

5.6.1.

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ (ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ)
NATIONAL HISTORY

УДК 94(470.5) «1941/1945»

ГРНТИ 03.23.55

EDN: AVAFLE



DOI: 10.33693/2658-4654-2023-5-3-45-51

Производственные трансформации на Свердловской магистрали в годы Великой Отечественной войны

©Сперанский Андрей Владимирович

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук,
г. Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: avspersky@mail.ru

Аннотация. В статье проанализированы изменения в производственном процессе работников железнодорожного транспорта, работавших в годы Великой Отечественной войны на Свердловской железной дороге, управлявшейся из Свердловска и соединявшей европейскую часть страны с Уралом и Западной Сибирью. В статье показан небывалый подъем трудовой активности железнодорожников, проявившийся в широком развертывании различных соревновательных форм, рационализаторских движений и новаторских починов, оформившихся, как в предвоенный период, так и возникших с учетом особенностей военного времени. Так же обращается внимание на развитие железнодорожной инфраструктуры и совершенствование локомотивного и вагонного парка Свердловской железной дороги в соответствии с изменяющейся обстановкой на фронте и в тылу. Отмечено, что осуществленные технико-строительные меры, проявившиеся в пуске в эксплуатацию новых железнодорожных линий, станций, депо, остановочных пунктов и путевых постов, переводе отдельных участков на электрическую тягу успешно решали проблему увеличения перевозочных планов, определявшихся потребностями народного хозяйства полностью переведенного на военные рельсы. Сделан вывод, что опыт самоотверженного и героического труда работников железнодорожного транспорта, являвшегося важной составляющей всенародной победы над фашизмом, как никогда актуален сегодня. Ибо его эффективное использование в условиях сегодняшнего дня может и должно способствовать единению современного российского общества в борьбе с возродившейся «коричневой чумой».

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Урал, Свердловск, железная дорога, лунинский метод, фронтовая бригада, передовик производства, рационализация труда, электрическая тяга, локомотивный парк, паровозоремонтный поезд.

Благодарности: Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23-28-01530. URL: <https://rscf.ru/project/23-28-01530/>.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Сперанский А. В. Производственные трансформации на Свердловской магистрали в годы Великой Отечественной войны // *История и современное мировоззрение*. 2023. Т. 5. № 3. С. 45–51. DOI: 10.33693/2658-4654-2023-5-3-45-51. EDN: AVAFLE

Industrial Transformations on the Sverdlovsk Railway during the Great Patriotic War

©Andrey V. Speransky

Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: avspersansky@mail.ru

Abstract. The paper analyzes changes in the production process of railway workers who worked during the Great Patriotic War on the Sverdlovsk Railway, which was operated from Sverdlovsk and connected the European part of the country with the Urals and Western Siberia. The paper shows an unprecedented rise in the labor activity of railway workers, manifested in the wide deployment of various competitive forms, rationalization movements and innovative initiatives that took shape both in the pre-war period and arose taking into account the peculiarities of wartime. The paper also draws attention to the development of railway infrastructure and improvement of the locomotive and wagon fleet of the Sverdlovsk Railway in accordance with the changing situation at the front and in the rear. The paper notes that the implemented technical and construction measures, manifested in the commissioning of new railway lines, stations, depots, stopping points and way posts, and transfer of individual sections to electric traction, successfully solved problem of increasing transportation plans determined by the needs of national economy completely transferred to military rails. The paper concludes that the experience of selfless and heroic labor of railway transport workers, which is an important component of the nationwide victory over Nazism, is more relevant today than ever. For its effective use in today's conditions can and should contribute to the unity of modern Russian society in the fight against the revived «brown plague».

Key words: Great Patriotic War, the Urals, Sverdlovsk, railway, Lunin's method, front-line brigade, production leader, labor rationalization, electric traction, locomotive fleet, locomotive repair train.

Acknowledgments: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation № 23-28-01530. URL: <https://rscf.ru/project/23-28-01530/>.

FOR CITATION: Speransky A. V. Industrial Transformations on the Sverdlovsk Railway during the Great Patriotic War // *HISTORY AND MODERN PERSPECTIVES*. 2023. Vol. 5. № 3. P. 45–51. (in Russ.) DOI: 10.33693/2658-4654-2023-5-3-45-51. EDN: AVAFLE

ВВЕДЕНИЕ

Достигнутая ценой неимоверных материальных, духовных и нравственных усилий Великая Победа Советского Союза над фашистской Германией имела судьбоносное значение. По значимости событий, повлиявших на ход мирового развития, Великая Отечественная война, выигранная нашим народом, не имеет себе равных. Будучи величайшим испытанием характера и любви к Отечеству, она показала его лучшие качества, базирующиеся на традициях отваги и героизма, патриотизма и самоотверженности.

Великий подвиг, совершенный народами России во имя торжества мира, свободы и справедливости продолжает быть чрезвычайно актуальным и в условиях сегодняшнего дня. Он требует дальнейшего изучения и вдумчивого анализа всех событий и фактов, связанных с военным лихолетьем. Ибо только объективное и всестороннее отражение вклада в Победу всех представителей народа-победителя, как отважно воевавших на фронте, так и самоотверженно работавших в тылу, активная пропаганда героизма и самоотверженности людей, победивших фашизм может эффективно способствовать единению современного российского общества, оказавшегося в условиях бескомпромиссной борьбы с возродившейся «ко-

ричневой чумой» и поддерживающим ее распространение на украинской земле «коллективным Западом».

ЛУНИНСКИЙ МЕТОД

В годы Великой Отечественной войны, учитывая динамичность развивавшихся событий, огромную значимость событий приобрела система коммуникаций. Поэтому, вполне естественно, что обеспечивавший неразрывную связь между фронтом и тылом железнодорожный транспорт, занял в ней центральное место. Среди 53 магистралей, активно действовавших на территории Советского Союза в трудные дни военного лихолетья, заметную роль играла Свердловская железная дорога¹, соединявшая европейскую часть страны с Уралом и Западной Сибирью².

Условия военного времени значительно изменили производственный процесс уральских железнодорожников, ха-

¹ В годы войны самостоятельно действовали железная дорога им. Л.М. Кавановича (с 1943 г. — Свердловская) и Пермская железная дорога. В 1953 г. они были объединены. Свердловская железная дорога, управляющаяся из Свердловска (ныне Екатеринбург), действует по настоящее время.

² Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. М., 1970. С. 309–311.

рактерной чертой которого стал небывалый подъем трудовой активности, проявившийся в широком развертывании различных соревновательных форм, рационализаторских движений и новаторских починов. Стремясь работать по-фронтовому, работники Свердловской железной дороги сразу же с первых дней войны в инициативном порядке установили в трудовых коллективах военный порядок и дисциплину. Уже в ноябре 1941 г. коллектив механического цеха Тюменского вагонного участка первым на магистрали объявил себя воинским подразделением. Перед началом работы члены этого подразделения начали строиться в колонны, а бригадиры стали докладывать мастеру-командиру о наличии людей и полной готовности. Получив приказ, бригады строем отправлялись к рабочему месту, а по окончании трудового процесса рапортовали об успешном выполнении производственного задания. Использование военизированных методов в организации труда положительно отразилось на его результатах. Тюменские вагонники стали перевыполнять план более чем в два раза, а выдвинутая ими инициатива была подхвачена всеми трудовыми коллективами Свердловской магистрали.

Важно отметить, что в условиях войны, наряду с новыми инициативами, продолжают активно развиваться и соревновательные формы, зародившиеся в предвоенное время. В частности, широкого размаха достигает лунинский метод, возникший в 1940 г. в результате инициативы новосибирского машиниста Н.А. Лунина. Суть ее заключалась в том, что большую часть текущего ремонта паровоза выполняла бригада, работающая на нем, и только наиболее сложные операции, требующие специальных навыков и знаний, передавались слесарям комплексных ремонтных подразделений. Это позволяло уменьшить сроки ремонта, сократить на него расходы, а также экономить запасные части, смазочные материалы и топливо³.

В военное лихолетье, в условиях острого дефицита материальной базы и людских ресурсов, лунинский метод стал чрезвычайно актуален. Он постоянно совершенствовался и распространялся среди свердловских железнодорожников, превратившись в массовое движение. Особенно широко лунинское движение развернулось в Свердловске, Нижнем Тагиле и Егоршино, где состоялись совещания мастеров, бригадиров и передовиков производства, посвященные его дальнейшему развитию. Уже к концу июля — началу августа 1941 г. все локомотивные бригады депо Свердловск-Пассажирский работали по-лунински, дав экономический эффект на 22 тыс. 620 руб. Машинист этого депо И.И. Смирнов сумел добиться не только высокой полезной отдачи от своего паровоза, но и обучил 16 машинистов и помощников правильно ухаживать за локомотивом⁴.

В начале ноября 1941 г. в паровозном депо станции Тюмень из 49 паровозов рабочего парка по-лунински работали 43. Среди лучших были машинисты Палладий Рябов, братья Георгий, Михаил и Василий Жебутинские, доведшие пробег своих паровозов между подъемочными ремонтами до 84 тыс. км при норме 40 тыс. км. Только за первый квартал 1942 г. Василий Жебутинский сэкономил 82 т топлива. Постоянно водили поезда на высоких скоростях и содержали паровозы в отличном состоянии машинисты Кунгурского и Чусовского депо: И.С. Симонов, А.А. Дулетинских, В.М. Кучумов, В.А. Ефимов и другие⁵.

На Свердловской железной дороге в конце 1942–1943 гг. насчитывалось 246 «лунинских» паровозов, бригады которых сэкономили на ремонте 924 тыс. руб. По-лунински работали

и 21% представителей других железнодорожных специальностей, давших экономию почти 130 тыс. руб. [Куманев, 1988].

ФРОНТОВЫЕ БРИГАДЫ И ДВИЖЕНИЯ ПЕРЕДОВИКОВ

Наряду с лунинским движением на Свердловской железной дороге большое распространение получило соревнование среди молодежных бригад за право называться фронтовыми. Работая под девизом: «В труде, как в бою!» члены этих трудовых коллективов не уходили с работы, пока каждый не выполнял дневную норму. Их численность постоянно росла. Так, если в 1944 г. на железнодорожной магистрали с успехом действовало 130 фронтовых бригад, то к концу войны цифра увеличилась до 186 [Исторический путь, 2011: 123, 126].

Среди трудовых коллективов особенно выделялась бригада составителя поездов Н.Г. Фетисова (станция Свердловск-Сортировочный), которая формировала составы вместо 60 минут по норме за 20–30 минут, а в отдельные дни — за 8–10. В 1942 г. Николай Григорьевич, справедливо называемый гвардейцем тыла, был удостоен звания «Лучший составитель дороги» и получил орден Ленина. Под стать «фетисовской дружине» была бригада М.Н. Ковязина (станция Тюмень), также награжденного орденом Ленина. Она систематически перевыполняла план по среднесуточному пробегу паровоза, водила строенные составы одним паровозом, работала на смесях низкокалорийного богословского и кузбасского углей, отлично ухаживала за локомотивом⁶. По фронтовому трудились бригады А. Марцынчака, Е. Солиной и И. Тиунова (станция Верещагино), В. Глухова (станция Кузино), А. Ситникова (депо Пермь), С. Костырева и Т. Толкачева (депо Кунгур), полностью ликвидировавшие случаи брака, нарушения трудовой дисциплины и выполнявшие производственные задания на 150–250%. За наиболее выдающиеся достижения в труде фронтовыми бригадами присваивали звания гвардейских. Так, из 25 фронтовых бригад, работавших на Тюменском узле Свердловской железной дороги, звание гвардейская было присвоено только 5 [Исторический путь, 2011: 126].

Большое народно-хозяйственное значение имели и индивидуальные достижения передовиков-стахановцев. На уральских железных дорогах, как и по всей стране, развернулось мощное движение двухсотников — рабочих, выполняющих за смену не менее двух норм. За ними появились трехсотники, пятисотники, тысячники. На Свердловской магистрали одним из инициаторов движения тысячников был токарь-рационализатор Гороблагодатского вагонного участка И.А. Мезенин. «Богатырь труда», как его называли товарищи, перевыполнял производственные задания в 10 раз, выполняя работу, с которой прежде справлялись до трех десятков человек⁷.

Движение стахановцев-рекордистов, поддержанное руководством, общественными и хозяйственными организациями, быстро распространилось и крепло с каждым днем. Именно железнодорожников, перевыполнявших план от 2 до 10 раз, стали известны всей стране. Среди выдающихся рекордсменов: кузнец вагонного депо станции Смычка В.В. Карзунин, плотник Свердловской дистанции пути А.И. Черединов, слесарь вагонного участка станции Свердловск-Пассажирский П.И. Дубинкина, мастер промывочного цеха Нижнетагильского паровозного депо А.П. Францев, кузнец Верещагинского депо Г.Ф. Бурдин и многие другие⁸.

³ Лунин и Луинцы // Известия. 1941. 11 апреля.

⁴ Путевка. 1941. 26 августа.

⁵ Путевка. 1942. 17 октября.

⁶ Звезда. 1941. 11 июля; Путевка 1943. 15 июля.

⁷ Путевка. 1942. 4 августа.

⁸ Путевка. 1942. 14 марта.

ДВИЖЕНИЕ ТЯЖЕЛОВЕСНИКОВ

В военное лихолетье уральцы прославились и тем, что стали первопроходцами во многих начинаниях на железнодорожном транспорте. Осенью 1941 г. лучшие машинисты депо Чусовская решили работать на двух электровозах одновременно. Инициатором патристического начинания стал Игнатий Чурин, освоивший вождение поездов тройного веса двумя электровозами, управляя ими из одной кабины. Этот метод, получивший название «объединение электровозов в сплотке по системе многих единиц», способствовал повышению пропускной способности и снижению себестоимости перевозок. Инициатива И.Л. Чурина, награжденного орденом Ленина, нашла горячий отклик среди машинистов. Движение за вождение тяжеловесных поездов распространилось на всю Свердловскую магистраль, где машинисты стали с успехом водить одним электровозом двоянные и даже строянные поезда [Исторический путь, 2011: 127, 128].

Высоких производственных результатов достиг нижнетагильский машинист В.Г. Трофименко. В 1944 г. он провел 58 тяжеловесных составов, перевезя 42 640 т груза сверх нормы, превысив техническую скорость на 43,3 км/ч при норме 38,3 км/ч. Тюменский машинист Л.С. Семенов в этом же году провел 109 тяжеловесных поездов, превзойдя плановые показатели загрузки в 121400 т, поддерживая техническую скорость в 37,6 км/ч при задании 33,3 км/ч.

Тяжеловесные поезда водили также машинисты Б.С. Елисеев (депо Свердловск-Сортировочный), Ф.И. Манько, В.Г. Трофименко, А.П. Маслов, П.В. Медведев (депо Нижний Тагил), В.Ф. Малков, В.Ф. Соснин, Л.С. Семенов, П.Г. Тимкин (депо Тюмень), Н.М. Каменских, И.В. Гуртман (депо Верещагино), С.Е. Кунцевич, К.Н. Михайлов, М.М. Давыдов (депо Камышлов), М.К. Луканин, В.Н. Людиновский (депо Надеждинск) и многие другие⁹.

Движение тяжеловесников ширилось и крепло. Так, если в начале военных действий удивляли 859 и 1200 тяжеловесных поездов, соответственно доставленных по назначению машинистами Егоршинского и Чусовского депо, то к концу войны в порядке вещей воспринимался показатель более чем 4 тыс. таких составов, перевезенных железнодорожниками Тюмени. Только за 1943–1944 гг. паровозные и электровозные бригады Свердловской железной дороги провели 26 тыс. 103 тяжеловесных поезда, перевезя сверх нормы более 12,5 млн т груза [Исторический путь, 2011: 126, 128].

РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ТРУДА

В годы войны добросовестно и с высокими результатами, работали на Свердловской магистрали не только паровозные бригады, но и представители других железнодорожных профессий. Осенью 1942 г. диспетчер Дружининского узла Н.И. Еремин инициировал перевыполнение норм передачи поездов по участкам и ускорение оборота вагонов. Его смена, умело используя передовые методы диспетчерского командования, наладила бесперебойный прием поездов от соседних дорог и постоянно перевыполняла норму сдачи поездов на 3–5 составов сверх установленного количества. Опыт Николая Иннокентьевича был поддержан НКПС и получил распространение на всех магистралях страны, став неотъемлемой частью работы участкового диспетчера¹⁰.

Зимой 1943 г. прославился машинист углеподъемного крана станции Свердловск-Сортировочный А.К. Черепанов.

Он, совместив операции при снабжении паровозов топливом, начал одним краном подавать уголь в тендеры двух паровозов одновременно. Это обеспечило повышение производительности труда на 450–500%, дав возможность стахановцу к концу 1943 г. выполнить 8 годовых норм. Почин А.К. Черепанова был сначала подхвачен работниками складов топлива депо Свердловск-Пассажирский, Кушва, Егоршино, Туринск, Нижний Тагил, а затем распространился по всей железнодорожной сети страны. В 1944 г. по предложению А.К. Черепанова развернулась борьба коллективов топливных складов за скоростную экипировку паровозов, вылившаяся во Всесоюзное соревнование с учреждением переходящего Красного знамени НКПС для победителей. Использование метода Черепанова позволило в среднем поднять производительность труда по этой операции на 190%, уменьшив простой паровозов под набором топлива — на 62% [Герои, 2000; Замечательные люди, 2008: 109–111].

Весной 1943 г. работник Свердловск-Пассажирской станции М.А. Казанцев, организовав бригаду из путевых обходчиков и членов их семей, стал совмещать обход пути с его ремонтом во внеурочное время. Полностью отказавшись от услуг ремонтных рабочих, эта бригада в 2 раза подняла производительность труда. Трудовая инициатива М.А. Казанцева нашла горячую поддержку среди путеобходчиков. К концу года на Свердловской дороге трудились 206 казанцевских бригад, которые за период с 1943 по 1945 гг. за счет свободного времени выполнили путевых работ на 1 млн. 64 тыс. руб. Патристический почин уральского труженика вскоре превратился в общесоюзное движение. К началу 1944 г. на железнодорожном транспорте СССР работали 3500 казанцевских бригад [Герои, 2003].

В годы Великой Отечественной войны, кроме указанных трудовых достижений и производственных инициатив, наиболее известных в железнодорожной практике, работники Свердловской магистрали эффективно использовали метод ступенчатой маршрутизации. Впервые, примененный еще до войны машинистом В.Т. Осиповым, он намного ускорил продвижение грузов для предприятий, сокращал время обработки составов на станциях прибытия. Чтобы быстрее перевести груз, машинисты локомотивов осуществляли так называемые «безводные» рейсы, не останавливаясь для набора воды на промежуточных станциях. Широкий размах на железнодорожном транспорте получили движения многостаночничества, за совмещение профессий, овладение новыми специальностями и т.п.¹¹

СОРЕВНОВАНИЕ

Практически все работники уральских магистралей, так или иначе, были интегрированы в состязательный процесс, развивавшийся еще с довоенных времен под громким названием «социалистическое соревнование». При этом, соревнование, проходившее под политическими лозунгами, пронизывало все структуры и подразделения железнодорожного транспорта, охватывая все направления их деятельности, а также каждого железнодорожника в отдельности. Все без исключения, и трудовые коллективы в целом, и отдельные труженики должны были пересмотреть взятые на себя в мирное время обязательства и принять повышенные планы, соответствующие условиям военного времени. Причем между собой соревновались все уральские магистрали, железнодорожные узлы, станции, депо, поезда, паровозные бригады,

⁹ Путевка. 1942. 14 марта, 4 августа, 17 октября.

¹⁰ Путевка. 1942. 31 октября.

¹¹ Путевка. 1941. 7 февраля.

машинисты, кочегары, вагонники, связисты, энергетики, кондуктора и представители многих других специальностей.

Активно развивалось соревнование между железнодорожниками и представителями других профессий. Так, в 1944 г. по инициативе шахтера Кизеловской шахты им. В.И. Ленина М. Хабибрахманова и машиниста паровозного депо станции Усольская В.А. Репнина началось соревнование между горняками и железнодорожниками за бесперебойную добычу, отгрузку и доставку угля к местам потребления. А в марте 1945 г. развернулось соревнование железнодорожников и металлургов Урала, Кузбасса и Донбасса, обеспечившее вдвое большую перевозку грузов для металлургической промышленности по сравнению с 1944 г. [Исторический путь, 2011: 125].

Соревнование проникло даже в отношения тыла и фронта. К примеру, уже с осени 1941 г. в промышленности и на транспорте Урала получило широкое распространение соревнование за получение знамен воинских частей. По просьбе Свердловского обкома ВКП(б), командованием 3-й Гвардейской дивизии, сформированной из свердловчан, было учреждено переходящее Красное знамя для победителя в соревновании трудовых коллективов. Среди предприятий Свердловской железной дороги первым завоевал Знамя 3-й Гвардейской дивизии коллектив паровозного депо Свердловск-Пассажирский, оно вручалось и паровозному депо Нижний Тагил. На Западном Урале было широко развернуто соревнование тружеников тыла с бойцами Северо-Западного фронта, победителем которого был коллектив паровозного депо станции Усольская¹². Стимулом отличных производственных показателей и официальной оценкой их достижения в годы войны служили также переходящие Красные знамена ГКО, НКПС, ВЦСПС, местных советов и партийных организаций. Они неоднократно присуждались трудовым коллективам уральских железных дорог. Так, предприятия Свердловской магистрали только за 1943–1945 гг. 86 раз удостоивались этой высокой чести [Исторический путь, 2011: 124].

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В ходе Великой Отечественной войны перед железнодорожниками постоянно возникали задачи, требующие совершенствования их деятельности в соответствии с изменяющейся обстановкой на фронте и в тылу. После завершения процесса эвакуации, когда в полную мощь заработал созданный на Урале военно-промышленный комплекс, встала проблема увеличить перевозочные планы, определявшиеся потребностями фронта и народного хозяйства. Теперь, чтобы справиться с возросшими объемами перевозок, кроме организационных мер и самоотверженного труда железнодорожников, требовалось осуществление технико-строительных мер.

Учитывая тот факт, что в довоенный период протяженность железных дорог в восточных районах росла медленнее, чем на Западе, пропускная способность Свердловской магистрали объективно отставала от бурного военно-промышленного развития, обозначившегося на Урале в годы войны. Поэтому здесь началось достаточно интенсивное строительство новых линий. На Свердловской дороге наиболее крупным результатом этого объективно необходимого процесса стало введение в эксплуатацию линии Сосьва–Алапаевск (157 км), которая дала дополнительный выход груза с Северного Урала в его Центральный и Южный районы, значительно снизив нагрузку очень напряженного в тот период направления Гороблагодатская–Свердловск–Челябинск. В августе 1942 г. была построена ветка Ивдель–Полуночное, обеспечившая доступ

к месторождению марганцевых руд необходимых металлургической промышленности [Куманев, 1988: 115].

Одновременно со строительством новых линий наращивались станционные пути на участках Свердловск–Вагай, Свердловск–Шая, что давало возможность удлинить поезда, увеличить их вес. Были реконструированы узлы Свердловск-Сортировочный и Смычка, построены обходы Свердловского и Тагильского узлов, введена в строй автоблокировка на участке Кушва–Надеждинск (Серов). Были введены в строй ряд новых станций. К примеру, Надеждинск-Сортировочный, ставшая одной из крупнейших в стране, обеспечила к 1945 г. рост грузооборота на 33% в сравнении с довоенным периодом. Значительно усилили деятельность Свердловской дороги вновь построенные станции Завязовская, Бокситы, Лесная Волчанка, Климки. Некоторые маленькие промежуточные станции выросли в крупные остановочные пункты, вокруг которых раскинулись поселки и даже города, такие как Краснотуринск и Североуральск. Было построено новое депо на станции Свердловск-Сортировочный, начала действовать первая секция нового паровозного депо в Надеждинске¹³.

За период 1941–1944 гг. в эксплуатацию также была введена 149 километровая линия Ижевск–Балезино, обладавшая сложным профилем, сотнями мостов, труб, технических зданий и сетью водоснабжения. В намеченный срок завершилось строительство вторых путей Пермь–Киров и Кизел–Пермь. На станции Пермь-2 была введена в эксплуатацию механизированная угольная эстакада на складе топлива. Произведена частичная реконструкция паровозных депо Пермь-2, Зуевка, Кунгур. В целом, удельный вес Урала в освоении капиталовложений на железнодорожном строительстве в 1945 г. по сравнению с довоенным 1940 г. вырос в 2,5 раза¹⁴.

Для увеличения пропускной способности уральских транзитных направлений был предпринят перевод отдельных их участков на электрическую тягу. Уже в 1941 г. были электрифицированы участки Лямино–Анатборы и Чусовская–Кашино. В 1942 г. — участки Свердловск–Свердловск-Сортировочный и Кашино–Вереинский, а в 1943 г. — участки Вереинский–Комарихинская, Ивдель–Полуночное, Комарихинская–Левшино и Нижний Тагил–Смычка. К концу войны начались работы по электрификации участка Богословск–Надеждинск, переведены на электротягу некоторые участки в районе Карпинска.

В начале 1945 г. на электрическую тягу был переведен самый крупный участок Чусовская–Пермь, протяженностью в 131 км. Это был важнейший в стратегическом отношении железнодорожный отрезок, ставший «узким» местом для пропуска увеличивающегося числа поездов. Работы по вводу его в эксплуатацию велись поэтапно. Сначала был электрифицирован участок Калино–Пермь (1942 г.), затем электрификация дошла от станции Чусовская до станции Комарихинская (1943 г.), затем в строй была введена часть пути Комарихинская–Левшино (1944 г.), и наконец, в канун 27-й годовщины со дня создания Красной Армии, работы по электрификации были завершены. В постоянную эксплуатацию был сдан последний участок Левшино–Пермь-2 [Конов, 2015: 139].

Чусовская–Пермь стал четвертым крупным электрифицированным участком уральских железных дорог, построение которого завершило электрификацию практически всей бывшей Уральской Горнозаводской магистрали протяженностью более 600 км, ставшей тогда самой длинной электромагистралью не только в СССР, но и в Европе.

¹³ Варгин С.Н. Из истории развития Свердловской железной дороги // Труды УЭМИИТА. Свердловск, 1959. С. 130–150.

¹⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3745. ЛЛ. 7, 16, 169.

¹² Тагильский рабочий. 1941. 7 декабря; Звезда. 1942. 25 февраля.

22 февраля 1945 г. на многолюдный торжественный митинг, посвященный завершению строительства участка, на станции Пермь-2 собрались железнодорожники, жители города, строители, монтажники и эксплуатационники под бурные овации, которых первый поезд на электротяге по электрифицированному пути провел начальник Пермской железной дороги Валериан Александрович Самохвалов [Электрификация, 1999: 121].

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПАРКА

Наряду с развитием железнодорожной инфраструктуры важное значение для бесперебойных перевозок имеет состояние локомотивного и вагонного парка. Этот вопрос естественно тоже находился в поле зрения как ГКО и НКПС, так и управленческих структур региональных железных дорог. В годы войны на Свердловской железной дороге появились новые локомотивы серий ФД («Феликс Дзержинский») и Е, которые стали возить поезда большего веса и с большей скоростью, пассажирские паровозы серии ИС («Иосиф Сталин») — для поездов дальнего следования. В паровозных депо крупных железнодорожных станций велась целенаправленная работа по реконструкции и ремонту вышедших из строя машин.

29 декабря 1941 г. Народный комиссариат путей сообщения издал приказ, предусматривавший создание на железнодорожных дорогах паровозоремонтных поездов (ПРП) для производства текущего ремонта локомотивов и вагонов непосредственно на территории проведения боевых операций. ПРП были мобильными ремонтными подразделениями, состоявшими из трёх–четырёх вагонов, не требовавших много места при установке их на путях. На Урале один из первых таких поездов был организован в локомотивном депо Свердловска. Уже в январе 1942 г. ПРП № 2 с экипажем в составе 32 человек был отправлен в прифронтовое депо Узловая и приступил к починке вышедших из строя составов [Сперанский, 2022: 138].

Значительное количество поврежденных во время военных действий паровозов отправляли в тыл, в том числе на Урал, где они ремонтировались в депо крупных железнодорожных станций, а затем получив вторую жизнь, вновь направлялись на фронт. Так, в самом начале войны в депо станции Тюмень прибыли 7 разбитых паровозов. Побывавшие под вражескими обстрелами и бомбежками все они были покрыты грязью и ржавчиной, имели вмятины, пробоины котла, частично разрушенную изоляцию. Один из них — паровоз ФД под номером 21-3031 с изображением пятиконечной звезды и обозначением «КИМ», был восстановлен и модернизирован комсомольской бригадой Михаила Ковязина. В дальнейшем, этот паровоз, обслуживаемый восстановившей его бригадой, до конца войны перевозил оборонные грузы в сдвоенных составах. За высокие показатели в работе ему несколько раз за годы войны присваивали звание «Лучший паровоз по сети дорог СССР». Уже после войны, окончательно выработав свой производственный ресурс, знаменитый паровоз был установлен на вечную стоянку у Дворца культуры «Железнодорожник» в г. Тюмень.

То, что паровозные бригады, из-за нехватки ремонтников активно участвовали в починке поврежденных локомотивов, а затем сами же возили на восстановленных машинах различ-

ные грузы по железным дорогам войны, было обычным явлением. После тяжелых рейсов в ремонте паровозов участвовали бригады машиниста Михаила Колпакова из паровозного депо Перми, машиниста Ивана Симонова из паровозного депо Кунгура и многие другие. Понимание важности наличия на железных дорогах исправных, готовых к выполнению самых ответственных заданий машин, определяло трудовой настрой ремонтных бригад, которые, несмотря на колоссальное напряжение и физические нагрузки, перевыполняли плановые задания во имя грядущей победы. Именно так с момента начала войны трудился коллектив Тюменского вагонного депо Свердловской железной дороги, выполнявший месячный план по капитальному ремонту вагонов на 200%, а по ремонту локомотивов — на 160%¹⁵.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, огромную роль в трудовых достижениях Свердловской железной дороги, управлявшейся в годы Великой Отечественной войны из Свердловска, сыграла общественно-политическая активность железнодорожников, проявлявшаяся в широком развитии соревновательных форм, движениях новаторов и рационализаторов. Наряду с возникшим еще в довоенный период «лунинским движением», здесь возникли и окрепли новые трудовые починки («казанцевский» и «черепановский» методы, движения фронтовых бригад, тяжеловесников, многосотников, тысячников и т.п.), активно способствовавшие повышению производительности труда направленной на полное обеспечение фронта всем необходимым для достижения победы. Во многом благодаря энтузиазму и самоотверженности свердловских железнодорожников произошло значительное развитие материально-технической базы этой важной для страны магистрали. В сжатые сроки были построены новые линии, вторые пути, проведена реконструкция крупнейших узлов и станций. Произошло значительное перевооружение ремонтной базы, путевого хозяйства, подвижного состава.

По словам академика В.Н. Образцова, принимавшего самое активное участие в железнодорожном строительстве времен Великой Отечественной войны: «... это был не героизм отдельных лиц, а массовый героизм народа, защищающего свою свободу ...»¹⁶.

Бесценный опыт единения советского общества в борьбе с фашизмом, яркой составляющей которого является самоотверженный и героический труд работников железнодорожного транспорта, как никогда актуален. Ибо только объективный анализ пройденного пути, максимальный учет его позитивной и негативной практики, дает возможность противостоять фальсификациям, сохранять историческую правду и обеспечивать ее преемственность в сознании последующих поколений. Это особенно важно сегодня, когда современная Россия целенаправленно противостоит новым вызовам, ставящим под сомнение ее героическое прошлое, созидательное настоящее и перспективное будущее.

¹⁵ Путевка. 1941. 27 июля.

¹⁶ Образцов В.Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. М., 1943. С. 9.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Герои стальных магистралей (1941–1945 гг.). М.: Фаир-Пресс. Кн. 1. 2000. 263 с.; Кн. 2. 2003. 286 с.
2. Замечательные люди Тугулымского района. Тугулым: Камышлов, 2008. 228 с.
3. Исторический путь Свердловской железной дороги. Екатеринбург: УрГУПС, 2011. 512 с.
4. Конов А.А. Подвиг железнодорожников в годы Великой Отечественной войны // 70-летие Великой Победы: исторический опыт и проблемы современности. Ч. I. Екатеринбург: Банк культурной информации, 2015. С. 137–142.
5. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945. М.: Наука, 1988. 367 с.
6. Сперанский А.В., Сперанский П.А. Железная дорога // Эвакуация: величайшая из битв Второй мировой войны. Екатеринбург: МАУК «Музей истории Екатеринбурга», 2022. С. 107–154.
7. Электрификация железных дорог России (1929–1999 гг.) / Под общ. ред. П.М. Шилкина. М.: Интекст, 1999. 275 с.

REFERENCES:

1. Heroes of steel railways (1941–1945). M.: Fair-Press. Book 1. 2000. 263 p.; Book 2. 2003. 286 p.
2. Wonderful people of the Tugulymsky district. Tugulym: Kamyshlov, 2008. 228 p.
3. The historical path of the Sverdlovsk railways. Yekaterinburg: UrGUPS, 2011. 512 p.
4. Konov A.A. The feat of railway workers during the Great Patriotic War // The 70th anniversary of the Great Victory: Historical experience and problems of modernity. Part I. Yekaterinburg: Cultural Information Bank, 2015. P. 137–142.
5. Kumanev G.A. War and railway transport of the USSR 1941–1945. M.: Nauka, 1988. 367 p.
6. Speransky A.V., Speransky P.A. Railway // Evacuation: the greatest of the battles of World War II. Yekaterinburg: MAUK «Museum of the History of Yekaterinburg», 2022. P. 107–154.
7. Electrification of the railways of Russia (1929–1999) / Edited by P.M. Shilkin. M.: Intext, 1999. 275 p.

Статья проверена программой «Антиплагиат». Оригинальность – 95%.

Рецензент: Мотревич В.П., доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории государства и права, Уральский государственный юридический университет им. В.Ф. Яковлева.

Статья поступила в редакцию 24.07.2023, принята к публикации 14.08.2023

The article was received on 24.07.2023, accepted for publication 14.08.2023

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сперанский Андрей Владимирович, доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий Центром политической и социокультурной истории; Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук; г. Екатеринбург, Российская Федерация, e-mail: avspersansky@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Andrey V. Speransky, 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 Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences; Yekaterinburg, Russian Federation, e-mail: avspersansky@mail.ru