

Ешпанов Владимир Сарсембаевич

д-р ист. наук, профессор

Казахский университет технологии и бизнеса

г. Нур-Султан, Республика Казахстан

РЕШЕНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СССР СИСТЕМОЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация: продовольственное обеспечение железнодорожников в годы Великой Отечественной войны являлось одной из важнейших задач. Имевшиеся в этой сфере недостатки и затруднения постоянно находились в сфере внимания военного и гражданского руководства страны, в результате чего они успешно преодолевались. В работе выделены характерные черты и особенности методов и направления обеспечения продовольствием, снабжения железнодорожников продуктами питания. На основе анализа конкретных фактов и характерных примеров сделаны обобщения и выводы, свидетельствующие о многообразии форм и методов решения органами власти продовольственного вопроса в годы войны. Проанализированы и выявлены наиболее характерные достижения, а также негативные стороны показанной работы.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, железнодорожный транспорт, продовольственное обеспечение, нормированное снабжение, огородничество.

Военные действия ухудшили условия жизни населения СССР, вызвав огромные трудности в снабжении продовольствием. Военная обстановка, несмотря на всю ее суровость, требовала неослабного внимания к запросам и нуждам советских людей. Норма индивидуального потребления трудящихся в составе совокупного общественного продукта снизилась с 42% в 1941 году до 38% в 1942 году [1, с. 27]. В то же время максимально возросла производственная нагрузка на каждого работника, сократилось до минимума время отдыха

трудящихся, ужесточились меры наказания за нарушение производственной дисциплины. Обеспечение минимальных потребностей трудящихся в питании, одежде, жилье было сопряжено с огромными трудностями. «Время, которое мы переживаем, очень суровое, – говорил в октябре 1942 года в одном из своих выступлений М.И. Калинин. – Люди... выполняют огромную работу, которая поглощает все их силы. А вместе с тем жизненные условия, бытовая обстановка людей понизилась» [2, с. 30].

Сложность заключалась не только в резком уменьшении производства потребительских товаров, но и в том, что значительная их часть направлялась на снабжение действующей армии. Следовательно, необходимо было так организовать обслуживание трудящихся всем необходимым, чтобы люди тыла, занятые усиленным трудом на оборону, нуждались как можно меньше, легче переносили тяготы войны.

Неотъемлемой частью повседневной жизни военного времени являлась продовольственная проблема. Несмотря на огромные трудности военного периода, руководство Советского правительства сумело найти дополнительные источники создания продовольственных ресурсов и успешного преодоления продовольственных затруднений.

В первый период военных действий, когда средства были мобилизованы на удовлетворение нужд фронта, возникли большие трудности в снабжении населения продовольствием. В Казахстане, который являлся важнейшим местом размещения эвакуированного населения, положение было наиболее сложным. При создавшейся ситуации необходим был переход на систему нормированного снабжения. Решением Советского правительства в стране стала вводиться карточная система распределения продуктов питания и промышленных товаров [3, с. 182]. В начале Великой Отечественной войны СНК СССР и руководство НКПС осуществили ряд мер, направленных на улучшение продовольственного снабжения железнодорожников, трудившихся в личном составе и специальных формирований НКПС. Во исполнение Постановления Государственного Комитета Обороны от 12 сентября 1941 года

№657 в ноябре 1941 года аналогично продовольственному снабжению красноармейцев и начальствующего состава тыла действующей армии, все работники специальных формирований НКПС были переведены на продовольственные нормы суточного довольствия по второй категории, установленных приказом НКО СССР от 22 сентября 1941 года №312 [4, с. 76].

Приказом народного комиссариата путей сообщения №535/Ц от 7 октября 1941 года для снабжения продовольственными и промышленными товарами поездных бригад, работников дистанций пути, сигнализации и связи организовывались вагоны-лавки, вагоны-кухни и вагоны-пекарни, которым разрешалось производить прицепку к любым поездам, в том числе к воинским и санитарным. В пунктах смены и формирования поездных бригад организовывалась продажа наборов продуктов (при суточной доле на каждого члена бригады: хлеб – 800 граммов, сахар – 20 граммов, табака – 25 граммов и колбасных изделий – 100 граммов) [5]. На паровозах для поездных бригад прифронтowych участков создавался неприкосновенный запас товаров. Хранение и использование ассортимента и качества товаров, устанавливалось для каждой дороги. Ответственность за расходование этих товаров возлагалась на начальников депо и старших машинистов.

В марте 1942 года СНК СССР принял Постановление «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад», согласно которому каждому члену поездной бригады выдавался дополнительный паек (хлеб, колбаса, сахар, табак) [6, с. 142].

По Постановлению Государственного Комитета Оборона от 22 января 1943 г. №2780 «Об усилении борьбы с расхищением и разбазариванием продовольственных промышленных товаров» была создана торговая инспекция, а контроль над торговой сетью и предприятиями общественного питания был возложен на профсоюзы. Профсоюзные организации обязаны были строже следить за тем, чтобы все промышленные и продовольственные товары, выделяемые государством, своевременно доходили до потребителя. На всех участках железных дорог страны в феврале и марте 1943 г. были проведены выборы ко-

миссий рабочего снабжения. На общих собраниях железнодорожников было избрано свыше 4 тысяч общественных контролеров, которые вместе с комиссиями приняли активное участие в борьбе по искоренению недостатков и злоупотреблений в работе столовых, закусочных, продовольственных и промтоварных магазинов, за упорядочение торговли, ликвидацию очередей, создание санитарных условий. Существенное значение в увеличении продовольственных ресурсов и улучшении питания имело место коллективное и индивидуальное огородничество трудящихся, которое начало развиваться в предвоенные годы в стране. Но в условиях войны огородничество приобретает особое значение [7].

Борьба за увеличение продовольственных фондов страны, в том числе и развития огородничества началась в первый период Великой отечественной войны. В 1942 году правительство СССР, Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов приняли несколько решений, направленных на расширение индивидуального и коллективного огородничества среди рабочих и служащих [8, с. 173]. В 1942 году посевная площадь двух тысяч подсобных хозяйств и 118 совхозов железнодорожного транспорта СССР составила 119 тыс. гектаров. По сравнению с 1941 годом она увеличилась на 23 тыс. гектаров. В 1942 году 820 тысяч семей железнодорожников было вовлечено в индивидуальное и коллективное огородничество. Они освоили посевную площадь в 115 тысяч гектаров [9, с. 149].

Значение этого движения железнодорожников в 1943–1945 годах за создание собственной продовольственной базы заключалось, прежде всего, в массовости. В результате организационной работы, проделанной профсоюзными организациями, развернувшегося соревнования за развитие огородничества, железнодорожники в 1943 году добились серьезных успехов в этом деле. Это убедительно подтверждают данные о развитии огородничества на центральных дорогах: по сравнению с 1942 годом число огородников в 1943 году возросло здесь более чем на 39%, а посевные площади увеличились на 40,2%. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 года началось выделение приусадебных участков для

огородничества семьям железнодорожников. Всего же к 1 января 1944 года на железных дорогах страны приусадебными участками были обеспечены 213588 семей работников транспорта. Линейные железнодорожники были освобождены от обязательных поставок сельскохозяйственных продуктов. Резко поднялась и урожайность возделываемых культур. Если в 1942 году картофеля с одного гектара собрали 4,7 тонны, овощей – 9,3 тонны, то в 1943 году урожай этих культур составлял соответственно – 14 и 15 тонны с гектара [10].

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

В 1944 году посевные площади под индивидуальными и коллективными огородами железнодорожников увеличились по сравнению с 1943 годом на 20% (с 206 тысяч до 300 тысяч гектаров), а в 1945 – еще на 17 тысяч гектаров. В 1944 году только железнодорожники-огородники получили со своих участков дополнительного питания почти в два раза больше, чем в 1943 году. В 1945 году посевные площади под огородами выросли здесь на 45% по сравнению с 1944 годом [11].

Огородное хозяйство явилось не только существенным подспорьем для каждого железнодорожника, но и оказало большую помощь государству. Создание собственной продовольственной базы на железных дорогах в значительной степени высвобождало государственные фонды для нужд Красной Армии и населения освобожденных от врага районов. Эти мероприятия позволили разгрузить железные дороги от значительного объема перевозок и обеспечить тружеников транспорта дополнительными продуктами питания. Только в 1943–1944 годах железнодорожниками было высвобождено

свыше 160 тысяч вагонов, или около 3 тыс. составов, которые были использованы вместо перевозок продовольствия для переброски снаряжения, боеприпасов, вооружения и воинских частей. Одним из наиболее важных мероприятий было постановление Правительства СССР о создании на транспорте отделов рабочего снабжения (ОРСов) и значительное увеличение количества подсобных хозяйств. В середине февраля 1943 года согласно постановлению СНК СССР №183 «Об организации Главного Управления рабочего снабжения НКПС» на всех железных дорогах СССР, создавалась сеть дорожных управлений (УРС) и отделов рабочего снабжения на предприятиях. Приказом НКПС от 16 марта 1943 года №241/Ц отделы рабочего снабжения организовывались на предприятиях и в организациях железных дорог с контингентом работающих не менее 1500 человек. Начальник отдела рабочего снабжения находился в ранге заместителя по рабочему снабжению начальника предприятия или организации.

Железным дорогам для ОРСов были переданы сотни совхозов с большими земельными массивами, постройками, машинами и продуктивным скотом. В 1943 году, подсобными хозяйствами, находящимися на балансе железных дорог, было собрано свыше 70 тысяч тонн картофеля и овощей. Из этого количества свыше 80% пошло на нужды общественного питания. В магазины и базы отделов рабочего снабжения поступило 18156 центнеров молока и 4066 тонн мяса. А в 1944 году, поголовье крупного рогатого скота в подсобных хозяйствах транспорта выросло по сравнению с 1943 годом на 25,1%, свиней – на 11,6%, коз – на 29,8%.

Развитие индивидуального огородничества, расширение базы для железнодорожников находило широкую поддержку руководства НКПС. Так приказом наркома путей сообщения СССР И.В. Ковалева от 18 апреля 1945 года №426 за организацию индивидуального и коллективного огородничества, успехи в сборе урожая в 1944 году 96 работников и профсоюзных активистов железнодорожного транспорта были отмечены различными наградами [12].

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

Список литературы

1. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны. – М., 1948. – С. 65.
2. Калинин М.И. О некоторых вопросах агитации и пропаганды // Спутник агитатора. – 1942. – №20. – С. 22–35.
3. Ешпанов В.С. Продовольственный вопрос на железнодорожном транспорте южного Урала в 1941–1945 гг.: средства и методы решения // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. – 2013. – №1. – С. 181–183.
4. Русский архив: Великая Отечественная. Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Документы и материалы. Т. 25 (14). – М., 1998. – С. 705.
5. Центральный архив Министерства путей сообщения Российской Федерации. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 160. Л. 161.
6. Ешпанов В.С. Мероприятия по продовольственному обеспечению оренбургских железнодорожников в период Великой Отечественной войны // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2016. – №4. – С. 141–143.
7. Российский Государственный архив социально-политической истории. Ф. 111. Оп. 1. Д. 107. Л. 164.
8. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – М., 1963. – С. 560.

9. Ешпанов В.С. Выполнение производственных показателей на Актюбинском железнодорожном отделении в годы Великой Отечественной войны: основные тенденции и итоги // Гуманитарные науки и образование. – 2013. – №3. – С. 147–150.

10. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1 – Л. Д. 135. Л. 241.

11. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1 – Л. Д. 197. Л. 36–37.

12. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1 – Л. Д. 135. Л. 241–250.