2022. Vol. 4. №2. P. 47–53. (in Russ.)

ВВЕДЕНИЕ

В годы Великой Отечественной войны железные дороги СССР с честью выполнили свой долг перед Родиной, сумев осушествить невиданные в мировой практике объемы воинских перевозок. За 1941 по 1945 гг. до места назначения было доставлено около 20 млн. вагонов, в том числе 9,8 млн. с войсками и 9,9 млн. с воинскими грузами [2, с. 268, 269]. В короткие сроки была проделана колоссальная работа по перемещению промышленности и населения на заранее подготовленные эвакуобазы и эвакуопункты в восточных районах страны¹. С июля по ноябрь 1941 г. было перебазировано по разным данным от 1523 до 2593 промышленных предприятий, в том числе более 830 — на Урал [14, с. 267], 226 — в Поволжье, 224 — в Западную Сибирь, 78 — в Восточную Сибирь, 308 — в Казахстан и Среднюю Азию. Всего за военный период железнодорожный транспорт СССР, всемерно способствуя приближению Великой Победы, перевез 1,4 млрд. тонн грузов [8, с. 70], до 25 млн. чел. эвакуированного населения [15, с. 48].

При этом, несмотря на все объективные и субъективные трудности военного времени железнодорожная сеть Советского Союза не претерпела серьезных количественных изменений. На 1 января 1945 г. в СССР насчитывалось 53 магистрали, охватывавшие практически всю его территорию².

Одним из крупнейших центров железнодорожного транспорта в военные годы был Урал. К началу войны этот регион, считающийся «родиной первого в России паровоза», имел хорошо развитое железнодорожное сообщение, интенсивно развивавшееся с момента изобретения уральскими крепостными Е.А. и М.Е. Черепановы «пароходного делижанца» (1834 г.). Железнодорожная линия в крае была пущена в 1878 г. Получив название Уральской горнозаводской, она стала первой в России магистралью, построенной на местности с горным рельефом. В 1885 г. после объединения с только что построенной веткой Екатеринбург — Тюмень, она стала называться Уральская железная дорога. В дальнейшем, соединившись с Транссибирской магистралью, «уральская железка» была переименована в Пермь-Тюменскую, а с 1900 г. — стала называться просто Пермской.

После прихода к власти большевиков в 1919 г. НКПС переводит Управление железной дороги из Перми в Екатеринбург, переименованный вскоре в Свердловск. В 1934 г. дорога разделяется на Пермскую, управление которой осталось в Свердловске, и Южно-Уральскую, руководящие органы которой обосновались в Челябинске. В 1936 г. она переименовывается в железную дорогу имени Л.М. Кагановича, а в 1939 г. вновь делится на две самостоятельные части. Первая, сохранила имя сталинского наркома и центральный орган управления

в Свердловске, вторая, вновь став Пермской, получила руководящий центр в Перми (в 1940–1957, Молотов).

В годы войны Свердловская³ и Пермская железные дороги продолжали действовать самостоятельно [9]. В 1953 г. они были вновь объединены в Свердловскую железнодорожную магистраль с Управлением в Свердловске (ныне Екатеринбург), действующую по настоящее время. Учитывая современное положение и историческое единство независимо работавших в период войны магистралей, в данной статье анализируются факты и события, происходившие на всей территории их деятельности, включая всю протяженность железнодорожных линий в 874 км⁴, обеспечивавших движение поездов в европейскую часть России и охватывавших Урал и Западную Сибирь.

В РЕЖИМЕ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Начавшаяся война, незвано вошла во все дома жителей советской страны, поставив население великой державы на грань полного порабощения и уничтожения. Поэтому каждый понимал, что только полная мобилизация всех сил и средств государства, базирующаяся на личной ответственности и мужестве его граждан, позволит преодолеть тяжелейшие испытания и выстоять перед лицом смертельной опасности. Нависшая угроза не испугала, она лишь заставила плотнее сомкнуть ряды людей, готовых к самопожертвованию ради спасения Отечества.

Искренние чувства любви к Родине и ненависти к врагу, непреодолимая убежденность в его окончательном разгроме, стали определять мотивацию поведения самых широких слоев советского общества. Ярко проявились они и среди работников железнодорожного транспорта, всегда отличавшихся в силу своей профессии организованностью и дисциплиной. С первых дней войны пример идейной солидарности, товарищеской сплоченности и профессионального отношения к делу показали уральские железнодорожники. Практически на всех предприятиях Свердловской (до 1943 г. им. Л.М. Кагановича) и Пермской железных дорог прошли массовые митинги и собрания, в которых приняло участие несколько десятков тысяч человек. В управлениях дорог, на железнодорожных узлах Свердловск-Пассажирский, Свердловск-Сортировочный, на станциях Алапаевск, Верещагино, Губаха, Егоршино, Кизел, Кунара, Кунгур, Нижний Тагил, Пермь II, Шарташ и других объектах железнодорожники обличали фашизм и агрессивные планы А. Гитлера, заявляли о готовности к са-

¹ ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 195. Л. 46; ОГАЧО. Ф. Р-1142. Оп. 3. Д. 4. Л. 28.

² На момент начала войны в Советском Союзе действовало 54 железных дороги общей протяженностью в 106,1 тыс. км, что обеспечивало стране по этому показателю второе место в мире, вслед за Соединенными Штатами Америки [12, с. 309–311].

³ В 1943 г. железная дорога им. Л.М. Кагановича переименовывается в Свердловскую.

⁴ С учетом построенных в годы войны новых линий. Всего протяженность железных дорог урало-сибирского направления, проходивших по Свердловской, Молотовской (ныне Пермский край), Челябинской, Курганской, Тюменской, Чкаловской (ныне Оренбургской), Омской областей, Башкирской и Удмуртской АССР, Казахской ССР составляла 6344 км (ГАСО. Ф. 65. Оп. Д. 1507. Л. 8; Д. 471. Л. 1 об.).

моотверженному труду, клялись отдать все силы без остатка для полного разгрома захватчиков.

Резолюции, принятые в результате этих общественно-политических мероприятий, отличались пониманием текущего момента и связанных с ним производственных задач. «Приложим все силы, чтобы четко и быстро продвигать на фронт оборонные грузы, снабжать Красную Армию и Военно-Морской Флот всем необходимым для победы над врагом» — отмечалось в совместном решении, принятом тружениками Управления железной дороги имени Л.М. Кагановича, станций Свердловск-Пассажирский и Шарташ. «Клянёмся с честью стоять на своих постах и оперативно продвигать поезда, работать по-военному, столько, сколько потребует от нас Родина», — писали в резолюции митинга, рабочие и служащие депо Свердловск-Сортировочный [7, с. 108]. Участники многочисленного собрания работников Пермского железнодорожного узла, проведенного на стадионе спортивного общества «Локомотив», поклялись «... работать еще лучше, вложить все свои силы и знания в дело достижения победы над германским фашизмом»⁵.

Патриотический порыв, проявившийся в ходе проведенных в первые дни войны митингов, поддерживался и другими формами агитационно-пропагандистской работы. В радиопередачах, стенгазетах, «боевых листках», областных газетах и многотиражках, в устных выступлениях агитбригад, в различного рода оборонных выставках разъяснялась необходимость самоотверженного, производительного труда, способствующего обеспечению Красной армии всем необходимым и являющегося основой единения фронта и тыла.

Очень точно эта идея была высказана в газете управления и политотдела дороги им. Л.М. Кагановича «Путевка». «Железнодорожник — родной брат Красной армии, — отмечалось в этом печатном органе, — ... Страна находится в состоянии войны и все должно быть подчинено интересам обороны ... Сейчас от каждого железнодорожника требуется более высокая производительность труда, дисциплина, высокая бдительность, мобилизация всех резервов и внутренних ресурсов»⁶.

Правильно организованная идеологическая работа, понимание железнодорожниками Урала опасности возникшей ситуации и своего места в строю воюющей страны, позволили уже 24 июня 1941 г. перевести железную дорогу им. Л.М. Кагановича и Пермскую железную дорогу на «военные рельсы». Соблюдая жесткую дисциплину и режим секретности, здесь начали массовые перевозки, связанные с мобилизацией и сосредоточением войск, перебазированием промышленности и эвакуацией населения. Перестройка магистралей на военный лад прошла в очень короткие сроки. Буквально за считанные дни на всех станциях ввели новые графики следования поездов, предусматривающие первоочередное движение воинских эшелонов, подготовили подвижной состав под погрузку военных грузов, начали прием раненых и эвакуированных⁷.

При этом преодолевались объективные трудности военного времени, связанные с уходом на фронт мужчин трудоспособного возраста, являвшихся, как правило, высококвалифицированными специалистами. За годы войны в спецформирования НКПС и Красную армию были мобилизованы или добровольно вступили около 11 тыс. тружеников железной дороги им. Л.М. Кагановича. Откликнувшись на призыв работников депо станции Верещагино «Все, как один, мы готовы вступить на защиту нашей Родины!», взяли в руки оружие и пошли воевать с немецко-фашистскими за-

хватчиками рабочие и служащие Пермской железной дороги. Только за первые 8 месяцев войны под ружье встали более 3 тыс. работников этой магистрали [7, с. 108].

Путь по дорогам войны ушедших на фронт уральских железнодорожников был труден и суров, но они сумели одолеть грозного противника, показав свои лучшие профессиональные качества: навык работы в команде, выработавший у человека чувство локтя, личную ответственность за результат общего дела, дисциплинированность, умение быстро и точно реагировать на меняющуюся обстановку. Значительную часть железнодорожников с Урала использовали на фронте, учитывая их гражданскую специальность. Они водили бронепоезда, восстанавливали разрушенные мосты, ремонтировали прифронтовые рельсовые пути. Остальные воевали в самых разных родах войск, но чаще всего в артиллерии, авиации, танковых войсках, то есть там, где мог быть рационально применен опыт их гражданской работы, связанный с высокой технической грамотностью.

Были случаи, когда из железнодорожников организовывались целые воинские подразделения. Так, в Нытвенском районе Молотовской области (ныне — Пермский край) в 1942 г. была сформирована 45-я отдельная железнодорожная бригада, базировавшаяся в г. Нытва. Отправленная на фронт в 1943 г. под командованием полковника А.И. Наталевича, бригада выполняла задание по восстановлению железнодорожных путей в ходе операции «Багратион». В июле 1944 г. военные железнодорожники решали задачи по восстановлению железнодорожных участков при освобождении Белоруссии, а в 1945 г. взяли на себя основную тяжесть восстановления и освоения железнодорожных участков на территории Польши и Германии [4]. За проявленные в период наступления 1-го Украинского фронта профессиональное мастерство, отвагу и мужество бригада была награждена орденом Богдана Хмельницкого⁸.

Лучшие из лучших среди посланцев железных магистралей Урала, проявившие на войне выдающиеся черты своего характера, за проявленные мужество и героизм были удостоены высших наград Родины. Так, труженик Синарского железнодорожного узла Григорий Павлович Кунавин при освобождении Польши повторил подвиг Александра Матросова. В бою на подступах к деревне Герасимовиче он закрыл своим телом амбразуру вражеского дзота, обеспечив ценной собственной жизни успех наступающей роты. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза, а на станции Камensk-Уральский отважному воину был установлен памятник [1, с. 58–60; 5, с. 93–95; 6, с. 157–159; 13, с. 318–319].

Героями Советского Союза также стали: кузнец Пермского паровозоремонтного завода Валентин Георгиевич Стариков, слесарь паровозного депо станции Кунгур Василий Иванович Бачурин, тракторист станции Чайковская Иван Иванович Мозжаров, машинист паровозного депо Верещагино Михаил Данилович Саначев, участковый милиционер ст. Пермь-2 Михаил Петрович Пономарев, работник ст. Туринск Максим Андреевич Чистяков, железнодорожники Григорий Иванович Глазунов (ст. Вья), Аркадий Николаевич Коняев (паровозное депо ст. Серов), Михаил Евлампиевич Жбанов (ст. Н. Тагил). Кавалером ордена Славы трех степеней стал рабочий литейного цеха паровозного депо ст. Егоршино Кирилл Григорьевич Корепанов. Всего за годы Великой Отечественной войны орденами и медалями награждались 570 свердловских железнодорожников, мужественно защищавших Отечество [3; 10].

⁵ Звезда. 1941. 11 июля.

⁶ Путевка. 1941. 13 июля.

⁷ ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 38. Д. 122. Л. 7.

⁸ ГАПК. Ф. Р-2091. Оп. 1. Д. 29; Уральская магистраль. 2020. 14 апреля.

ЗАМЕНИМ УШЕДШИХ НА ФРОНТ

Только в мае 1942 г. Государственный комитет обороны СССР принял решение прекратить призыв железнодородников в Красную армию и вернуть с фронта на транспорт наиболее квалифицированных специалистов. До этого момента ослабленные в кадровом отношении Свердловская и Пермская железные дороги вынуждены были решать сложные задачи военного времени за счет введения в производство кадрового резерва в лице женщин, пенсионеров и подростков, а также за счет повышения производительности труда, базирующейся как на патриотическом настрое участников трудового процесса, так и на лучшей организации труда, применении придуманных ими же и внедренных в производственный процесс технических инноваций.

В процессе замены квалифицированных специалистов ушедших на фронт рассчитывать на технически подготовленное пополнение не приходилось. Поэтому стали смелее и активнее вовлекать в производство женщин, широко внедрять многостаночное обслуживание и совмещение профессий. Для пришедших на производство женщин открывали специальные ускоренные курсы, посещая которые они осваивали необходимые на данный момент специальности.

Чтобы привлечь представительниц прекрасного пола к работе на железной дороге регулярно проводились женские собрания, коллективные и индивидуальные беседы. На них женщинам-домохозяйкам и девушкам, окончившим школы, разъясняли значимость женского труда на транспорте в военный период, предлагали конкретные формы привлечения их для работы в железнодорожных службах. Также организовывались митинги, где звучали призывы к женщинам заменить ушедших на фронт мужей, отцов и братьев, сделать все возможное и невозможное, чтобы помочь им победоносно сражаться с напавшими на страну фашистами.

Следует отметить, что после опубликования 18 июля 1941 г. обращения ко всем женщинам СССР, призывавшем домохозяйек идти на фабрики и заводы, овладевать мужскими профессиями, начался массовый процесс замещения воюющих фронтовиков. Женщины активно откликнулись на воззвания и приходили на железнодорожное производство с горячим желанием, овладев необходимыми трудовыми навыками и техническими знаниями, отдать все свои силы для достижения полной победы над врагом. Так, после завершения митинга членов семей железнодорожников станции Нижний Тагил, проведенного в июле 1941 г., более 50 домохозяйек приняли решение начать трудовую деятельность в ее производственных структурах⁹.

Подобное поведение носило повсеместный характер, что позволило увеличить количество женщин-работниц на уральских магистралях, значительно ослабив кадровую проблему. К примеру, в Егоршинском отделении железной дороги им. Л.М. Кагановича уже в июле 1941 г. более 200 домохозяйек заменили ушедших на фронт мужчин. А на станции Синарская при общей численности работающих в 271 человек, трудилось 123 женщины, что составляло 45,3%¹⁰. В целом по этой железной дороге в 1944 г. различные производственные функции исполняли более 24 тыс. работниц (52,2% от всех занятых), в то время как в довоенном 1940 г. их насчитывалось не более 11 тыс. (24,8%) [7, с. 113]. На Пермской магистрали только за первые восемь месяцев войны на рабо-

ту было принято 1450 домохозяйек, а к 1943 г. удельный вес женщин также возрос до 50%¹¹.

Таким образом, на хрупкие женские плечи легло тяжелейшее бремя выполнения задач железнодорожного транспорта в экстремальных условиях войны. К чести представительниц прекрасного пола отметим, что подавляющее большинство из них справилось с трудностями военного времени, внося достойный вклад в достигнутую победу. На железных дорогах Урала не было такой профессии, которую они бы не освоили. Женщины работали не только в административно-управленческом аппарате или занимались подсобным, малоквалифицированным трудом. Напротив, большая часть работниц эффективно участвовала в трудовом процессе непосредственно связанным с движением поездов, обеспечивая бесперебойную доставку на фронт воинских подразделений, военной техники и боеприпасов, способствуя перевозке грузов и людей, необходимых для создания мощного оборонно-промышленного комплекса в тыловых районах страны.

Женщины-машинисты появились в Советском Союзе еще в довоенное время. Это был немногочисленный отряд девушек, увлеченных романтикой первых пятилеток и стремившихся не в чем не уступать мужчинам в деле построения социализма. Все они следовали примеру Зинаиды Петровны Троицкой, первой женщине, которая реализовала свою мечту, сдав государственный экзамен на права машиниста¹². Но если в мирный период женщина-машинист рассматривалась как исключительный феномен, выходящий за рамки обыденных представлений, то в годы Великой Отечественной войны это явление стало объективной реальностью, вызванной крайней необходимостью замены ушедших на фронт мужчин. При этом романтика неординарной по тем временам профессии отходила на второй план, заслоняясь тяжелыми буднями военного лихолетья [11, с. 138].

Одной из первых женщиной-машинистом на Свердловской железной дороге стала Матрена Сипаченко, окончившая еще в 1938 г. курсы помощников машинистов паровозов по так называемому «Сталинскому призыву». В начале войны, эвакуировавшись вместе с семьей на Урал, она работает на станции Синарская, где в 1943 г. назначается машинистом паровозного депо. В 1944 г. ей присваивается персональное звание «Техник-лейтенант тяги III ранга». Сипаченко много раз водила железнодорожные составы на линию фронта, оказываясь под вражескими бомбежками и артобстрелом. Уже после войны Матрена Михайловна избиралась депутатом Свердловского областного Совета народных депутатов.

Наряду с М.М. Сипаченко в строю машинистов уральских магистралей работали и многие другие женщины. Первой девушкой, работавшей машинистом на Егоршинской станции, была Нина Николаевна Коротаяева (Иванова). Вместе с ней трудилась Анна Павловна Косовских, водившая паровоз от станции Богданович до Алапаевска. Машинист Косовских всегда находилась в рядах передовиков. Среднесуточный пробег ее паровоза на 138 км превышал плановое задание, а экономия топлива составляла 2710 килограммов. На этой же станции помощниками машиниста работали М.Я. Попова, А.М. Каратаева, А.К. Панова, М.Н. Зиновская (Черемных), Ю.М. Хромцова, А.Н. Черепанова (Яфясова). В депо Свердловск-Сортировочный машинистами электровоза трудились А.И. Спирина, М.А. Бармина, В.В. Чудинова и другие железнодорожницы. В Надеждинском отделении сначала помощником машиниста, а затем машинистом паровоза работала М.П. Чуткова.

⁹ Правда. 1941. 18 июля.

¹⁰ Путевка. 1945. 14 апреля.

¹¹ Звезда. 1942. 2 августа.

¹² Гудок. 2010. 2 декабря.

Женщины заменяли ушедших на фронт машинистов-мужчин и на Пермской железной дороге. Прекрасно освоила профессию паровозного машиниста Галина Яковлева, постоянно водившая поезда с перевыполнением технической скорости и добивавшаяся большой экономии топлива. В Перми (в годы войны — Молотов) успешно работали машинистами М.И. Толстикова, В.П. Пешина, К.Д. Емельянова. В Чусовском локомотивном депо электровозами управляли женщины-машинисты А.А. Вяткина, В.А. Ощепкова, Т.А. Морозова, Е.А. Челпанова, В.А. Бояршинова, водившие тяжелогруженные составы с кизеловским углем, с березниковской продукцией и чусовским металлом. Особо отличилась машинист этого депо комсомолка Е.Т. Волохатых, ставшая участницей первой колонны имени Государственного Комитета Обороны, куда были включены лучшие паровозные бригады¹³. Профессию машиниста женщины осваивали и на Тюменском железнодорожном узле. Первой освоила эту специальность А.И. Кондакова, бесстрашно возившая грузы необходимые фронту. Вскоре здесь же появилась семейная паровозная бригада, включавшая супругов П.А. и К.А. Рябовых.

Важная роль в движении поезда отводится профессии кочегара, требующей значительной физической силы и выносливости. С обязанностями кочегара, включающими в себя очистку топки паровоза, протирку его паклей и смазывание машинным маслом, перемещение каменного угля или дров из тендера в совок, мог справиться не каждый мужчина. Однако и на этом трудном участке железнодорожного производства с успехом работали женщины. В суровые военные годы им приходилось трудиться по двое, а то и по четверо суток без перерыва. После таких смен женщины-кочегары, голодные и обессиленные, ложились прямо у топки и засыпали тревожным сном, пробуждение от которого приносило лишь новые тяжелые испытания. В период войны на уральских железных дорогах кочегарами работали Александра Дмитренко, Татьяна Колеух, Юлия Мосиенко (Кутавина), Антонина Ежова, Анна Веретенева, Анна Панова и многие другие девушки, не испугавшиеся военных невзгод. Среди них были совсем юные, только-только окончившие среднюю школу, а то и добровольно ушедшие из нее на тяжкую работу по зову патриотического долга. Так, Анфисе Семушкиной, ставшей в 1941 г. кочегаром мощного паровоза «ФД» было всего неполных 16 лет [7, с. 114].

Не легче было и девчатам, выбравшим профессии электросварщика, токаря или слесаря. Чаще всего они занимались ремонтом подвижного состава, каждая деталь которого имела очень солидный вес. Особенно трудно было ремонтировать и передвигать паровозные дышла, предназначенные для соединения колёсных пар паровозов. Весившее не одну сотню килограммов дышло, приходилось перетаскивать на себе, в лучшем случае — на ручной тележке. Тем не менее, женщины справлялись и с этой нелегкой работой, понимая, что помогают стране в опасной войне с грозным неприятелем.

В паровозном депо станции Чусовская Пермской железной дороги успешно работала целая комплексная бригада по ремонту паровозов, состоящая из 15 девушек-слесарей. Включившись в соревнование с бойцами Северо-Западного фронта, бригада, возглавляемая Галиной Ушаковой объявила себя фронтовой и неизменно достигала высокой производительности. В Кунгурском депо примером трудовой доблести стала токарь Анастасия Безматерных, выполнявшая за смену 2-3 нормы и уверенно державшаяся в рядах «трехсотников» на протяжении всей войны¹⁴.

Ударно трудились на Свердловской железной дороге электросварщицы станции Егоршино Вера Колеватова и сёстры Лидия и Евгения Тандиревы, ежедневно выполнявшие план на 250-300%. В 9-10 раз перевыполняла трудовые нормы токарь вагонного участка этой же станции Е.М. Лоушкина, чей производственный опыт получил распространение по всей магистрали. Отличными токарями в годы войны стали А.К. Буркова (ст. Егоршино), А.Н. Логинова, Е.Ф. Ляковская, Е.Н. Ильина (ст. Свердловск-Пассажи́рская). Овладели слесарным делом и постоянно перевыполняли плановые задания А.А. Лаврова и А.К. Буркова (ст. Егоршино).

Профессионально, со знанием дела трудились на Свердловской и Пермской железных дорогах и женщины, работавшие на других специальностях. Так, электрообмотчица вагонного депо участка ст. Свердловск-Пассажи́рский Р.И. Кыштымова, усовершенствовав трудовые операции, стала производить пайку коллектора за 20 минут вместо плановых 2 часов 50 минут. Это позволило ей выполнять производственное задание на 1300% и войти в немногочисленный отряд передовиков, именовавшихся в годы войны «тысячниками»¹⁵.

В годы Великой Отечественной войны женщины также работали на уральских магистралях телефонистками, вызывальщицами, техническими конторщиками, дежурными по станции, главными и старшими кондукторами, вагонными мастерами, составителями поездов, путевыми обходчиками, грузчиками и т.д. И какую должность они бы не занимали, каждой, за редким исключением, были присущи качества протрашающей работоспособности, удивительного долготерпения и неистребимой веры в окончательную победу над агрессором.

Кроме профессиональной деятельности, женщины проводили и огромную общественную работу. На Свердловской и Пермской железных дорогах действовали женсоветы, женактивы и советы общественниц. Под руководством этих массовых организаций патриотки оказывали большую практическую помощь транспорту в подготовке к зиме, ремонтировали квартиры, чинили спецодежду, наводили чистоту в цехах и служебных помещениях, очищали пути от снега, обеспечивали поездные бригады горячим питанием. Самое активное участие женщины-активисты принимали в организации политических мероприятий: митингов, собраний, воскресников и т.п. В ходе их проведения велась активная работа по разоблачению агрессивных планов фашизма, по привлечению женщин на производство, по всемерной поддержке фронта, по оказанию помощи семьям фронтовиков и т.п. К примеру, 8 марта 1942 г. в международный женский день в Кизеловском железнодорожном отделении был проведен массовый воскресник. Среди 2119 его участников было 1207 работниц и домохозяек. В результате дружной работы женщины-патриотки заработали 10 400 руб., которые были переведены на восстановление детских учреждений в районах, освобожденных от немецких оккупантов¹⁶.

ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ — ФРОНТУ

В годы Великой Отечественной войны, наряду с женщинами, важнейшим источником пополнения кадрового состава Свердловской и Пермской железных дорог являлась подростковая молодежь в возрасте от 15 до 18 лет. Большинство подростков осознанно ушли из общеобразовательных школ, став к станкам, заменить ушедших на фронт, и своим самоотверженным трудом приблизить победу над

¹³ Звезда. 1942. 12 марта; 1942. 2 августа.

¹⁴ Звезда. 1942. 28 февраля; 1942. 12 марта.

¹⁵ Уральский рабочий. 1941. 13 июля; Путевка. 1941. 27 июля; 1945. 14 апреля.

¹⁶ Звезда. 1942. 12 марта.

врагом. В 1943 г. на Свердловской железной дороге работало 3665 железнодорожников моложе 18 лет [7, с. 114]. На Пермской — в это же время трудились 2 860 юношей и девушек, среди которых 608 были несовершеннолетними, то есть не достигшими 16 лет. К концу войны молодежный контингент составлял примерно одну треть от всех участников производственного процесса на уральских магистралях¹⁷.

Для того, чтобы полноценно участвовать в трудовом процессе и достигать положительных результатов, молодые люди должны были пройти необходимое обучение. Наиболее эффективной формой получения юношами и девушками рабочей специальности были учебные заведения государственных трудовых резервов. Железнодорожные школы ФЗО и училища, образованные накануне войны в 1940 г., в военный период значительно изменили условия своей работы. Были сокращены сроки обучения, уменьшилась теоретическая подготовка. Большая часть учебных занятий отводилась производственной практике, максимально приближенной к нуждам производства. Воспитанники учебных заведений трудовых резервов призывались в обязательном порядке, но это, как правило, не вызывало какого-либо неприятия. Призывники понимали степень ответственности и в большинстве своем были готовы отдать все свои силы, чтобы помочь Родине. За годы войны железнодорожные училища и школы ФЗО подготовили для Пермской и Свердловской магистралей 5900 квалифицированных рабочих различных специальностей, органично влившихся в трудовой процесс и внесших значительный вклад в их бесперебойное функционирование [7, с. 116].

По мере сил и возможностей участвовали в работе магистралей учащиеся общеобразовательных железнодорожных школ. В свободное от занятий время школьники помогали труженикам различных цехов, осматривали состояние железнодорожных путей, собирали металлолом и т.п. Но, пожалуй, самой простой и эффективной формой привлечения молодых людей к труду и выработки необходимых профессиональных навыков было непосредственное обучение на производстве. Очень активно использовалось индивидуально-бригадное ученичество, когда подросток или группа из 5–10 чел. обучались прямо на рабочем месте под руководством опытного кадрового железнодорожника. Так, молодых машинистов готовили прямо у реверса паровоза. Опытные профессионалы сопровождали молодежь в поездках, учили тонкостям вождения составов в зимних условиях и т.п.

Большое распространение получили кружки по изучению техминимума, краткосрочные курсы целевого назначения, курсы повышения производственной квалификации железнодорожников с отрывом и без отрыва от производства. Только в 1945 г. на Пермской и Свердловской дорогах подобными формами повышения рабочей квалификации было охвачено 25473 молодых железнодорожников. В годы войны поднятию уровня профессионального мастерства юношей и девушек также способствовали активно проводимые съезды и слеты рабочих-стахановцев, совещания многостаночников и многосотников, рабочих-универсалов, встречи с заслуженными мастерами.

Огромное значение придавалось организации производственно-технических вечеров, технических и теплотехнические конференций, собраний рационализаторов и изобретателей, демонстрациям технических фильмов, проведению лекций. Значительный вклад в дело технической пропаганды внесли сотрудники Дома техники Свердловской железной дороги, располагавшего 30 техническими кабинетами

и специально оборудованными вагонами. Только в 1945 г. они провели более 9 тыс. различных мероприятий по техпропаганде с охватом 195,7 тыс. чел. Целенаправленно и эффективно подобного рода мероприятия проходили и в Клубе железнодорожников г. Свердловска [7, с. 117, 132].

Очень популярны среди уральских железнодорожников были малые формы производственного обучения и технической пропаганды — консультации и беседы. Интересно отметить, что в паровозных депо Свердловской железной дороги, таких как Свердловск-Пассажирский, Свердловск-Сортировочный, Кушва, Нижний Тагил и других, беседы и консультации проводились круглосуточно. Особенно важны они были для молодых производственников, в первую очередь машинистов, так как вскрывали причины брака в работе, давали дельные советы по его устранению, конкретные рекомендации по предупреждению аварий. На Пермской дороге только за восемь месяцев 1943 г. провели 12843 таких бесед и консультаций, охватив при этом 52 тыс. 230 железнодорожников [7, с. 118].

Уральские железнодорожники оказались и замечательными воспитателями детей, чьи родители погибли от рук немецко-фашистских захватчиков. При мастерских Пермской дистанции пути из снятых с поездов подростков-беспризорников была организована детская трудовая коммуна им. Антона Макаренко. Под руководством начальника мастерских Георгия Ивановича Жаворонкова ребята, живя в общежитии-коммуне, самостоятельно управляли своим коллективом, учились и работали, приобретали рабочие специальности. Многие стали отличными слесарями, токарями, кузнецами, электросварщиками. Уже после войны некоторые поступили в железнодорожные техникумы, а Петр Кабанов в Днепрпетровский железнодорожный институт¹⁸.

Отметим, что в годы войны среди молодого пополнения уральских магистралей тоже были инженерно-технические работники, подготовленные в Пермском и Свердловском железнодорожных техникумах, а также в Свердловском электромеханическом техникуме. Пополнялись железные дороги и за счет выпускников средних школ, обучавшихся в старших классах в соответствии с приказом НКПС от 21 февраля 1942 г. «О подготовке техников железнодорожного транспорта из числа учащихся восьмых, девярых и десятых классов железнодорожных средних школ», по учебным планам и программам железнодорожных техникумов. По разрядам НКПС уральские магистрали пополнялись также кадрами высшей и средней квалификации, эвакуированными с железных дорог, попавших в немецкую оккупацию. Так, к концу 1942 г. только на Свердловской железной дороге работали 105 инженеров и 74 техника, прибывших из западных районов страны [7, с. 118]. Укрепление кадрового состава специалистами, имеющими высокую профессионально-техническую подготовку, способствовало успешному освоению технологического процесса и неуклонному росту производственно-экономического эффекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, несмотря на невзгоды военного лихолетья, механизм функционирования Пермской и Свердловской (до 1943 г. — им. Л.М. Кагановича) железных дорог продолжал бесперебойно действовать, благодаря мобилизации всех организационных ресурсов и самоотверженности личного состава. Огромный вклад в этот процесс внесли женщины и подростки. Ставшие в период смертельной схватки с фашизмом важнейшей составной частью тружеников тыла, они делали все возможное

¹⁷ Звезда. 1942. 2 августа; ГАСО. Ф. 2036. Оп. 1. Д. 374. Л. 1, 6.

¹⁸ Уральская магистраль. 2020. 14 апреля.

и невозможное, чтобы всемерно способствовать устойчивой работе железнодорожного транспорта и обеспечить полную победу над беспощадным врагом. Во многом благодаря им Пермская и Свердловская железные дороги стали связующим звеном

фронта и тыла, обеспечивавшим доставку стратегических резервов в западные районы, эвакуацию материальных ценностей и населения в тыловые области, военную перестройку и дальнейшее развитие экономики всей страны.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бессмертные подвиги. М.: Воениздат, 1980. 351 с.
2. Великая Отечественная война 1941–1945. Энциклопедия / Гл. ред. М.М. Козлов. М.: Советская энциклопедия, 1985. 832 с.
3. Герои Советского Союза: 60 лет Победы / Свердловская железная дорога. Екатеринбург, 2005. 18 с.
4. Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне. 1941–1945 гг. М.: Альпари, 1995. 340 с.
5. Живые строки войны... Кн. 2. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1984. 352 с.
6. Золотые Звезды свердловчан. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1970. 453 с.
7. Исторический путь Свердловской железной дороги. Екатеринбург: УрГУПС, 2011. 512 с.
8. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945: в 6 т. Т. 2. М.: Воениздат, 1961. 682 с.
9. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб., 1997. 416 с.
10. Кавалеры ордена Славы трёх степеней: Краткий биографический словарь. М.: Воениздат, 2000. 703 с.
11. Московской окружной железной дороге 100 лет. М.: ЛКИ, 2008. 140 с.
12. Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. М.: Наука, 1970. 502 с.
13. Сперанский А.В. На войне как на войне. Екатеринбург: Сократ, 2015. 408 с.
14. Урал в панораме XX века / Гл. ред. В.В. Алексеев. Екатеринбург: СВ-96, 2000. 495 с.
15. Эшелоны идут на восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941–1942 гг. Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. 263 с.

REFERENCES:

1. The immortal feats. M.: Voenizdat, 1980. 351 p.
2. The Great Patriotic War 1941–1945. Encyclopedia / Ch. ed. M.M. Kozlov. M.: Soviet Encyclopedia, 1985. 832 p.
3. Heroes of the Soviet Union: 60 years of Victory / Sverdlovsk Railway. Yekaterinburg, 2005. 18 p.
4. Railway troops in the Great Patriotic War. 1941–1945. M.: Alpari, 1995. 340 p.
5. Living lines of the war ... Book. 2. Sverdlovsk: Middle-Ural publishing house, 1984. 352 p.
6. Golden Stars of the people of Sverdlovsk. Sverdlovsk: Middle-Ural publishing house, 1970. 453 p.
7. The historical path of the Sverdlovsk railway. Yekaterinburg: UrGUPS, 2011. 512 p.
8. History of the Great Patriotic War of the Soviet Union. 1941–1945: in 6 vols. Vol. 2. M.: Voenizdat, 1961. 682 p.
9. History of railway transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917–1945 SPb., 1997. 416 p.
10. Cavaliers of the Order of Glory of three degrees: A Brief Biographical Dictionary. M.: Voenizdat, 2000. 703 p.
11. Centenary of the Moscow District Railway. M.: LKI, 2008. 140 p.
12. Soviet economy during the Great Patriotic War of 1941–1945. M.: Nauka, 1970. 502 p.
13. Sperednsky A.V. In war as in war. Yekaterinburg: Socrates, 2015. 408 p.
14. Ural in the panorama of the twentieth century / Ch. ed. V.V. Alekseev. Yekaterinburg: SV-96, 2000. 495 p.
15. Echelons go to the East. From the history of relocation of productive forces of the USSR in 1941–1942. Collection of articles and memoirs. M.: Nauka, 1966. 263 p.

Статья проверена программой «Антиплагиат». Оригинальность — 87,9%.

Рецензент: Запарий В. В., доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России, Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина (УрФУ)

Статья поступила в редакцию 08.04.2022, принята к публикации 28.04.2022

The article was received on 08.04.2022, accepted for publication 28.04.2022

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сперанский Андрей Владимирович, доктор исторических наук, профессор; заслуженный деятель науки Российской Федерации; заведующий Центром политической и социокультурной истории Института истории и археологии УрО РАН, г. Екатеринбург, Российская Федерация. E-mail: avspersansky@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Andrey V. Sperednsky, Dr. Sci. (Hist.), Professor; Honored Worker of Science of the Russian Federation; Head of Center for Political and Socio-Cultural History, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of RAS, Yekaterinburg, Russian Federation. E-mail: avspersansky@mail.ru