

3. Война Германии против Советского союза 1941-1945. – Berlin: Blank&Reschke, 1994. – С. 55.
4. Преступные цели – преступные средства. – М., 1968. – С. 53 (Протокольная запись совещания Гитлера с руководителями фашистского рейха о целях войны против Советского Союза 16 июля 1941 г.).
5. Преступные цели – преступные средства. – М., 1968. – С. 21 (Докладная записка о совещании 28 февраля 1941 г. у генерал-майора Томаса по вопросу создания штаба «Ольденбург»).
6. Преступные цели – преступные средства. – М., 1968. – С. 53 (Протокольная запись совещания Гитлера с руководителями фашистского рейха о целях войны против Советского Союза 16 июля 1941 г.).
7. Преступные цели – преступные средства. – М., 1968. – С. 54-55 (Протокольная запись совещания Гитлера с руководителями фашистского рейха о целях войны против Советского Союза 16 июля 1941 г.).
8. См., например, «меморандум Булле» от 10 ноября 1941 г.: Muller R.-D. Industrielle Interessenpolitik im Rahmen des «Gencralplans Ost». – Militargeschichtliche Mitteilungen, 1981. – № 1. – S. 128. Dok. 9, Bericht von Georg Bulle (Gutehoffnungshutte) an J.W. Reichert (Geschäftsführer der Wirtschaftsgruppe Eisen schaffende Industrie), 10.11.1941 mit Anschreiben vom 30.03.1942.
9. Проэктор Д.М. Агрессия и катастрофа /Высшее военное руководство фашистской Германии во второй мировой войне 1939-1945. Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: «Наука», 1972. – С. 318.
10. Проэктор Д.М. Указ. соч. – С. 320.
11. Europa unterm Hakenkreuz, Bd. 7, Die faschistische Okkupationspolitik in den zeitweilig besetzten Gebieten der Sowjetunion (1941-1944), S. 324, Dok. 123, Denkschrift von Lutz, Graf Schwerin von Krosigk an die obersten Reichsbehörden, 04.09.1942.
12. Корхмязян Р.С. О позиции Турции в отношении Советского Союза (1941-1943 гг.) //Военно-экономические и дипломатические аспекты истории второй мировой войны: Сборник научных трудов. – Краснодар, 1990. – С.115.
13. Там же. – С.118.
14. Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. – М., 2000. – С. 214.

Occupational plans of fascist Germany for Northern Caucasus Within the Second world war
S.G. Stepanenko

Kuban state technological university, Krasnodar

The article is devoted to the plans of the leaders of Nazi Germany on the implementation of the priority tasks of the occupation of the territory of the Soviet Union and the participation of German monopolies in their implementation. Of particular importance in the execution of these plans was paid to the North Caucasus due to its geopolitical location.

Keywords: the Second world war, fascist Germany, Soviet Union, Northern Caucasus, occupation, natural resources, military economy, oil, the German monopolies.

УДК 947(470.62)356.13”1941-1945”

**Трудовой и ратный подвиг железнодорожников Кубани
в годы Великой Отечественной войны**

В.Е. Темляков

Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар

В статье рассмотрена трудовая деятельность железнодорожников Кубани в 1941-1943 гг. Автор проанализировал задачи, стоявшие перед железнодорожниками Кубанского региона и их выполнение в тяжелых условиях первых месяцев Великой Отечественной войны, фашистской оккупации, периода восстановления. Автором показан героизм и самоотверженность кубанских железнодорожников, внесший свой вклад в победу над врагом.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Кубанский регион, железнодорожники, перевозка военной техники и советских войск, бомбежки, оккупация, восстановительные работы

С началом Великой Отечественной войны потребовалось перевести на режим военного времени весь транспорт страны. Встала задача обеспечить быструю доставку воинских частей, военной техники и снаряжения к фронту. Кроме того, необходимо было обеспечить вывоз с территорий, к которым приближался враг, ценных грузов, демонтированных заводов и фабрик вглубь страны. Эта огромная задача легла, прежде всего, на железнодорожный транспорт. Напомним, что в 1940 г. на долю железных дорог приходилось более 85% всех перевозок в стране.

24 июня 1941 г. на 44 железных дорогах был введён воинский график движения поездов. Приказом №27/Ц от 01.07.1941 г. вводился строгий режим светомаскировки, усилена охрана всех важных объектов. В отличие от обычного графика движения поездов воинский график был параллельным, то есть время хода по перегонам и стоянки на станциях по техническим нуждам были приняты для всех поездов одинаковыми. Такой график предусматривал максимальное количество поездов и исключал обгон одних поездов другими. Весовые нормы воинских эшелонов и грузовых составов были унифицированы, а объёмы пассажирского движения сведены до минимума.

С первых же дней войны железнодорожники Краснодарского, Тимашевского и других отделений Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) проводили на фронт призванных в Красную Армию работников. Взамен ушедших пришли женщины- домохозяйки, молодежь, пенсионеры и подростки, началась ускоренная подготовка кадров. В Тимашевском паровозном депо многие женщины пошли работать на тяжёлый, мужской труд: продувальщиками труб, чистильщиками паровозов, и одновременно обучались на курсах. После курсов стали помощниками машинистов Клавдия Жаботова, Надежда Щербакова, Таисия Аникина, Полина Митькова, Прасковья Кулик, Лидия Черниченко, Татьяна Андрусенко, Лидия Атомас, Нина Слулько, Анна Бойко, Софья Ахматова и др. К. Жаботова, Н. Щербакова затем стали работать машинистами на паровозах. К. Жаботова проработала на паровозе до своего ухода на пенсию в 1968 г., а Н. Щербакова в 1951 г., освоив управление тепловозом, проработала машинистом тепловоза также до своего ухода на пенсию. Таисия Аникина добровольно стала кочегаром в паровозной колонне НКПС № 10. Работала на паровозе серии «Э-х» № 1410 на прифронтовых участках 1-го Украинского и других фронтов на территории Польши и Германии, многократно побывала под бомбёжками и обстрелами.

В Тихорецком паровозном депо также многие женщины – работницы депо и домохозяйки, пройдя обучение на курсах, заменили ушедших на фронт мужчин. А. Подгорная, З. Лялина, М. Трембоч, О. Ганинеко и другие стали работать на паровозах – машинистами и помощниками, также женщины и подростки работали в ремонтных и подсобных цехах депо. Пошли трудиться в депо, на станции, дистанции пути, пунктах сигнализации и связи не только домохозяйки, но и пенсионеры – ветераны транспорта, а на более легкие работы – дети-подростки.

5 марта 1942 г. вышло постановление Краснодарского крайкома ВКП(б) о подготовке кадров массовых профессий на всех отделениях железной дороги. Согласно постановлению, каждый железнодорожник должен был в 1942 г. обучить своей профессии одного члена семьи – жену, дочь, сестру. На предприятиях предписывалось организовывать из женщин составы смен, цехов, бригад.

На крупных предприятиях СКЖД, по заданию военных и местных органов власти, стали выполняться военные заказы. Так, в паровозном депо Краснодара стали изготавливать 82-миллиметровые миномёты. До августа 1942 г. было изготовлено около

100 шт. Противотанковых ежей было изготовлено 100 шт., противопехотных и противотранспортных ежей – более 10 тыс. шт., и др. На этой работе было занято 175 чел. под руководством зам. начальника депо Я.С. Сумкина и мастера Б.И. Мараховского. Им помогали учащиеся ремесленного училища № 4. В депо были собраны и отправлены фронту вагон тёплых вещей, 800 т металлолома, денежные средства на строительство двух танков, распространены облигации Госзаймов обороны. В Краснодарском вагоноремонтном пункте (нач. П.Д. Серебряков) стали оборудовать вагоны-санлетучки, в мастерских дистанции пути (нач. А. Новиков) изготавливали противотанковые ежи, арматуру дотов, дзотов и артплощадок.

На Новороссийском вагоноремонтном заводе (НВРЗ) было освоено 17 видов военной продукции: выпущено 7 санитарных поездов, 2 передвижные дезкамеры, 10 телефонно-телеграфных станций, арматура для дзотов и др. Вагонные депо, дистанции пути и другие предприятия строили и оборудовали санлетучки, противотанковые ежи, сапёрные лопаты и т.п.

На крупных железнодорожных узлах и станциях Кубани создавались отряды народного ополчения, боевые дружины, добровольные пожарные команды. С их личным составом проводились занятия по военной и специальной подготовке, а после рабочего дня люди по графикам выходили на дежурства на случай пожаров – гасили зажигательные бомбы при бомбёжках. Для усиления и помощи в охране важнейших железнодорожных объектов сформировались добровольные комсомольско-молодёжные отряды.

На железнодорожном узле Краснодара было собрано и отправлено на фронт 7 вагонов теплых вещей, 500 т металлолома, а также денежные средства на строительство танковой колонны. В фонд обороны были сданы ценные украшения, распространены облигации Госзайма. Подобные мероприятия проводились на всех отделениях СКЖД.

Когда враг захватил Донбасс, то иссяк источник снабжения паровозного парка углём, и встала задача – переоборудовать паровозы на жидкое топливо. Такого опыта не было, и в г. Баку, где паровозы работали на жидком топливе, срочно был командирован инженер Тихорецкого депо М.Ф. Ищенко. Он возглавил в депо бригады по переоборудованию паровозов, проводил обучение и инструктаж для бригад других депо. Проблема была решена оперативно, во всех депо паровозы переоборудовали своими силами.

На Краснодарском отделении железной дороги объем эксплуатационных работ заметно вырос. Наряду с перевозками народнохозяйственных грузов выполнялись задания по вывозу призванного в армию контингента, военной техники и продовольствия для нужд фронта. На Тимашевском железнодорожном узле был создан отряд ополчения в 600 чел. С ним проводились занятия по военной подготовке и собрания, на которых обсуждались такие насущные вопросы, как ещё больше приложить усилий в помощь стране, фронту. Возникла идея построить бронепоезд силами работников узла. При обсуждении этого вопроса на собраниях предприятий было принято решение: бронепоезд строить, причем на его строительстве каждому работнику отработать не менее 8 ч.

Данная инициатива была одобрена крайкомом ВКП(б) и управлением дороги им. К.Е. Ворошилова. Перед коллективом железнодорожного узла встал вопрос: возможно ли при наличии слабой технической базы в депо и вагоноремонтном пункте справиться с таким сложным и необычным для людей делом? Состоялись дискуссии, на которых выяснилось, что некоторые работники, в том числе руководители депо, боялись нового дела и выступали против. Однако инициативных и настойчивых людей оказалось больше, да и отступать было поздно, инициатива коллектива уже была одобрена. Строительство бронепоезда поддержал командующий Азовской военной флотилией контр-

адмирал С.Г. Горшков. Он прислал в депо военных специалистов для консультаций. Работа шла круглосуточно, а ночью при наружном освещении. Большинство железнодорожников приходили поработать сюда после смены на основной работе. На вспомогательные работы выходили пенсионеры, домохозяйки и подростки.

Бронепоезд состоял из двух частей: боевой и базовой. Боевая часть включала паровоз, 2 полувагона и три платформы. Базовая часть бронепоезда состояла из склада боеприпасов, противоопридной душевой, запасов воды и топлива, пищеблока, столовой, жилых вагонов, была снабжена комплектами материалов для ремонта и восстановления пути. Для бронепоезда был взят паровоз серии «Ов №117». Работы по постройке бронепоезда начались в конце октября 1941 г., а уже в конце декабря он выглядел внушительно, был готов вступить в бой с врагом. На бронеплощадках были установлены: 45-миллиметровое орудие, крупнокалиберный пулемёт и 76-миллиметровая пушка, поднятые с затонувшей баржи в р. Кубань вблизи Темрюка. Этому бронепоезду дали призывное имя: «Смерть немецким оккупантам!». На станции Ахтари бронепоезд был доукомплектован моряками-специалистами и матросами до полного состава. После встречи нового 1942 г. в Тимашёвской со 2 января бронепоезд вступил на боевое дежурство на участке Ейск-Старошербиновская.

При постройке бронепоезда особо отличились: технический руководитель стройки инженер депо В. Манжура, инженер И. Леонтьев, начальник стройсектора отделения тяги В. Ефанов, инструктор политодела В. Черноусов, бригадир цеха Т. Белоусов, начальник вагоноремонтного пункта С. Голенко, слесари В. Ковшаров, П. Кузьменко, И. Шульженко, С. Степаненко, бетонщики П. Маклаков, И. Баран, кузнец Шульженко, электрики Я. Терентьев и Г. Сомов, котельщик В. Плетьев и др. Оказали большую помощь в оборудовании бронепоезда начальник дистанции пути И. Попов, начальник дистанции связи Н. Пустовалов, начальник отделения тяги Н. Попов, начальник восстановительного поезда Г. Бондаренко и др.

Руководил всей постройкой бронепоезда секретарь парторганизации депо И.В. Кравченко, он же стал командиром бронепоезда. Его помощниками являлись С. Голенко и В. Черноусов, старшим машинистом – А. Власенко. Обслуживали бронепоезд две паровозные бригады. Команда бронепоезда состояла из 80 чел., из них 45 чел. – железнодорожники узла, в том числе четыре добровольца – ученики 10-го класса железнодорожной школы № 53 В. Токов, П. Примаков и др.

11 февраля 1942 г. база бронепоезда на станции Ейск подверглась бомбёжке. При этом погибли 7 чел. из команды, в их числе помощник машиниста А. Попов, слесари П. Баран, Г. Шмыгарь и др. В июле-августе 1942 г. бронепоезд в составе 16-го дивизиона бронепоездов участвовал в оборонительных боях на линии фронта, отступая в направлении Крымской и Новороссийска. Здесь он подвергся усиленному артобстрелу и был сильно повреждён. Команда, взорвав остатки бронепоезда, влилась в ряды Красной Армии [1, с. 337].

Коллектив Новороссийского вагоноремонтного завода с участием паровозного депо Новороссийск построил два бронепоезда – «За Родину» и «Народный мститель», которые при обороне Новороссийска отомстили за подбитый тимашевский бронепоезд. При отражении атак противника команда бронепоезда подбила несколько танков и уничтожила сотни солдат и офицеров, сбила три вражеских самолёта. В оборонительных боях на подступах к Новороссийску всего участвовали три бронепоезда, оказавшие ощутимую поддержку оборонявшимся своим артиллерийским огнём.

Железнодорожники узла Тихорецкая и завода им. Воровского, при поддержке краевых властей и штаба Северо-Кавказского округа (СКВО), в конце 1941 г. - начале 1942 г., в основном, из местных материалов построили два бронепоезда тяжёлого типа – «Тихорецкий железнодорожник» и «Николай Щорс». Кроме того, ими были построе-

ны 16 бронеплощадок и 14 бронеплатформ, оборудованных средствами ПВО, проведены ремонт и дооснащение ещё четырёх бронепоездов. На построенных бронепоездах участвовали в боевых операциях на прифронтовых участках машинисты паровозного депо и другие работники узла Тихорецкая.

Начиная с августа 1941 г., на Кубань начало прибывать, в основном по железной дороге, эвакуированное население из западных областей страны. Так, по состоянию на 26 августа беженцев было свыше 200 тыс. чел. С июля 1941 г. шёл поток оборудования с заводов и населения из осаждённой Одессы. 14-18 сентября 1941 г. были доставлены и выгружены эшелоны 157-й стрелковой дивизии в Новороссийске и отправлены транспортом в Одессу.

При выполнении задания правительства по эвакуации хлебных грузов вглубь страны осенью 1941 г. было вывезено из Ростовской области 161,5 тыс. т зерна и муки, а с Кубани – 748,5 тыс. т. В отгрузке и перевозке хлебных грузов участвовали все 5 отделений движения, расположенных на территории Кубани. Их работниками в сложных и тяжёлых условиях военного времени было промыто и подготовлено к погрузке хлеба более 40 тыс. крытых вагонов [2, с. 24-25].

Для обороны осаждённого Севастополя выполнялась операция по переброске эшелонами 8 бригад морской пехоты, которая завершилась отправкой из Новороссийского порта последнего транспорта 30 октября 1941 г.

Кубанские железнодорожники внесли свою лепту в подготовку крупной десантной операции – Керченско-Феодосийской. В период с 25 декабря 1941 г. по 2 января 1942 г. на Керченский полуостров было высажено из ближайших портов Кубани 82,5 тыс. воинов с техникой и снаряжением. В результате была освобождена часть Керченского полуострова. Отступавшие немецкие войска подвергли полному разрушению железнодорожное хозяйство. Железнодорожники в Керчи сумели восстановить всего один паровоз. Кубанские железнодорожники в порядке шефской помощи организовали сбор необходимых материалов: рельсов, скреплений шпал, запчастей паровозов, вагонов, устройств связи и т.п. Тихорецкое и Краснодарское депо выделили три паровоза серии «Э» [3, с. 2-3].

Немецкие войска придавали большое значение срыву железнодорожных перевозок. Не в последнюю очередь враг подвергал бомбёжкам железнодорожные узлы, станции, мосты и другие важные объекты. Поэтому железнодорожникам необходимо было оперативно принимать меры по восстановлению разрушенного, а при отступлении наших войск все, что не было демонтировано и вывезено, подвергнуть разрушению, т.е. делать заграждения на пути врага. С этой целью, по постановлению Государственного комитета Обороны (ГКО) № 1095 от 3 января 1942 г., были созданы военно-восстановительные организации – Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР) при НКПС и Управление (УВВР) на военных фронтах и железных дорогах. В январе 1942 г. на станции Краснодар при Северо-Кавказском фронте было создано УВВР-12 (ул. Железнодорожная, д. 4) [4, с. 10-11]. Начальником УВВР-12 был назначен генерал П.М. Зернов, главным инженером – Б.А. Царюк. В состав УВВР-12 первоначально входили две бригады железнодорожных войск: 36-я бригада (командир – полковник К.Т. Чуб). Кроме того, в состав управления входили подразделения спецформирований НКПС, а именно: горем-24 (начальник Чумаков), горем-31 (начальник Кондратенко), связьрем-24 (начальник Бегичев), водрем-6 (начальник Ерзинкян), водрем-7 (начальник Цагурия), подрем (начальник Бондарь) и ГВОТ-33 (начальник Наумов).

Железнодорожные войска выполняли восстановительные работы при наступлении наших войск – разминирование объектов и техническую разведку, при отступлении – демонтаж обустройств и эвакуацию, а также устройство заграждений – разрушение путей и других объектов, их минирование. Разрушение железнодорожных путей вы-

полнялось, в основном, путём подрыва каждого звена рельсов, а также, в определённых случаях, применялся путеразрушитель – специальное устройство типа «Червяк».

Весной 1942 г. Военный совет Крымского фронта обратился в ГКО с просьбой о строительстве важного объекта – железнодорожной ветви Крымская-Тамань. Цель этого строительства – улучшение путей снабжения советских войск, а также перевозка их, в случае необходимости. Предполагалось построить железнодорожную ветвь длиной 120 км от станции Крымская в направлении станиц Варениковской, Джигинки, Старотитаровской и Тамани (посёлок Сенной) в течение двух месяцев [5, с. 241-243]. Вдоль этой ветви нужно было проложить автомобильную дорогу с каменным или гравийным покрытием, продолжив её до косы Чушка, общей длиной 160 км, в срок до трёх месяцев.

ГКО своим постановлением от 13 апреля 1942 г. поручил это строительство НКПС в срок до июля 1942 г. Для выполнения работ специально было создано Управление № 99 (руководитель строительства А.А. Тибилов). Командование Крымским фронтом выделило в помощь строителям 4 сапёрных батальона и один автобатальон, строительство мостов возлагалось на мостопоезд № 49. Приказом наркома путей сообщения А.В. Хрулёва все грузы в адрес стройки продвигались поездами под литерами воинских эшелонов. Краевые власти выделили, в порядке трудовой повинности, 5 тыс. чел. из местного населения, пароконные повозки, 70 грузовых автомашин (при большом их дефиците в крае), тачки, топоры, лопаты и другой инструмент. Материал для балластного слоя брался в Ахтырском карьере.

Учитывая особые условия военного времени и кратчайший срок исполнения, ветвь строилась без сооружения гражданских зданий, устройств пассажирского и грузового хозяйства, без капитальных устройств водоснабжения, сигнализации и других обустройств. Представитель Армавира, прибывший на стройку с группой колхозников, сообщал: «Рабочим на питание выдавалось чёрной муки по 533 грамма и по 13 грамм масла на день на человека. Не было соли, посуды, дров, чтобы приготовить пищу. Люди голодали, многие болели». Положение рабочих на стройке улучшилось после вмешательства в это дело секретаря крайкома ВКП(б) П.И. Селезнёва. Ветвь была построена в кратчайшие сроки, почти до конца – до разъезда. Трактовый на 103-м км, но воспользоваться этим, по существу, героическим трудом рабочих не пришлось. В августе 1942 г. только что построенную ветвь демонтировали [7, с. 241-243].

Весной и летом 1942 г., по заданию управления дороги, батальоны железнодорожных бригад УВВР-12 выполняли работы по строительству обходных путей на узловых станциях Кущёвская, Тихорецкая, Краснодар, Кавказская, Староминская и Тимашевская. Однако полностью выполнить работы они успели только на первых трёх станциях – враг наступал, и начались работы по устройству заграждений.

25 июля 1942 г. началась битва за Кавказ, продолжавшаяся до 9 октября 1943 г. Авиация врага 26 июля 1942 г. совершила 32 налёта на Тихорецк и железнодорожный узел, причинив огромный урон. Краевые власти 21 июля наметили план эвакуации населения и ценных грузов. Необходимое количество вагонов в сжатые сроки трудно было предоставить, однако перевозки шли полным ходом с большим напряжением. С учётом предыдущих перевозок, из края было уже вывезено по железной дороге 7606 вагонов зерна и муки, тысячи вагонов с оборудованием и населением [8, с. 326].

На железнодорожных участках Краснодар-Кавказская-Армавир-Невинномысская скопилось 229 поездов и эшелонов, брошенных на боковых путях станций. Эвакуация грузов и населения стала направляться в сторону Новороссийска. Краевые власти приняли решение провести эвакуацию Краснодара с 1 по 5 августа 1942 г. 3 августа было принято решение крайкома ВКП(б), обязывавшее начальника Краснодарского отделения Н.Д. Рябко: а) выделить поезд Краснодар-Новороссийск специально для эвакуации

ации населения города, обеспечив ежедневно перевозку 500 чел.; б) освободить 430 вагонов, гружённых блоками, углём и другими грузами, и из них сформировать 4 вертушки по 30-40 вагонов для эвакуации зерна и других продуктов (консервов) в Новороссийск с Краснодарского и Тимашевского отделений в срок до 6 августа. На Краснодарском отделении, согласно этому решению, с 5 августа и до начала оккупации было погружено и отправлено 1200 вагонов хлебных грузов и оборудования. Как отметил прибывший в Краснодар бывший нарком путей сообщения Л.М. Каганович, край выполнял задание ГКО об отправке ежедневно по 500 вагонов хлебных грузов, но с 30 июля темп отгрузки зерна снизился [9, с. 341, 342, 402, 403].

К 4-7 августа 1942 г. врагу удалось внезапно, почти одновременно захватить Тихорецк, Кавказскую (Кропоткин), Ставрополь, Невинномысскую. Из-за этого, Краснодарское и Тимашёвское отделения СКЖД оказались изолированными. Работа железнодорожников в это время была крайне тяжёлой и напряжённой. Вражеская авиация следила за потоками поездов и эшелонов, постоянно подвергая их бомбёжкам. Военные и гражданские железнодорожники едва справлялись с устранением разрушений пути и объектов, каждый раз восстанавливая движение. Рискуя своими жизнями, они проявляли исключительное мужество и настойчивость в выполнении своего долга.

С 4 по 9 августа 1942 г. части Красной Армии по приказу ставки Верховного Главнокомандующего отошли за р. Кубань для создания в предгорьях линии обороны. 9 августа вражеские войска вплотную подошли к Краснодару и заняли его. Многие предприятия города не были эвакуированы. Например, предприятия перерабатывающей и мясомолочной промышленности получили из Москвы команду об эвакуации только 5 августа, и было уже поздно что-либо сделать.

Город Майкоп также был оккупирован внезапно. Для эвакуации предприятиям города не выделялись вагоны, потому что не было команды из Москвы и Краснодара. В результате, противнику достались многие ценности и документы государственной важности [10, с. 341, 342, 402, 403].

Известный в Новороссийске завод «Красный двигатель» эвакуировал своё оборудование в город Самарканд. В результате непрерывных бомбёжек, из четырёх отправленных эшелонов до места назначения дошёл только один. Такая неудача с эвакуацией постигла многие предприятия.

Стремительно и тревожно прошёл день 6 августа 1942 г. на узле Тимашевская: заканчивались работы по эвакуации и пропуску поездов и воинских эшелонов. В результате из станицы было вывезено население и оборудование предприятий. Не менее тревожным был день 8 августа 1942 г. на узле Краснодар, прошедший под постоянными бомбёжками и артиллерийскими обстрелами – немецкие передовые части были уже вблизи города. Уходили в сторону Новороссийска поезда с зерном, оборудованием заводов, населением. В последние дни, когда почти иссякли крытые вагоны, зерно грузилось на станциях в полувагоны, цистерны, тендеры. Поезд с железнодорожниками с узла ушел последним. 9 августа 1942 г. фашистские войска ворвались в Краснодар [11, с. 389-392].

После захвата Краснодара вражеские войска были приостановлены у Крымской. Здесь в течение трёх дней упорно оборонялась бригада морской пехоты, которую поддерживал своим огнём тимашевский бронепоезд «Смерть фашистским оккупантам!». 21 августа 1942 г. Крымская была оставлена нашими войсками. Враг рвался в Новороссийск. В это время Новороссийск, его порт и железнодорожный узел подвергались систематическим массированным бомбардировкам. Штаб обороны города принял решение об эвакуации с 17 августа 1942 г. В этот период перед станцией на Кирилловском посту базировался штаб ВОСО 47-й армии и работала оперативная группа управления дороги во главе с зам. начальника дороги Н.П. Дивгуном. Здесь же находились началь-

ник дороги Д.М. Калабухов, начальник УВВР-12 М.П. Зернов и секретарь крайкома ВКП(б) А.И. Жукель.

На станции скопилось до 5-6 тыс. гружёных вагонов с эвакуационными грузами и до четырёх десятков паровозов. Много вагонов было с ценными грузами. Все это нельзя было оставлять врагу. Напряжённо трудился коллектив узла, чтобы отправить грузы – зерно, муку, оборудование – морским путём и автотранспортом на юг, в сторону Туапсе. Более 70 грузовых автомашин круглосуточно курсировали от Новороссийска до Туапсе. Грузились суда, транспорты, которые шли в южные порты Грузии. В результате самоотверженной работы железнодорожников в содружестве с гражданскими и военными моряками были отправлены грузы – тысячи вагонов с зерном, мукой, консервами, оборудованием заводов, около 15 тыс. т боеприпасов и снаряжения. Необычным способом транспортировались цистерны: освобождённые от колёсных тележек и другой арматуры в сцепленном виде вплавь их отправляли морем на юг. Однако объёмы транспортировки грузов морем ограничивались медленным возвращением судов и транспортов из портов Грузии.

Поступила команда приступить к уничтожению подвижного состава. Железнодорожная «петля» парка «А» стала ареной массового уничтожения вагонов. Затем поступила команда из НКПС о демонтаже 1 тыс. вагонов и 35 провозов. Снятые с вагонов и паровозов тележки, колёсные пары и арматура должны были направляться морем на юг. Колёсные пары и тележки вначале направлялись по путям в парк «А», а затем ночью перегонялись на Восточный порт для погрузки на суда и транспорты, проходя путь до 8 км. Так, ежедневно демонтировалось по 60-70 вагонов. По словам и.о. начальника станции С.Ф. Кириакиди, который стал замещать ушедшего в госпиталь В.В. Лысенко, до 80 % ценных грузов, скопившихся в вагонах на станции, было эвакуировано на юг автотранспортом и судами по морю.

11 августа 1942 г. на станции Тоннельная скопилось более 800 вагонов с грузами и беженцами, три сплотки холодных и 7 горячих паровозов. Среди воинских эшелонов и грузовых поездов находился поезд с краснодарскими железнодорожниками, следовавший в эвакуацию в Туапсе. Немецкая разведка обнаружила скопление поездов в Тоннельной, и противник начал массированные воздушные налёты на станцию. При очередном налёте загорелись вагоны, угрожая составу с бензином. Опасность была велика. Составитель поездов Коротыш кинулся к паровозу, там не было никого (бригада укрылась в траншее). Поблизости оказался зам. старшего диспетчера оперативной группы Б.В. Апанасевич. Он быстро поднялся на паровоз и вывез состав с бензином в тоннель – так был предотвращён возможный большой пожар и взрыв.

Перед отходом советских частей из Новороссийска, по решению штаба обороны города, была дана команда по уничтожению наиболее ценных грузов, объектов и подвижного состава, которые не могли эвакуировать. Военными железнодорожниками УВВР-12 были сделаны на Новороссийском железнодорожном узле заграждения и минирование объектов. Для заграждения в тоннелях было устроено лобовое столкновение подвижного состава, разрушена часть станционных путей.

По решению штаба обороны города сформировались партизанские отряды. В сентябре 1942 г. ушёл в горы на заранее подготовленную базу отряд «Гроза», состоявший из добровольцев – железнодорожников узла Новороссийск [12, с. 147]. Руководил отрядом дежурный по депо С.Е. Славин, комиссаром отряда стал секретарь парткома узла И.Н. Гурин. Отряд в составе 34-х чел. за период с сентября 1942 г. по сентябрь 1943 г. совершил ряд боевых операций, существенным образом повлиявших на положение на фронте. В феврале 1943 г. отряд участвовал в высадке морского десанта Ц.Л. Куникова на Малую Землю. В сентябре 1943 г. отряд штурмовал и освобождал Новороссийск. При выполнении боевых операций погибли 8 партизан.

В Крымском районе действовал партизанский отряд под командованием начальника Крымской дистанции пути В.Т. Безуглова. В партизанском отряде «Батя» (командир П.К. Игнатов), состоявшем из работников предприятий Краснодара, имелись и краснодарские железнодорожники [17, с. 180-181,185-186,191].

После неудачного наступления немецких войск в сентябре 1942 г. в Новороссийске и Геленджике, с целью выхода на Черноморское побережье и продвижения на юг для захвата Закавказья, немецкое командование направило свой главный удар на Туапсе. С 25 сентября по 20 декабря 1942 г. противнику удалось захватить селение Шаумян, Гойтхский перевал, железнодорожные станции Гойтх и Индюк, горную высоту Семашко. В это время Туапсе, его порт и железнодорожный узел подвергались регулярным бомбёжкам, были почти полностью разрушены.

Чтобы обеспечить успешную оборону города, а затем и наступление советских войск, необходимо было наладить их регулярное снабжение всем необходимым. В этих условиях важная задача легла на туапсинских железнодорожников. По заданию Комитета обороны им предстояло в кратчайший срок продолжить железнодорожную линию от Адлера до Сухуми, на соединение с Закавказской дорогой. На этом участке протяжённостью 115 км находились 5 тоннелей, среди них – известный своим «дурным нравом» большой Мюссерский тоннель. Трасса этого участка пути была выстроена наполовину ещё в 1914-1918 гг. бывшим Управлением Черноморской дороги. Теперь этот не полностью выстроенный тоннель нужно было миновать Пицундским обходным путём. На участке Бзыбь-Эшера длиной 55 км работы вело строительное управление № 165, а всего на стройке работало 18 тыс. чел., из них 7 тыс. военных строителей из УВВР-12 и 11 тыс. чел. из воинских частей 56-й армии.

Вначале были построены участок до станции Бзыбь и временный мост через р. Бзыбь, а затем к концу 1942 г. – вся линия до Сухуми. Ввиду частых обвалов и оползней на участках железнодорожных линий, Краснодарский крайисполком в октябре 1942 г. выделил для оказания помощи в работе по содержанию пути несколько тысяч человек из местного населения. В этот период шли частые дожди, и эта помощь была очень кстати.

Паровозное депо Туапсе представляло развалины, поэтому нужно было создавать новую ремонтную базу для подвижного состава. По приказу управления дороги временное депо создавалось на станции Гагра-товарная. Его возглавил начальник основного паровозного депо ст. Белореченская С.Л. Гура. При эвакуации этого депо часть оборудования была привезена в Туапсе, и она пригодилась для создания этой ремонтной базы. По приказу командования Черноморской группы войск (ЧГВ) силами временного депо и личного состава 12-го отдельного дивизиона бронепоездов были построены несколько бронеединиц, которые после их повреждения вражеской авиацией были восстановлены.

Значительная часть воинских грузов и воинов грузилась на станции Бзыбь, а также в Гагре, Хосте и Сочи. Затем маршрутами и эшелонами люди доставлялись в Туапсе, Гайтх, Индюк, где они разгружались на прифронтовых базах снабжения. При изменении линии фронта такая выгрузка происходила и на других станциях – Кривенковская, Греческий или на перегонах. Обрато в тыл вывозились раненые или войска, следующие по передислокации или на отдых. Для перевозки раненых в госпитали Сочи было подготовлено несколько санитарных летучек, состоявших из 14-16 вагонов. За период боевых действий на этом участке фронта с октября 1942 г. по февраль 1943 г. железнодорожники изолированного участка дороги перевезли свыше 800 поездов и воинских эшелонов с боевой техникой, личным составом и продовольствием, в них было около 23 тыс. вагонов. Вместе с органами ВОСО всеми работами умело руководили

начальник дороги Д.М. Калабухов, начальник Туапсинского отделения П.Г. Даньшин, начальник УВВР-12 генерал П.М. Зернов.

После окончания Туапсинской оборонительной операции и наступления советских войск железнодорожный участок Бзыбь-Сухуми с февраля 1943 г. не эксплуатировался до 1944 г., вплоть до полного окончания его строительства силами военных железнодорожников и спецформирования УВВР-12 [13, с. 520-521].

В начале января 1943 г. войска Южного и Закавказского фронтов перешли в наступление и преследовали отступавшего противника. Враг, отступая, разрушал железнодорожное хозяйство. Там где немцы применяли свой мощный путеразрушитель типа «Крюк», особенно тяжело было восстанавливать пути. Железнодорожные войска, производя восстановления, не могли успевать за продвижением войск. На подходах к Армавиру восстановители, продвигаясь темпом по 12,2 км в сутки, отставали на Ростовском направлении на 248 км и на Краснодарском – на 165 км.

Военный совет Северо-Кавказского фронта определил для восстановления первоочередные направления: а) Кавказская-Краснодар-Крымская; б) Староминская- Тимашевская-Крымская и Краснодар-Тимашевская. УВВР-12 в это время находился на линии Армавир-Туапсе, где срок восстановления участков был установлен на июнь 1943 г. В связи с новым для него назначением участков восстановления, необходимо было перевести его воинские части и формирования на другие направления. Восстановлением железнодорожной линии в направлении Кущёвская-Батайск-Ростов занимался УВВР-20.

На участке Армавир-Туапсе особенно сильно были повреждены 3 тоннеля – Хадыженский, Навагинский и Гойтхский. В Гойтхском тоннеле были сильные внутренние обвалы грунта. Здесь на восстановлении тоннелей работал усиленный отряд «Мосметростроя». Из-за бездорожья и отсутствия автотранспорта переброска частей УВВР-12 на новые участки затянулась. Так, на участок Краснодар-Линейная, освобождённый 13-14 февраля 1943 г., 102-й путевой батальон прибыл из Геленджика пешим порядком только 6 марта. Остальные части 44-й бригады приступили к восстановлению железнодорожных объектов только 10 марта – через 25 дней после освобождения этих участков от врага. Первым был восстановлен участок железной дороги Кавказская-Краснодар [14, с. 190-191; 17, с. 200-201].

На подходах к участкам Армавир-Кавказская-Краснодар скопилось большое количество грузов для снабжения фронта, стоявшего перед «Голубой линией» немецкой обороны в районе Крымской. Медлить было нельзя. При восстановлении малых мостов вместо опор, пролётов и ферм широко применялись шпальные клетки и рельсовые пакеты, а в некоторых местах отверстия засыпались грунтом. Недостаток материалов и рельсов компенсировали укладкой рубок длиной менее трёх метров и постановкой не более двух болтов встык. Снимались рельсы с подъездных и второстепенных путей.

Коллектив станции Староминская, где начальником станции был Н. Бег, одним из первых приступил к восстановлению разрушенного хозяйства. Дружные усилия коллектива дали результаты – станция заработала, начала пропускать поезда. Этот успешный почин коллектива высоко оценило руководство отделения и дороги, которое рекомендовало всем станциям дороги последовать этому примеру.

С 10 по 31 марта 1943 г. военные железнодорожники 36-й и 44-й железнодорожных бригад УВВР-12 выполнили работы по окончательному восстановлению дорог.

13 февраля 1943 г., после освобождения Краснодара, бюро крайкома ВКП(б) и крайисполком приняли постановление о восстановлении народного хозяйства Кубани, в том числе – железных дорог. Темпы работ ускорились после прихода в Краснодар УВВР-12 – военных железнодорожников и спецформирований. Путь на Крымскую, к фронту, преграждал взорванный мост через р. Кубань, восстановление которого требо-

вало больших усилий и времени. Железнодорожниками был найден смелый выход из этого положения – проложен обходной железнодорожный путь по находившемуся рядом автогужевому мосту. При отступлении немцы не успели разрушить этот мост, и он остался целым, хотя его пришлось усилить специальными устройствами. И воинские эшелоны с 18 марта 1943 г. переводились на другую сторону р. Кубань отдельными группами вагонов при помощи мотовозов и маневровых паровозов. Так продвигался груз к фронту, вплоть до восстановления основного железнодорожного моста с 18 марта до 1 июля 1943 г. В помощь восстановителям моста городские власти выделили 2 тыс. рабочих [15, с. 610].

После освобождения станции Крымская в начале мая 1943 г. были восстановлены пути станций Абинская и Крымская, на которых также стали выгружаться эшелоны. Все станции участка постоянно подвергались бомбёжкам, а станция Крымская – и артиллерийским обстрелам, но продолжали работать. Станция Крымская подвергалась бомбёжкам и обстрелам обычно днём, а ночью военные и железнодорожники восстанавливали разрушенное хозяйство, принимали и разгружали эшелоны.

Работа краснодарских железнодорожников велась в тесном взаимодействии с органами Военных сообщений, военными железнодорожниками и спецформированиями УВВР-12, в дружной и согласованной работе движенцев, паровозников, вагонников, путейцев. Железнодорожники и воины 36-й и 44-й железнодорожных бригад, входивших в УВВР-12, днём и ночью, иной раз в течение нескольких суток без отдыха и сна, восстанавливали разрушенное и вновь пропускали поезда и эшелоны. В это время особенно отличились начальник станции Крымская Г.К. Рябцев, железнодорожники И.М. Максимов, Н.Н. Яблонский и др.

В результате наступления советских войск на «Голубой линии» 9 октября 1943 г. Таманский полуостров, а вместе с ним Кубань и весь Северный Кавказ были освобождены от фашистских оккупантов. Железнодорожники Кубани внесли в эту победу свой немалый вклад. За весь период Новороссийско-Таманской операции, с 17 марта по 9 октября 1943 г., для снабжения войск и фронта железнодорожниками было подведено и выгружено 255 оперативных эшелонов с людьми, техникой, боеприпасами, продовольствием. Обратно в тыл ими было погружено и вывезено 25 тыс. воинов, в том числе раненых бойцов, и после завершения операции погружено и отправлено 145 эшелонов с войсками и техникой [16, с. 82-83].

Примечания

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945. – М., 1985. – С. 337.
2. Юфит М.П. Стальные магистрали сражаются... Ростов н/Д, 1992. – С. 24-25.
3. Музей истории Краснодарского отделения СКЖД. Воспоминания М.Н. Алещенко. – С. 2-3.
4. Там же. – С. 10-11.
5. Кубань в годы Великой Отечественной войны 1941-1945. Кн. I. – Краснодар, 2000. – С. 241-243.
6. Там же.
7. Там же.
8. Там же. – С. 326.
9. Там же. – С. 341, 342, 402, 403.
10. Там же.
11. Там же. – С. 389-392.
12. Юфит М.П. Указ. соч. – С. 147.
13. Кубань в годы Великой Отечественной войны... С. 520-521.
14. Железнодорожные войска... С. 190-191.
15. Екатеринодар-Краснодар. 1793-1993. Два века истории города в датах, событиях, воспоминаниях: Мат-лы к летописи /ред.-сост. И.Ю. Бондарь. – Краснодар, 1993. – С. 610; Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). Ф. 2013. Оп. 1. Д. 77. Л. 11.
16. Юфит М.П. Указ. соч. – С. 82-83.

17. Краснодар. Исторический очерк /сост. Л.А. Солодунин, Я.И. Куценко, Г.Т. Чучмай. – Краснодар: Краснодар. кн. изд-во, 1968. – 344 с.

Labour and a feat of arms of railwaymen of Kuban within Great Domestic war

V.E. Temlyakov

Kuban state technological university, Krasnodar

In article labour activity of railwaymen of Kuban in 1941-1943 is considered. The author has analysed the problems, faced to railwaymen of the Kuban region and their performance in heavy conditions of the first months of Great Domestic war, fascist occupation, the period of restoration. By the author heroism and selflessness of the Kuban railwaymen, the brought contribution to a victory over the enemy is shown.

Keywords: Great Domestic war, the Kuban region, railwaymen, transportation of military technics and the Soviet armies, bombardments, occupation, regenerative works.

УДК 930(65+64.032)(470.61;470.62)”1970-1980”

Развитие систем управления качеством промышленной продукции в СССР (1970-1980-е гг.): актуальность и степень изученности проблемы

Б.В. Улезко

Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар

В статье проанализирована отечественная и зарубежная историография, посвященная системам управления качеством промышленной продукции, созданным в 1970-1980-е гг. Автор, на основе изученной литературы, пришел к выводу об эффективности действовавшей в СССР в 1970-1980 гг. системы управления качеством промышленной продукции. Автором рассмотрены работы по истории функционирования систем управления качеством промышленной продукции на предприятиях машиностроения и приборостроения Краснодарского края и Ростовской области.

Ключевые слова: СССР, Ростовская область, Кубанский регион, научно-техническая революция, качество промышленной продукции, управление производством, стандартизация, инженерно-технические работники.

Со вступлением России во Всемирную торговую организацию (ВТО) начался очередной этап деиндустриализации страны. Однако, с нашей точки зрения, необходимость восстановления и сохранения государственного суверенитета РФ в достаточно близкой перспективе заставит провести реиндустриализацию. В этом деле подспорьем станет и ранее накопленный отечественный опыт. В первое десятилетие XXI в. появился достаточно богатый и разнообразный зарубежный опыт. Достаточно вспомнить Аргентину и КНДР, по разным причинам и в разных вариантах прошедших в 1990-х гг. через деиндустриализацию. Обе страны, также по разному, восстановили индустрию в первое десятилетие XXI в. на путях самостоятельной политики, при игнорировании диктата международной финансовой олигархии (ВТО, ВБ, МВФ и др.).

В период «перестройки» сформировалось множество мифов о советской экономике вообще и о промышленности, в частности. Первым и, в своем роде, базовым, стал миф об «эпохе застоя» с середины 1970-х до середины 1980-х гг. Он был впервые озвучен Генеральным секретарем ЦК КПСС М.С. Горбачевым в феврале 1986 г. на XXVII съезде КПСС, наряду со справедливой констатацией неблагоприятных тенденций в советской экономике [1]. Концепция «застоя» базировалась на действительном замедле-