

Е.В. Бесчастных*

ЛУНИНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ НА КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (1941–1942 гг.)

Статья посвящена развитию лунинского движения среди работников Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны и представляет истоки лунинского движения, характеристику лунинских методов работы, их внедрение и формы реализации среди железнодорожников-сибиряков. Автор приходит к выводу, что в сложное военное время лунинские методы стали одним из важнейших оборонных резервов железнодорожного транспорта и их активное применение обеспечило бесперебойную работу Красноярской железной дороги и снабжение фронта необходимыми грузами.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, лунинское движение, железнодорожный транспорт, Красноярская железная дорога, снабжение

Lunin movement on Krasnoyarsk railway, 1941–1942. ELENA V. BESCHASTNYKH (Khakass State University named after N.F. Katanov)

The article is devoted to the development of the Lunin movement among the workers of Krasnoyarsk railway in the initial period of the Great Patriotic War. It presents the origins of the Lunin movement, the characteristics of the Lunin methods of work and the forms of their implementation among Siberian railway workers. The author comes to the conclusion that in difficult wartime the Lunin methods became one of the most important defense reserves of railway transport, their active implementation ensured the smooth operation of Krasnoyarsk railway and the effective supply of the front with the necessary cargo.

Keywords: Great Patriotic War, Lunin movement, railway transport, Krasnoyarsk railway, supply

Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны обеспечивал решение многих стратегически важных задач: переброска к фронту воинских соединений и боевой техники, подвоз продовольствия, боеприпасов и горючего при одновременной эвакуации с прифронтовых территорий населения и промышленных предприятий. Мужество и трудовая доблесть железнодорожников стали еще одним важным фактором достижения победы

над фашизмом. Активно развивались стахановское, кривонососовское, папавинское, лунинское и другие трудовые движения, обеспечивающие мобилизацию внутренних ресурсов, экономию средств и материалов для нужд фронта. В массовых движениях новаторов среди передовых рабочих были железнодорожники, чей трудовой вклад позволил повысить эффективность и слаженность работы магистралей в сложное военное время.

* БЕСЧАСТНЫХ Елена Владимировна, аспирант кафедры истории Института истории и права Хакасского государственного университета им. Н.Ф. Катанова.

E-mail: elena15-60@mail.ru

© Бесчастных Е.В., 2022

В 1941–1945 гг. железные дороги превратились в важнейшие транспортные пути, ставшие основным связующим звеном тыла с фронтом. На стальные магистрали пришлось более 80% всего грузооборота страны. Составной частью транспортной системы Советского Союза была Красноярская железная дорога, соединявшая западные районы Сибири и Кузбасса с Восточной Сибирью и Дальним Востоком. Она обеспечивала отправку воинских эшелонов с личным составом и техникой, принимала эвакуационные грузы с оборудованием, вывозимым из западных областей страны. Изучение мобилизационной работы железнодорожников позволяет более полно раскрыть вклад сибиряков в достижение общей победы над фашизмом.

Большинством авторов мобилизационная работа Красноярской железной дороги в период Великой Отечественной войны рассматривается лишь в рамках общей характеристики вклада региона в победу. Так, например, к 65-й годовщине победы в Великой Отечественной войне в Красноярске было издано историко-публицистическое краеведческое исследование «Красноярск – Берлин, 1941–1945» [7], в котором представлено описание боевых и трудовых подвигов красноярцев. Отдельная глава этого издания характеризует работу Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны. К.В. Карпухин, директор подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги, в статье «Так побеждали врага» [6] к 70-й годовщине победы в Великой Отечественной войне раскрыл вклад Красноярской железной дороги и ее работников.

Только в последние годы работа сибирских железнодорожных магистралей в годы Великой Отечественной войны стала предметом научных исследований. Развернутый анализ перевозки грузов в военный период представлен в одной из глав «Очерков по истории военных сообщений Приенисейской Сибири» В.В. Овчарова [8]. В статье Е.Н. Гарина, В.П. Леопы и А.В. Леопы [3] подробно проанализирована работа Красноярской железной дороги по перевозке военных грузов и воинских частей, приему эвакуационных грузов с оборудованием и др. Авторы рассматривают технические новшества и передовые методы труда, в т.ч. лунинское движение. Однако работы, специально посвященные применению лунинских методов в работе железнодорожников-красноярцев в период Великой Отечественной войны, пока отсутствуют.

Целью данной статьи является изучение развития лунинского движения среди работников Красноярской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны, в 1941–1942 гг. В этот период была заложена основа для дальнейшей более эффективной работы железной дороги во время войны, обеспечена мобилизация трудовых ресурсов и эффективное использование техники и материалов. Основными источниками для данного исследования стали отчеты, документы и материалы из фондов Государственного архива Красноярского края, а также публикации из газеты «Советская Хакассия»¹.

У истоков лунинского движения стоял машинист Новосибирского депо Николай Александрович Лунин (1915–1968), который обратил внимание на то, что крупные детали паровоза редко выходят из строя сразу, серьезной поломке обычно предшествует мелкая неисправность, не устраненная своевременно. Практика работы железнодорожников СССР конца 1930-х – начала 1940-х гг. не предусматривала выполнение текущего ремонта силами паровозных бригад. Когда паровоз отработывал положенное время и вставал на промывку, то бригада составляла рапорт, содержащий перечень дефектов и неполадок и доходивший нередко «до семидесяти и более пунктов» [5, с. 161]. С января 1940 г. Н.А. Лунин и его бригада стали выполнять мелкий ремонт своего паровоза самостоятельно. Они осматривали его на каждой остановке и тем самым предупреждали возникновение крупных поломок. Эффективность данного подхода подтвердилась в кратчайшие сроки. «Резко сократился объем работ во время промывочного ремонта, увеличился срок службы деталей паровоза и, значит, всей машины в целом. Уменьшились расходы на ремонт и запчасти, всегда исправные механизмы стали потреблять меньше смазки, сократился расход топлива» [5, с. 161].

Новосибирское областное партийное руководство одобрило новый метод работы железнодорожников. Для его распространения 26 декабря 1940 г. бюро обкома ВКП(б) приняло Постановление «О методе работы машиниста Новосибирского паровозного депо Томской железной дороги тов. Лунина Н.А.» [9, с. 1].

¹ В конце марта 1954 г. центральная газета Хакассской автономной области вышла впервые с названием «Советская Хакассия», сменив старое название «Советская Хакассия».

Инициатива Н.А. Лунина была активно поддержана железнодорожниками-сибиряками. Старший машинист паровозного депо Нижнеудинск Восточно-Сибирской железной дороги В.К. Рудиковский в своих воспоминаниях представил понимание значимости лунинских методов для повышения эффективности работы железнодорожного транспорта: «Огромные требования предъявляются нам, железнодорожникам. Мы обязаны наилучшим образом сохранить подвижной состав, искусственные сооружения, путь, устройства связи, технические и гражданские сооружения. Решить эту задачу мы должны за счет бережного ухода за материально-технической базой транспорта, сбережения государственных средств и материалов, изыскания и использования новых резервов дальнейшего улучшения работы транспорта» [10, с. 3].

21 января 1941 г. руководством Красноярской железной дороги был издан Приказ «О внедрении лунинских методов работы на дороге», после которого «среди работников вагонной службы появились десятки лунинцев» (Государственный архив Красноярского края, далее – ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 71).

С началом Великой Отечественной войны лунинская инициатива приобрела стратегически важное значение и новое содержание – максимальный пробег паровоза без ремонта. Постепенно в ряды лунинцев вступали и представители других железнодорожных профессий: поездные вагонные мастера, кузнецы, заплавщики, электромонтеры, проводники и др. Так, например, «заплавщик ВЧ-2² Поздняков за 9 месяцев 1941 г. сэкономил более двух тонн баббита» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 71). Такая экономия имела важное значение не только для железной дороги, но и для народного хозяйства страны в целом, особенно в сложных условиях военного времени. Баббит представляет собой антифрикционный литейный сплав на основе олова с добавлением меди, свинца, сурьмы и других легирующих компонентов. Этот сплав предназначен для использования в виде слоя залитого или напыленного по корпусу вкладыша подшипника скольжения. Подшипники, работающие при больших скоростях и высоких динамических нагрузках, обеспечивают работу паровозов, путевых машин и другого оборудования тяжелого машиностроения.

Красноярские железнодорожники-лунинцы добивались продления срока службы паровозов, экономии материалов и запасных частей,

улучшали эксплуатационные показатели. Так, например, кузнец ВЧ-2 Вогоровский сам делал себе инструмент, содержал его в отличном состоянии, а ремонт горна производил во внерабочее время. Поездной вагонный мастер ВЧ-3 Зайков стал инициатором сбора и ремонта старых запасных частей, разбросанных по железнодорожной линии. Его примеру последовали многие поездные вагонные мастера не только Иланского вагонного участка Красноярской железной дороги, но и других.

4 июля 1941 г. на митинге в Абаканском паровозном депо машинист Ф.В. Полдников сообщил, что его «локомотив пробежал без промывочного ремонта 20 тысяч километров» [2]. «Если потребуется, он пройдет еще больше, и мы, его водители, перевезем груза столько, сколько потребует родина. ... Будем быстро и в любое время перевозить грузы, необходимые для победы над фашизмом...» [2]. В честь Всесоюзного дня железнодорожников машинисты-лунинцы депо станции Абакан Д.Г. Таскаев и Ф.В. Полдников решили перекрыть свои прошлые рекорды и довели беспромычный пробег паровозов до 22 тысяч километров. В условиях военного времени без брака и аварий выполняли перевозки машинисты товарного движения, в пункты назначения все поезда прибывали точно по графику движения [1, с. 17].

Поездные вагонные мастера Красноярской железной дороги стремились к удлинению пробега железнодорожных составов без дополнительной заливки букс, без отцепки вагонов на станциях в пути следования и к отсутствию задержки поездов. Лунинцами, выполнявшими эти показатели, являлись поездные вагонные мастера Ужурского резерва Андреянов и Трофимова, добившиеся пробега железнодорожных составов без дополнительной заливки букс в 46 296 км, обеспечив тем самым экономию в размере 778 руб. Лунинскими методами работали 13 поездных вагонных мастеров Иланского резерва, которые «обеспечили движение поездов без задержек и отцепок вагонов в пути следования, сами проводили мелкий ремонт» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 121).

Одной из форм лунинского движения на Красноярской железной дороге стал перевод на хозрасчет отдельных цехов и бригад. Так, например, бригады проводников поезда Абакан-Красноярск были переведены на хозрасчет по методу Скляра, проводника этого поезда. Они сами

² Вагонной части.

производили уборку вагонов и мелкий ремонт, что позволило сократить число уборщиков на Абаканском отделении на 3 чел. Бригада поезда Абакан-Базаиха, переведенная на хозрасчет, за август 1941 г. обеспечила экономию в сумме 1 226 руб. Экономия от работы автоконтрольного пункта депо Иланская на основе хозрасчета в июне 1941 г. составила 11 499 руб., а в августе того же года – 9 607 руб. Электромонтер депо Иланская Маслов организовал крупный ремонт электромоторов, а фрезеровщик Яшур, работавший одновременно на фрезерном и строгальном станках, при возникновении поломки строгального станка самостоятельно его отремонтировал, чем обеспечил «экономия на рабсиле 200 рублей» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 121). Машинисты компрессора депо Боготол Бурбан, Кузьминых, Игнатенко, Лунев отказались от помощи слесарей при ремонте компрессора. Слесарь АКП Ужур Плющ освоил ремонт нижних частей распределителей серии «К». Токарь ВРП Ужур Анчутин проработал на токарном станке между средними ремонтами 20 000 часов при норме 12 000 часов, при этом весь мелкий ремонт он производил сам.

Таких примеров трудового подвига лунинскими методами среди работников Красноярской железной дороги в архивных документах представлено множество. Только «среди работников вагонной службы по-лунински работали 145 человек» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 122). Это железнодорожники разного возраста, разных профессий, которых объединяло одно: стремление обеспечить своим трудом бесперебойную и эффективную работу магистрали, которая способствовала бы приближению общей победы над врагом.

Однако, как свидетельствуют архивные материалы, развертывание лунинского движения на Красноярской железной дороге в 1941 г. столкнулось с рядом трудностей, что не позволяет утверждать о его повсеместном распространении. Начальник ГК Давыдов в своей докладной записке от 24 сентября 1941 г. на имя начальника ЦУВОС Воробьева сообщал о том, что «руководство паровозной службы и начальники депо внимания этому вопросу уделяют недостаточно» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 13). В подтверждение своих слов Давыдов приводит данные о том, что экономия на ремонте лунинских паровозов в размере 103 071 руб. за 6 месяцев 1941 г. была достигнута за счет отдельных машинистов-лунинцев, таких как

Пашенко, Титов, Колмаков, Колосовский, Сухоруков, Чухланцев, Дмитриев и др. Он же констатировал на тот момент «отсутствие массового охвата машинистов лунинскими методами» на Красноярской железной дороге (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 13).

Серьезным препятствием стало недостаточное, а порой слабое знание слесарного дела членами паровозных бригад. Только «в одной ВЧ-2 из 31 работника, считающихся лунинцами, 15 не имели слесарной квалификации» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 71). В целом по дороге на 1 августа 1941 г. не имели слесарного стажа из числа машинистов 144 чел., из числа помощников машинистов – 349 чел., из числа кочегаров – 383 чел. Наихудшим образом «ослесаривание» осуществлялось в депо Боготол (начальник Мартынович) и в депо Иланск (начальник Яхонт) (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 13). По этой причине нередкими были случаи, когда в процессе эксплуатации локомотива и на его последующей промывке не удавалось качественно производить расширенный ремонт.

Еще одной проблемой, как указал в своем Постановлении Политотдел Красноярской железной дороги, являлось «отсутствие точного учета железнодорожников, работающих лунинскими методами» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 71). Так, например, по сводкам паровозной службы на 1 августа 1941 г. лунинцами среди машинистов дороги значатся 124 чел., среди помощников машинистов – 92 чел., среди кочегаров – 40 чел. Однако, как указал в докладной записке начальник ГК Давыдов, «на самом деле истинных лунинцев гораздо меньше» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 13). В качестве примера в том же документе представлена ситуация депо Ужур, начальником которого был Сальников. В паровозную службу Красноярской железной дороги поступила информация о том, что в депо Ужур имеются 7 лунинских паровозов и 12 бригад. Однако проведенная проверка показала, что «лунинскими методами работали лишь два паровоза: № 99–98 машинист Бызылев и № 96–28 машинист Дмитриев» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 179. Л. 13).

Для преодоления указанных недостатков в работе Красноярской железной дороги было принято решение усилить работу по развертыванию лунинского движения. Для этого руководителям всех уровней предписывалось повседневно разъяснять железнодорожникам,

что в условиях войны методы Н.А. Лунина дают возможность лучше использовать основное оборудование, быстрее продвигать составы на фронт. Изучить слесарную специальность должны были поездные вагонные мастера, кузнецы, токари и другие железнодорожники. Они снабжались инструментом, с ними регулярно проводилась разъяснительная работа. Секретари партийный ячейки на Красноярской железной дороге были обязаны систематически проводить производственные совещания лунинцев по обмену опытом работы, обращая особое внимание на их качественную подготовку.

Широкому внедрению лунинских методов работы среди красноярцев-железнодорожников также должны были способствовать следующие меры: «проведение силами первичных парторганизаций бесед и лекций в каждой производственной единице, регулярное освещение в стенных, узловых и дорожных газетах образцовых примеров работы по-лунински, помещение портретов лучших лунинцев на доски почета» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 72).

7 января 1942 г. вышел приказ Народного комиссариата путей сообщения «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в годы войны». Партийной организацией Красноярской железной дороги к этому дню был проведен анализ работы железнодорожников-лунинцев. В Постановлении № 2, принятом по итогам заседания управления и политотдела Красноярской железной дороги, говорилось о том, что «за период с июня по октябрь 1941 г. паровозники-лунинцы на ремонте сэкономили 58 876 руб.» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 73). Примером трудового подвига может стать «результат работы машиниста Влащенко, который в октябре 1941 г. сэкономил на ремонте более 1 000 руб., а в ноябре того же года повторил достигнутый результат. За двадцать декабрьских дней паровозниками было сэкономлено более 9 500 кг топлива. Строгальщик Пестерников довел производительность труда до 500%, станочник Островский – до 259%, слесарь Носков – до 250%» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 73). В ноябре-декабре 1941 г. «котельщик Поздняков выполнил задание на 500-600%, сэкономил 2 801 кг баббита на сумму 7 870 руб.» (ГАКК. Ф. п-26. Оп. 3. Д. 176. Л. 74).

В 1942 г. лунинское движение получило широкое распространение и стало одной из форм ударного труда железнодорожников. По всей стране по методу Н.А. Лунина работали свыше

7,8 тыс. паровозных бригад [4], в число которых вошли работники Красноярской железной дороги.

Таким образом, в сложное военное время лунинские методы стали одним из важнейших оборонных резервов железнодорожного транспорта, сберегая рабочую силу, топливо, смазку, металл и другие дефицитные материалы, обеспечивая надлежащее состояние паровозов, вагонов и механизмов. Лунинские бригады не оставались беспомощными в случае каких-либо неожиданностей во время следования поезда, так как они были вооружены умением самостоятельно и быстро устранять повреждения и неисправности в условиях, когда дорог был каждый час, каждая минута. Железнодорожники-лунинцы внесли весомый вклад в дело обеспечения бесперебойной работы железнодорожных магистралей страны и снабжения фронта всеми необходимыми грузами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бесчастных Е.В. Мобилизационная работа железнодорожников станции Абакан в первые месяцы войны (по материалам газеты «Советская Хакассия») // Россия в войнах: слава русского оружия в памяти поколений: сборник материалов всероссийской научно-практической конференции (Стерлитамак, 24 сентября 2021 г.). Стерлитамак: Стерлитамакский филиал БашГУ, 2021. С. 12–20.
2. Все на оборону и для обороны // Советская Хакассия. 1941. 4 июля.
3. Гарин Е.Н., Леопс В.П., Леопс А.В. Перестройка на военный лад Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны (июнь – декабрь 1941 г.) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. № 4. С. 88–94.
4. Железные дороги в годы ВОВ // Официальный сайт ОАО «РЖД». URL: <https://company.rzd.ru/ru/9464/page/103290?id=19030>
5. История промышленности Новосибирска. Т. 1. «Начало». 1893–1917 гг. Исторические очерки. Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004.
6. Карпучин К.В. Так побеждали врага // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 66–69.
7. Красноярск – Берлин, 1941–1945. Красноярск: Поликор, 2010.
8. Овчаров В.В. Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири. Красноярск: ГУБКС, 2017.

9. Постановление бюро Новосибирского обкома ВКП(б) от 26 декабря 1940 г. «О методе работы машиниста Новосибирского паровозного депо Томской железной дороги тов. Лунина Н.А.» // Советская Сибирь. 1940. 29 декабря.

10. Рудиковский В. Мой опыт эксплуатации паровоза. Иркутск: Иркутское книжное издательство, 1953.

REFERENCES

1. Beschastnykh, E.V., 2021. Mobilizatsionnaya rabota zheleznodorozhnikov stantsii Abakan v pervye mesyatsy voyny (po materialam gazety «Sovetskaya Khakassiya») [Mobilization work of the Abakan station railway workers in the first months of the war (based on the materials of «Soviet Khakassia» newspaper)]. In: Rossiya v voynakh: slava rossiiskogo oruzhiya v pamyati pokolenii: sbornik materialov vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Sterlitamak, 24 sentyabrya 2021 g.). Sterlitamak: Sterlitamakskii filial BashGU, 2021, pp. 12–20. (in Russ.)
2. Vse na oboronu i dlya oborony [All for defense], Sovetskaya Khakassiya, 1941, July 4. (in Russ.)
3. Garin, E.N., Leopa, V.P. and Leopa, A.V., 2021. Perestroika na voennyi lad Krasnoyarskoi zheleznoi dorogi v nachal'nyi period Velikoi Otechestvennoi voyny (iyun' – dekabr' 1941 g.) [Military restructuring of the Krasnoyarsk railway in the initial period of the Great Patriotic War (June – December, 1941)], Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri, no. 4, pp. 88–94. (in Russ.)
4. Zheleznye dorogi v gody VOV [Railways during WWII]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9464/page/103290?id=19030> (in Russ.)
5. Istoriya promyshlennosti Novosibirska. T. 1. «Nachalo». 1893–1917 gg. Istoricheskie ocherki [The history of industry in Novosibirsk. Vol. 1. «Beginning». 1893–1917. Historical essays]. Novosibirsk: Istoricheskoe nasledie Sibiri, 2004. (in Russ.)
6. Karpukhin, K.V., 2015. Tak pobezhdali vruga [This is how the enemy was defeated], Zheleznodorozhnyi transport, no. 2, pp. 66–69. (in Russ.)
7. Krasnoyarsk – Berlin, 1941–1945. Krasnoyarsk: Polikor, 2010. (in Russ.)
8. Ovcharov, V.V., 2017. Ocherki po istorii voennykh soobshchenii Prieniseiskoi Sibiri [Essays on the history of military transportation in the Yenisei Siberia]. Krasnoyarsk: GUBKK. (in Russ.)
9. Postanovlenie byuro Novosibirskogo obkoma VKP(b) ot 26 dekabrya 1940 g. «O metode raboty mashinista Novosibirskogo parovoznogo depa Tomskoi zheleznoi dorogi tov. Lunina N.A.» [Decree of the bureau of the Novosibirsk regional committee of the All-Union communist party of Bolsheviks of December 26, 1940 «On the method of work of the engineer of Novosibirsk locomotive depot of Tomsk Railway comrade N.A. Lunin»], Sovetskaya Sibir', 1940, December 29. (in Russ.)
10. Rudikovskii, V., 1953. Moi opyt ekspluatatsii parovoza [My experience of operating a steam locomotive]. Irkutsk: Irkutskoe knizhnoe izdatel'stvo. (in Russ.)