

УДК

94(470.5)084.8

ББК ТЗ(235.55)622 ГСНТИ 03.23.55 Код ВАК 07.00.02

С.В. Шутов

Челябинск

ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ МОЛОДЕЖИ НА ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Великая Отечественная война, патриотизм, молодежь, Южно-уральская железная дорога, стахановцы, лунинцы, папавинцы.

АННОТАЦИЯ: В статье предпринята попытка на основе архивных и опубликованных материалов показать роль патриотического воспитания молодежи на Южно-Уральской железной дороге (ЮУЖД) в годы Великой Отечественной войны. Показаны методы воспитания и обучения молодежи. Затронуты вопросы обеспечения ЮУЖД квалифицированными рабочими, трудовой активности железнодорожников.

S.V. Shutov

Chelyabinsk

PATRIOTIC EDUCATION OF YOUTH ON THE SOUTHERN URAL RAILROAD IN DAYS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

KEY WORDS: Great Patriotic War, patriotism, youth, Southern Ural railroad, stakhanovites, lunistets, papavinets.

ABSTRACT: In article an attempt on the basis of the archival and published materials to show a role of patriotic education of youth on the Southern Ural Railroad (SUR) in days of the Great Patriotic War is made. Methods of education and training of youth are shown. The questions of providing SUR by skilled workers, labor activity of railroad workers are raised.

Война потребовала от государства максимальной мобилизации. Большинство мужского населения было призвано в армию. Заполнение пустовавших рабочих мест на железной дороге за счет демобилизованных воинов, инвалидов, пенсионеров, эвакуированных, женщин в годы войны решало проблему кадров лишь частично, поэтому стала острая необходимость привлечения городской и

сельской молодежи на Южно-уральской железной дороге (ЮУЖД). Причем молодежи патриотично настроенной, обученной, обеспеченной ресурсами. Патриотизм – это не наша монополия. Люди многих стран любят свою Родину и готовы на подвиг для неё. Однако жертвенность советских народов во время Великой Отечественной войны всё же беспримерна. Жизненный уровень населения СССР был неизмеримо ниже, чем в любой из воевавших стран, и нигде отношение к цене человеческой жизни не было таким небрежным со стороны государства. Люди мирились с этим и с готовностью шли на жертвы (2. С. 38)

В годы войны молодежь составляла 40% от числа всех работников ЮУЖД. Самой массовой формой обучения было так называемое индивидуально-бригадное ученичество. Ученика приводили на рабочее место и обучали двум-трем простейшим приемам. Через месяц ученик сдавал экзамен на получение разряда, ученическая норма заменялась полновесной «взрослой» (зарплата и паек - тоже). Так, за время войны только учащиеся железнодорожного училища № 2 станции Челябинск отремонтировали свыше 160 паровозов малых и средних серий и несколько сотен вагонов. Чтобы пополнить подразделения дороги дипломированными специалистами, управление ЮУЖД открыло в Челябинске в 1944 г. железнодорожный техникум в здании бывшей железнодорожной школы № 4 (в настоящее время - учебный корпус № 2 Челябинского института путей сообщения).

Интересный пример патриотизма среди молодежи ЮУЖД. «15-летний Б.П. Карпеш в 1942 году поступил в депо ст. Курган учеником слесаря, затем трудился слесарем, был направлен на курсы помощников машинистов, позднее на курсы машинистов. В 1944 году стал самым молодым машинистом на ЮУЖД.» (1. С. 41).

Первостепенной социальной проблемой преодоления кадрового дефицита стало патриотическое воспитание молодежи и пропаганда. Огромную роль тут сыграла комсомольская организация. Для того, чтобы получить своих стахановцев, лунинцев, папавинцев, необходимо было воспитать в молодежи дух патриотизма, разжечь ненависть к врагу, чтобы позже вся их энергия была направлена на увеличение интенсивности труда. Для этого использовались методы политпросвещения, которые включали в себя собрания, беседы, лекции, коллективные читки брошюр, выпуск стенгазет. Архивные

документы раскрывают тематику лекций: «О Великой Отечественной войне; Война на Тихом океане; Герои Отечественной войны; Европа накануне мировой войны...» Данные темы и встречи с фронтовиками вызывали неподдельный интерес у молодежи и собирали от 645 до 800 человек, хотя обычно средняя группа присутствия на лекции составляла около 100 человек. В тоже время отмечается, что «Изучение Краткого курса Истории ВКП (б) по сути не организовано, в парторганизации всего два кружка с охватом 30 человек». Для пропаганды и агитработы был выделен 21 агитатор, 6 чтецов, 16 человек для работы с общежитиями. Лучшими были признаны комсомольцы - товарищи Соболева, Фридкис, Лазарева, которые регулярно проводят беседы с молодежью (3. Л. 7-8).

С первых часов объявления войны труженики ЮУЖД включилась в оборонно-мобилизационную работу. На всех участках, дистанциях, депо, станциях прошли митинги рабочих и служащих. Были оформлены выставки антифашистской литературы в библиотеках, клубах, красных уголках. На предприятиях ЮУЖД проводились мероприятия оборонно-спортивной направленности. На линии Челябинск – станция Синарская были организованы следующие кружки: химобороны – 7, стрелковые – 2, ГТО – 4, которые подготовили общей сложностью 725 человек (4. Л. 47,158)

Интересно в стихах бичует разгильдяев, бракоделов юмористическая комсомольская стенгазета ст. Челябинск «Красный перец», выступая против тех, кто работает не по совести, не рационально, не экономно, агитирует за высокую производительность труда.(5. Л. 4-5).

Активное участие в развитии социалистического соревнования на железной дороге принимали комсомольцы и не союзная молодежь. Летом и осенью 1941г. стали возникать комсомольско-молодежные бригады, а затем смены и цеха. Лучшая бригада, выполнявшая в течение 1,5 – 2 месяца плановые задания, работавшие без брака и нарушений –получали почетное звание фронтовых. Молодежь откликнулась на призывы увеличить интенсивность и производительность труда комсомольскими соревнованиями, на железной дороге ударно трудились на своих постах бригады двухсотников, выполняющих 200% и более нормы. Уже в 1941 г. в депо и мастерских появились трехсотники, четырехсотники, пятисотники, вырабатывающие за смену 3-6 норм. Личный трудовой

подвиг транслировался по участкам и станциям ЮУЖД. Движению многосотников способствовал специальный приказ Политуправления НКПС от 19 декабря 1941г «О задачах по развитию движения стахановцев–двухсотников и трехсотников». Яркий пример т.Запорожцев 96 часов не уходил с поезда (6. Л. 5). Движение за многократное перевыполнение нормы выработки в 1942 г. приобрело на железной дороге коллективные формы. Еще одним направлением социалистического соревнования было движение за экономию и использование местных ресурсов, топлива, материалов. В железнодорожном хозяйстве ЮУЖД борьба за экономию осуществлялась в пределах каждой службы. Паровозная служба и работники паровозного хозяйства освоили изготовление 40 деталей наименований разных и уже в третьем квартале 1941 г. сэкономили государству 12 тонн металла и значительно разгрузили заводы-поставщики.

Подготовка квалифицированных рабочих велась через систему трудовых резервов, путем производственного, индивидуально-бригадного и курсового обучения. Основная масса вновь пришедших на транспорт получила профессию железнодорожника непосредственно на производстве, в годы войны работали, так называемые, «стахановские школы», курсы повышения квалификации, технические кабинеты. На дороге был произведен сбор рационализаторских предложений и изобретений. Собрано 53 рационализаторских предложения. Только реализация рационализаторского предложение т. Губина «Реконструкция паровозного парка отдельных деталей» дала экономию 815 тысяч рублей (7. Л. 58).

Для организации порядка в движении пассажирского транспорта в условиях эвакуации были созданы комсомольские молодежные бригады. В городе было создано 7 тимуровских команд. Для помощи женщинам, раненым красноармейцам, мобилизованным, эвакуированным гражданам, которые сумели организовать работу с людьми, помогли разгрузить пассажирские вокзалы и станции. В частности добивались ускорения отправки эвакуированного населения, добивались перед руководством станций дополнительных эшелонов. Помогали женщинам с детьми, снабжали водой, контролировали работу пунктов питания. Следили за общим санитарным состоянием станций и прибывающих эшелонов. Вели

агитационно–массовую разъяснительную работу. Снабжали сводками, печатной информацией, организовали наглядную агитацию на станциях и в поездах (8. Л.35-36).

Молодежь ЮУЖД широко использовали многообразные формы социалистического соревнования для выявления производственных резервов. Они применяли в период войны стахановские приемы труда. Значительное развитие получило на дороге и ударничество. Сокращение трудовых ресурсов в транспортном хозяйстве обусловило распространение движений за совмещение профессий, скоростное осуществление производственного процесса, перевыполнение нормы выработки, экономию топлива, сырья и материалов. Молодежь ЮУЖД внесли весомый вклад в развитие рационализаторского движения и изобретательства, помогавшего государству сэкономить значительные денежные средства путем внедрения различных приспособлений и усовершенствования железнодорожной техники. Важнейшим средством повышения эффективности функционирования железнодорожного хозяйства было укрепление дисциплины, патриотизма, агитационно-просветительской работы.

Источники:

3. Объединенный государственный архив Челябинской области (далее – ОГАЧО). Ф. П-485. Оп. 1. Д. 867.
4. ОГАЧО. Ф. П-485. Оп. 1. Д. 867.
5. ОГАЧО. Ф. П-485. Оп. 1. Д. 799.
6. ОГАЧО. Ф. П-485. Оп. 1. Д. 824.
7. ОГАЧО. Ф. П-485. Оп. 1. Д. 785.

Литература:

1. Палецких Н.П. Социальная инфраструктура ЮУЖД в годы Великой Отечественной войны // Материалы ЛП международной научно-технической конференции «Достижения науки – агропромышленному комплексу». Часть 1. Челябинск, 2013. С. 41.
2. Форсова Н.К. Великий подвиг. К 55-летию победы // Духовный поворот в советской ментальности в условиях Великой Отечественной войны, его последствия. Омск, 2000. С. 38.