

УДК 94(79)

Ешпанов Владимир Сарсембаевич

д-р ист. наук, профессор

Казахский университет технологии и бизнеса

г. Астана, Республика Казахстан

Yeshpanov Vladimir Sarsembayevich

Professor of the Department of Social and Humanitarian Disciplines

Kazakh University of Technology and Business

Astana, Republic of Kazakhstan

**ТРУДОВОЙ ПАТРИОТИЗМ МОЛОДЕЖИ В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 ГГ. (НА ПРИМЕРЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)**

**LABOR PATRIOTISM OF YOUTH IN THE GREAT PATRIOTIC WAR
1941–1945 (BASED ON THE EXAMPLE OF RAILWAY TRANSPORT)**

Аннотация: в статье поднимается вопрос трудового патриотизма советской молодежи в годы Великой Отечественной войны как об одном из факторов победы. Раскрыта роль молодежи в поистине всенародном движении, свидетельствующая об исключительной ее преданности Отчизне. Рассматриваются вопросы патриотического воспитания и преемственной передачи традиций и героического прошлого нашей страны последующим поколениям. Указаны имена инициаторов патриотических починов, делаются выводы о значении движения в достижение Великой Победы. Проанализировано патриотическое движение молодежи по оказанию помощи фронту.

Благодаря сформированной организации работы местными органами власти, при активном участии молодежи удалось использовать дополнительные источники финансирования для Красной Армии. В работе исследовано патриотическое движение молодого поколения, нацеленное на оказание материальной помощи фронту. Проанализирована трудовая деятельность, способство-

вавшая оказанию финансовой и материальной помощи в поистине всенародном движении.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, трудовой патриотизм, массовый патриотизм, воспитание, молодежь, движение, помощь.

Abstract: *the article raises the issue of labor patriotism of Soviet youth during the Great Patriotic War as one of the factors of victory. The role of youth in a truly national movement is revealed, testifying to their exceptional devotion to the Fatherland. The issues of patriotic education and the successive transmission of traditions and the heroic past of our country to subsequent generations are considered. The names of the initiators of patriotic initiatives are indicated, conclusions are drawn about the significance of the movement in achieving the Great Victory. The patriotic movement of youth to provide assistance to the front is analyzed. Thanks to the established organization of work by local authorities with the active participation of young people, it was possible to use additional sources of funding for the Red Army. The work examines the patriotic movement of the younger generation, aimed at providing material assistance to the front. Labor activity has been identified that contributes to the provision of financial and material assistance, a truly national movement.*

Keywords: *The Great Patriotic War, labor patriotism, mass patriotism, education, youth, movement, help.*

Тема Великой Отечественной войны как одна из самых героических страниц в истории нашего прошлого, остается самой сильной по воздействию на молодежь, формированию у нее чувства патриотизма. Обращаясь к истории Великой Отечественной войны, нельзя не вспомнить трудовой патриотизм молодого поколения в современных условиях. Современное развитие общества ставит конкретные задачи в области воспитания и обучения нового поколения. Трудовой патриотизм всегда остается предметом особого внимания. Для молодежи война также стала временем нелёгких испытаний. Трудовая нагрузка легла на плечи молодежи, остававшейся в тылу.

Советская молодежь военного периода была активно задействована в трудовом патриотическом порыве во всех отраслях производства страны. Молодежь железнодорожного транспорта сыграла в достижении победы в Великой Отечественной войне огромную роль. Перестройка железнодорожного транспорта в годы войны проходила в сложных условиях. В результате вражеской оккупации важных экономических районов и промышленных центров были нарушены прежние связи между экономическими районами, отраслями народного хозяйства и промышленности [3, с. 116]. В итоге это вызвало коренные изменения в грузопотоках, увеличило дальность перевозок и расход топлива. Предприятия транспортного машиностроения перешли на выпуск военной продукции, прекратилось централизованное снабжение дорог паровозами, вагонами, металлом, запасными частями и деталями. Заметно уменьшился численный состав железнодорожников. Нужна была высокая организованность, четкость и слаженность в работе всех структур железнодорожного транспорта, а также самоотверженность работников производства, чтобы преодолеть трудности и выполнить военно-хозяйственные задачи. В годы войны возросла творческая активность советской молодежи, которая отразилась в социалистическом соревновании, в работе многочисленных рационализаторов [9, с. 94].

Можно привести следующие факты трудового патриотизма советской молодежи, работавшей на предприятиях железнодорожного транспорта. Помощники машинистов Оренбургского узла С. Тонких, В. Ударнов, Э. Стишин находились на паровозах со своими руководителями и кочегарами по двое суток, а бригада машиниста Корнеева работала 50 часов без отдыха. Машинисты депо Курган проводили на больших скоростях поезда, перевезли больше 20000 тонн груза сверх положенного плана. На станции Оренбург помощник диспетчера Д. Авалов выполнял на 100% отправление поездов по расписанию. Комплексная бригада депо станции Челкар Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги, добилась выпуска паровозов из промывочного ремонта за 4–5 часов вместо запланированных 17,3 часа [7].

Правительство, учитывая военную обстановку и энтузиазм трудящихся, определи задачи для администрации и общественных организаций железных дорог по развертыванию социалистического соревнования. Центральный Комитет профсоюза рабочих железных дорог отметил, что «четкой, слаженной и самоотверженной работой железнодорожники должны обеспечить бесперебойное функционирование промышленности и доставку всего необходимого для фронта».

Наиболее важной задачей в организации соревнования явился пересмотр трудовых обязательств по новым производственным планам военного времени. В июне и августе 1941 года железнодорожники поставили перед собой новые цели. В начале войны появились новые формы соревнования. Например, на одну поездку или смену, движение двухсотников, трехсотников, за совмещение профессий и овладение новыми специальностями. В депо Оренбург в ноябре 1941 г., осуществивших нормы выработки на 200% и выше, насчитывалось 241, а в декабре – 270 человек, среди которых имелись комсомольцы. Итоги выполнения обязательств подводились по окончании трудового дня. На летучих сменных и бригадных совещаниях, где также обобщали опыт лучших, вскрывали выявленные недостатки. В основном внимание уделялось развитию тех форм соревнования, которые получили широкое распространение еще до начала войны. Инициатором железнодорожного движения стал машинист депо Новосибирск Томской дороги А.А. Лунин. Он довел пробег своего паровоза между подъемниками до 100 тысяч км. Переняв его метод работы, помощники машинистов Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги улучшили свои показатели за первые полугодие 1943 г.

Железнодорожникам пришлось перестраивать свою работу для быстрее и качественного обслуживания нужд фронта, лунинцы оказались в первых рядах помощников Красной Армии на фронте, а также в тылу. В обстановке войны проблемой экономии металла, леса, топлива, а также сокращение расходов на рабочую силу становилась особенно важной [1, с. 73]. В связи с этим лунинское движение явилось одной из важнейших основ перестройки службы железных дорог на военный лад, что создавало условие для развития личной

инициативы железнодорожников. Сущность нововведения в лунинском движении состояло в том, что паровозная бригада, овладевшая слесарным мастерством, основной упор делала на технически грамотный, более тщательный уход за машиной, на предупреждение крупного ремонта путем профилактики и своевременного исправления, обнаруженных дефектов силами самой бригады. Для выполнения служебного ремонта в период эксплуатации паровоза у бригад имелся специальный набор инструментов. Лунинское движение получило распространение на всех южно-уральских дорогах. Старший машинист Актюбинского депо Оренбургской железной дороги П.А. Арнаут со своим помощником комсомольцем Е. Литкиным писали: «на последнем промывочном ремонте мы записали 12 пунктов, из них 7 мы выполнили сами: подтягивание сцепления между паровозом и тендером, устранение разработки кулисного движения, уплотнение вкладышей крейцкопфов и т. д. Паровоз вышел из ремонта за одну смену».

Путевой обходчик Троицкой дистанции ЮУЖД Ф.А. Лисянский проявил ценную инициативу и сделал планово-предупредительный ремонт своего километра, приведя его в хорошее состояние без помощи путевой бригады. Передовой метод подхватили 64 путевых обходчика Троицкого узла. Лунинское движение распространилось среди работников железнодорожного транспорта, паровозников, путейцев, вагонников и связистов. Их численность росла с каждым днем. Если на 1 июня 1941 г. на ЮУЖД использовали новые технологии 1183 машиниста, помощника машиниста и кочегара, то на 1 июля их число достигло 1932 человека, а осенью действовали 264 лунинских паровоза, общее количество лунинцев составляло 2386 человек. На Оренбургской железной дороге осенью 1941 г. по-лунински трудились 111 паровозов, 259 бригад.

Важную роль в распространении прогрессивных методов сыграл приказ НКПС №18 ц от 7 января 1942 г. «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны». В депо Оренбург в январе 1942 г. количество лунинских паровозов насчитывалось 45, в феврале – 46, в марте – 49; на станции Курган ЮУЖД в апреле 1942 г. было 62 лунинца. На

Оренбургской дороге лунинских паровозных бригад увеличилось в два раза. Были также недостатки, которые сказывались на развитии движения. В первое время отсутствовали четкие и единые стандарты определения лунинских паровозов, что привело к чрезмерному увеличению их количества на отдельных дорогах. На Оренбургском отделении из 254 помощников машинистов, считавшихся лунинцами, только 8 железнодорожников овладели слесарной специальностью. К определению лунинца зачастую подходили формально.

Но в целом, несмотря на недостатки, лунинское движение внесло весомый вклад в выполнение задач, стоявших перед железнодорожным транспортом в условиях войны. В особенности увеличились сроки службы технических средств, достигалась экономия топлива, материалов; возросла скорость и среднесуточный пробег паровозов, что способствовало бесперебойному снабжению фронта и промышленности, а также других стратегических объектов. Железнодорожники, работавшие по-лунински, становились инициаторами новых починов в социалистическом соревновании. В ноябре 1941 г. машинист депо Челябинск ЮУЖД П.А. Агафонов и его напарник Ф.Я. Жданов организовали первую паровозную колонну имени Государственного Комитета Обороны в составе 6-ти паровозов. Машинисты Г.Е. Алексеев, И.А. Киселев, С.Д. Перминов объявили себя боевым подразделением и взяли на себя обязательства установить пробег между промывками в 6000 км. Тыловая молодежь бралась за самые трудные дела, помогая в трудовом почине своим наставникам [2, с. 109]. Трудовой почин имел важное народнохозяйственное значение. В августе 1942 г. бригада машинистов П.А. Агафопова и А.Г. Непомнящего доставила 142 тяжеловесных поезда и перевезла 144763 тонн сверх нормы. Колонны, как правило, формировались из передовых машинистов и транспортников, способных водить поезда в любых условиях.

Всего, по данным секретаря Челябинского обкома партии И.И. Матвейцева, действовали 22 фронтовые паровозные колонны, доставившие в 1943 г. свыше 9000 тяжеловесных поездов. По всей сети дорог колонны имени ГКО получили свое признание. Они отличались от других пятиконечной

звездой на голубой ленте, укрепленной над дверцей локомотива, в центре которой располагалась надпись «Колонна имени ГКО». На Оренбургском отделении дороги в колонну имени ГКО вступили 30 машинистов. Машинисты депо Актюбинск Оренбургской дороги поддержали почин, первыми подали заявление Караулов и Н.Е. Глущенко. Инициативу челябинских машинистов поддержали не только паровозники, но и другие службы дороги. На ЮУЖД боевым красно – армейскими подразделениями объявили себя коллективы автоматного механического, промывочного и подъемного цехов депо Карталы; кузнечный цех Курганского вагоноремонтного предприятия. На станции Оренбурга организовали 9 воинских подразделений из 451 человека, в резерве проводников 2 бригады в количестве 18 человек; по вагонному участку создали 6 воинских подразделений. Соблюдение твердой дисциплины позволяло рабочим и служащим в несколько раз перевыполнять производственные задания [4, с. 251].

Следует отметить, что активное участие в развитии социалистического соревнования на южно-уральских дорогах принимали комсомольцы и молодежь. Летом и осенью 1941 г. стали возникать первые комсомольско-молодежные бригады. Осенью 1943 г. в честь 25-летия ВЛКСМ в городе Златоусте развернулось движение за организацию комсомольско-молодежных бригад. В механическом цехе депо передовиками являлись члены комсомольско-молодежной бригады Жлудова, обязавшиеся повысить производительность труда на 50%, свои планы они перевыполнили и дали новые – 185% нормы.

Была создана фронтовая колонна имени И.В. Сталина, в состав которой вошли молодые специалисты, добивавшихся высоких результатов. Машинисты Абрамов и Щенников осуществили на своем паровозе пробег в 75 тыс. км при норме 45 тыс. км без захода в депо на промывку. Осенью 1941 г. на железных дорогах СССР возникли трудности, так как, подготовить хозяйство к зиме по военному означало провести всю работу на основе максимальной мобилизации местных ресурсов. По почину машиниста-лунинца депо Оренбурга на дороге развернуло движение по подготовке паровозов к зиме. Железнодорожники собственными силами производили отопление, используя внутренние резервы, не

требуя средств и материалов. Морозы и снежные заносы создавали дополнительные трудности на транспорте. Чтобы успешно их преодолеть, требовалась всесторонняя подготовка. Функционирования транспорта в зимних условиях во многом зависело от состояния паровозного хозяйства. Необходимо было отремонтировать каждый паровоз, подготовить его к бесперебойной работе в суровых условиях.

Машинист-инструктор депо Эмба Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги А. Трумпо, придумал простой и практичный способ утепления трубы паровоза [6]. Он изготовил специальные кожуха из отходов кровельного железа, которые предохраняли от замерзания. Они одевались на трубки, прикреплялись хомутиками и прокрывались краской. В некоторых депо отоплением занимались не только сами машинисты, их помощники и кочегары, но и даже члены их семей. Предприятие г. Троицка проявили замечательную инициативу. Одной из самых массовых форум социалистического соревнования стало движение ударников и стахановцев, охватившее практически все звенья железнодорожного транспорта.

В военных условиях соревнования стало более конкретным: на одну поездку, на одну смену и другие это в свою очередь предъявляло более жесткие требования к присвоению званию стахановца и ударника. В 1943–1945 гг. отмечались значительная текучесть кадров и частичный отъезд железнодорожников в западные районы СССР, невысокая квалификация части рабочих и служащих. Был, тем не менее, устойчивый рост передовиков производства и среди молодежи. Это было связано с общим ростом контингента, обслуживавшего железную дорогу. А также была более серьезная теоретическая подготовка кадров. Инициатором применения стахановских методов среди молодежи кондукторов выступил главный кондуктор Бузулукского резерва Оренбургской дороги С. Соломонов, который добился успехов в ускорения продвижения сборных поездов. Он лично принимал участие в формировании сборного поезда на участковой станции. Соломонов производил предварительную меловую разметку вагонов. Это давало возможность сразу же по прибытии поезда на конеч-

ную станцию участка приступить к расформированию, и позволяло экономить на каждом составе не менее 26 минут.

К середине 1942 г. в стране завершалась перестройка народного хозяйства на военный лад, тогда сложились благоприятные условия для организации Всесоюзного социалистического соревнования [8, с. 307]. Оно началось в мае 1942 г. По инициативе передовых предприятий авиационной и металлургической промышленности развернулась борьба за быстрее продвижение поездов, лучшее использование технических средств, экономию топлива и материалов. Появилась четкость в осуществление принципов организации социалистического соревнования. Для победителей учредили переходящие Красные Знамена ЦК ВКП(б), ГКО, ВЦСПС, ЦК, ВЛКСМ и наркоматов, а также денежные премии [10, с. 185]. Машинисты-луинцы депо Орск Оренбургской в начале мая 1942 г. провели поезд от станции Орск до станции Айдырь со среднесуточной скоростью 670 км. Машинист С. Никитин доставил маршрут порожняка со станции Бузулук до станции Новосергиевка со среднесуточной скоростью 1000 км при норме 500 км. Особенностью социалистического соревнования транспортников являлась корректировка его форм с учетом военного времени. Трудности первого периода Великой Отечественной войны стимулировали распространение в отрасли соревнования за скоростное продвижение составов. Летом 1942 г. на южно-уральских дорогах стали организовываться единые смены работников основных служб (движения, паровозной, вагонной, пассажирской, сигнализации и связи), ставших задачей обеспечить ускоренное продвижение поездов за счет слаженной работы различных служб и согласованности действий смежных участков дорог. Многие машинисты искали резервы увеличения пропускной способности линий [11, с. 62]. Старший машинист депо Курган Южно-уральской железной дороги Ф.Д. Блинов явился инициатором вождения тяжеловесных поездов. Непрерывно совершенствуясь, Ф.Д. Блинов по своей инициативе взялся провести поезд весом 2100 тонн от Челябинска до Абдулино, через Уральский хребет без перелома весовой нормы. Паровоз прошел 962 км и прибыл к месту назначения в полном порядке, совершенно исправ-

ным, готовым к новой работе. Норму технической скорости, установленную, для поездов нормального веса, Блинов на всем протяжении пути выполнил, а на отдельных участках даже перевыполнил на 1,5–2 км в час. Среднесуточный пробег паровоза составил 341,8 км. Этот почин высоко оценил народный комиссар путей сообщения Л.М. Каганович, приславший поздравительную телеграмму, Ф.Д. Блинову. Война предъявила железнодорожникам исключительные требования по срочности перевозок. Машинист Блинов показал образец героического труда, совершая ежемесячно по десять и более поездок с поездами до 6000 тонн. Военная экономика страны в годы военных лет стала надежным оплотом и гарантом победы [5, с. 184].

Таким образом, мы вправе утверждать, что победа в Великой Отечественной войне остаётся историческим событием, результаты которого несут в себе исторический урок патриотического воспитания молодежи. Великий экзамен трудового и военно-патриотического воспитания советской молодёжи был выдержан. Благодаря массовому трудовому патриотизму, в основе которого лежал коллективизм, наш народ победил. Однозначно, исторический опыт военных лет способен оказать огромное влияние на формирование личности современной молодежи.

Список литературы

1. Беликов В.П. Советский тыл в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / В.П. Беликов. – М., 1969. – С. 217.
2. Борисенков В.М. Бессмертные подвиги молодежи в годы Великой Отечественной войны / В.М. Борисенков. – М., 1970. – С. 164.
3. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. – В 12 т. Т. 1. Основные события войны. – М.: Воениздат, 2011. – 933 с.
4. Великая Отечественная война. Краткая история. – М., 1965. – С. 638.
5. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны / Н.А. Вознесенский. – М.: Госполитиздат, 1948. – 192 с.
6. Государственный архив Актюбинской области (ГААО). – Ф. 13. – Оп. 1. – Д. 13. – Л. 62.

7. Государственный архив Актюбинской области (ГААО). – Ф. 13. – Оп. 1. – Д. 19. – Л. 41.
8. Гречко А.А. Военные годы / А.А. Гречко. – М.: Воениздат, 1976. – 574 с.
9. История социалистической экономики СССР. – Т. 5. – М., 1975. – С. 416.
10. Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938 – 1945 гг. / Г.А. Куманев. – М., 1976. – 567 с.
11. Новиков С.Н. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне / С.Н. Новиков. – М., 1945. – 165 с.

Автор:

Ешпанов Владимир Сарсембаевич – доктор исторических наук, профессор кафедры «Социально-гуманитарных дисциплин», Казахский университет технологии и бизнеса, г. Астана (Казахстан), e-mail: ws-282@mail.ru;

Author:

Yeshpanov Vladimir Sarsembayevich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of Social and Humanitarian Disciplines Kazakh University of Technology and Business, Astana (Kazakhstan)