

МОБИЛИЗАЦИЯ ОРЕНБУРГСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: УСПЕХИ, ТРУДНОСТИ, РЕЗУЛЬТАТЫ

В.С. Ешпанов

Рассматривается проблема мобилизации железнодорожников на Южном Урале в начальный период Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: Южный Урал; Великая Отечественная война; мобилизация; Оренбургские железные дороги.

22 июня 1941 г. фашистская Германия напала на СССР. Началась Великая Отечественная война советского народа. По призыву центральных органов власти страна превратилась в единый военный лагерь.

22 июня 1941 г. на основании ст. 49 Конституции СССР был выпущен Указ “Об объявлении в отдельных местностях СССР военного положения”, согласно которому военное положение объявлялось в 8 союзных республиках, Краснодарском крае и 15 областях РСФСР. Все функции органов государственной власти обороны, обеспечения общественного порядка и государственной безопасности в этих районах передавались военным советам фронтов, армий, военных округов, а там, где не было военных округов, – высшему командованию соединений [1, с. 11–12].

Руководство страны, анализируя создавшееся положение в связи с начавшейся войной, определило основные направления перестройки всей жизни страны на военный лад. Они были изложены в “Директиве Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) партийным и советским организациям прифронтовых областей” от 29 июня 1941 г.

Основные положения директивы нашли отражение в выступлении председателя Государственного Комитета Обороны И.В. Сталина по радио 3 июля 1941 г.; были поставлены задачи развёртывания героической вооруженной борьбы с врагом на фронтах Великой Отечественной войны, прев-

ращения страны в единый боевой лагерь, организации всесторонней помощи Красной Армии, организованного проведения мобилизации, укрепления тыла армии, эвакуации всего ценного имущества в тыловые районы. Под лозунгами: “Все для фронта, всё для победы!”, “Все силы на разгром врага!” – началась деятельность по мобилизации сил советского народа для отпора агрессору. Ведущая роль в перестройке работы местных структур власти на военный лад принадлежала партийным органам – обкомам и райкомам ВКП(б). В частности, для военно-мобилизационной работы на железнодорожном транспорте наиболее важной оказалась деятельность военных отделов соответствующих партийных комитетов [2, с. 35–36].

Военные отделы на железнодорожном транспорте контролировали выполнение партийных решений по этим вопросам, организовывали обучение партийных и советских работников военному делу, умелому руководству оборонными мероприятиями, помогали военным органам в осуществлении учета военнообязанных и мобилизованных железнодорожников. С началом войны военные отделы, помимо вышеперечисленных задач, должны были заниматься множеством новых проблем, связанных с требованиями военного времени. Наиболее важным является тот факт, что именно на военные отделы ложилась основная нагрузка по организации, координации и контролю военно-мобилизационной работы различных звеньев власти.

Говоря о роли военных отделов партийных комитетов, мы ни в коем случае не умаляем значения военных органов, в первую очередь – военкоматов, в осуществлении мобилизации. Именно на их плечи ложилась основная черновая работа по осуществлению мобилизационных мероприятий [3, л. 168].

Основными обязанностями военного отдела Оренбургской железной дороги являлся учет всех рабочих, учет транспорта и предметов военного обихода, проведение очередных призывов и призывов по мобилизации, обеспечение мероприятий НКПС по вневоинской подготовке трудящихся, проведению различных сборов и так далее. При этом следует отметить деятельность политической секции военного отдела. Его особая роль определялась сложившейся системой партийного руководства в Вооруженных Силах [3, л. 169].

Работа политотдела строилась согласно директивам, издававшимся по вопросам партийно-политической работы в армии за подписями наркома путей сообщения и начальника Главного политического управления с одобрения ЦК партии, указаниям по текущим вопросам начальника Главного политического управления и руководителя политического отдела округа.

Политотдел руководил партийно-политической и воспитательной работой среди личного состава железнодорожного транспорта и организовывал ее непосредственно в областном военном комиссариате. Работа была направлена на обеспечение выполнения планов боевой подготовки, укрепления личной исполнительности и дисциплины. Кроме того, осуществлялась организация повседневной работы первичных партийных организаций воинских частей, контроль за их деятельностью, учет коммунистов.

Политотдел руководил системой политической учебы всех категорий личного состава железнодорожников. Планы и программы политической учебы всех категорий разрабатывались Главным политическим управлением. Учебные группы комплектовались с учетом служебного положения офицеров и добровольного выбора ими предмета изучения. Практиковался лекционно-семинарский метод [4, л. 17]. Политический отдел Оренбургской железной дороги отчитывался за свою работу перед вышестоящим политическим органом – политотделом НКПС и перед облвоенкоматом за политическое и воинское воспитание, политико-моральное состояние и укрепление дисциплины. В 1943–1945 гг. политотдел Оренбургской железной дороги сосредоточил внимание на оказании помощи семьям фронтовиков: решались вопросы материального обеспечения (выдача единовременных пособий, заготовка топлива, ордеров на получение промтоваров и др.), трудоустройства, при-

влечения на оборонные работы и на восстановление объектов народного хозяйства, по линии НКПС.

С началом войны Чкаловский областной комитет Коммунистической партии и исполком областного Совета депутатов трудящихся оперативно довели до сведения всех жителей области программные установки СНК СССР и ЦК ВКП(б) по организации борьбы с врагом и работы в тылу, конкретизировали их применительно к местным условиям.

Одним из важнейших направлений военно-мобилизационной деятельности была реализация указа Президиума Верховного Совета СССР от 22 июня 1941 г. о проведении мобилизации военнообязанных. Мобилизации подлежали военнообязанные 1905–1918 годов рождения (14 возрастов), проживавшие на территории 14 военных округов, в том числе Уральского округа, на территории которого находилась и Чкаловская область. Первая мобилизация позволила привлечь в армию 5,3 млн. человек. В августе 1941 г. было объявлено о мобилизации военнообязанных 1890–1923 годов рождения [5, с. 54–55].

С получением правительственной телеграммы о мобилизации на Оренбургской железной дороге началась предусмотренная мобпланами работа по оповещению рабочих и служащих Оренбургской железной дороги. Для этого в депо рассылались нарочные и политуполномоченные с мобилизационными пакетами. По окончании оповещения населения начали работу сборные пункты отделений железных дорог. Призванных по мобилизации следовало направлять на работу в систему железнодорожного транспорта с военными билетами и отметкой, – каким отделением железной дороги, когда и куда зачислен [6].

Помимо решения задач, связанных с оповещением военнообязанных, велась также работа по оборудованию призывных сборных пунктов. Для этого выделялись необходимые помещения, которые соответствующим образом оформлялись (лозунгами, плакатами), обеспечивались инвентарем для культурного досуга призываемых – музыкальными инструментами, патефонами, настольными играми (шашками, шахматами, домино), а также литературой и газетами. Торгующими организациями на призывных сборных пунктах были организованы ларьки, буфеты, которые обеспечивали мобилизованных хлебом, кондитерскими изделиями и другими продуктами – колбасой, яйцами, сыром, маслом.

Особое внимание, как уже было отмечено, уделялось агитмассовой работе. В первые дни войны, а также после выступления 3 июля 1941 г. И.В. Сталина повсеместно, – в депо были прове-

дены митинги и собрания. Организовывались они и на сборных пунктах. Помимо этого, силами пропагандистов и агитаторов, выделенных райкомами и горкома ВКП(б) из партактива, проводились читки газет, индивидуальные и групповые беседы и т. д. Основным содержанием этих мероприятий являлось разъяснение выступлений В.М. Молотова и И.В. Сталина, Указов Президиума Верховного Совета СССР о мобилизации и о военном положении, законов о всеобщей воинской обязанности, о каре за измену Родине, наказаниях за самовольные отлучки и дезертирство, ознакомление с порядком назначения пенсий и пособий семьям железнодорожников, согласно приказа НКПС. Например, за два дня работы Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги было проведено 16 бесед на аналогичные темы, а также о международном положении, шпионско-диверсионной работе противника, необходимости хранения военной тайны и т. д. Для призываемых организовывались также и концерты. 25 июня “Чкаловская коммуна” сообщала, что из артистов филармонии составлены две бригады по культурному обслуживанию мобилизованных, которые уже начали свои выступления [7, л. 15].

С самого начала мобилизации обком ВКП(б) оказывал райкомам помощь в проведении мобилизации. Руководящие работники области были командированы в районы для оказания помощи в проведении мобилизованных мероприятий и перестройки работы партийных, советских и хозяйственных органов на военный лад. Партийный актив железнодорожных отделений, в свою очередь, был командирован в сельсоветы для проведения митингов и оказания помощи мобилизованной работе.

23 июня началась мобилизация, предстояло выполнить наряды на поставку материальных и людских ресурсов. Настроение и политико-моральное состояние большинства призываемых в документах характеризуется как хорошее, бодрое, приподнятое. Подавляющая масса торопилась попасть на фронт, чтобы “с оружием в руках проучить и уничтожить зарвавшихся фашистов”. Однако по приказу НКПС железнодорожники были освобождены от призыва в ряды вооруженных сил и направлялись на работу в структуру железнодорожного транспорта. Но все-таки многие смогли попасть на фронт.

Так, в Акбулакском отделении Оренбургской железной дороги большинство команд находилось в ожидании отправки 3 дня, в Орском от 3 до 6 дней, что вызывало некоторое недовольство, так как “провожающие семьи не работали в поле и другим не давали работать, ходили ежедневно из села в район

и обратно”. В беседах с пропагандистом Беляевского сборного пункта призывники также жаловались, что их уже третий день не отправляют в части, им надоело сидеть на пункте без дела: “НАДО ЕХАТЬ СКОРЕЕ НА ФРОНТ БИТЬ ФАШИСТОВ”.

По этому поводу на заседании бюро Чкаловского обкома ВКП(б) 9 июля 1941 г. отмечалось, что “задержка с отправкой военнообязанных произошла ввиду несвоевременной обеспеченности подвижным составом со стороны железной дороги”. Характерным явлением, особенно в первые дни мобилизации, было большое количество добровольцев, причем немало их было среди железнодорожников. Первым днем мобилизации было объявлено 23 июня. Но уже 22-го сотни тысяч советских патриотов (в том числе из Чкаловской области) обратились в военкоматы, партийные и советские органы с просьбой направить их добровольцами на фронт. Приведем некоторые примеры [7, л. 15].

22 июня железнодорожник Акбулакского отделения Оренбургской железной дороги Исаков Николай Семенович написал в заявлении: “Я сегодня услышал по радио о нарушении советских границ. Прошу послать меня добровольно в ряды РККА”. Поток заявлений добровольцев не прекращался на протяжении всего периода войны, но в первые дни и месяцы он был особенно велик.

Из политдонесения Оренбургского железнодорожного партактива следует, что с 1-го по 3-й день мобилизации только по Актюбинскому железнодорожному отделению поступило 113 заявлений о добровольном зачислении в Красную Армию, работники военкомата отмечали: “На сборных пунктах незаметно никакого уныния: веселые, шутки, улыбки, уверенные разговоры о неминуемой гибели фашистских захватчиков. Недовольство будущие бойцы выражали только в том случае, если их назначали в тыловые части (а среди них многие были железнодорожниками)”.

Значительное место в рядах добровольцев занимали железнодорожники-коммунисты. В заявлении секретаря партоганизации Орского отделения Оренбургской железной дороги Трунова Филиппа Михайловича есть такие слова: “У меня на фронте брат – Трунов Иван, старший механик, водитель танка, комсомолец. В Ленинграде – отец в народном ополчении. Я – коммунист. Прошу послать меня в ряды РККА. Я буду помогать брату громить врага столько, насколько хватит у меня сил. Здесь, на мирном фронте, меня заменит женщина. А там я больше нужен”. Многие коммунисты уходили на фронт с винтовкой в руках. Назовем лишь некоторых: Пашков Афанасий Ананьевич; Галахов Григорий Иванович; Данилов Михаил Максимович и другие.

В документах есть любопытные сведения о формировании семейных танковых экипажей. 26 июня 1941 г. в Курский областной военный комиссариат из Беляевского района было направлено политдонесение. В нем сообщалось: “Изыявили желание немедленно выехать добровольно на передовую линию фронта для борьбы с врагом четыре брата Шалашковых (по профессии железнодорожники) [8, л. 183–184].

Все они служили в армии раньше, имеют воинские специальности, трое являются участниками боев с белофиннами”. И всё. Как зовут? Откуда? Больше никаких сведений. А ведь на фронт отправилась целая семья!

Дальнейший поиск принес удачу – сохранились два заявления, поданные в Беляевский военкомат. Одно из них – коллективное, от Шалашкова Алексея Яковлевича из Мармыжанского сельсовета, с указанием воинской специальности – артиллерист, Петра – механик – водитель танка. Другое заявление написал двоюродный брат Шалашковых – Семён Александрович: “Услышав, что мои братья идут добровольцами и создают “братское орудие” (так называет он предполагаемый семейный экипаж – авт.), я прошу вас включить меня в его состав”. Заявление датировано 27 июня, а 28-го уже состоялась торжественная отправка на фронт братьев Шалашковых.

На следующий день, 29 июня, земляки, “осыпав вагон цветами”, провожали на передовую ещё одних родственников – братьев Тимашевых. К сожалению, по имеющимся в архиве документам, их имен установить не удалось. Однако в вышеупомянутом политдонесении есть такие строки: “Послали телеграмму на имя Сталина о формировании танкового экипажа из трех братьев Тимашевых, имеющих технические специальности, один из них – член ВКП(б), профессиональный железнодорожник – Луинец”.

11 июля 1941 г. в Акбулакский военкомат поступило еще одно заявление от машинистов железнодорожной станции Скоморохова Михаила Васильевича, Грабушева Ивана Акиндиновича, Грабушева Василия Акиндиновича: “Просим дать нам боевую машину – танк и зачислить всех троих в его экипаж”, – писали они, выражая надежду на скорейшее решение этого вопроса [9, л. 8].

В рядах добровольцев были такие, кто не подлежал призыву вообще или же имел отсрочку. Например, слесарь депо Чкалов, Бузюк Игорь Иванович, 1920 г. рождения, обратился 2 июля в Чкаловский РВК с заявлением: “Я пользовался отсрочкой от призыва, но сейчас чувствую себя вполне здоровым и хочу быть достойным воином нашей любимой Советской Страны”.

Основная тяжесть войны легла на молодежь. В кадровых частях армии и флота накануне войны служили в большинстве своем девятнадцатилетние юноши. Многие из них лишь недавно окончили среднюю школу. А те, кому не было 19-ти, шли на фронт добровольцами, проявляя при этом незаурядную настойчивость и упорство.

В архивном фонде областного военного комиссариата имеются два письма – заявления от Кулабухова Михаила – комсомольца из депо Орск. Одно – в Орский военкомат, другое – в Москву, председателю ГКО тов. Сталину. Юноша пишет: “Буду честно исполнять свой долг перед Родиной, защищать свою мать-землю не жалея жизни... Прошу не отказать в моей величайшей просьбе...”. Оба заявления совершенно идентичны по содержанию. Вот только, обращаясь в военкомат, Михаил указал 1922 год рождения, в Москву – 1921 год рождения, т. е. прибавил себе год. А в Книге Памяти по Орскому району значится “без вести пропавший в 1943 г. Кулабухов Михаил Алексеевич, 1923 года рождения”. То есть на фронт он пошел 18-ти летним. Не отставали от парней и девушки. Просились на фронт бойцами, медсестрами, связистками. В политдонесениях работников Чкаловского депо указывалось: за 5 дней с 22 по 27 июня поступило 36 заявлений добровольцев, из них 11 – от женщин и девушек.

Чтобы скорее попасть на фронт, многие стремились пройти медицинскую подготовку. Красникова Надежда из депо Орск так и написала в своем заявлении: “Прошу зачислить меня в ряды РККА, так как я окончила курсы медсестёр”. Следует сказать о том, что многие отправляли свои заявления непосредственно в Народный комиссариат обороны, и огромное количество отправляемых добровольцами телеграмм перегружало работу телеграфа, напряженно работающего в военное время. Поэтому 28 июля 1941 г. Генштаб Красной Армии дал указание партийным и советским органам провести разъяснительную работу среди населения о том, что Наркомат Обороны не в состоянии разрешать вопрос в отношении каждого добровольца отдельно и свои заявления следует подавать только местным военным комиссариатам. Последние, в свою очередь, удовлетворяли просьбы граждан по мере получения разрешения на прием добровольцев и соответствующих нарядов [10, л. 80].

Имели место и “отрицательные моменты”, как их называли в политдонесениях о ходе мобилизации. Типичным явлением была явка на пункт в нетрезвом состоянии. Распространены были и другие негативные моменты. Так, в Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги призванный механик Н. Жидеев предлагал взятку за освобождение

от призыва. В Казалинском отделении Оренбургской железной дороги машинист Житов в разговоре заявил, что в армию не пойдет, потому что “все равно нам конец, Гитлер нас добьет”, в Акбулакском отделении Оренбургской железной дороги Г.Д. Меренков из Никольского сельсовета при проведении политбеседы говорил: “За что мы воюем? За килограмм хлеба? Защищаем коммунистов? Они получают наркомовские ставки”.

Следует отметить, что не все райвоенкоматы предметно изучали и знали настроения военнообязанных и населения, полно и честно об этом информировали вышестоящие инстанции. Не случайно 2 июля 1941 г. отдел политпропаганды Оренбургской железной дороги обратился ко всем отделениям с требованием отражать в информации не только положительные и патриотические факты, но и отрицательные и даже контрреволюционные.

Удручающе на железнодорожников, которые сами видели все происходящее, оказывали проходящие и прибывающие команды военнообязанных, как правило, растянутые до 30 км. Усталые, многие босиком, причем большое количество военнообязанных, оставших от команд, не знали дальнейшего маршрута. В одной из таких команд Кызылординской области, проходившей в начале августа через Чкалов, “отдельные элементы стали на путь подстрекательства и возбуждения военнообязанных с антисоветскими выпадами”. Среди определенной части населения стали замечаться перемены настроения. Так, в донесении Челкарского отделения Оренбургской железной дороги от 25 августа 1941 г. отмечается, что “настроение многих ухудшается, особенно среди тыловиков и главным образом среди евреев, которых в районе имеется 16 се-

мей”. На элементы паники среди жен призванных на фронт железнодорожников указывал в донесении от 28 августа 1941 г. и Актюбинский военком.

Но, несмотря на наличие даже ряда негативных тенденций, все-таки абсолютное большинство железнодорожников с огромным патриотизмом стремились принести победу своему народу в этой величайшей и самой кровопролитной войне в истории человечества.

Литература

1. Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР (22 июня 1941–1942 г.). Т. 13 (2–2). М., 1997.
2. *Яценко К.В.* Фронтовой регион: Центральное Черноземье России в системе военно-организаторской деятельности местных властных структур в годы Великой Отечественной войны / К.В. Яценко. Курск, 2006.
3. РГАСПИ (Российский государственный архив социально-политической истории). Ф. 17. Оп. 43. Д. 271.
4. ГАОО (Государственный архив Оренбургской области). Ф. П-1. Оп. 1. Д. 42.
5. *Яценко К.В.* Центральное Черноземье России в системе военно-организаторской деятельности местных властных структур в годы Великой Отечественной войны / К.В. Яценко. Челябинск, 2006.
6. Чкаловская коммуна. 1941, 25 июня.
7. РГАСПИ... Ф. 17. Оп. 22. Д. 64.
8. РГАСПИ... Д. 169.
9. РГАСПИ... Д. 226.
10. ГАОО... Ф. П-1. Оп. 1. Д. 2611.