



Еще мобилизация – уже в приближении победы



Татьяна БЕЛОГУРОВА

Tatiana A. BELOGUROVA

В статье рассказывается о социально-экономических аспектах функционирования железных дорог Смоленской области после освобождения ее от оккупации осенью 1943 года. Акцентируется внимание не только на производственной составляющей восстанавливавшегося в условиях военного положения железнодорожного транспорта, но и на коллизиях жизни людей. Особенности труднейшего, требовавшего исключительной самоотдачи периода анализируются в общеисторическом контексте и на основе архивных документов.

Ключевые слова: железная дорога, Смоленская область, война, разрушения, восстановление, мобилизация, история.

Белогурова Татьяна Анатольевна – кандидат исторических наук, доцент Смоленского филиала Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Смоленск, Россия.

В ходе военных действий на оккупированных врагом территориях СССР почти полностью было уничтожено железнодорожное хозяйство. Восстановление разрушенного шло в течение всей войны по мере освобождения соответствующих районов. На московско-смоленской линии Западной дороги большую часть 1942 года велись работы на участке Кубинка – Батюшково длиной 97 км, а с марта до декабря 1943 года вернули в строй действующих участки Батюшково – Дурово и Вязьма – Сычики.

15 апреля 1943 года был издан указ «О введении военного положения на всех железных дорогах».

После окончательного освобождения Смоленщины в сентябре 1943 года железнодорожники стали возвращаться из эвакуации на родину. Разрушенными оказались сотни километров рельсовых путей, уничтожены все инженерные сооружения, 80 станционных зданий. Только в Вязьме в землянках и лачугах проживало более 2 тыс. человек. К тому же продолжались налеты немецкой авиации, последствия которых были очень тяжелыми. Например, во время бомбежки 10 октября на станции Вязьма враг уничтожил 205 вагонов, поги-



Взорванный мост в Вязьме.

бли более 20 находившихся там людей, ранения получили 76 человек [5, Л. 34]. Не случайно поэтому наряду с восстановлением железнодорожных объектов ставилась задача строительства бомбоубежищ и других укрытий.

Во второй половине 1943 года на Западной железной дороге были созданы восстановительные подразделения. Нехватка кадров оставалась острой. Так, для организации движения поездов требовалось 500 работников, а из тыла возвратилось около 50 человек. Пришлось обратиться к населению с призывом спасти ситуацию. Удалось привлечь новичков, в частности, на дорожные работы, но с полным отсутствием железнодорожного опыта. Людям приходилось днем трудиться на восстановлении путей, а вечером учиться на курсах стрелочников, составителей поездов, сцепщиков вагонов, весовщиков, операторов, дежурных по станции и т. д.

Видимо, столь тяжелое положение с кадрами и необходимость восстановитьяземский узел в кратчайшие сроки заставляли некоторых руководителей не принимать во внимание факт проживания многих работников на оккупированной территории. Партийные организации указывали

на это как на недопустимое потворство ненадежным людям: «В Дорстрое имеют место факты, когда не избавляются от негодяев, а поощряют их... В ОРСе почти на 75% имеется людей, которые работали на врага и изменяли интересам нашей Родины» [3, Л. 5]. В следующем документе читаем: «Кадры в ОРСе не проверялись, работники ларьков и столовых в большинстве своем были в оккупации и работали у немца. Больше того, работавших у немцев поставили на ответственные работы, как, например, в столовой поварами и официантками, снабженцами и продавцами, некоторые из них ведут себя вызывающе: грубо обращаются, имеют браки в работе, и все они считаются хорошими работниками» [4, Л. 8-об].

В этом случае, не вдаваясь в какие-то долгие размышления, лишь замечу: война — время крайности в выражении многих чувств. Личностное же самоутверждение и в благополучные годы для многих связано с возможностью подвергать остракизму и клеймить подобных себе.

Помимо организации профессиональной учебы железные дороги помогали школам, возвращавшимся к системному советскому образованию. Дальновидные





Руины Смоленского вокзала.

люди понимали, что обучение, тем более школьное, нельзя откладывать на будущее, восстанавливая в первую очередь промышленность и транспорт. Но ведь для учебы детей нужны хотя бы пригодные помещения, а найти таковые после освобождения было очень непросто, что опять-таки явствует из документов: «Под школу для детей отведено явно непригодное помещение, не имеющее ни полов, ни потолков» [5, Л. 2]. Партком смоленского узла обратился в обком ВКП (б) с просьбой «... оказать помощь директору школы № 19 тов. Деркач А. И. в приобретении учебников, тетрадей, карандашей и прочих пособий для организации школы на станции Вязьма-Западная — четырех классов на 180 человек» [2, Л. 30].

Большинство из тех, кто восстанавливал областной город и железнодорожные станции, направлялось на эту тяжелейшую работу по мобилизации. Рабочие трудились с утра до вечера без выходных и отпусков, жили в палатках и землянках: «Землянки, куда перевели женское общежитие, к зиме не готовы, рамы одиночные, общежитие, в которое должны перевести народ из землянок, не ремонтируются» [4, Л. 23]. Уволиться можно было только по семейным обстоятельствам. Некоторые девушки не выдерживали и уходили с неженских

работ, но их возвращали, отдавали под суд, который обязывал их продолжать трудиться, но уже под надзором.

Смоленская область оказалась одной из наиболее пострадавших в годы войны, вокзальные и станционные объекты превратились в руины, но даже в этих условиях времени на раздумья не оставалось, жертвовать приходилось буквально всем: «Прибывшие молодые рабочие, размещенные в общежитиях, находятся в нечеловеческих бытовых условиях: отсутствуют умывальники, полотенцы, недостаточно постельных принадлежностей... При обследовании общежития вагонного участка обнаружено его антисанитарное состояние: трехъярусные нары, вследствие чего многие рабочие вынуждены спать вне общежития, размещаясь по различным углам и кабинетам... Не выполняется приказ о двухразовом питании рабочих, впервые пришедших на транспорт» [4, Л. 5].

Решением бюро Смоленского обкома ВКП (б) о восстановлении вяземского узла предусматривалось прежде всего поднять из руин паровозное депо. На ремонт паровозов было направлено 15 шестнадцатилетних девушек. Труд людей в это время требовал предельного напряжения и физических, и моральных сил. Конечно, важнейшей задачей являлось обеспечение людей

продовольствием. В третьем квартале 1943 года были выделены продовольственные фонды, вяземские железнодорожники смогли получить их в следующем соотношении: «Муки 489 т, недополучили 150 т, крупы дали 70 т, недополучили 19 т; мяса, рыбы 94 т, недополучено 49 т, жиров 27 т, недополучено 8 т. Чая недополучено 200 кг, яйцо не получено, водки не получено 130 декалитров. До сего времени обстоит плохо с хлебом. Город потребовал за выпечку хлеба дрова, но руководители ОРСа не обеспечили дровами, а пути выхода с дровами были» [3, Л. 7–7-об].

В соответствии с постановлением Совнаркома от 21 ноября 1943 года на вяземском узле устанавливались временные нормы снабжения хлебом в граммах на каждый день: рабочим НКО второй категории — 600 г, ИТР — 500 г, служащим — 400 г, иждивенцам и детям по — 300 г. Руководители железнодорожного транспорта должны были получать в день 500 г хлеба, рабочие — 650 г, служащие — 450 г, поездные бригадиры НКПС — 1000 г. Городским школьникам полагалось дополнительно по 50 г хлеба в буфетах во время учебы. Тем, кто пользовался литературным питанием, а также райпартактиву к обеду дополнительно без карточки отпускалось 200 г. Сельским труженикам выделялись более скудные нормы: рабочим в пределах 500 г, служащим — до 300 г, иждивенцам и детям — в пределах 200 г. При этом райисполкомом совместно с райторготделом и райуполнаркомзагом предоставлялось право уменьшать в селах норму отпуска хлеба рабочим и служащим и снимать со снабжения членов их семей [6, Л. 30].

Военное положение на железных дорогах, а Западная дорога к тому же являлась прифронтовой, предъявляло предельно жесткие требования к режиму работы железнодорожников. Но в условиях войны нужно было думать о пропитании, и они невольно становились не просто нарушителями трудовой дисциплины. Можно представить себе состояние голодных людей, беспомощных перед объективно тяжелейшими обстоятельствами, чьи оправдания не всегда принимались во внимание. Однако руководители, от которых зависели судьбы подчиненных, понимали необходимость быть человечными и терпимыми,

о чем им напоминала партийная организация: «Случай комсомолки Таугер — опоздание на 45 минут, это преступление должно рассматриваться иначе, а не так, как оно разбиралось... Нет работы среди рабочей молодежи, которая, уходя на обед, снимает номерок и просиживает в столовой по 14 минут рабочего времени, таковые преступления не обсуждают на собраниях и не доводятся до сведения всех работников. Есть еще подобные случаи, когда рабочие своего командира называют по имени» [4, Л. 9–9-об].

Без допущения человеческого в производственные отношения руководителям-командирам было, несомненно, тяжелее, ведь большую часть жизни они проводили на работе среди людей, которые «... простаивают в очереди за хлебом по 4–5 часов» [5, Л. 2], «... около 200 человек живут в... землянках..., спят на голых нарах» [7, Л. 1]. Но, конечно, на прифронтовой железной дороге рассчитывать на снисхождение к трудностям быта не приходилось, и случаи опозданий на работу расследовал военный трибунал, «... например, рабочие строительной группы ТН-2 ... и ... имели опоздания в размере 5 часов, которые были приговорены к 4 годам тюремного заключения, отбывая срок в исправительных лагерях» [6, Л. 5-об].

С октября 1943 года через станцию Смоленск-Центральная пошли поезда. Коллективу станции было присуждено за это переходящее красное знамя Комитета обороны и премия в 75 тыс. рублей. Как и было принято в то время, рабочие отдали 60 тыс. руб. на строительство боевого самолета. Об этом поступке сообщили в начале 1944 года во всех центральных газетах и по московскому радио.

В Смоленске, Вязьме и Рославле восстановили четыре электростанции и пять вагоноремонтных пунктов. На главном направлении, в том числе Смоленск — Вязьма, приложили немало сил, чтобы снять ограничения скорости движения поездов и восстановить второй путь на линии Смоленск — Орша.

На Западной железной дороге из 629 искусственных сооружений во время боевых действий были разрушены 441, и их восстановили уже к 1 января 1944 года. Кроме того, вернули в строй 11 пунктов





водоснабжения, 22 вспомогательных пункта, 79 гидроколонн из 160 существовавших ранее, 24 пассажирских здания, 6 тыс. кв. метров жилой площади, 14 школ, три лечебных учреждения. В течение года восстановили депо на станциях Смоленск-Сортировочная на девять столбов, Смоленск-Центральная — на четыре столба, в Вязьме и Рославле — на шесть столбов. Иное дело, что во время продолжающейся войны частыми были перебои в снабжении углем паровозов. В свою очередь, это сказывалось на подвозе дров для снабжения ими и предприятий, и жилья людей.

На освобожденных территориях, как уже отмечалось, остро стоял вопрос об обеспечении людей продовольствием. Для помощи в его решении железной дороге выделили 1256 гектаров земли. Железнодорожникам дали не только землю, но и снабдили сенокосами, нарезку участков руководство дороги завершило к 1 октября 1943 года.

Из Кемеровской области удалось завезти телят, правда, 38 вместо 280. Дорога ходатайствовала перед главурсом НКПС о выделении ей телят и свиней для подсобного хозяйства.

Люди думали о привычном довоенном труде, о необходимых для выживания за-

нятиях. Хотя руководство дороги, помимо восстановления и строительства мирных объектов, ставило задачу устройства бомбоубежищ, однако земля благодаря неимоверным усилиям засеивалась, заготавливались корма для скота, обустроивался скудный и тяжелый быт. Смоленским железнодорожникам, как и всем советским людям, предстояло еще полтора года ждать окончания войны, но жизнь продолжалась.

ЛИТЕРАТУРА

1. Белогурова Т. А. История Смоленского отделения Московской железной дороги. — Смоленск: Свиток, 2013. — 188 с.
2. Государственный архив новейшей истории Смоленской области (ГАНИСО). Ф.6. Оп.1. Д.1322.
3. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.1.
4. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.2.
5. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.3.
6. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.5.
7. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.8.
8. Железнодорожники в Великой Отечественной войне /Под ред. Н. С. Конарева. — М., Транспорт, 1987. — 591 с.
9. Иванов С. С. Рославльский вагоноремонтный. — Смоленск: Смядынь, 1998. — 320 с.
10. Никитенкова Е. Мы восстанавливали железнодорожные пути //Рабочий путь. — 1995. — 27 апреля.
11. Белогурова Т. А. Мобилизация «рабочей повседневности»//Мир транспорта. — 2013. —№ 1. — С. 160—167.
12. Чижова Г. Железные люди железные дорог// Рославльская правда. —1980. — 20 июня.

NEW MOBILIZATION ON THE EVE OF THE VICTORY

Belogurova, Tatiana A. — Ph.D. (History), associate professor of Smolensk branch of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Smolensk, Russia.

The article suggests a historical review of social and economic aspects of operation activities of railways in

Smolensk region after liberation in 1943. The author widely uses regional archives to document the events.

Key words: railway, Smolensk region, history.

REFERENCES

1. Belogurova T. A. History of Smolensk branch of Moscow railway [*Istoriya Smolenskogo otdeleniya Moskovskoy zheleznoy dorogi*]. Smolensk, Svitok publ., 2013, 188 p.
2. State archive of modern history of Smolensk region (GANISO). Fund 6. Listing 1. Case 1322.
3. GANISO. Fund 1834. Listing 1. Case 1.
4. GANISO. Fund 1834. Listing 1. Case 2.
5. GANISO. Fund 1834. Listing 1. Case 3.
6. GANISO. Fund 1834. Listing 1. Case 5.
7. GANISO. Fund 1834. Listing 1. Case 8.
8. Railway men during Great Patriotic war [*Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voyne*]. Ed. by N. S. Konarev. Moscow, Transport publ., 1987, 591 p.
9. Ivanov S. S. Roslavl car repair works [*Roslavl'skiy vagonoremontnyy*]. Smolensk, Smyadyn' publ., 1998, 320 p.
10. Nikitenkova E. We rehabilitated rail tracks [*My vosstanavlivali zheleznodorozhnye puti*]. *Rabochiy put'*, 1995, April, 27.
11. Belogurova T. A. Call-up of «Working Days» *Mir Transporta* /World of Transport and Transportation/ *Journal*, 2013, Vol. 45, Iss. 1, pp. 160—167.
12. Chizhova G. Iron men of railways [*Zheleznye lyudi zheleznyye dorogi*]. *Roslavl'skaya Pravda*, 1980, June, 20.

Координаты автора (contact information): Белогурова Т. А. (Belogurova T. A.) — beloguro@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию / article received 30.05.2013
Принята к публикации / article accepted 19.06.2013