

УДК 94:53

**СУРОВАЯ ПРАВДА О ЖЕНСКОМ ТРУДЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

В.С. Ешпанов

Раскрываются особенности использования женского труда на железнодорожном транспорте СССР в годы Великой Отечественной войны. Проблема трудового участия женщин в производстве существует на протяжении всей истории. В течение длительного времени участие женщин практически умалчивалось или носило эпизодический характер. Только в годы Великой Отечественной войны, получив массовый характер, оно стало социальным явлением, требующим специального изучения. Автор дает оценку социальным, политическим и экономическим аспектам этого общественного явления, показывает его масштабы и историческое значение. Военные годы весьма убедительно показали, как велика была роль правильного решения проблемы формирования рабочих кадров. Война сильно затруднила возможность быстрого и постоянного пополнения рабочих транспортной сферы. Но уже в 1941–1945 гг. были найдены необходимые для этого источники: на железные дороги СССР, как и в другие отрасли народного хозяйства, пришло значительное пополнение женщин.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; трудовые ресурсы; женский труд; передовики; рабочие профессии.

**УЛУУ АТА МЕКЕНДИК СОГУШ ЖЫЛДАРЫНДАГЫ ТЕМИР ЖОЛДО
АЯЛДАРДЫН ЭМГЕГИ ЖӨНҮНДӨ КАТААЛ ЧЫНДЫК**

В.С. Ешпанов

Улуу Ата Мекендик согуш жылдарында СССРдин темир жол транспортунда аялдардын эмгегин пайдалануунун өзгөчөлүктөрү аныкталды. Өндүрүшкө аялдардын эмгегине катышуу көйгөйү тарых бою болуп келген. Узак убакыт бою аялдардын катышуусу иш жүзүндө унчукпай калган эмес. Экинчи Дүйнөлүк согуш жылдарында гана массалык мүнөзгө ээ болуп, ал атайын изилдөөнү талап кылган социалдык көрүнүшкө айланды. Автор бул социалдык кубулуштун социалдык, саясий жана экономикалык аспектилерине баа берип, анын масштабын жана тарыхый маанисин көрсөтөт. Согуш жылдарында жумушчулардын калыптануу маселесин туура чечүүнүн ролу канчалык зор экендиги айдан ачык. Согуш транспорт тармагындагы жумушчуларды тез жана тынымсыз толуктоону аябай кыйындатты. Бирок буга чейин 1941–1945-жж. бул үчүн зарыл болгон булактар табылды: СССРдин темир жолдорунда, эл чарбасынын башка тармактарындагыдай эле, аялдар дагы толукталды.

Түйүндүү сөздөр: темир жол транспорту; эмгек ресурстары; аялдардын эмгеги; алдыңкы жумушчулар; жумушчу кесиптер.

**THE BAD TRUTH ON WOMEN'S LABOR ON RAILWAY TRANSPORT
IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR**

V.S. Yeshpanov

The article reveals the features of the use of female labor in the USSR railway transport during the years of World War II. The problem of women's labor participation in production has existed throughout history. For a long time, the participation of women was practically silent or had an episodic character. Only during the years of World War II, having gained a mass character, did it become a social phenomenon requiring special study. The author gives an assessment of the social, political and economic aspects of this social phenomenon, shows its scope and historical significance. The war years very convincingly showed how great was the role of the correct solution to the problem of the formation of workers. The war made it very difficult to quickly and constantly replenish transport workers. But already in 1941–1945, sources necessary for this were found: on the railways of the USSR, as in other sectors of the national economy, a significant replenishment of women came.

Keywords: railway transport; labor resources; female labor; advanced workers; working professions.

Многочисленным резервом железнодорожного транспорта СССР в годы Великой Отечественной войны стали женщины. На 1 июня 1941 года на Оренбургской железной дороге числилось их всего 766. Летом 1941 г. парткомы узловых станций приняли постановление о подготовке кадров востребованных профессий из числа домохозяек. Для них организовали школы и курсы. В приказе НКПС от 11 октября 1941 г. “О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий железнодорожного транспорта из женщин” отмечалось, что необходимо вести подготовку женщин на должности, не требующие стажа работы на транспорте, без отрыва от производства, причем по сокращенной программе в течение не более трех месяцев [1].

Проведение занятий поручили пенсионерам, хорошо знавшим железнодорожное дело. Число женщин, привлеченных на дорогу, увеличилось. Одной из первых стала жена техника вагонного участка станции Актюбинск В.Р. Углева, заявившая: “Я, несмотря на свой преклонный возраст, желаю работать на производстве вместе с мужем до полной победы над врагом. Пусть мой скромный труд способствует укреплению военной мощи нашей страны”.

В грозную военную годину с особой силой проявились величие духа женщин, их верность и любовь к Отчизне. Мобилизация женщин на железнодорожный транспорт, как правило, проводилась по специальным распоряжениям с целевым назначением для работы на линии связи, в депо для внутренней охраны, медицинские учреждения и т. д. Сотни женщин уходили на железную дорогу, естественно, вне зависимости от партийной принадлежности. Тем не менее подсчитано, что под лозунгами только комсомольских мобилизаций по стране на железные дороги СССР было направлено около 60 тысяч девушек, в том числе 24 тысячи членов ВЛКСМ. Кроме того, за годы Великой Отечественной войны были проведены две мобилизации женщин-коммунисток, которые направились на партийную работу по линии железнодорожного транспорта. Особенно большой вклад внесли женщины в сохранение здоровья железнодорожников. На Оренбургской железной дороге женщины-медики составляли 14,2 % областных врачей, 7 % хирургов и фельдшеров, 100 % медицинских сестер и более 18 % санитаров и санитарок.

Железнодорожные профессии осваивали женщины, заменяя ушедших на фронт отцов, мужей, братьев. В начале июля 1941 г. приказом начальника Оренбургской железной дороги Актюбинскому отделению паровозного хозяйства было дано задание обучить 60 молодых женщин. Техникам Кандагачского и Челкарского паровозного депо поручалось подготовить 40 женщин-слесарей, помощников машиниста паровозов, а вагонным участкам обучить 50 человек: 30 осмотрщиков вагонов, 20 поездных вагонных мастеров. Необходимо отметить, что Оренбургская железная дорога в 1941 г. выполнила план подготовки рабочих массовых профессий.

В первые месяцы войны женщины-железнодорожницы не отставали от мужчин, проявляя самоотверженность, инициативу, соединенную с упорной волей к победе. Около 50 женщин-активисток Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги несли круглосуточное дежурство по охране железнодорожных объектов и станционных путей. 20 женщин организовали дружину для обеспечения санитарного поста на станции Актюбинск. Были введены ночное патрулирование и охрана улиц. 30 женщин работали на очистке станционных путей. Под руководством домохозяйки Сироткиной они организовали стирку белья для мобилизованных воинов. Когда потребовалось сформировать состав из пассажирских вагонов, 30 домохозяек пришли в депо и быстро отремонтировали их.

Одной из первых среди женщин Г.И. Ковалева стала работать помощником машиниста. Вслед за ней паровозную кабину освоила и М.З. Ахроменко, за токарный станок встала З. Иванова. В одном цехе с ней трудилась А.Д. Лопатина. В Актюбинском отделении работали кочегарами паровоза Р. Ежова, Н. Дубинина, Е. Лага, А. Демченко. В военные годы пришла работать на железную дорогу и юная Акын Даркенбаева, которая начинала путевым рабочим в Никель-Таусской дистанции пути и наравне со всеми вынесла голод и холод военной поры. А после войны она одной из первых среди казашек стала работать помощником машиниста.

19 августа 1941 г. газета “За образцовую магистраль” сообщала, что активистки станции Актюбинск М.П. Старкова, Н.А. Борисова, М.С. Муравьева призвали жен железнодорожников включиться в сбор средств для нужд

Красной армии. За короткий срок была собрана значительная сумма. Надо сказать, что каждая из них оставила добрый след в своем коллективе, их опыт стал достоянием Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги.

Учитывая все повышающуюся роль женщин на транспорте, 11 октября 1941 г. НКПС издал приказ №543/ц “О повышении квалификации и подготовке работников массовых професий железнодорожного транспорта – женщин” [2].

Особое внимание в нем обращалось на необходимость более широкого привлечения и использования на железных дорогах женского труда, были отмечены серьезные недостатки в работе с кадрами на некоторых железнодорожных предприятиях. НКПС потребовал от руководителей обеспечить скорейшее устранение выявленных недостатков. С октября 1941 г. на предприятиях железнодорожного транспорта было развернуто обучение 210 тыс. женщин массовым железнодорожным профессиям. Предполагалось подготовить 158 тыс. женщин, вновь поступивших на работу из семей железнодорожников, и 52 тыс. человек готовились без отрыва от производства для занятия должностей машинистов, диспетчеров, дежурных по станции, бригадиров путей, дорожных мастеров, поездных вагонных мастеров [3]. Только в 1942 г. на железнодорожном транспорте СССР разным специальностям было обучено 165 200 женщин, что составило половину общего числа подготовленных новых кадров.

В книге “Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны” академик В.И. Образцов отмечал: “Женщины-железнодорожницы не отставали от мужчин, проявляя во всех областях новой для многих из них деятельности самоотверженность, инициативу, энергию, соединенную с упорной волей к победе” [4]. 7 марта 1942 г. народный комиссар путей сообщения Л.М. Каганович “за проявленную инициативу и энергию по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта в дни Великой Отечественной войны советского народа с немецко-фашистскими захватчиками” наградил 666 женщин и общественниц-домохозяек транспорта значками “Почетному железнодорожнику” и “Ударнику Сталинского призыва” [5]. В числе 214 женщин, отмеченных знаком

“Почетному железнодорожнику”, были работницы Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги.

До войны женщин задействовали, главным образом, в административно-управленческом аппарате, на участках, непосредственно не связанных с эксплуатацией железной дороги, но в военное время это положение заметно изменилось. Некоторых из них обучали мужья. Путевой обходчик станции Тугуз К. Ситбаев перед отправкой на фронт передал супруге своей пост – дистанцию. С октября 1941 г. по март 1942 г. на Оренбургской железной дороге подготовили 3 121 работницу, среди них 2 машинистов-паровозов, 82 помощников машиниста, 140 слесарей, 61 дежурную по станции, 419 стрелочников. На 1 октября 1941 г. привлекали к обучению 1 570 девушек, из них 878 работали по новым специальностям [6]. По данным на 1 июня 1942 г., на дороге числилось 49 603 человека, из них 22 798 представительницы женского пола, что составило 45,9 % от числа всех работавших. Средний показатель по стране в 1942 г. составлял 36 %, следовательно, железнодорожниц на ЮУЖД было больше на 9,9 %.

Женщины приняли на себя многие обязанности: возводили оборонительные сооружения, убежища, заготавливали дрова для паровозов, ремонтировали железные дороги, обеспечивали бесперебойное продвижение воинских частей и боевой техники. Организовывались бригады из жен железнодорожников по поддержанию порядка на производствах, соблюдению чистоты. Так, в 1941 г. они принимали участие в рытье убежищ в городе Оренбурге, подготовке помещений под госпитали. 148 представительниц Оренбургского узла готовили здания для размещения раненых: навели чистоту, сшили 78 штор на окна и двери, 400 салфеток на тумбочки и под стаканы, 290 наволочек, убрали койки.

3 августа 1941 г. домохозяйки приняли участие в воскреснике по ремонту пути, в строительстве. Среди добровольцев на станции Орск была пенсионерка, мать бригадира депо Орск Самсонова. Она чистила два стрелочных перевода и продолжала работать по подъёмке пути вместе с другими, заявив: “Каждый железнодорожник сейчас должен работать в 10 раз лучше...”.

Женщины помогали в проверке и подготовке железнодорожного транспорта к зиме. Жены

железнодорожников Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги выступили инициаторами изыскания внутренних ресурсов, организовав подсобные цеха, в которых изготавливали холст для спецрукавиц, пучинные карточки, мешковину для утепления паровозов. Они ткали из льна половики, собирали старые ватники и ветошь, в Оренбургском депо своими силами из собранного материала выткали 60 метров утепляющего материала. Следуя их примеру, в депо Кандагача активистки собрали 243 м мешковины для утепления и 40 м холста для спецрукавиц.

Женщины активно помогали в снегоуборке, участвовали в создании фонда обороны для сбора теплых вещей бойцам Красной армии, осознавая, что воинам необходимо организовывать условия, в том числе отправить им теплую одежду. Домохозяйки Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги в 1941 г. отослали 8 теплых джемперов, 5 ватных пиджаков, 122 пары носков, 152 пары варежек и перчаток и пр. Эмбенское отделение Оренбургской железной дороги передало 279 пар шерстяных носков, 116 пар перчаток, 48 теплых шапок и др. [7].

Основательная подготовка кадров проходила в 1943 г. в городе Бузулуке. Только за 6 месяцев обучили в вагонном участке 70, в паровозном депо – 90 женщин и 85 работниц дистанций пути. В обеспечении успешной работы Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги активное участие принимали жены, матери, сестры железнодорожников. Домохозяйки-общественницы отремонтировали производственные цеха, путевые будки, казармы, стрелочные посты, участвовали в посевных и уборочных работах в подсобных хозяйствах железнодорожников, разносили горячую пищу прямо к рабочим местам, контролировали работу столовых, магазинов, шефствовали над школами, домами инвалидов, шили и ремонтировали спецодежду, организовывали культурный отдых железнодорожников. Осенью 1943 г. женщины собрали 120 килограммов тряпок для утепления паровозов. 40 женщин, возглавляемых И.Ф. Астафьевой, организовали шефство над молодыми рабочими-железнодорожниками. Для раненых в госпитале были собраны подарки, организовано шефство над детьми-сиротами.

Необходимо отметить факты, свидетельствующие об охране здоровья женщин на железнодорожном транспорте. Для улучшения медико-санитарного обслуживания женщин в Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги и повышения их производительности труда организовывались при поликлиниках, амбулаториях, медсанчастях врачебные кабинеты. В месячный срок укомплектовывались медицинские кабинеты квалифицированными работниками из расчета: не менее одной врачебной должности на 8–10 тысяч работниц и двух должностей среднего медперсонала на каждый врачебный прием, из которых одна должность должна замещаться обязательно акушеркой. Согласно приказу, на медицинские женские кабинеты возлагали следующие функции:

а) оказание лечебно-профилактической помощи женщине в течение беременности, после родов и при гинекологических заболеваниях;

б) руководство медперсоналом железных дорог по проведению профилактической работы среди женщин; участие в разработке и проведении одного плана мероприятий по охране здоровья женщин на рабочих местах и в быту;

в) изучение санитарной обстановки и условий женского труда на железной дороге по отдельным депо и профессиям для выяснения и проведения необходимых мероприятий по предупреждению женской заболеваемости и охране их здоровья;

г) участие в изучении трудовых процессов в цехах с целью правильной расстановки женских кадров, временного перевода беременных на облегченную работу и правильного использования на железнодорожном транспорте девушек;

д) постановка учета и проведение анализа женских заболеваний, выявление причин их возникновения и разработка мероприятий по снижению заболеваемости и уменьшению ошибок по выдаче декретных отпусков;

е) внедрение среди женщин-работниц санитарно-гигиенических навыков, в частности, связанных с их профессиональной работой, с целью улучшения санитарно-гигиенических условий труда и быта работниц;

ж) методическое руководство и контроль за работой комнат личной гигиены женщин и кормящих матерей;

з) постановка совместно с начальником медсанчасти железнодорожного депо вопросов санитарно-бытового и медицинского обслуживания женщин, строжайшего соблюдения техники безопасности перед руководителями железных дорог.

На железнодорожных станциях, не имеющих закрытой поликлиники или амбулатории, медико-санитарное обслуживание работниц возлагалось на те женские консультации, в районе деятельности которых находилась железная дорога, путем выделения специального врача, несущего полную ответственность. В штат здравпункта железной дороги, обслуживаемого женской консультацией, вводилась должность акушерки для организации и проведения планомерной профилактической работы. Вопрос о создании акушерско-гинекологических кабинетов в Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги и обеспечении их кадрами не сходил с повестки дня Оренбургского областного отдела здравоохранения. На заседаниях заслушивались отчеты заведующих отделов здравоохранения о медико-санитарном обслуживании женщин на железнодорожном транспорте. На заседании облздрава было решено организовать акушерско-гинекологические кабинеты и укомплектовать их врачами и двумя акушерками при центральных здравпунктах Оренбургской железной дороги. Отсюда следует, что правительство уделяло немаловажное значение проблеме охраны здоровья женщин-железнодорожниц.

В период Великой Отечественной войны выросли кадры. Диспетчер участка Актюбинск Джинешке Кушнова добилась 100-процентного выполнения графика. Дежурная по горке станции Оренбург Е.П. Шатохина добилась, что ее смена, объявив себя воинским подразделением, служила примером четкости и организованности в труде. Кочегар депо Оренбург Н. Короткова заменила своего брата, участвовала в скоростной доставке маршрута. Поездной вагонный мастер станции Эмба С. Тунина сопровождала поезд, не допуская отцепок вагонов. Овладев лунинским методом, весь ремонт вагонов в пути производила сама, без помощи слесарей. Путьобходчик Орской дистанции пути К. Кушербаева на своем километре не допустила ни одного случая задержек поездов.

Значительное обновление состава рабочих произошло за счет женщин. На многих железных дорогах СССР работали от 35 % до 50 % женщин, в том числе и на Оренбургской железной дороге [8]. На железнодорожном транспорте удельный вес их среди рабочих и служащих увеличился с 22 % в 1940 г. до 36 % в 1942 г. [9]. Летом 1943 г. женщины составляли уже более 40 % всех работников железнодорожного транспорта. По данным на 1 сентября 1944 г., на всех предприятиях и в учреждениях НКПС насчитывалось 1301,7 тыс. женщин, или 45,2 от общего числа железнодорожников. Следует заметить, что во время войны численность женщин значительно увеличилась во всех службах и по всем профессиям.

Во всех подразделениях службы железных дорог до войны трудились 392,2 тысячи женщин (22,6 % всех работающих), а к концу войны их число возросло почти до 716 тыс. (39,4 %). Что касается служб грузовой, пассажирской сигнализации и связи и профессий стрелочников, проводников вагонов, весовщиков и телеграфистов, то к концу войны женщины составляли более половины работников. В январе 1945 г. в общем числе работников локомотивных бригад было 29,5 % женщин против 14 % в мае 1941-го. В суровые годы войны женщины были задействованы даже в такой тяжелой профессии, как кочегар паровоза, в мирное время здесь женский труд почти не использовался.

Число вагонников-женщин к январю 1945 г. возросло до 30,2 % против 17,7 % в мае 1941 г., движенцев – до 44,4 против 23,4 %, путейцев – до 38,2 % против 23 %, работников пассажирской службы – до 71,5 % против 52 %. Среди 16 ведущих профессий железнодорожного транспорта удельный вес женщин увеличился за это время с 17,6 % до 36,2 % [10].

Таким образом, в процессе деятельности железнодорожного транспорта немаловажное значение имело присутствие женщин и их участие в производственном процессе. Во-первых, в условиях, когда была нехватка рабочих рук, женщины заменяли мужчин на транспорте. Во-вторых, женщины активно участвовали в программе освоения мужских профессий, в том числе на железнодорожном транспорте. В-третьих, правительство уделяло большое

внимание работе женщин-железнодорожниц. В итоге женщины на железнодорожном транспорте сыграли весомую роль в деле всеобщей победы.

Литература

1. ГАОО. Ф.Р. 1218. Оп. 8. Д. 22. Л. 417.
2. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49с. Д. 1090. Л. 49–52.
3. ЦДНИОО. Ф. 371. Оп. 6. Д. 343. Л. 5.
4. ОГАЧО. Ф. 1607. Оп. 1. Д. 732. Л. 21.
5. РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 53. Л. 206.
6. ОГАЧО. Ф. 1607. Оп. 1. Д. 744. Л. 2.
7. ЦДНИОО. Ф. 371. Оп. 6. Д. 343.
8. ЦАОДМ. Ф. 3. Оп. 28. Д. 1. Л. 27–28.
9. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49с. Д. 1088. Л. 174.
10. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 14. Л. 77.