

В.С. Ешпанов

*Казахско-Русский международный университет, Актобе
(E-mail: ws-282@mail.ru)*

Стахановское движение и рационализаторство среди актюбинских железнодорожников в период Великой Отечественной войны

В статье отмечено, что в годы Великой Отечественной войны получили широкое распространение стахановское движение, различные рационализаторские предложения, методы усовершенствования труда. Автором подчеркнута, что это было распространено также и на железнодорожном транспорте. В статье приведены примеры инициативности железнодорожников, меры по сбережению топлива и увеличению пробега паровозов, новые методы по ремонту вагонов, оборудования и др. Раскрыты особенности трудового героизма железнодорожников, их самоотверженный труд на благо Родины.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Актюбинское отделение Оренбургской железной дороги, стахановское движение, рационализаторство, материально-техническая база производства.

Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны сыграл решающую роль в грузоперевозках. Во многом благодаря слаженной работе железнодорожников, их высокой самоотверженности фронт своевременно получал необходимое количество боеприпасов, оружия, обмундирования, особенно после 1942 г. На завершающем этапе войны в результате успешной работы железнодорожников советские войска могли быстро перемещаться, перевозить вооружение, занимать выгодные позиции на фронте. Например, летом 1944 г. советские войска на центральном направлении своевременно получили в результате железнодорожных оперативных перевозок необходимое количество боеприпасов, боевых соединений. В итоге Красной Армией была блестяще проведена Белорусская наступательная операция, завершившаяся разгромом немецко-фашистской группы армий «Центр». Железнодорожный транспорт также обеспечивал перевозки стратегических грузов, материальных и культурных ценностей, участвовал в эвакуации людей, промышленных предприятий. Именно поэтому немецкая авиация в начале войны пыталась вывести из строя железные дороги на территории СССР, понимая их стратегическое значение. Но несмотря на это, железнодорожники с честью выполняли свой служебный долг.

С самого начала войны среди железнодорожников Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги развернулись соцсоревнование, стахановское, лунинское движение, борьба за перевыполнение производственных планов [1; 147, 148]. Например, машинисты-лунинцы депо Актюбинск Н. Киселев и другие дали слово водить поезда зимой на высоких технических скоростях, экономить топливо. Коллектив разъезда № 36 по предложению дежурного по разъезду Н. Смолова обязался своими силами полностью обеспечить местным топливом разъезды. Составитель поездов станции Актюбинск И. Демченко обязался сократить вдвое время для формирования поездов. Стрелочник станции Мартук В. Кузнецов взял обязательство работать по-лунински, своими силами производить мелкий ремонт стрелок [2; 20]. Железнодорожники станций Мартук, Курайли, Зелбет, Кудук, разъездов № 43, 52, 54 и др. 24-ю годовщину Октябрьской революции 7 ноября 1941 г. отметили упорным стахановским трудом на строительстве снегозащитных заборов, ремонте пути, заготовке топлива. В отчете политотдела Оренбургской железной дороги отмечалось: «С получением газет с докладом Сталина 24-ой годовщине Октября были проведены на предприятиях, в цехах и сменах митинги, рабочие собрания. Доклад и приказ Сталина вызвал у железнодорожников Актюбинского отделения новую мощную волну социалистического соревнования» [3, л.29].

Коллектив железнодорожников депо Шубар-Кудук обратился к остальным железнодорожникам Оренбургской железной дороги с призывом помочь Красной Армии: «Коллектив железнодорожного Шубар-Кудукского отделения, как и весь Советский народ, проникнут одним стремлением — всеми силами помогать доблестной Красной Армии в быстрейшем разгроме гитлеровской армии. Это подтверждается тем, что все мероприятия проходят с большой политической активностью» [3, л.32].

На наш взгляд, в деятельности Актюбинского железнодорожного отделения можно выделить три этапа: увеличение перевозок и ухудшение работы транспорта (вторая половина 1941 г. — осень 1942 г.); относительное улучшение деятельности железнодорожного транспорта (конец 1942 г. — 1943 г.) и

повышение производственных показателей (1944–1945 гг.). Партийные, советские органы власти стремились всячески повысить роль и значение стахановского движения, соцсоревнования. Так, например, в связи с первомайским приказом И.В. Сталина в 1942 г. коллектив рабочих и служащих депо Шубар-Кудук обязался стахановской работой на железнодорожном транспорте быстро и в срок перевозить войска, боеприпасы для нужд фронта. Коллективом были даны обязательства: 1) выполнять среднесуточный пробег паровозов 300 км при норме 294 км; 2) снизить оборот паровозов на 2 часа, выполнить 29,2, при норме 31,2 часа; 3) добиться технической скорости 31,2 км/ч при норме 30,5 км/ч; 4) сэкономить топливо до 10%; 5) ликвидировать браки в пути следования; 6) снизить процент т.н. «больных» паровозов при норме 11,4 до 9,2%; 7) выпустить в мае 1942 г. один паровоз сверх нормы из подъемочного ремонта; 8) простой паровозов на промывке довести до необходимой нормы; 9) лунинским уходом за паровозами и качественным ремонтом ликвидировать межпоездной ремонт; 10) развить в депо изобретательство и рационализацию, облегчающие труд рабочих, повышающие качество работы [4, л.1]. По итогам данной работы партком депо Шубар-Кудук отмечал в августе 1942 г.: «Бригады паровозов № 19 и 1727, применяя лунинский метод ухода за паровозом, добились высоких показателей в работе. В настоящее время в депо с комплексными бригадами вручаются гарантийные путевки паровозам, выходящим из ремонта, благодаря чему в последнее время заезды на межпоездной ремонт сократились, в июне имели 36 заездов с настоем часов 1234, в июле за 20 дней заехали 13 паровозов с настоем 443 часа» [4, л.3].

На совещании ответственных работников Оренбургской железной дороги в апреле 1942 г. было принято решение об улучшении системы ремонта паровозов, снижении расходов топлива, увеличении пробега паровозов. В июне 1942 г. были проведены широкомасштабные работы по ремонту технического оборудования на станциях Актюбинской области [1; 149]. По 4-му отделению паровозного хозяйства и паровозного депо был отремонтирован 1 паровоз промывочным ремонтом, 3 паровоза — междупоездным ремонтом, выгружено 22 вагона угля и выполнен ряд другой работы, заработано 3720 рублей. По вагонному участку и вагонному депо отремонтировано было средним ремонтом 2 вагона, годовым — 12 вагонов, установлен фундамент для мотора, собрано 8 тонн металла, заработано 1104 рубля 11 копеек. По 6-й дистанции пути произведен средний ремонт 400 пог. метров, планово-предупредительный ремонт — 1500 метров, погружено 30 и выгружено 50 вагонов балласта, общий заработок составил 2436 рублей. По 5 дистанциям пути было отремонтировано планово-предупредительным ремонтом 2 км пути, поднято 384 км земляного полотна, заготовлено 10 тонн щебня, вырезано 150 метров загрязненного балласта, собрано 67 тонн металла, разогнано 1200 пог. метров зазоров, заработок составил 2406 рублей [5].

В феврале 1943 г. в вождении тяжеловесных поездов по Актюбинскому железнодорожному отделению участвовали 5173 человека [6]. 13 марта 1943 г. машинист Жданов, его помощник Гудков и кочегар Федонин на участке Челкар — Орск провели 3 поезда без остановок для набора воды, перевыполнили норму технической скорости каждого поезда на 10–12 км в час, а норму среднесуточного пробега локомотива — на 150 км. Машинисты Вишкин, Запорожец, Воронков и другие тяжеловесными поездами перевезли сверх нормы тысячи тонн груза и сэкономили 7 паровозов и 100 тонн угля [2; 21].

Применялось также соревнование по профессиям. Например: за лучший паровоз, лучшую паровозную и поездную бригаду, смену, цех. Машинисты Сеселкин (депо Челкар), Быстров (депо Оренбург), Арнаутов (депо Актюбинск) 30 ноября 1943 г. заключили между собой договор на социалистическое соревнование, одно из его условий — образцовая работа в условиях третьей военной зимы. Они обязывались не допустить срыва поездов с графика или каких-либо сбоев в движении транспорта. Победителями стала бригада М.Г. Сеселкина (помощник машиниста Г.В. Чехович, кочегар М.Г. Старкова), которые в декабре 1943 г. показали следующие результаты: норму технической скорости выполнили на 116,6 %; нагон в пути составил в среднем 10 часов; эксплуатационный оборот паровоза ускорили на 4,1 часа; сэкономили 26724 кг топлива [7]. Бригадир депо Челкар проявил ценную инициативу: в 1944 г. построил в свободное от работы время дизельный гусеничный тягач мощностью в 90 л/с из трофейного утиль-лома для подсобного хозяйства депо [8].

В августе 1941 г. на партсобрании в Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги отмечалось: «Главная задача паровозников сейчас перевести те грузы, которые были нам особо поручены. За это время не было ни одной аварии, брака, были случаи предотвращения серьезных аварий. Ни один из машинистов не заявил нам о желании отдохнуть, работали без отдыха и очень хорошо. Товарищ Быстриков вырабатывает 4–5 норм, овладел 3-мя специальностями, готовит вместо себя жен-

щину-железнодорожника. Товарищ Караулов работает очень хорошо, не считаясь со временем, паровоз его один из первых и имеет в сравнении с планом 4000 тонн экономии по паровозу» [9].

Сооружение объектов для дальнейшего улучшения технического состояния дорог продолжилось и в 1943 г. Усилили существующие пути, получили развитие узлы Надеждинск, Орск, закончили строительство линии Орск – Кандагач (уложили четвертые пути на станциях Калмы – Курган, Курсай, Нугайты и Джаман-сор; усилили линию Оренбург – Джусалы) [10]. Провели капитальные работы по увеличению пропускной способности направления Оренбург – Орск – Айдырля – Челябинск (физический объем работ 339 км пути) [11].

По указу Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах» от 15 апреля 1943 г. рабочие и служащие железнодорожного транспорта объявлялись мобилизованными и закреплялись для службы в течение всей войны [12]. Военская дисциплина, предусмотренная уставом, обязывала каждого работника транспорта СССР точно выполнять возложенные на него обязанности: неуклонно соблюдать требования законов, распоряжений и правил, действующих на транспорте; хорошо знать свое дело и постоянно в нем совершенствоваться; оберегать государственную собственность — технические средства транспорта, оборудование и материалы, а также доверенные транспорту ценности; выполнять установленные нормы выработки; строго хранить государственную и военную тайны [13; 230].

В годы войны появились различные рационализаторские предложения для повышения производственных показателей. Например, в цехе подъемного ремонта депо Актюбинск каждый рабочий перевыполнял норму выработки продукции. Слесари Ф. Кирпичников, П. Соколов и А. Тураев постоянно выполняли производственные задания на 140–150 %, а слесарь депо Кандагач И. Черненко — на 280 %. Токари депо Актюбинск достигли такой производительности труда, которая позволяла перекрывать ежедневные задания в три раза. Хорошо работали вагонники: осмотрщики вагонов станции Челкар Н. Каратаев, станции Мартук О. Харитонов. Они за 28 минут вместо 60 меняли цельнокорпусные буксы. Активно стал внедряться безотцепочный ремонт вагонов [14; 147]. На станциях применялась скоростная погрузка и выгрузка с привлечением лиц, свободных от производственных заданий [2; 21].

Путейцы Жуков и Сапаров предложили способ обновления старых прокладок в кузнечном цехе. Старые прокладки, ранее использовавшиеся для рельсов облегченного типа, укладывались при ремонте пути. Это позволяло путевым бригадам сокращать заявки на получение нового оборудования. Последователи новосибирского машиниста Н.А. Лунина организовывали улучшенный уход за паровозами [13; 230]. Бригады своими силами устраняли различные повреждения, выполняли текущий ремонт. Применяя лунинские методы работы, железнодорожники увеличивали пробеги локомотивов, боролись за ускоренное вождение тяжеловесных поездов. В паровозном депо Актюбинск из 280 ремонтников 210 работали по-лунински. В сентябре 1941 г. из промывочного ремонта депо Актюбинск было выпущено 69 паровозов [15].

Коллектив Актюбинского вагонного участка в апреле 1943 г. распрессовал 93 вагона (при плане 75), отремонтировал 51 вагон, перевыполнив задание на 128 %, осуществил ремонт подвижных деталей 84 вагонов. 14 рабочих участков были отмечены различными формами поощрения [13; 231]. Среди них были слесарь П. Суханов, выполнивший производственные нормы на 170 %, вагонный мастер Р. Алимбетов, выполнивший задание по годовому осмотру вагонов на 130 %, кузнец Ф. Сергиенко, перевыполнивший производственные задания на 150 %, слесарь Н. Шамшутдинов, плотник Е. Самохвалов, осмотрщик вагонов Р. Телегин [16].

Смена старшего помощника начальника станции Кандагач Г. Прохорова отправляла 22 поезда вместо 18. В период предоктябрьского соревнования 1943 г. была проведена работа по восстановлению масляного склада. Значительно улучшились показатели работы цеха эксплуатации и ремонтных цехов. Производительность труда у многих рабочих механического цеха составила 120–130 %. Из 42 рабочих цеха 27 стали стахановцами. В соревновании паровозных бригад лучшими были признаны экипажи старших машинистов Т. Усенова и В. Городовикова. Они первыми в коллективе депо получили паспорта готовности паровозов к работе зимой 1943 г. [17].

На станции Кандагач диспетчер Ф. Гришин выполнял 100 %-ное отправление поездов по расписанию; комплексная бригада депо Актюбинск добилась выпуска паровозов из промывочного ремонта за 6–7 часов вместо запланированных 14 часов. Бригада цеха точных приборов депо Актюбинск во главе с Е. Фисенко выполняла норму более чем на 200 %; слесарь депо Кандагач А. Рахметов — до 300 %; то-

карь механического цеха Г. Щербань — до 250 %. Челкарский вагонный участок выполнил месячную программу по ремонту вагонов досрочно [18].

Уже в 1941 г. в депо и мастерских появились трехсотники, четырехсотники, пятисотники, вырабатывающие за смену 3–6 норм [14; 148]. Инициатором движения трехсотников явился коллектив Актюбинского депо, где многие коммунисты и комсомольцы выполняли систематически по 5–6 плановых заданий, обучали своим методам работы других рабочих. Движению многосотников способствовал специальный приказ Политуправления НКПС от 19 декабря 1941 г. «О задачах по развитию движения стахановцев — двухсотников и трехсотников». Движение за многократное перевыполнение нормы выработки в 1942 г. приобрело на железной дороге коллективные формы. Руководство Актюбинским железнодорожным отделением в мае 1944 г. 35 железнодорожникам присвоило звание лучших по своим профессиям, а в июле 1944 г. это звание получили уже 96 человек. Коллектив депо Актюбинск во втором квартале 1942 г. обеспечил 85 %-ную выдачу паровозов под поезда, снизив процент неисправных локомотивов до 6 % против 12 по норме, за что постановлением бюро Актюбинского обкома ВКП (б) и Исполкома Областного совета депутатов трудящихся от 9 июля 1942 г. был награжден переходящим Красным знаменем обкома партии и облисполкома [19]. Соревнование за экономию и бережливость на железных дорогах Казахстана в 1941–1945 гг. сопровождалось развитием движения рационализаторства и изобретательства. Только за первый период 1944 г. поступило 130 предложений, в производство было принято 9, в итоге годовая экономия денежных средств составила 28 тыс. 300 рублей [20]. За первый квартал этого года было также выпущено 5 номеров бюллетеней «Обмен опытом», которые способствовали повышению технических знаний железнодорожников. Значительное содействие организации рационализаторского движения оказали инженеры-транспортники [14; 149].

Путейские мастерские становились, в сущности, ремонтными базами, в которых производились реновация рельсов, скрепление шпал. Только на Оренбургской железной дороге было обновлено 220 тонн креплений. В депо Актюбинск в вагоноремонтном пункте (ВРП) повысилась ответственность кадров за выполнение порученной работы, крепла трудовая дисциплина. Были осуществлены вывод свободных от эксплуатации паровозов на линейные станции и перегоны, рассредоточение локомотивов по путям станции Актюбинск вдали от важнейших объектов [2; 21].

Многие вопросы, связанные с политической работой среди железнодорожников, в те годы приходилось решать по-иному, нежели в мирное время. Главное внимание политотдела Оренбургской железной дороги направлялось на мобилизацию железнодорожников для быстрейшего продвижения эшелонов с воинскими грузами, повышения организованности в работе. Партийные работники отправлялись непосредственно в депо, на станции, разъезды, где стремились всячески поднять боевой дух рабочих и служащих, проводили политбеседы, собрания, где поднимали важнейшие политические вопросы, говорили о насущных проблемах фронта и тыла. Была пересмотрена тематика лекций и бесед, составы агитколлективов. Эти мероприятия сыграли весомую роль в деле повышения трудовой дисциплины, роста стахановского движения. 23 июня 1942 г. машинисты депо Кандагач В. Кириленко и М. Босой доставили поезд на 32 минуты раньше графика, Ф. Долгов — на 15 минут, А. Реутов — на 36 минут [21].

В годы Великой Отечественной войны последователи новосибирского машиниста Н.А. Лунина организовывали улучшенный уход за паровозами. Например, бригады своими силами устраняли различные повреждения, выполняли текущий ремонт, увеличивая полезное время работы локомотивов. Это позволяло увеличить скорость движения поездов. В таком же направлении стремились трудиться другие сотрудники: дежурные по отделению, вагонники, вагонные мастера и т.д. Токарь депо Актюбинск И. Шилов выполнял производственную норму на 300 %, токарь П. Сазоненко — на 320%. Котельщики депо Кандагач А. Алимов, Р. Пахтусов, Е. Иващенко работали с перевыполнением плана на 200%, слесари Г. Родионов, Ф. Устюгов, Н. Калдыбаев вырабатывали за смену по 3–4 нормы. В 1941 г. на железных дорогах страны были предусмотрены подготовка около 200 тысяч квалифицированных рабочих и обучение 400 тысяч человек в стахановских школах и на курсах технического минимума. На Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги в субботнике, проводимом в мае 1942 г., приняли участие 2578 человек. Было внесено в фонд обороны 2547 рублей [22].

Работа коллектива паровозного депо Актюбинск была направлена на развитие творческой инициативы, новых методов усовершенствования труда. В сентябре 1944 г. из промывочного ремонта было выпущено 65 паровозов. В цехах агитационными отделами было прочитано 135 лекций, докладов и бесед на общественно-политические темы. Экономии времени, средств и рабочей силы давал

метод безотцепочного ремонта вагонов. Рабочими Актюбинского железнодорожного отделения в преддверии очередной годовщины Октябрьской революции в 1944 г. было собрано и отгружено 2283 тонны металлолома, что составило 387 % плана. Были перевыполнены программы среднегодового, текущего, безотцепочного ремонта вагонов. Было заключено 3 сменных, 9 цеховых, 23 бригадных и 350 индивидуальных договоров на участие в соцсоревновании. В октябре 1944 г. из 2583 рабочих и служащих Актюбинского железнодорожного отделения 1127 были стахановцами и 993 — ударниками. Смена старшего помощника начальника станции Кандагач Г.И. Сахарова отправляла 19 поездов вместо 12, расформировывала 15 поездов при норме 11 [23].

Улучшились показатели работы цеха эксплуатации и ремонтных цехов. В соревновании паровозных бригад лучшими были признаны бригады машинистов А. Бондарева и В. Сабитова. Комсомольско-молодежная бригада из паровозного депо Актюбинск под руководством П. Тарханова отработала 2988 человеко-часов на восстановлении механического цеха и кладовой депо. В 1943 г. произошёл перелом в работе железнодорожного транспорта. Председатель Государственного комитета обороны СССР И.В. Сталин в ноябре 1943 г. отмечал: «Самоотверженный труд советских людей в тылу войдет в историю наряду с героической борьбой Красной Армии как беспримерный подвиг в защите Родины... Большую роль в деле помощи фронту сыграл железнодорожный транспорт... И если, несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива, нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом заслуга наших транспортных рабочих и служащих». В 1943–1944 гг. советские войска провели серию успешных наступательных операций, закончившихся изгнанием оккупантов с советской земли и перенесением боевых действий на территорию восточноевропейских стран. Это потребовало от железнодорожников увеличения производительности труда, поскольку фронту требовалось больше боеприпасов, оружия и боевой техники, доставляемой войскам по железным дорогам. В свою очередь железнодорожники тыла отвечали на победы армии развертыванием стахановского движения. В январе 1944 г. коллектив Актюбинского вагонного участка выполнил план капитального ремонта вагонов на 115 %, по среднему ремонту — на 125 %, по годовому осмотру вагонов — на 105 %. По итогам февраля 1944 г. коллектив паровозного депо Актюбинск выполнил задание на 119 %. Был произведен промывочный ремонт 154 паровозов, выдано под поезда 520 паровозов. С 20 по 30 августа 1944 г. на Актюбинском железнодорожном отделении был проведен фронтовой декадник [2; 21]. Проведение декадника способствовало развитию соревнования, особенно по выполнению соцобязательств сменами, бригадами, цехами, в которое включились 1257 железнодорожников. Среднесуточный пробег паровоза был увеличен на 17 %, а экономия топлива — на 20 %. В цехах развернулось соревнование за сокращение времени ремонта паровозов. Коллектив станции Кандагач добился 100 %-ного отправления поездов по графику, развернув соревнование за отправление поездов с нулевой стоянкой. Машинистами депо Челкар был проведен 31 тяжеловесный поезд, увеличена техническая скорость на 2,7 км/час. На три часа сократился простой паровозов на промывке. Производительность труда паровозных бригад возросла на 26 % [24].

Домохозяйки-общественницы активно помогали железнодорожникам. Они восстанавливали производственные цеха, путевые будки, казармы, стрелочные посты, участвовали в посевных и уборочных работах в подсобных хозяйствах, подносили горячую пищу прямо к рабочим местам, контролировали работу столовых, магазинов, шефствовали над школами, домами инвалидов, шили и ремонтировали спецодежду, организовывали культурный отдых железнодорожников. Активно трудились женщины-активистки К. Евграфова, П. Рясова, А. Крутова, К. Алимбетова, Ф. Ветрова и другие.

Актюбинские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны, так же как и другие работники тыла, стремились повышать производственные показатели, активно участвовали в стахановском движении, других видах соревнования. Они внесли свой посильный вклад в дело разгрома вражеских оккупантов.

Список литературы

- 1 *Ешпанов В.С.* Материально-техническая база и проблемы функционирования Оренбургской железной дороги в период Великой Отечественной войны // *Вестн. ВЭГУ.* — 2013. — № 1. — С. 146–151.
- 2 *Ешпанов В.С.* Актюбинские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945): принципы и методы производственной деятельности // *Вестн. Кемеровского гос. ун-та.* — 2014. — № 1. — Т. 2. — С. 19–22.
- 3 Государственный архив Актюбинской области (ГААО). — Ф. 13. — Оп. 1. — Д. 273.
- 4 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 12. — Д. 253.

- 5 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 12. — Д. 256. — Л. 18.
- 6 Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). — Ф.7523. — Оп. 7. — Д. 175. — Л. 212–213.
- 7 *Сесёлкин М.* Сэкономлено свыше 26 т. топлива // *Большевистский сигнал.* — 1944. — 8 янв. — С. 2.
- 8 ГААО. — Ф. 14. — Оп. 1. — Д. 1074. — Л. 47.
- 9 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 1. — Д. 329. — Л. 41.
- 10 Российский государственный архив экономики (РГАЭ). — Ф. 1884. — Оп. 31. — Д. 3745. — Л. 54.
- 11 ГАРФ. — Ф. 5446. — Оп. 88а. — Д. 324. — Л. 66.
- 12 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 12. — Д. 131. — Л. 6.
- 13 *Ешпанов В.С.* Борьба за выполнение показателей на Актюбинском железнодорожном отделении в 1941–1945 гг.: успехи и трудности // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки.* — 2013. — № 4. — С. 229–232.
- 14 *Ешпанов В.С.* Выполнение производственных показателей на Актюбинском железнодорожном отделении в годы Великой Отечественной войны: основные тенденции и итоги // *Гуманитарные науки и образование.* — 2013. — № 3. — С. 147–150.
- 15 ГААО. — Ф. 14. — Оп. 2. — Д. 991. — Л. 78.
- 16 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 12. — Д. 133. — Л. 547.
- 17 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 12. — Д. 247. — Л. 50.
- 18 ГААО. — Ф. 14. — Оп. 2. — Д. 1260. — Л. 123.
- 19 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 12. — Д. 227. — Л. 20.
- 20 ГААО. — Ф. 14. — Оп. 2. — Д. 338. — Л. 18.
- 21 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 3. — Д. 124. — Л. 11.
- 22 ГААО. — Ф. 14. — Оп. 2. — Д. 55. — Л. 14.
- 23 ГААО. — Ф. 13. — Оп. 1. — Д. 143. — Л. 50–51.
- 24 ГААО. — Ф. 14. — Оп. 2. — Д. 251. — Л. 68.

В.С. Ешпанов

Ұлы Отан соғысы кезеңіндегі актөбелік теміржолшылар арасындағы жаңашылдық және стахандық қозғалыс

Мақалада Ұлы Отан соғысы жылдары стахандық қозғалыс, түрлі жаңашыл ұсыныстар, еңбекті жетілдіру әдістері кең тарағандығы туралы айтылды. Сонымен қатар теміржол көлігіне де қатысты жаңа ойлар көрініс тапты. Автор теміржолшылар бастамашылдығының мысалдары, жанармайды үнемдеу және паровоздардың жүру ұзақтығын арттыру шаралары, вагондарды, жабдықтарды жөндеудің жаңа әдістері жайлы деректер келтірген. Сондай-ақ теміржолшылардың еңбек қаһармандығының ерекшелігі, Отан игілігі үшін ерен еңбегі туралы жазған.

V.S. Eshpanov

Stakhanovite movement and rationalization among Aktobe railway workers during the Great Patriotic war

Stakhanovite movement, various technical innovations and methods of labor improvement were widespread during Great Patriotic War. The same situation was on railway vehicles. Examples of railway men's initiatives, measures of fuel savings and increase in mileage of locomotives, new methods of repairing cars and equipment are shown in the article. It is devoted to features of railway men's labor heroism and their selfless work for the benefit of home land.

References

- 1 Eshpanov V.S. *EESU Herald*, 2013, 1, p. 146–151.
- 2 Eshpanov V.S. *Kemerov state university herald*, 2014, 1, 2, p. 19–22.
- 3 State archive of Aktobe region (SAAR), f. 13, inv. 1, c. 273.
- 4 SAAR, f. 13, inv. 12, c. 253.
- 5 SAAR, f. 13, inv. 12, c. 256, p. 18.
- 6 State archive of Russian Federation (SARF), f. 7523, inv. 7, c. 175, p. 212–213.

- 7 Seselkin M. *Bolshevik signal*, 1944, 8 January, p. 2.
- 8 SAAR, f. 14, inv. 1, c. 1074, p. 47.
- 9 SAAR, f. 13, inv. 1, c. 329, p. 41.
- 10 Russian state archive of economics (RSAE), f. 1884, inv. 31, c. 3745, p. 54.
- 11 RSAE, inv. 5446, inv. 88a, c. 324, p. 66.
- 12 SAAR, inv. 13, inv. 12, c. 131, p. 6.
- 13 Eshpanov V.S. *Humanitarian, socio-economic and social sciences*, 2013, 4, p. 229–232.
- 14 Eshpanov V.S. *Humanities and Education*, 2013, 3, p. 147–150.
- 15 SAAR, f. 14, inv. 2, c. 991, p. 78.
- 16 SAAR, f. 13, inv. 12, c. 133, p. 547.
- 17 SAAR, f. 13, inv. 12, c. 247, p. 50.
- 18 SAAR, f. 14, inv. 2, c. 1260, p. 123.
- 19 SAAR, f. 13, inv. 12, c. 227, p. 20.
- 20 SAAR, f. 14, inv. 2, c. 338, p. 18.
- 21 SAAR, f. 13, inv. 3, c. 124, p. 11.
- 22 SAAR, f. 14, inv. 2, c. 55, p. 14.
- 23 SAAR, f. 13, inv. 1, c. 143, p. 50–51.
- 24 SAAR, f. 14, inv. 2, c. 251, p. 68.

Репозиторий КарГУ