

ВРАГИ НАРОДА

Неотъемлемой частью всей советской истории являлась борьба руководителей партии и государства со своими политическими соперниками, с отдельными классами, группами населения, сословиями и народами, со всеми инакомыслящими. Важнейшим направлением в этой череде репрессий была борьба с «вредительством» на производстве и карательные меры в этой связи по отношению к миллионам хозяйственных руководителей разных уровней, инженерно-технических работников, рабочих и служащих заводов, фабрик, колхозов и т. д. Не миновала чаша сия и Владикавказский (Орджоникидзевский) вагоноремонтный завод. Поскольку долгое время эта страница истории была белым пятном в наших учебниках, необходимо сказать правду и воздать должное неправедно пострадавшим.

Как уже отмечалось, одним из первых крупных процессов в Советской России над хозяйственниками стал суд над большой группой сотрудников Тульских железнодорожных мастерских в июле 1920 года. Также в 1920 г. было организовано Дело тактического центра, в 1922 г. — процесс эсеров, в 1928 г. — Шахтинское дело, в 1930 г. — процесс Промпартии и Трудовой крестьянской партии, в 1931 г. — дело Союзного бюро и Кемеровский процесс.



Обвиняемые в Шахтинском деле, 1928 г.

Общей идеологической базой коммунистических репрессий послужила ленинская концепция усиления классовой борьбы по мере строительства социализма. Сразу же после прихода к власти основатель Советского государства В.И. Ленин сделал вывод о том, что «именно после свержения буржуазии классовая борьба принимает самые резкие формы». Затем, выступая на IX съезде партии в апреле 1920 года, констатировал:

«На нашей революции больше, чем на всякой другой, подтвердился закон, что сила революции, сила натиска, энергия, решимость и торжество ее победы усиливают вместе с тем силу сопротивления со стороны буржуазии. Чем больше мы побеждаем, тем больше капиталистические эксплуататоры учатся объединяться и переходят в более решительные наступления».

Чуть позднее Ленин подтвердил, что «завоевание политической власти пролетариатом не прекращает классовой борьбы его против буржуазии, а, напротив, делает эту борьбу особенно широкой, острой, беспощадной».

В июле 1928 года, на Пленуме ЦК ВКП(б), Сталин взял на вооружение этот тезис, в частности, заявив:

«Мы развиваем социалистические формы хозяйства в области промышленности. А что это значит? Это значит, что мы вытесняем и разоряем своим продвижением вперед к социализму тысячи и тысячи мелких и средних капиталистов-промышленников. Можно ли думать, что эти разоренные люди будут сидеть молча, не пытаясь организовать сопротивление? Конечно, нельзя. <...> Не ясно ли, что все наше продвижение вперед, каждый наш сколько-нибудь серьезный успех в области социалистического строительства является выражением и результатом классовой борьбы в нашей стране? Но из всего этого вытекает, что по мере нашего продвижения вперед сопротивление капиталистических элементов будет возрастать, классовая борьба будет обостряться, а Советская власть, силы которой будут возрастать все больше и больше, будет проводить политику изоляции этих элементов, политику разложения врагов рабочего класса, наконец, политику подавления сопротивления эксплуататоров».

То есть Сталин заведомо предрекал, что сопротивление непременно должно нарастать и, соответственно, необходимо усиливать борьбу с врагами социализма.

Особую остроту репрессии приобрели после убийства С. М. Кирова в Ленинграде 1 декабря 1934 года. В частности, в августе 1936 года был сфабрикован Первый Московский процесс над 16 членами так называемого троцкистско-зиновьевского террористического центра, основными обвиняемыми на котором были ближайшие ленинские соратники Г. А. Зиновьев и Л. Б. Каменев. Помимо прочих обвинений в антипартийной и антисоветской деятельности, им инкриминировалось убийство Кирова и заговор с целью убийства Сталина.

4 января 1937 года «Правда» опубликовала передовую статью, где отмечалось, что великие победы социализма в СССР вовсе не означают отказа окружающего его мира от планов реставрации капитализма. Газета приводила слова Ленина о жаждущей каждую минуту вернуть в Россию помещиков и капиталистов мировой буржуазии, а также следующее поучение Сталина:



Траурный митинг по поводу убийства С. М. Кирова 1 декабря 1934 г.

«Надо иметь в виду, что рост мощи Советского государства будет усиливать сопротивление последних остатков умирающих классов. Именно потому, что они умирают и доживают последние дни, они будут переходить от одних форм наскоков к другим, более резким формам наскоков, апеллируя к отсталым слоям населения и мобилизуя их против Советской власти. Нет такой пакости и клеветы, которую бы эти бывшие люди не возвели на Советскую власть и вокруг которых бы не попытались мобилизоваться отсталые элементы. На этой почве могут ожить и зашевелиться разбитые группы старых контрреволюционных партий эсеров, меньшевиков, буржуазных националистов центра и окраин, могут ожить и зашевелиться осколки контрреволюционных оппозиционных элементов из троцкистов и правых уклонистов. Это, конечно, не страшно. Но все это надо иметь в виду, если мы хотим покончить с этими элементами быстро и без особых жертв».

В статье напоминалось про «вернейших псов буржуазии» — «троцкистско-зиновьевскую свору». Враги народа получили по заслугам, писала «Правда», но они искусно долгое время расставляли своих людей для планомерной вредительской террористической деятельности.

«Чтобы находить тонко замаскировавшегося врага, надо знать тактику его подлой работы, формы его борьбы против социализма. Только тогда можно метко целиться во врага, разбить его в самое сердце, разрушить его козни, парализовать его дьявольские планы», — указывалось в органе ЦК ВКП(б).

При этом «Правда» поясняла, что наибольшую опасность представляют такие организации и предприятия, где политический уровень низок и за производственными планами руководители не видят, как у них под боком орудует враг, где потеряны революционная перспектива и «большевистский нюх в работе».

«Задача заключается в решительном повышении идейного уровня партийной работы, — учила газета и добавляла: Большевистская бдительность выковывается у коммунистов в партийном коллективе. И чем шире в нем самокритика... тем выше революционная бдительность».

В целом статья содержала ясное требование партийно-государственной власти: нужно активно и повсеместно выявлять новых врагов народа, новых вредителей.

Кампанию обязаны были активно подхватить во всех регионах и отраслях. Так, газета «Пролетарий Осетии» 20 января 1937 года обличала:

«И у нас в Северной Осетии заклятые враги — троцкистско-зиновьевские мерзавцы — пользуясь притуплением бдительности, сумели пролезть на ряд руководящих постов в партийном аппарате. У нас еще плохо поставлена

партийная пропаганда и агитация. <...> Далеко не во всех парторганизациях поднят нужный уровень большевистская критика и самокритика».

В этой связи на всех предприятиях Республики прошли собрания и проверки состояния партийной работы и учебы, вскрывались недостатки. На Орджоникидзе́вском вагоноремонтном заводе в это время действовали партийные кружки: семь — по истории партии, три — политграмоты, три — общеобразовательных, семь кружков для сочувствующих и одна школа партактива. Практически все коммунисты и сочувствующие были записаны в том или ином кружке. Однако проверяющие инстанции отмечали многие недостатки. «Пролетарий Осети» писал 21 января 1937 года:

«С посещаемостью кружков дело обстоит на ВРЗ чрезвычайно плохо. На занятиях 14 декабря из 237 коммунистов присутствовало лишь 185. 20 декабря — 181 человек. В среднем не приходят на занятия регулярно 50 человек. У сочувствующих явка составляет лишь 30—40%. Об этом известно секретарю парткома завода Макарычеву, но он необходимых мер не принимает. Партийный комитет не заслушивает доклады отдельных коммунистов о том, как они повышают свой теоретический уровень, и поэтому партком плохо знает, как растут члены партии, почему отдельные коммунисты не посещают занятий. Заводская газета «На рельсы» вопросами партийной пропаганды не занимается. Она за последние три месяца не поместила ни одной заметки о партийной пропаганде, не говоря уже о том, чтобы показать опыт лучших партийных школ».

Есть три парткружка, где накоплен положительный опыт, продолжала газета, но его партком не изучил и не счел нужным перенести во все другие кружки завода. Вывод делался следующий:

«Все это говорит о том, что партком ВРЗ и его секретарь Макарычев не занимались как следует идейно-политическим воспитанием коммунистов, недостаточно уделяют внимания партийной пропаганде, являющейся важнейшим участком партийной работы. Парторганизация завода должна выполнить указания ЦК ВКП(б), по-большевистски взяться за пропагандистскую работу, за повышение теоретического уровня каждого коммуниста».

В ЦЕЛЯХ ПОДРЫВА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ МОЩИ

20 января 1937 года было опубликовано сообщение прокуратуры СССР об окончании следствия по делу параллельного троцкистского центра, по которому обвинялись крупные хозяйственные руководители Советского государства Ю. Л. Пятаков, К. Б. Радек, Г. Я. Сокольников, Л. П. Серебряков и др. Среди обвиняемых был и заместитель наркома путей сообщения Яков Абрамович Лившиц, 1896 года рождения, работавший в НКПС с середины 1935 года. Сообщалось, что дело передано в военную коллегию Верховного суда СССР. Обвиняемым вменялось в вину, что «в целях подрыва хозяйственной мощи и обороноспособности СССР центром был организован и совершен на некоторых предприятиях и железнодорожном транспорте ряд вредительских и диверсионных актов, повлекших за собой человеческие жертвы и гибель ценного государственного имущества».

Отметим, что наличие среди обвиняемых Я. А. Лившица делало причастными к процессу большую армию советских железнодорожников, в частности, и работников Орджоникидзевской железной дороги. Дело в том, что Я. А. Лившиц в 1933—1935 годах работал начальником Северо-Кавказских железных дорог, а, следовательно, ниточки от него должны были потянуться ко многим его бывшим коллегам и подчиненным.

21 января на Орджоникидзевском вагоно-ремонтном заводе по цехам прошли собрания, на которых рабочие заслушали и обсудили сообщение прокуратуры СССР об окончании следствия по делу параллельного троцкистского центра. Все выражали свое возмущение и гнев по поводу «троцкистских мерзавцев и их сообщников». В частности, болторез-стахановец механического цеха Баранов сказал:



Яков Абрамович Лившиц

«Эти негодяи хотели отнять у нас счастливую жизнь. Они хотели вернуть нас к капитализму. С ними надо быть беспощадными. В ответ на подрывную работу троцкистов призываю повысить производительность труда и обязуюсь ежедневно выполнять свое производственное задание не менее чем на 250% при хорошем качестве работы».



В колесном цехе его начальник Богоянц, стахановцы Шапошников, Жмаилов, Никитин, ударница Дыкина требовали физического уничтожения «презренных гадов», ставших на путь контрреволюции, призывали к повышению революционной бдительности. При этом лучший стахановец цеха Чмыхов дал обяза-

тельство повысить произ-

водительность труда и выпускать в

день пять колесных пар отличного качества. Требования физического уничтожения врагов партии и рабочего класса прозвучало во всех цехах завода.

Сразу же нужно подчеркнуть, что говорить как-то иначе на данных собраниях было уже невозможно. К этому времени в СССР вполне сложился тоталитарный тип государства с культом личности Сталина, сотни тысяч людей были репрессированы, карательные органы могли лишиться свободы с конфискацией имущества или уничтожить любого гражданина страны без всякой его вины. То есть, с одной стороны, люди были вынуждены говорить на собраниях и принимать резолюции так, как это было нужно властям, просто в целях сохранения себя и своих близких.

Была и другая сторона, которая заключалась в том, что уже более полутора десятков лет население жило в условиях монополии партийной печати и не имело никакой другой информации по поводу тех или иных событий в государстве. Множество людей просто верили партии и правительству, советским средствам массовой информации и были искренне возмущены поведением подсудимых. Ведь нельзя забывать и о том, что газеты печатали их полные признания в террористической деятельности, в предательстве, во вредительстве и т. д. Разумеется, многие люди, близко знавшие подсудимых, сомневались, что те были шпионами и диверсантами, но предпочитали не рисковать, надеясь, что пройдет какое-то время и вся эта кампания по ловле вредителей утихнет.

23 января в клубе вагоноремонтного завода состоялось собрание партактивов города Орджоникидзе и Северо-Кавказской железной дороги (напомним, после реорганизации, с середины 1935 года, управление СКЖД находилось в г. Орджоникидзе, а ВРЗ входил в состав дороги). С докладом выступил руководитель отдела промышленности и транспорта горкома партии Геллер. Основные положения его выступления сводились к следующему. Начальником бывших объединенных Северо-Кавказских железных дорог долгое время был фашист, участник антисоветского центра, мерзавец Лившиц, который, пользуясь притуплением бдительности, преступным благодушием и ротозейством коммунистов дороги, вел подрывную предательскую работу. Он группировал

вокруг себя троцкистских выродков, заклятых врагов партии и народа, которые вредили, дезорганизовывали работу дороги. И не случайно то, отмечал Геллер, что сегодня СКЖД не выполняет государственный план, что на ней часто происходят аварии и крушения. Стахановско-кривоносовским движением никто по существу не занимается. На дороге пытались равнять стахановцев по заниженным показателям, что было своевременно вскрыто крайкомом партии.

«В управлении дороги свили гнездо оппортунисты и предельщики Малюк, Пустовойтов и др. Руководители СКЖД не только не разоблачили оппортунистов, но и взяли их под свою защиту. Заместитель начальника дороги Брауде, дав конкретное обязательство грузить ежедневно сверх плана 400 вагонов, не принял действенных мер к его выполнению, считая данное обязательство нереальным», — отмечалось в докладе и приводились данные, что сейчас положение еще более ухудшается.

Выступили участники собрания, которые утверждали, что в управлении дороги не только не развернуты большевистская критика и самокритика, но и существует их явный зажим во многих звеньях аппарата. Партийно-массовая работа поставлена неудовлетворительно, начальник дороги Маевский и его заместитель Брауде либеральничают с предельщиками, дезорганизуя работу дороги.

Предоставили слово Брауде. Он говорил о предпринимаемых мерах, об объективных причинах невыполнения плана, давал обязательства улучшения работы, но партактив признал его выступление неудовлетворительным и поручил политотделу дороги проверить все факты, приведенные на собрании. На трибуну поднялся и начальник дороги Маевский, который работал вместе с Лившицем на двух дорогах, но и его выступление сочли неудовлетворительным.

«Мы ждали от вас, чтобы вы вскрыли все корни отставания дороги, большевистски честно рассказали о своих ошибках, до конца разоблачили всех предельщиков и их покровителей, врагов партии и народа. Но вы этого не сделали», — заявил один из представителей партактива.

В выступлениях других коммунистов говорилось, что нужно принять конкретные решения по оздоровлению СКЖД, по перестройке всей ее работы, шире развернуть большевистскую критику и самокритику, развивать стахановско-кривоносовское движение, перейти в победоносное наступление, чтобы с честью выполнить данные железнодорожниками обязательства любимому





Обвиняемые Второго Московского процесса в ходе заседания суда, январь 1937 г.

наркому товарищу Кагановичу и великому вождю товарищу Сталину. В таком же духе была выдержана и резолюция собрания. При этом относительно процесса по делу параллельного троцкистского центра в решениях записали: «Требовать от пролетарского суда физического уничтожения всех фашистских выродков, троцкистских мерзавцев».

Суд проходил 23–30 января 1937 года, в печати, с некоторой задержкой, публиковались его материалы, в частности показания обвиняемых. Из них следовало, что Лившиц признал свою связь с троцкистским центром. Еще будучи в 1932–1933 годах начальником Южной железной дороги, он имел задание срывать планы по погрузке угля. Указания он получал от Л. П. Серебрякова (работавшего с начала 1920-х годов на руководящих должностях в НКПС, а с 1931 года — начальником Центрального управления шоссейных дорог и автотранспорта), на которого было возложено руководство вредительской работой на транспорте. Серебряков подтвердил это и сообщил, что привлек целый ряд руководящих лиц НКПС, которые проводили под его руководством вредительскую работу по невыполнению плана перевозок и ремонта подвижного состава. Например, когда решался вопрос о создании четырех новых вагоно-ремонтных заводов, им удалось задержать строительство и увеличить его стоимость в несколько раз. Также была поставлена задача по срыву известного приказа Кагановича № 183/Ц от 7 августа 1935 года «Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов».

Лившиц сообщил, что и на СКЖД (тогда ее управление располагалось еще в Ростове) было привлечено к диверсионной работе несколько человек, в том числе и начальник политотдела дороги Колоколкин. Он рассказал не только о хозяйственной вредительской работе, но и о том, что, будучи заместителем нар-

кома, знал о связи начальника Южно-Уральской железной дороги И. А. Князева и заместителя начальника Пермской дороги И. Д. Турока с японской разведкой и даже давал им статистические материалы для передачи врагу. Кроме того, ему было известно о готовящемся покушении на Сталина и других руководителей СССР. Также Лившиц признал, что лично дал указание Князеву организовать крушение с человеческими жертвами.



А. Я. Вышинский (в центре) во время суда

Князев подтвердил, что начал вредительскую диверсионную деятельность с апреля 1934 года, которая заключалась в организации крушений, подрыве путевого хозяйства, паровозного и вагонного парков. По его показаниям, Лившиц заявлял ему, что надо добиться дискредитации руководства партии в глазах народа и РККА, создать впечатление, что все кругом рушится и во всем виновато правительство. Князев признал, что в 1935–1936 годах им было организовано на Южно-Уральской дороге 13–15 крушений поездов. При этом погибло 63 человека, ранено 154. В частности, по его заданию 27 октября 1935 года было совершено крупное крушение на станции Шумиха, когда поезд приняли на занятый путь, погибло 29 красноармейцев и столько же было ранено. Кроме того, Князев сообщил, что его группе на случай войны давались указания от японской разведки о поджоге военных складов, отравлении бактериями воинских эшелонов и др.

Заместитель начальника Пермской дороги И. Д. Турок рассказывал на суде о 40 организованных им крушениях и об участии в подготовке террористических актов против В. М. Молотова и Л. М. Кагановича.

Как и других основных фигурантов дела, суд приговорил Лившица, Князева и Турока к расстрелу с конфискацией имущества. Приговор был окончательный и обжалованию не подлежал.

Газета «Правда» констатировала:

«Судебное следствие показало с предельной ясностью, что кучка троцкистов является не чем иным, как шпионской бандой наемных убийц, диверсионно-вредительской агентурой германского и японского фашизма. <...> Советское правосудие раздавит этот клубок ядовитых змей, сотрет их с лица земли нашей цветущей социалистической Родины».

По завершении суда на Орджоникидзеvском вагоноремонтном заводе опять прошли митинги в поддержку приговора осужденным. При этом тема

возможных грядущих репрессий на самом предприятии прозвучала уже совсем явственно. Например, группарторг малярного цеха стахановец Пруцкий сказал в своем выступлении, что коллективу завода нужно проявлять особую революционную бдительность, потому что троцкистский последыш Лившиц долгое время орудовал на транспорте.

«Нет никакой гарантии, что его ставленники не остались у нас на заводе. Завод не выполняет программы, вагоны ремонтируются с большими недоделками, все это на руку врагу. Поэтому наша бдительность должна быть удесятелена на всех участках работы», — заявил парторг цеха.

И действительно, тучи сгушались, ведь завод являлся подразделением Северо-Кавказской дороги, входил в ее партийную и профсоюзную организации, подчинялся по политической линии непосредственно политотделу СКЖД.

«СТАВЛЕННИКИ ТРОЦКИСТСКИХ МЕРЗАВЦЕВ»

После окончания процесса над Лившицем печать Северной Осетии также развернула кампанию против врагов народа на Северо-Кавказской железной дороге. В передовой статье «Пролетария Осетии» 3 февраля 1937 года писалось:

«Заклятые враги Лившиц и Колоколкин группировали вокруг себя на СКЖД троцкистских выродков, вредителей, врагов партии и народа. Поэтому не случайно, что дорога систематически не выполняет государственный план. Невыполнение плана перевозок, вредительский ремонт паровозов, частые крушения и аварии — все это дело рук контрреволюционного охвостья, ставленников троцкистских мерзавцев».

Газета указывала, что враги, пробравшиеся в управление дороги, расставили своих людей для вредительской работы и там свили гнезда предельщики и оппортунисты Малюк, Пустовойтов, Казбеков, которые дезорганизуют работу и находятся под покровительством начальника дороги Маевского и его заместителя Брауде.

«Работать так, как работает СКЖД, сейчас никто не позволит. Надо разбить семейственность и благодушие, заострить большевистскую бдительность, со всей большевистской непримиримостью до конца разоблачить всех ставленников фашиста Лившица, все контрреволюционное охвостье, притаившееся на дороге. Надо решительно и до конца очистить дорогу от всех врагов партии и народа и их покровителей», — заявляла газета.



Буквально на следующий день Маевский, Брауде и ряд других руководителей Северо-Кавказской дороги были арестованы.

Между тем стало известно об аресте и новой группы крупных политических и хозяйственных деятелей СССР во главе с бывшим председателем правительства А. И. Рыковым, идеологом партии, бывшим членом Политбюро ЦК ВКП(б) Н. И. Бухариным и др. По всей стране началась кампания по их осуждению.

На Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе также проходили собрания и митинги, публиковались их резолюции. Например, на собрании электросилового цеха в начале февраля машинист Муродянц заявил:

«Троцкистские мерзавцы шли на всякого рода соглашения с фашистскими государствами, рассчитывая на их активную помощь, чтобы свергнуть советское правительство. Они хотели своей звериной лапой задушить лучших людей нашей Родины, но это им не удастся».

Он призвал до конца разоблачить всех притаившихся врагов социализма. Одобрив приговор Лившицу и его подельникам, коллектив электроцеха потребовал от пролетарского суда беспощадно покарать правых отщепенцев — Бухарина, Рыкова и др.

На заводе, как и на других предприятиях, все более сгущалась атмосфера антишпионской, антивредительской истерии, подозрительности, страха. В феврале повсеместно прошло обсуждение открытого письма коллектива московского завода «Серп и молот» о вредительстве, где, в частности, говорилось:

«Мы знаем, агрегаты сами по себе не останавливаются, станки сами не ломаются, котлы не взрываются. За каждым таким актом спрятана чья-то рука. Не рука ли это врага? Вот первый вопрос, который должен возникнуть у каждого из нас в таких случаях».

В ответной резолюции вагоноремонтники записали:

«Коллектив ВРЗ поддерживает обращение завода «Серп и молот» и констатирует: на СКЖД, которую в свое время возглавлял шпион и диверсант Лившиц, еще не совсем отрублена вредительская фашистская рука».

С 6 по 8 февраля 1937 года в управлении Северо-Кавказской дороги три дня продолжалось партийное собрание с обсуждением доклада начальника политотдела дороги Ширина о положении на магистрали. Вот что опубликовали в печати по итогам собрания:

«Маски с врагов сорваны! Заместитель начальника дороги Брауде — этот двурушник, ставленник мерзавца Лившица, покровитель заклых врагов партии и народа, разоблачен и вышвырнут из рядов партии. Сорвана маска и с врага Маевского, бывшего начальника дороги, который, хитро маскируясь, пользуясь притуплением бдительности коммунистов, вел подрывную, вредительскую работу. Разоблачены и изгнаны из рядов партии как двурушники, враги партии и народа главный бухгалтер Владимиров, секретарь начальника дороги Филиппенко и бывший заведующий сектором агитации и пропаганды политотдела Зуев. Положено начало очищению аппарата управления СКЖД от троцкистских мерзавцев, ставленников фашиста Лившица, от заклых врагов партии и народа. Политотдел и партийный комитет управления дороги, все большевики, партийные и непартийные, должны до конца разоблачить всех врагов и очистить от них аппарат дороги».

Чуть позже в число врагов был зачислен уже и председатель Дорпрофсожа Болховский, который, как было сообщено, не только не разоблачал врагов, но

покровительствовал им, помогал творить гнусные дела, вредить, дезорганизовывать работу. Горком партии призвал железнодорожников до конца очистить профсоюзную организацию от врагов партии и народа. Вскоре было дополнительно объявлено, что и начальник паровозной службы Пустовойтов насаждал в решающих депо троцкистов-вредителей, а секретарь парткома управления дороги Кривченко и председатель месткома Сурков зажимали критику, проявляли политическую бесхребетность и создавали обстановку для подрывной деятельности.

В конце февраля — начале марта 1937 года состоялся печально известный Пленум ЦК ВКП(б), проходивший под знаком разоблачения скрытых троцкистов, зиновьевцев, правых и иных двурушников, выявления шпионов, диверсантов, вредителей и террористов. Сдокладом по вопросу «Об

уроках вредительства, диверсии и шпионажа японо-немецко-троцкистских агентов» выступил председатель СНК СССР В. М. Молотов. (Докладчиком намечался нарком тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе, но он за пять дней до Пленума покончил жизнь самоубийством.) Глава правительства обвинил партийных и хозяйственных руководителей в политической близорукости, делячестве, обывательской беспечности и утверждал, что вредители имеются во всех отраслях народного хозяйства, во всех государственных организациях. Поэтому, сказал Молотов, «успокаиваться никак не приходится и надо посерьезнее покопаться в вопросах, которые связаны с вредительством».



Выступивший вслед за ним с докладом о положении дел в Наркомате путей сообщения Л. М. Каганович заявил, что на транспорте сплошь орудуют шпионы, диверсанты и вредители и что «мы не докопались до конца, мы не докопались до головки шпионско-японо-немецко-троцкистско-вредительской, не докопались до целого ряда их ячеек, которые были на местах». Он также сообщил Пленуму, что работавшие в прошлом три наркома, семь заместителей наркома и семнадцать членов коллегии Наркомата путей сообщения оказались контрреволюционерами, которые создали и оставили после себя сеть враждебных элементов. Количество исключенных из партии на транспорте составило 75 тысяч человек, имеются предприятия, где исключено более половины партийной организации. В политотделах разоблачено 299 троцкистов, в аппарате НКПС — 220, на дорогах разоблачено и арестовано в 1934 г. — 136, в 1935 г. — 807, а в 1936 г. — 3800 троцкистов. Потребовав шире развернуть искоренение врагов народа, Каганович добавил:

«Тут вредны слезы по поводу того, что могут арестовать невинных».

В принятой Пленумом резолюции по докладам Молотова и Кагановича говорилось о широком размахе вредительства во всех отраслях народного хозяйства, советские и хозяйственные кадры обвинялись в политической близорукости, отсутствии бдительности, самоуспокоенности и обывательском благодушии.

Также на Пленуме с докладом «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников» выступил Сталин. Он повторил старый тезис об обострении классовой борьбы в период строительства социализма и констатировал, что «вредительская и диверсионно-шпионская работа агентов иностранных государств, в числе которых довольно активную роль играли троцкисты, задела в той или иной степени все или почти все наши организации — как хозяйственные, так и административные и партийные».

Сталин заявил о необходимости дополнения старого лозунга об овладении техникой «новым лозунгом о политическом воспитании кадров, об овладении большевизмом и ликвидации нашей политической доверчивости», призвал «быть начеку», «разбить и отстранить прочь гнилую теорию, говорящую о том, что не может быть будто бы вредителем тот, кто не всегда вредит и кто хоть иногда показывает успехи в своей работе». При этом он пояснил:

«Ни один вредитель не будет все время вредить, если он не хочет быть разоблаченным в самый короткий срок. Наоборот, настоящий вредитель должен время от времени показывать успехи в своей работе, ибо это — единственное средство сохраниться ему как вредителю, втереться в доверие и продолжать свою вредительскую работу».

В целом Сталин ставил задачу «добиться того, чтобы троцкистских вредителей не было вовсе в наших рядах». Закончил он доклад так:

«У нас есть в нашем распоряжении все средства, необходимые для того, чтобы осуществить эти мероприятия. Чего же не хватает у нас? Не хватает только одного: готовности ликвидировать свою собственную беспечность, свое собственное благодушие, свою собственную политическую близорукость. В этом загвоздка. Но неужели мы не сумеем разделиться с этой смешной и идиотской болезнью, мы, которые свергли капитализм, построили в основном социализм и подняли великое знамя мирового коммунизма? У нас нет оснований сомневаться в том, что, безусловно, разделимся с ней, если, конечно, захотим этого. Разделяемся не просто, а по-большевистски, по-настоящему. И когда мы разделимся с этой идиотской болезнью, мы можем сказать с полной уверенностью, что нам не страшны никакие враги, ни внутренние, ни внешние, нам не страшны их вылазки, ибо мы будем их разбивать в будущем так же, как разбиваем их в настоящем, как разбивали их в прошлом».

То есть в докладе Сталина и других руководителей, выступавших на Пленуме, содержались прямые указания карательным органам направить свои действия против партийных и хозяйственных кадров. И действительно, после Пленума репрессии в стране приняли особенно широкий размах. Количество арестованных по политическим обвинениям в 1937-м по сравнению с 1936 годом увеличилось почти в десять раз. Как никогда широкое распространение получила внесудебная расправа. Для этого в центре и на местах были созданы так называемые тройки и особые комиссии, по решению которых были лишены свободы и расстреляны сотни тысяч невинных людей. Для получения признательных показаний к арестованным широко применялись пытки, а также шантаж, что в случае отказа сотрудничать будут арестовывать и пытаться членов их семей и родственников.





Весной 1937 года все партийные организации и их активы каялись в своих ошибках и с новой силой выявляли врагов народа. 26–28 марта прошло собрание партактива города Орджоникидзе. В отчетном докладе указывалось, что городская парторганизация запаздывала с разоблачением троцкистских бандитов, вредителей и буржуазно-националистических элементов. В особенности это относилось к парторганизациям крупнейших предприятий и органов власти города – вагоноремонтного завода, «Электроцинка», швейной фабрики, спиртзавода, хлебозавода, Севосторга, Нацпромсоюза, облисполкома, горсовета и др. Также говорилось, что руководители многих хозяйственных и советских организаций, вузов, колхозов, школ в результате проявленного

узкого делячества, благодушия и идиотской болезни – беспечности, проглядели, что у них орудовали троцкистские бандиты, вредители, буржуазные националисты.

Про транспортную сферу отмечалось, что промышленно-транспортный отдел, который возглавлял ныне разоблаченный двурушник Геллер, не только разваливал партийно-массовую работу на предприятиях, но и, по существу, покрывал деятельность враждебных элементов и не реагировал на сигналы партийных и непартийных большевиков о вопиющих недостатках на предприятиях и на транспорте.

О работе железной дороги было сказано, что там после разоблачения троцкистских бандитов Лившица, Маевского, Колоколкина, Брауде и их ставленников не все работники уяснили необходимость в кратчайший срок ликвидировать последствия вредительства и позорное отставание дороги. Резолюция собрания в целом констатировала: «В Северо-Осетинской парторганизации явно опоздали с разоблачением троцкистских бандитов, правых реставраторов капитализма, буржуазных националистов и великодержавных шовинистов».

В марте 1937 года, то есть вскоре после смерти Г. К. Орджоникидзе, Северо-Кавказский край был переименован в Орджоникидзевский – и Северо-Кавказская дорога также получила имя Серго Орджоникидзе. Начальником дороги вместо арестованного Маевского был назначен Иванов. В одном из своих первых выступления он заявил:

«Надо прямо сказать, что у нас на дороге много недостатков. Контрреволюционные троцкистские гады

во главе с бывшим начальником СКЖД Маевским на протяжении ряда месяцев делали свои гнусные дела. Фашистские агенты, предатели народа хотели свернуть нас с правильного пути. Не удалось и не удастся!» (Правда, и он через несколько месяцев также был арестован и осужден.)

После переименования дороги на ОВРЗ состоялся митинг, на котором рабочие приветствовали этот шаг и говорили, что имя Орджоникидзе обязывает и мобилизует на быструю ликвидацию на заводе последствий вредительства банды Маевского. Начались и конкретные разоблачения на самом заводе. Например, в марте в пассажирском цехе как вредители были выявлены сдатчик вагонов Ковалев и мастер мелкостоярных работ Харченко. Последний был обвинен в том, что систематически срывал выпуск вагонов, делал и скрывал брак, десятки часов тратил на повторные работы. При этом начальнику цеха Ковалькову указывалось, что он преступно не замечал этого и даже считал Харченко и его участок стахановским.

В начале апреля 1937 года в клубе завода прошло собрание актива Орджоникидзевской железной дороги, посвященное февральско-мартовскому Пленуму ЦК ВКП(б). В нем участвовало 750 человек, в том числе заместитель наркома, начальник политуправления НКПС Н. Н. Зимин. Присутствовал на собрании, которое длилось четыре дня, и актив Орджоникидзевского ВРЗ. Доклад содержал констатацию того, что «большая часть служб, отделов, звеньев дороги были поражены вредительством, агенты еще и теперь орудуют на дороге». К прежним врагам народа теперь прибавился один из руководителей дороги Бурштейн, а также под подозрением оказался начальник службы связи Хренов. Выступавшие говорили, что эта служба засорена троцкистскими классово-чуждыми элементами. Например, автоблокировка и электрическая централизация на участках Минводы — Георгиевск, Минводы — Прохладная построены явно вредительски, поскольку здесь происходят частые аварии. Хренову предоставили слово и потребовали разоблачить вредителей, но поскольку он этого не сделал и не назвал ни одной фамилии, то был сам обвинен в том, что вместе с Вороновым посылал в Махачкалу троцкистскую литературу, подбирал и расставлял на решающие участки своих агентов-диверсантов.

Прозвучала на собрании и фамилия директора ОВРЗ М. Ловкиса. Ему было указано, что он проглядел на заводе вредительство и подрывную работу врагов народа, не подверг большевистской самокритике свое ротозейство, не осознал до конца своих ошибок, не понял решений Пленума ЦК, не сказал активу, что он делает и что предполагает сделать для ликвидации последствий вредительства. Ловкис признал свои ошибки, но пытался объяснить собранию, что действовал полностью в соответствии с решениями партии и ни горком, ни политотдел дороги никогда не отмечали, что он работает плохо. Резолюция собрания, в частности, гласила:

«Совещание актива особо отмечает, что, пользуясь политической слепотой работников дороги, враги народа длительное время вели на дороге подрывную контрреволюционную работу по разрушению паровозного, путевого, вагонного хозяйств, хозяйства связи, устраивали крушения, дезорганизовали движение поездов».

Давались заверения все силы отдать на исправление положения. Начальник политотдела дороги Ширин был освобожден от занимаемой должности, назначен на нее Л. А. Часовников.

Также и непосредственно в цехах завода прошли собрания по обсуждению решений февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) и доклада Сталина. Например, на собрании литейного цеха были вскрыты серьезные недостатки и ошибки в политико-воспитательной и организационно-партийной работе. Выступавшие говорили, что ее коренной перестройки еще нет. Многие коммунисты не считают нужным повседневно повышать свой идейно-политический уровень. Так, члены партии Фомина и Михейченко, чрезмерно увлекшись хозяйственными делами, совершенно не работают над собой. Политическая агитация построена плохо. Во время коллективных чток газет присутствуют не все рабочие. Читчик Асаев приходит неподготовленным. Выяснилось, что в цехе, вследствие политической беспечности коммунистов, притупления бдительности, долгое время вредил, наносил ущерб государству начальник цеха Л. И. Тиньков. Не вскрыты еще и другие вредители, поскольку в цехе брак и простои не уменьшаются, план не выполняется.

21 апреля 1937 года в «Правде» была опубликована статья председателя правительства В. М. Молотова «Наши задачи в борьбе с троцкистскими и иными вредителями, диверсантами и шпионами». Он, в частности, писал:

«Надо помнить о том, что наши враги — троцкистские и иные вредители — пользуются каждым беспорядком, чтобы мешать производству, пакостить рабочему классу». Напомнив слова Ленина, что «с этими врагами трудящихся надо быть беспощадными», Молотов ставил задачу: «Разоблачение вредительства, диверсий и шпионажа японо-немецко-троцкистских агентов подчеркнуло остроту и серьезность борьбы между капитализмом и социализмом в наше время. <...> Мы обязаны ответить ударом на удар, громить везде на своем пути отряды этих лазутчиков и подрывников».

Весной по всем предприятиям страны прошли отчетно-выборные партийные собрания. Также везде изучали доклад Сталина на Пленуме «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников».

В конце апреля состоялось отчетно-выборное собрание парторганизации управления Орджоникидзевской железной дороги. На сей раз секретарь парткома Додин, казалось бы, предусмотрел все. Его доклад настолько изобилует

фамилиями разоблачаемых и критикуемых, что, казалось, в парторганизации нет уже ни одного лояльного к советской власти человека. При этом он критиковал и себя за недостаточную активность в выявлении вредителей:

«За 70 дней, которые работал партком, разоблачены некоторые враги народа. Но многочисленные еще крушения и аварии на дороге показывают, что не все очаги вредителей разгромлены».

Додин также признавал, что в своей работе допускает чрезмерную горячность, грубоватость и резкость. Однако в прениях, которые потом продолжались четыре дня, все равно звучало, что «действенности в критике маловато». Из 87 записавшихся выступило 46 человек. По-прежнему много говорилось о том, что плохо ликвидируются последствия вредительства, критиковали прежние решения. Например, один из выступавших обратил внимание, что когда в феврале избирался данный состав парткома, по предложению коммуниста Ануфриева был принят список коммунистов, которых «надо проверить». Теперь же стало ясно, что Ануфриев оказался подхалимом и карьеристом, и это был тот самый «огульный подход», о котором предупреждал товарищ Сталин на Пленуме ЦК ВКП(б) 3 марта. Поэтому партком должен был покаяться в этом политическом просчете.

В итоге партийное собрание признало работу партийного комитета неудовлетворительной и указало пути исправления. В состав нового парткома было выдвинуто 26 кандидатов, в том числе и Додин. Все выразили уверенность, что он исправит свои ошибки. При этом кандидат в члены парткома домохозяйка Полтавцева внесла предложение, чтобы новый состав комитета обязательно проверил факты, сообщенные на собрании о вредительских действиях двух работников аппарата управления.



ВРЕДИТЕЛИ НА ЗАВОДЕ

23 апреля 1937 года состоялось отчетно-выборное партийное собрание и на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе. В своем двухчасовом докладе секретарь парткома Ф. А. Скуйбеда много говорил об ошибках парткома и его бывшего секретаря Макарычева, который был снят за развал партийной работы, а также о новых задачах. Но выступивший представитель горкома раскритиковал его выступление за то, что Скуйбеда не нашел нужным рассказать, как плохо партийный комитет занимается политическим воспитанием коммунистов и подготовкой кадров, плохо руководит комсомольской организацией, цеховыми парторгами, стенными газетами.

Он отметил, что на заводе масса организационных неполадок. Особенно плохо работает пассажирский цех — один из основных участков завода. Он из месяца в месяц не выполняет производственную программу. Начальник цеха Ковальков за необеспечение руководства был снят с работы, новым назначили Бабаянца, но ситуация не исправляется. Не сделал еще для себя абсолютно никаких выводов из решений февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) и начальник завода М. Ловкис. Его выступление на собрании тоже было признано неудовлетворительным, поскольку он не счел нужным сказать, как исправляет свои ошибки, как политически воспитывает кадры руководящих работников. Партийный комитет и директор завода не приняли действенных мер к тому, чтобы ликвидировать идиотскую болезнь — беспечность, которая нашла особенно широкое распространение на ВРЗ, констатировал представитель горкома.

Коммунист Быков также критиковал начальника завода за то, что тот проявлял политическую близорукость, до конца не осознал своих ошибок. Несмотря на неоднократные сигналы рабочих о вредительских действиях главного инженера Котеленца, Ловкис не принял необходимых мер, пока не вмешались соответствующие органы.

Коммунисты Лосицкий и Алехин тоже привели примеры политического ротозейства Ловкиса, игнорирования им фактов, сообщаемых некоторыми работниками о вредительстве руководителей. Например, когда Быков доложил начальнику завода о вредительских действиях Романенко и Вечерика, тот не счел нужным проверить факты и принять меры.

«Два основных цеха, пассажирский и товарный, работают плохо. Первый программу не выполняет, а во втором — большой процент брака. Имеются сигналы, что в товарном цехе сектанты ведут контрреволюционную агитацию, а партком мер не принимает. Он также не уделяет достаточного внимания массово-политической работе среди рабочих, читки газет проводятся нерегулярно», — заявил, в частности, Лосицкий.

Коммунист Гривко указал, что секретарь парткома несамокритично построил свой доклад, не вскрыл всех причин недостатков партийной работы, не дал исчерпывающего анализа причин этих недостатков.

Коммунист Тепляков в своем выступлении покритиковал парком за то, что он недостаточно руководит пропагандистским семинаром, не оказывает помощи слушателям школ. Он напомнил, что в школах малограмотных учатся в том числе и члены партии, но ни Скуйбеда, ни председатель завкома Гусев не считают нужным интересоваться этими школами.

Секретарь комитета комсомола Боголюбов привел факты, свидетельствующие об отрыве парткома от комсомольской организации. Например, к комсомолу партком прикрепил члена парткома... самого Боголюбова. Очень плохо партком руководил, по его мнению, и цеховыми парткомами.

Также прозвучала критика в адрес редактора заводской газеты «На рельсы» Дудченко, который обвинялся в том, что плохо руководит стенными газетами, недостаточно бывает в цехах, не беседует с работниками.

Всего на собрании за четыре дня его работы выступило 58 коммунистов из более чем 90 записавшихся. В заключительном слове Скуйбеда признал критику правильной, но партсобрание сочло работу парткома неудовлетворительной. В состав нового парткома было избрано 27 человек, в том числе и Скуйбеда (но секретарем стал П. С. Самойлов).

Интересно отметить, что упоминаемый в числе критикуемых редактор заводской газеты «На рельсы» К. Дудченко с оценкой его работы не согласился и в День большевистской печати (5 мая) опубликовал в «Пролетарии Осетии» статью «Заводская вечерка», где рассказал о работе многотиражки. В частности, он отмечал, что «газета «На рельсы» завоевала среди рабочих большой авторитет... подняла на принципиальную высоту ряд вопросов внутрипартийной жизни и руководства стахановским движением». Секрет этого состоял, по его мнению, в том, что «работники редакции тесно связаны с редколлегиями стенгазет, рабкоровским активом, инженерно-техническими работниками». Дудченко писал:



«В январе этого года начальник завода т. Ловкис и секретарь парткома т. Макарычев дали в цеха указание, что стахановцами нужно считать только тех рабочих, которые выполняют план на 150%. Эта установка шла вразрез с указаниями партии и правительства, и газета резко выступила против такого опошления стахановского движения. Статья была опубликована 14 февраля, в ней редакция требовала привлечь к партийной ответственности Ловкиса и Макарычева. Но Макарычев не поставил этого вопроса на обсуждение парткома. Газета выступила вторично, квалифицируя его поступок как зажим самокритики. Материалы были поставлены на обсуждение парткома, и тот признал установку Макарычева и Ловкиса непартийной. Был опубликован еще ряд фактов зажима самокритики — и Макарычева сняли с работы».

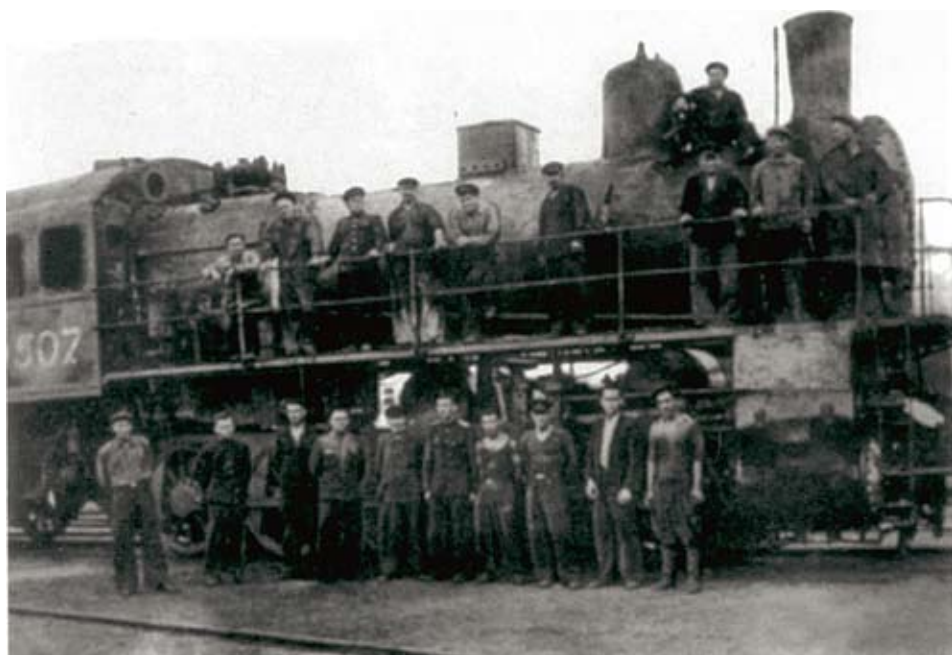
Дудченко сообщал, что за четыре месяца 1937 года в газету поступило 320 писем, из которых 85% опубликовано, и сейчас у издания 600 рабкоров.

20–25 мая в Орджоникидзе прошла Вторая городская партийная конференция. На ней дали слово и секретарю парткома вагоноремонтного завода Самойлову. Он, выступая в духе необходимой критики и самокритики, заявил следующее:

«Я не удовлетворен отчетным докладом секретаря горкома Шарикина. Почти ничего не сказано о такой большой организации, как ВРЗ, и о тех грубейших политических ошибках, которые имели место в этой парторганизации. А следовало сказать хотя бы для того, чтобы на этом воспитать всю партийную организацию города. Товарищ Сталин в своем докладе на Пленуме ЦК ВКП(б) поставил задачу разоблачения фашистско-диверсионных методов работы. Всем известно, что работа врага имела место на заводе. И враг здесь еще не выкорчеван до конца. Иначе чем объяснить наличие такого большого количества недоделок, брака, безобразной работы? Горком же в этом отношении не мобилизовал ни парторганизацию города, ни ВРЗ. На завод всякими способами протаскиваются члены семей бывших и настоящих вредителей, направляются те, которые раньше исключались из партии, и в этом деле принимает участие один из руководителей парторганизации управления дороги Панасенко. Завод находится в ужасном прорыве. Его безобразная работа была своевременно вскрыта горкомом

партии, но выводов до конца из этого не сделали. Несерьезно горком партии отнесся и к отчетно-выборному собранию на заводе. Парторганизация из 200 человек в список для тайного голосования в партком выдвинула 99 кандидатов. По этому факту можно видеть, какая была неорганизованность. Это проходило на глазах у горкома, который присутствовал на этом собрании. Но что он дал собранию? Он беспечно взирал на его работу. Дальше так быть не может. Горком должен систематически руководить такими парторганизациями, как на ВРЗ».

Также на этом собрании выступила в прениях и заместитель секретаря парткома ОВРЗ Никитина. Она напомнила, что парторганизацией предприятия руководят как горком партии, так и политотдел Орджоникидзевской дороги. При этом завод всегда близко соприкасался по работе с управлением дороги, где долгое время творили свои гнусные дела Маевский и его сообщники. Никитина констатировала, что эти враги насажали на ВРЗ своих людей, но на предприятии еще крайне мало сделано для того, чтобы разоблачить и выкорчевать ставленников вредителей, быстро ликвидировать последствия вредительства. Долгое время срывали работу завода литейный и колесный цеха. Туда были брошены силы — и положение выправилось, но зато стал отставать механический цех. Никитина заявила, что нужна помощь в перестройке всей рабо-



ты. Необходимо организовать обмен опытом, усилить на заводе агитационно-пропагандистскую работу.

При избрании нового состава пленума горкома в него вошли Самойлов и Додин. Также от завода избрали и рабочего-передовика П. Ф. Кузнецова. Его, правда, один из выступавших обвинил в притуплении революционной бдительности, но собрание знатного стахановца поддержало.

Между тем кампания по борьбе с врагами в стране продолжала набирать обороты.

5 июня 1937 года в «Правде» вышла передовица под заголовком «Беспощадно громить и корчевать троцкистско-правых шпионов». В ней говорилось:

«Карающий меч пролетарской диктатуры не притупился и не заржавел. Он опустится на голову тех, кто хочет разорвать на клочки нашу прекрасную Родину и отдать ее под ярмо германо-японского фашизма. Врагов народа — троцкистско-правую сволочь — мы будем беспощадно громить и корчевать».

Газета напоминала, что враги пускают в ход самые гнусные, самые отвратительные средства борьбы с социализмом, нет той пакости, на которую не были бы способны изменники и предатели Родины.

«Крушение поездов с человеческими жертвами, отравление рабочих, террор, выведение из строя предприятий, поджоги и диверсии — вот на что идут враги, стремясь в угоду и по заданиям германской и итальянской разведок подорвать мощь первого в мире социалистического государства рабочих и крестьян», — констатировал главный печатный орган страны.

Во всех регионах СССР выявлялись враги народа, вредители, которых арестовывали и судили. Также и в Северной Осетии в это время шли многочисленные суды и внесудебные расправы практически во всех отраслях. Врагов находили среди учителей, врачей, в колхозах, в вузах, на предприятиях, в самих органах правопорядка — везде.

В середине июня прошла Девятая областная партийная конференция Северо-Осетинской АССР. В основных выступлениях было отмечено, что план первого квартала по Республике не выполнен, в том числе на крупнейших предприятиях, включая Орджоникидзевский вагоноремонтный завод. Основной причиной этого является недостаточная помощь и руководство стахановским движением со стороны парторганизаций.

Из железнодорожных тем на конференции выделялся вопрос о недавно назначенном начальнике политотдела Орджоникидзевской дороги Часовникове. Были приведены факты его связей с разоблаченными врагами народа, от политработника требовали признания в антисоветской деятельности и новых разоблачений. Но поскольку тот лишь покаялся в ошибках и ничего нового не сказал, конференция выразила ему недоверие и решила срочно рассмотреть вопрос о его членстве в партии и поставить перед ЦК партии вопрос о снятии его с работы. Таким образом, Часовников был обречен.



14 июня 1937 года «Правда» опубликовала сообщение, что Верховный суд вынес смертный приговор восьми шпионам, занимавшим высшие посты в Красной армии: М. Н. Тухачевскому, И. Э. Якиру, И. П. Уборевичу и др. Группа советских генералов была названа «подлой военно-шпионской бандой», которая «совершала самые тяжкие злодеяния, которые только мыслимо представить».

Опять по всей стране прошли митинги в поддержку приговора. При этом одними из первых по инициативе наркома Кагановича выступили железнодорожники.

«Мы выражаем свое презрение и ненависть к врагам народа. Велика и священная ненависть всех трудящихся нашей родины к врагам народа — шпионам, диверсантам, вредителям, ко всем тем, кто хочет опоганить цветущую советскую землю вонючим сапогом германского фашизма», — писал в своем обращении коллектив депо Москва-Сортировочная Ленинской железной дороги.

В ответ на попытки врагов ослабить Красную армию железнодорожники направили в правительство просьбу о выпуске специального займа для укрепления обороны СССР.

С этого момента в стране развернулась кампания военного займа. На Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе митинги на эту тему прошли по цехам 17 июня. Были приняты резолюции, в которых говорилось, что рабочие предприятия целиком поддерживают инициативу Ленинской железной дороги и со своей стороны также просят правительство выпустить заем обороны СССР.

«Пролетарий Осетии» 23 июня также сообщал, что в редакцию поступают протоколы общих собраний предприятий и учреждений, учебных заведений со всей Республики.

«Выступающие на собраниях рабочие заявляют, что они с нетерпением ждут выпуска займа, чтобы отчислить часть своего заработка на укрепление обороны Родины и любимой Красной армии», — писала газета.

25 июня в центральной печати сообщалось, что, идя навстречу пожеланиям трудящихся, СНК поручил Наркомфину представить проект закона о выпуске займа укрепления обороны СССР. По всем предприятиям опять прошли митинги с резолюциями.

«В цехах ВРЗ решение СНК о займе вызвало большой подъем. Рабочие товарного, пассажирского, кузнечного, колесного и других цехов единодушно одобряют решение и требуют ускорить выпуск займа. Выступающие на митингах как один заявляют, что подпишутся на месячный заработок. Волю заводского коллектива выразил т. Бычков: «Пусть крепнет любимая РККА. Нашим лучшим ответом подлым псам, фашистским шпионам и предателям будет стоцентная подписка на заем укрепления обороны СССР», — писалось в газетном отчете о реакции заводчан.

1 июля вышло постановление ЦИК и СНК СССР «О выпуске Займа укрепления обороны СССР». В обращение с 1 декабря 1937 года запускались облигации на сумму 4 миллиарда рублей на 20 лет из 4% годовых. После этого повсеместно была организована подписка рабочих и служащих на облигации.

На Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе уже на следующий день утром после сообщения о займе ею было охвачено 925 человек, которые купили облигаций на 200 тысяч рублей. Эта сумма превысила средний трехнедельный заработок работников. Многие приходили на завод даже в свой выходной, стояли в очереди.



Подписка на заем стала главной политической кампанией в июле, но не забывали и про вредителей. «Социалистическая Осетия» опубликовала 12 июля 1937 года передовую статью под заголовком «Быстрее ликвидировать последствия вредительства». В ней, в частности, говорилось, что руководители многих предприятий обещали в кратчайший срок выкорчевать остатки вредительства и ликвидировать позорное отставание своих заводов, фабрик, колхозов и т. д. Однако они свои обещания не выполнили, в том числе и железнодорожники. В статье рассказывалось, что на Орджоникидзевской дороге растет число крушений и аварий, а на вагоноремонтном заводе план ремонта товарных вагонов в первом квартале выполнен на 88%, во втором — на 79%. Похожая картина и на других предприятиях Республики. Газета делала выводы:

«Так дальше работать нельзя. Надо решительно до конца корчевать остатки вредительства, шире разворачивать партийно-политическую работу и воспитание кадров в духе большевизма, укреплять производственную дисциплину, смелее разворачивать большевистскую критику и самокритику, чутко прислушиваться к сигналам масс, правильно организовывать труд и заработную плату, всемерно улучшать культурно-бытовые условия рабочих и служащих и на основе этого обеспечить досрочное выполнение промфинплана второго стахановского года. Предприятия и железнодорожный транспорт Северо-Осетинской Республики не должны и не имеют права отставать».

Весной — летом 1937 года, после череды отчетно-выборных партийных собраний, начались аналогичные профсоюзные собрания, на которых опять фигурировали вредители и шпионы, потом прошли комсомольские собрания с такой же повесткой дня и похожими решениями. Однако нельзя не видеть, что среди рабочих завода, как и у всего населения страны, уже наступала усталость от непрерывной борьбы с врагами народа. Это выражалось, в частности, в плохой явке на собрания.

Так, на отчетно-выборное комсомольское собрание вагоноремонтного завода из 275 комсомольцев явилось лишь 153 человека — и это притом что оно было задержано на полтора часа, потому что активисты собирали народ. Но в целом собрание прошло по шаблонам того времени. Комсомольцы критиковали комитет комсомола, что он не проводит агитационную работу среди молодежи завода, не созывает молодежные собрания, не организывает докладов и лекций.

На основе решения собрания новый комитет впоследствии выделил на агитационную работу 17 комсомольцев, которые прошли десятидневные курсы с отрывом от производства. Стали проводиться политдни, посвященные изучению методов и приемов диверсионно-вредительской и шпионской работы

иностранных разведывательных органов и их троцкистско-бухаринской агентуры. Также в ближайшее после собрания время были организованы два молодежных вечера с постановкой докладов о международном положении. Больше внимания стали уделять и антирелигиозной пропаганде. Например, в августе в товарном цехе была проведена лекция на тему «Религия и наука».

Тем временем советская печать поддерживала градус накала борьбы с врагами, не давала успокаиваться в деле их выявления и разоблачения. «Социалистическая Осетия» писала 22 июля 1937 года:

«На Орджоникидзевской дороге не обеспечили ликвидацию последствий вредительской работы банды Маевского. Разработку практических мероприятий поручили ныне разоблаченным врагам народа Малюку и Хренову. Бывший начальник политотдела дороги, ныне исключенный из партии двурушник Часовников, окончательно развалил работу. Он, возглавляя комиссию по расследованию отравления рабочих на ст. Махачкала, замазывал преступные дела агентов Маевского. Нарушения правил и браки в работе по паровозной службе возросли с 159 в мае до 218 в июне. Штаты не укомплектованы».

Газета также рассказывала, что начальник службы движения дороги Малюк отдал в свое время вредительскую директиву о движении поездов с пониженной скоростью на целом ряде стратегически важных участков, что не могло не сказаться негативно на результатах работы дороги.

30 июля отмечался День железнодорожника. На заводе прошли торжественные собрания, в клубе состоялся концерт. А уже 31 июля в управлении Орджоникидзевской дороги и на ВРЗ состоялись митинги по другому поводу. На них было заслушано и обсуждено информационное сообщение прокуратуры СССР о смертном приговоре Верховного суда над врагами народа японо-немецкими диверсантами Маевским, Брауде, Малюком и другими железнодорожниками. Все митингующие приветствовали приговор и единодушно обязались бороться за окончательное искоренение всех врагов народа и досрочное выполнение плана.

Не могла на такое событие не откликнуться и республиканская печать. «Социалистическая Осетия» 6 августа 1937 года опубликовала статью под заголовком «Вредители развалили завод». В ней сообщалось, что Орджоникидзевский вагоноремонтный завод из месяца в месяц систематически срывает выполнение производственной программы, недодает стране десятки пассажирских и товарных вагонов. Газета писала, что это не случайно, потому что ныне расстрелянные враги народа Маевский, Брауде, Малюк и другие проводили диверсионно-вредительскую работу на дороге. Далее в материале указывалось следующее (ввиду важности этого исторического свидетельства, приведем статью полностью с незначительными сокращениями):

«Эти подлые гады, фашистские шпионы, приложили свою грязную руку к организации вредительской работы и на вагоноремонтном заводе. Продолжительное время в руководстве ВРЗ, а также на отдельных ответственных участках сидела группа ставленников Лившица и Маевского: директор Ловкис, бывший главный инженер Голубцов, главный механик Кателенец и некоторые другие. Большинство из них имели партийные билеты. Эти люди ставили своей целью нанести удар по работе завода. Нужно прямо сказать, что им это до последних дней кое-где удавалось. На завод для колесного цеха прибыло несколько ценных импортных станков. В связи с этим цех надо было полностью реконструировать. Эта реконструкция цеха, руководимая Кателенцем, проведена неправильно. Десятки тысяч рублей без пользы были израсходованы на установку и монтаж станков. Рапидный станок № 1 по изношенности должен быть изъят. Ловкис дает распоряжение произвести ему ремонт. Станок отремонтировали, затратили большую сумму денег, а работать на нем не работали и сейчас его предлагают совсем снять как негодный. Графики на планово-предупредительный ремонт оборудования составлялись вредительски. В первую очередь ремонтировались станки второстепенного порядка, а те, которым необходимо произвести ремонт в первую очередь, откладывались на задний план. Вся практика вредительской деятельности на заводе была направлена на разрушение завода и в первую очередь на подрыв его финансовой мощи. Эта работа в основном велась по двум направлениям. Во-первых, деньги расходовались на покупку ненужного оборудования и на производство вредительского ремонта станков. Во-вторых, на перерасход заработной платы. В результате такой практики завод имеет задолженность свыше 1,3 миллиона рублей. Перерасход по фонду заработной платы за 1936 год при невыполнении производственной программы составил 1,2 миллиона рублей. За январь — май 1937 года излишек рабочей силы по заводу составил 1553 человека, а перерасход по фонду зарплаты — 1,3 миллиона рублей.

Будучи главным механиком завода, Кателенец с ведома Ловкиса приобрел в Грозном заведомо негодный компрессор на переменном токе с разбитой станиной и с недостающими частями. Им же куплена динамо-машина, в которой также

отсутствовали важные детали и без характеристики ее работы. На динамо было затрачено несколько тысяч рублей. Сейчас неопровержимо установлено, что Ловкис являлся подлым двурушником. Он скрыл от партии свою гнусную связь с врагом народа Маевским. Как подлый двурушник, Ловкис скрывал также от партии свое назначение на завод фашистом Лившицем по рекомендации Маевского. Будучи директором завода, Ловкис, хитро маскируясь, применял всевозможные методы зажима самокритики, боясь разоблачения, он начальника материального отдела Малютина освобождает от работы по собственному желанию, а других честных работников, пытавшихся его критиковать, он переводил на другие работы. Ловкис занимался очковтирательством, давая в НКПС заведомо ложные сводки о работе завода. Деятельность на заводе Ловкиса, Кателенца и других



заклучалась еще и в том, чтобы систематически выводить оборудование из строя. Так они и делали в механическом, кузнечном и в колесном цехах. Чтобы скрыть свою преступную работу, многие аварии никем не учитывались и скрывались, а если иногда нельзя было скрыть ту или иную аварию, то сейчас же замазывались следы путем быстрой разборки станка. При таких случаях в большей мере причины аварий объяснялись техническими неполадками. Сейчас Ловкис и пойманные с поличным его приспешники разоблачены. Ловкис снят с работы и исключен из партии. Дело чести партийной организации завода, а также всех непартийных большевиков до конца разоблачить вредительскую деятельность на заводе, с корнем вырвать всех последышей и ставленников врагов народа».

Это была апогей борьбы с врагами народа на вагоноремонтном заводе. Вскоре в стране началась кампания по выборам в образующий, согласно новой Конституции, Верховный совет СССР. (На ОВРЗ, например, было создано 93 кружка по изучению Положения о выборах, в которых все рабочие и служащие должны были заниматься три раза в неделю во время обеденного перерыва.)

Еще некоторое время тема «ставленников Маевского и Ловкиса» продолжала мушкетироваться, но с осени 1937 года ее накал стал постепенно спадать. Тем не менее еще долго, вплоть до самой войны, те или иные недостатки в работе завода было принято продолжать списывать на ранее орудовавших здесь «вредителей».

Надо сказать, что все репрессированные в 1930-е годы хозяйственные руководители и специалисты впоследствии были реабилитированы.

Что ж, как ни неприятна эта страница в истории и страны, и Орджоникидзевского вагоноремонтного завода, но она должна быть прочитана объективным взглядом и навсегда перевернута. Не чьим-то вредительством объяснялись многочисленные аварии, поломки и брак в работе советских предприятий 1930-х годов, а всеохватным дефицитом, бездумным насаждением необоснованных методов и норм труда, волюнтаристскими хозяйственными планами и общей фантастически неестественной организацией народного хозяйства с заменой экономических стимулов работы административно-принудительными.

Этого не должно повториться. Вот уж в чем точно приговор должен быть окончательным и никакому обжалованию не подлежать.





A black and white photograph showing a group of soldiers in a trench. They are wearing helmets and carrying equipment. In the background, there is a steep, rocky hill. The text "ГЛАВА VII" is overlaid on the upper left part of the image.

ГЛАВА VII

ГВАРДЕЙЦЫ ТЫЛА

НА ПЕРВОМ МЕСТЕ ПО ЧИСЛУ ГЕРОЕВ

22 июня 1941 года гитлеровская Германия напала на СССР. Началась Великая Отечественная война. Вся страна должна была быстро перестроиться на военные рельсы. Победа ковалась и на фронте, и в тылу, который работал под лозунгом «Все для фронта, все для Победы!». Орджоникидзевский вагоноремонтный завод, как и многие другие промышленные и транспортные предприятия, вписал в историю победы советского народа славную страницу, полную героизма, самоотверженности и гигантского напряжения человеческих сил.

Производственная деятельность предприятия проходила на фоне следующих боевых действий. 25 октября 1941 года в целях сосредоточения всей гражданской и военной власти в Северной Осетии был образован Орджоникидзевский (Владикавказский) комитет обороны в составе четырех человек под председательством Н. П. Мазина.

С этого же времени для строительства оборонительных сооружений на дальних подступах к Республике по берегам рек Малки и Терека была объявлена мобилизация в порядке трудовой повинности всех трудоспособных мужчин в возрасте от 16 до 55 лет и женщин — от 18 до 50 лет.

«Комитет обороны уверен в том, — говорилось в специальном обращении по этому поводу, — что трудящиеся нашей Республики, оценивая создавшееся положение, горячо откликнутся на это постановление и сделают оборонительную линию неприступной крепостью, у которой враг должен потерпеть крах».

С целью борьбы с парашютными десантами 25 мая 1942 года Комитет обороны принял решение об организации истребительных батальонов.

В конце июля 1942 года германская армия вышла на Северный Кавказ и приступила к осуществлению плана «Эдельвейс» — крупномасштабной военной операции по овладению Кавка-



Красноармейцы захватывают подбитый на поле боя в районе Моздока немецкий танк



зом. В Северо-Осетинской АССР развернулась работа по организации партизанского движения, для руководства которой Комитет обороны 1 августа 1942 года утвердил командно-политический состав.

Однако вначале наступление немцев было успешным. В последних числах августа, после кровопролитных боев, Красная армия оставила Моздок, затем пали Прохладный и Малгобек. Гитлеру была крайне нужна нефть, поэтому немецкие войска рвались к Грозному и Баку, к Военно-Грузинской и Военно-Осетинской дорогам. В предгорьях Центрального Кавказа вместе с отступавшими частями Северо-Кавказского фронта фашистам противостояла Северная группа войск Закавказского фронта.

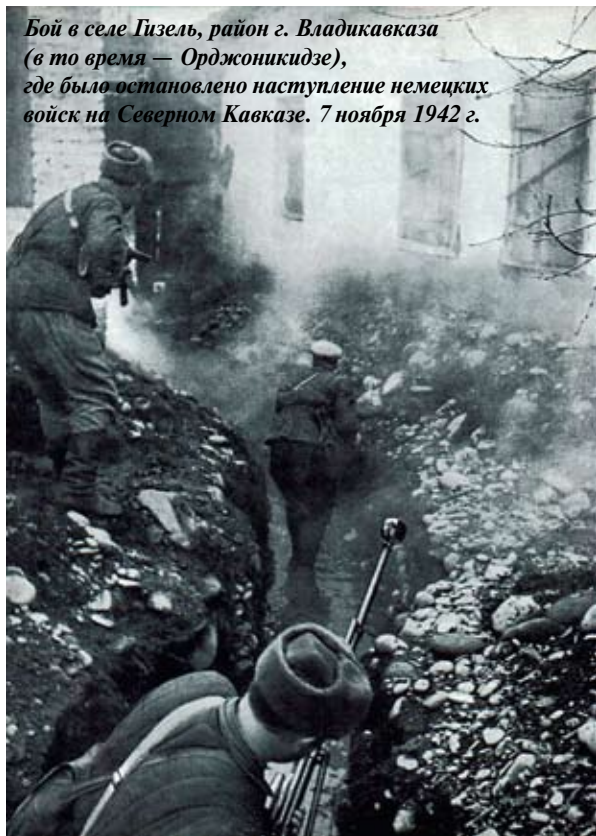
С 10 сентября 1942 года Комитет обороны приступил к созданию стрелковых отрядов народного ополчения. В результате была сформирована Северо-Осетинская сводная бригада народного ополчения, в составе которой действовал и Особый кавалерийский эскадрон.

27 сентября немцы заняли Эльхотово, надеясь развернуть наступление на Орджоникидзе. Путь к столице Северной Осетии лежал через Арджинараг — естественный проход между невысокими хребтами, ограждающими с севера Владикавказскую равнину. Однако несмотря на перевес в живой силе, танках и авиации пройти через Эльхотовские ворота гитлеровцам не удалось.

В октябре 1942 года они предприняли обходной маневр. Форсировав Терек и пробившись в направлении Нальчик — Чикола — Дигора, германские войска начали массированное наступление на Алагир и Ардон. Во второй половине октября они оккупировали Ирафский, Дигорский, Ардонский, Кировский и, частично, Орджоникидзевский и Гизельдонский районы. 2 ноября, прорвав линию обороны севернее Дзуарикау, гитлеровцы заняли Гизель и оказались на подступах к Орджоникидзе.

Город был переведен на осадное положение. Началось строительство второй линии оборонительных сооружений. В предместьях шли ожесточенные бои, в которых с обеих сторон участвовали крупные воинские формирования и большое количество техники. Осенью 1942 года ряд предприятий города были эвакуированы.

*Бой в селе Гизель, район г. Владикавказа
(в то время — Орджоникидзе),
где было остановлено наступление немецких
войск на Северном Кавказе. 7 ноября 1942 г.*



Но Орджоникидзе удалось отстоять! С 6 по 11 ноября 1942 года войска левого фланга 9-й армии, авиация 4-й воздушной армии с участием Северо-Осетинской бригады народного ополчения и партизанских отрядов перешли в контрнаступление. Немецкие части были разгромлены и отброшены, операция «Эдельвейс» не достигла конечных целей. И в январе 1943 года занятые немцами территории Северной Осетии были полностью освобождены.

За время фашистской оккупации погибло 1456 мирных граждан, получил ранения 871, были угнаны на принудительные работы 4059 человек. На фронтах Великой Отечественной войны сражался каждый пятый житель Республики. За 1941—1945 годы в армию

ушло около 90 тысяч сынов и дочерей Северной Осетии. Из них более 45 тысяч не вернулись с полей сражений, то есть погиб каждый второй.

Предприятия города Орджоникидзе поставили фронту 17 тысяч минометов, 164 тысячи снарядов, 114 тысяч гранат, большое количество авиабомб, противотанковых мин и т. д. Жители Осетии внесли в фонд обороны 193,5 миллиона рублей добровольных пожертвований, отправили на фронт 833,5 тысячи подарков. 35 тысяч человек участвовали в строительстве оборонительных сооружений.

76 уроженцев Осетии были отмечены высшим знаком боевого отличия — званием Героя Советского Союза. Дважды оно было присвоено генералу армии И. А. Плиеву и генерал-майору И. И. Фесину. В официальной военной статистике в соотношении с численностью народа осетины стоят на первом месте по числу Героев Советского Союза!

Девять человек стали полными кавалерами ордена Славы. 50 участников войны удостоились званий генералов и адмиралов. 60 тысяч представителей Северной Осетии в годы Великой Отечественной войны за ратные подвиги были награждены орденами и медалями.



Каурбек Темболатович Тогузов

Среди ушедших на фронт работников Орджоникидзевого вагоноремонтного завода также было много награжденных, а двое из них удостоились звания Героя Советского Союза. Это Каурбек Темболатович Тогузов и Александр Николаевич Юльев. О них хотелось бы рассказать несколько подробнее.

Каурбек Темболатович Тогузов родился в 1919 году в селении Ардон в многодетной рабочей семье. После окончания девяти классов школы работал слесарем в кузнечном цехе ВРЗ. В 1939 году был призван в ряды Красной армии, служил артиллеристом в Закавказском военном округе. С началом Великой Отечественной войны начался боевой путь Тогузова. В августе 1941 года его дивизия приняла участие в походе советских войск в Иран. Затем была перебросена на Украину.

Первое боевое крещение Каурбек прошел в сентябре в боях под селением Кочубеевка Полтавской области. Их оружейный расчет оказался в окружении вражеских войск. Однако бойцы проявили большое мужество и самообладание, подожгли два танка, отбили атаки противника и прорвались к своим. После этого боя Тогузов был награжден медалью «За отвагу».

В мае 1942 года в бою под селением Архангельское Курской области Каурбек снова проявил геройские качества. Выкатив орудие на открытую позицию, он уничтожил вражескую пушку, станковый пулемет и два дзота. А в одном из последующих боев Тогузов вместе со своим расчетом подбил четыре немецких танка (в том числе два «Тигра») и истребил более 200 солдат и офицеров противника. За мужество и отвагу Каурбек был награжден орденом Боевого Красного Знамени.

В 1943 году расчет старшего сержанта Тогузова участвовал в Сталинградской битве и уничтожил восемь танков и самоходных орудий, 13 пулеметов и около 80 солдат и офицеров. Отличился он и в битве на Курской дуге. Когда против их батареи выстроилось 36 танков противника, Тогузов открыл оружейный огонь. В этом неравном сражении расчет уничтожил 11 танков, пять самоходных пушек «Фердинанд», 13 автомашин с грузами и пехотой и истребил до 300 человек живой силы. За разгром танковой группировки врага командир орудийного расчета гвардии старшему сержанту Тогузову указом Президиума Верховного совета СССР от 21 сентября 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны Каурбек Темболатович вернулся в Дзауджикау и работал на ряде руководящих должностей в народном хозяйстве Северной Осетии, 17 лет был членом Советского комитета ветеранов войны, удостоился ряда федеральных и ре-

спубликанских наград. 9 мая 1995 года Тогузов участвовал в параде, посвященном 50-летию Победы в Великой Отечественной войне. Скончался Каурбек Темболатович в 2009 году на 90-м году жизни и был похоронен с воинскими почестями на Аллее славы Красногвардейского парка Владикавказа.

Александр Николаевич Юльев родился в 1923 году во Владикавказе в семье рабочего-железнодорожника. В 1938 году, окончив семилетку, поступил в фабрично-заводское училище при вагоноремонтном заводе. Завершив учебу, пришел работать на завод токарем в механический цех. В свободное от работы время занимался в Орджоникидзевском аэроклубе.

В мае 1941 года Александр был призван в Красную армию и направлен в Краснодарскую военную авиационную школу пилотов. После ее окончания служил летчиком-инструктором в запасном авиационном полку, готовил кадры военных летчиков.

С июня 1944 года младший лейтенант Юльев воевал на фронтах Великой Отечественной войны. Он совершил 140 боевых вылетов на самолете Ил-2, лично уничтожив 10 танков, около 50 различных орудий, 40 автомашин, 10 блиндажей и зданий с войсками, шесть железнодорожных объектов, до 250 человек живой силы противника. Особенно отличился Александр в боях при освобождении Белоруссии, в частности, при прорыве линии обороны противника на реке Березине. В Восточной Пруссии летчик совершал по три-четыре боевых вылета в день.

21 марта 1945 года в районе Клайн-Катц самолет Юльева был подбит. Пилот посадил его на территории противника и взорвал, а сам через двое суток добрался до своей части. Приказом по 4-й воздушной армии от 30 марта за проявленные мужество и смелость Александр Николаевич был награжден орденом Красного Знамени.

Оценивая боевую деятельность летчика, командование 43-го штурмового авиационного полка при поддержке командующего войсками 2-го Белорусского фронта маршала Советского Союза К. К. Рокоссовского, ходатайствовало о присвоении гвардии лейтенанту Юльеву звания Героя Советского Союза. Соответствующий указ Президиума Верховного совета СССР был подписан 15 мая 1946 года.

После войны летчик продолжал еще некоторое время служить в Красной армии, а затем вернулся в Северную Осетию и работал мастером на одном из заводов города Орджоникидзе. В 1958 году Александр Николаевич Юльев трагически погиб в автокатастрофе. Он также похоронен во Владикавказе на Аллее славы Красногвардейского парка.



Александр Николаевич Юльев

ВЫСТОЯЛИ

После начала войны в НКПС и в Республике были введены в действие имевшиеся мобилизационные документы, принимались соответствующие обстановке оперативные распоряжения. Буквально в первые же дни были приняты решения о переходе некоторых цехов Орджоникидзевского вагоноремонтного завода на выпуск ряда изделий для нужд армии. Так, 27 июня 1941 года бюро Северо-Осетинского обкома ВКП(б) обсудило вопрос «О состоянии работы по выполнению вагоноремонтным заводом мобилизационного задания по оборудованию и формированию военно-санитарных поездов». Ставилась задача и по производству другой техники, оружия, боеприпасов. При этом основная деятельность завода по ремонту пассажирских и товарных вагонов, а также колесных пар оставалась.

На ВРЗ прошли митинги и собрания, на которых рабочие выражали свою готовность отдать все силы на борьбу с ненавистным врагом. 4 июля 1941 года на общем собрании коллектив принял решение обратиться ко всем трудящимся Северной Осетии с призывом оказать помощь Красной армии. В единодушно принятой резолюции было записано, что вагонники будут свято выполнять свой патриотический долг перед Родиной и удесятят свои усилия на трудовом фронте, еще больше повысят революционную бдительность.

«Пусть знает враг, что пощады ему нет и не будет, вся наша ненависть к подлым захватчикам будет обрушиваться на их головы», — отмечалось в принятых решениях.

Коллектив Орджоникидзевского вагоноремонтного завода призвал всех трудящихся Республики на усиление всесторонней помощи фронту: дать армии и стране больше металла, хлеба — всего, что необходимо для разгрома врага. В резолюции отмечалось:

«Мы обязуемся досрочно выполнять все задания правительства, а если потребуется, то с оружием в руках все как один выступим против врага и вместе с другими народами уничтожим его. Еще теснее сплотим свои ряды вокруг нашей партии, Советского правительства».

Уже летом 1941 года, согласно заданию властей, на вагоноремонтном заводе был налажен выпуск специальных поездов-заводов на рельсах для ремонта самолетов. Росло количество оборудуемых банно-прачечных и санитарных поездов. Освоили производство 76-миллиметровых снарядов, которых к концу 1941 года выдавали до полутора тысяч ежемесячно. Наряду с этим завод получил задание и на выпуск кавалерийских сабель. С начала войны по июнь 1942 года их было выпущено около 69 тысяч.

Нужно отметить, что в открытых архивных фондах и в периодической печати тех лет практически нет никаких сведений о подробностях производства Орджоникидзевским вагоноремонтным заводом военной продукции, ее точном количестве, тех цехах и людях, которые участвовали в ее выпуске, и т. д. По всей вероятности, эти сведения были строго засекречены. Что же касается основной деятельности, то всего за 1941 год было отремонтировано 689 пассажирских вагонов (при плане 392) и 1679 грузовых (при плане 2492).

Когда в августе — сентябре 1942 года немцы находились уже совсем близко от города, встал вопрос об эвакуации завода. После ряда согласований было принято соответствующее решение Орджоникидзевского комитета обороны — и начался вывоз оборудования и части персонала на Тбилисский паровозоремонтный завод. Однако вскоре ситуация на фронте изменилась, поэтому через два месяца после начала эвакуации было получено распоряжение вернуть вывезенное назад. К этому времени часть помещений завода от бомбежек и артобстрелов была уже разрушена, коммуникации демонтированы. От перевозки часть оборудования тоже очень пострадала. В короткий срок необходимо было провести восстановительные работы и снова выпускать отремонтированные вагоны.

Наряду с этим продолжалось выполнение и военных заказов, например, на заводе был оборудован и отправлен на фронт бронепоезд «Владикавказец».

Согласно отчетным данным, в 1942 году пассажирских вагонов при плане 389 единиц отремонтировали 445, то есть перевыполнили задание. По грузовым же план был выполнен лишь на 65%. Задание предусматривало 1500 вагонов, выпустили лишь 974. Причиной тому служило как отсутствие самих объектов ремонта на протяжении целого ряда месяцев, так и обычная нехватка материалов: леса, железа, подбивочных концов, олифы, каустической соды и др.



А поскольку цистерн поступало мало, завод перешел на ремонт практически всех других родов вагонов — крытых, хопперов, платформ и т. д. На освоение новых видов деятельности понадобилось время. План по ремонту колесных пар выполнили на 30,8%, выдав 771 единицу. Больше сделать не удалось из-за отсутствия элементов колесных пар.

Кроме того, на ОВРЗ изготавливались различные поковки: кронштейны рессорные, стержни буферные, чеки рессорных валиков, хомуты, серьги рессорные и др. В 1942-м их было выпущено общим весом более 350 тонн. В том же году было отгружено и 222 тонны чугуна литья. Однако из-за больших перебоев в снабжении коксом и его низкого качества, а также ввиду отсутствия чугуна соответствующих марок по данным изделиям был велик процент брака. Стояло в заданиях завода и изготовление новых рессор товарных вагонов, но план был выполнен лишь на 5% вследствие отсутствия рессорной стали.

Всего на Орджоникидзеvском вагоноремонтном заводе работало 1526 человек, из них 1123 рабочих. При этом до эвакуации, то есть за первое полугодие 1942 года, на работу было принято 482 человека, уволено 612. Из них 446 были мобилизованы в Красную армию. То есть процент ушедших на фронт на заводе

был очень высок, несмотря на прямую принадлежность предприятия к железнодорожному транспорту.

Как значится в отчете по основной деятельности ОВРЗ за 1942 год, «главной причиной невыполнения плана по ряду позиций явилось плохое материальное снабжение». Приводятся следующие данные: за семь месяцев балок и швеллеров необходимо было 543 тонны, а поступила лишь 31, железа листового заказывали 1447 тонн, получили 41,5, осей вагонных — 1100 и 359 штук соответственно, бандажей — 4035 и 452. Не было электродов, кокса, олифы и много другого.



ЭКОНОМИТЬ НА ВСЕМ

После возврата эвакуированного имущества и восстановления завода начался новый период в его работе. В 1943 году стали опять налаживаться отработанные до войны технологии, развиваться различные формы социалистического соревнования, восстанавливаться стахановско-кривоносовское движение, лунинский метод и др. Наряду с этим в середине апреля 1943 года на всех советских железных дорогах было введено военное положение. Указом Президиума Верховного совета СССР все рабочие и служащие железнодорожного транспорта на период войны были объявлены мобилизованными и закрепленными за своими предприятиями. Это должно было способствовать усилению дисциплины и снижению текучести кадров.

Поскольку нехватка материалов и запасных частей в первые годы войны еще более усилилась по сравнению с довоенным временем, на ОВРЗ придавалось большое значение экономии сырья и поиску возможностей для использования старых ресурсов. Например, передовая статья одного из номеров заводской газеты «На рельсы» так и называлась: «Экономия и бережливость нам необходимы, как и производительность труда». В ней говорилось, что Великая Отечественная война предъявляет всем жесткие требования — экономить во всем. При этом на заводе имеется 800 неотремонтированных букс, лежащих мертвым грузом между деревообделочным и пассажирским цехами, 200 буферных стержней, 40 головок автосцепки, разбросанных около кузницы товарного цеха, огромное количество рессор за кузнечным цехом и на той части заводской территории, которую называли «Сахалин». Кроме того, едва ли не у каждого цеха можно обнаружить большое количество запасных резервуаров, рессорных кронштейнов и других самых различных деталей. Газета ставила вопросы:

«Откуда же взялись эти детали? Оказывается, при поступлении деталей в ремонт в цехах находятся еще работники, которые не хотят рационально использовать каждую деталь, предварительно отремонтировав ее. Выискивая десятки объективных причин, они идут на незаконные действия, берут новые запасные части. Бывают и такие случаи, когда новые детали не выписываются и, тем не менее, появляются на вагонах при выпуске их из ремонта. Спрашивается, откуда берут начальники пассажирского и товарного цехов тт. Суржик и Уманец эти детали? Почему начальник материального отдела Диортгесов выдает детали со склада без участия бюро описи?»

Далее рассказывалось, что для ликвидации накоплений этой «золотой горки» из бывших в употреблении материалов начальником завода И. И. Морозовым были приняты соответствующие решения. Но начальники цехов и мастера еще не осознали в должной степени, что использование внутризаводских резервов — дело большой государственной важности.

«Надо чтобы в дело стопроцентного использования старогодних деталей включились сами рабочие, бригадиры, мастера, командиры цехов, работники производственного и технического отделов, а также отдела технического контроля. Надо чтобы вопросу экономии уделяли столько внимания, сколько и выполнению производственной программы. Пора понять, что неотремонтированная деталь, валяющаяся на заводе, есть ценность условная, как деньги, зарытые скрягой в землю. А раз деталь — деньги в земле, фронт и страна недополучают тысячи снарядов, сотни орудий и бронепоездов, которые должны строиться на сэкономленные средства. Экономия во всем — залог обеспечения победы советского народа над заклятым врагом — германским фашизмом», — подчеркивало издание.

Весной и летом 1943 года именно эти вопросы были наиболее актуальны. Не случайно возникшее еще до войны лунинское движение получило теперь свое наибольшее развитие. Инициатором почина являлся машинист депо Новосибирск Томской железной дороги Н. А. Лунин. Суть его метода заключалась в выполнении текущего ремонта паровоза силами самой паровозной (а не ремонтной) бригады. Кроме того, паровозники стали увеличивать межремонтные сроки, стараясь как можно дольше поддерживать паровозы в исправном состоянии че-



Машинист Николай Лунин у паровоза ФД21-3000, переданного ему в 1940 г.

рез улучшение ухода за ними. В январе 1942 года Народный комиссариат путей сообщения издал приказ о развитии лунинского движения. Теперь оно приобрело более широкое содержание, которое основывалось на экономии средств, увеличении срока службы различных деталей, использовании имеющихся ресурсов без привлечения новых и т. д. Наряду с этим ремонтники-лунинцы старались как можно дольше поддерживать свои станки в исправном состоянии без плановых и тем более внеплановых ремонтов.

На Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе лунинский метод напрямую использовался прежде всего в транспортном цехе. В ответ на первомайский приказ Сталина, в котором производственникам ставилась задача всемерно помогать фронту, машинисты паровоза и их помощники обязались работать по-лунински, продлить срок службы своего локомотива. В результате бережного ухода за котлом, арматурой и топкой паровоз проработал не шесть, как было положено, а 15 месяцев без ремонта. При этом в целях экономии средств старший машинист Луценко, машинисты Врублевский и Луговой, помощники Исаев и Гриднев взяли в подарок ко Дню железнодорожника своими силами выполнить оздоровительный ремонт паровоза, не заезжая на паровозоремонтный завод, а используя возможности своего ВРЗ.

Экономил средства и ремонтники. Так, кузнецы Угнивенко и Поярков, работая у одного горна, давали по три нормы, а Бибилосвили и Качуро выработывали до 320%.

27 мая 1943 года газета «На рельсы», как бы в развитие своей вышеприведенной критической публикации, указывала на реальные примеры рачительного отношения к материалам. В частности, она сообщала, что коллектив пассажирского цеха развернул соревнование за достойную встречу Всесоюзного дня железнодорожника. При этом в своей работе бригады столяров и слесарей встречаются с затруднениями, нехваткой материалов, инструмента, но принимают все меры для их изыскания и поделке на месте. Так, слесарь Афанасьев при комплектовке тормозных деталей старается пустить в дело каждую деталь, принимает меры к ее реставрации и постановке. Мастер Македонов до максимума использует электрооборудование без выписки новых материалов. В цехе растут ряды стахановцев двухсотников и трехсотников. В их числе — электро-сварщики Кауркин, Гребенюк, жестянщики Гансиор и Чертулин, чернорабочие Гольденфельд, Амаков, Мусаев, Гачсанов. Выработка этих стахановцев в мае составила 350%.

Также приводился такой пример: ремонтно-монтажный цех получил задание за 18 дней установить пилораму. Начав эту работу с опозданием в пять дней, бригада слесарей, которой руководил Зубков, обязалась закончить ее на сутки раньше срока. Это обязательство было выполнено в исключительно трудных условиях. Пришлось самим изготавливать многие детали без чертежей, так как последние были присланы с большим опозданием. Бригада Караева, не имея необходимого количества листового металла, при установке оборудования проявила находчивость в использовании внутренних ресурсов. При этом вместо кислородной резки металла они применили электродуговую, что позволило сэкономить кислород и смонтировать печь на восемь дней раньше срока.

РОДНОЙ БРАТ КРАСНОЙ АРМИИ

В середине 1943 года на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе стали восстанавливать ведение отчетности по производственным показателям соревнующихся цехов, бригад и отдельных работников.

В каждом цехе была установлена доска показателей работы стахановцев, бригад и комплексов, которая должна была заполняться табельщиком или счетоводом ежедневно. На ленточках и планерках, в соответствии с результатами работы, делались соответствующие выводы о ходе индивидуального и группового соревнования, о выработке и повышении (или понижении) производительности труда того или иного рабочего. В цехах стали возрождаться стенные газеты. В начале июня в стране началась кампания по подписке на Второй государственный военный заем. Коллектив завода принял активное участие в сборе этих средств. Всего на 12 июня 1943 года на предприятии было собрано 784 320 рублей – примерно в размере среднего месячного заработка. В резолюциях прошедших по этому поводу собраний отмечалось, что работниками ОВРЗ движет одна цель – скорейший разгром немецко-фашистских банд, напавших на нашу Родину. В газетах печатались сообщения, какой коллектив или работник быстрее закончил подписку на заем после сообщения о нем по радио.

Другой крупной идеологической кампанией 1943 года являлась встреча Дня железнодорожника. Газета «На рельсы» писала:

«Приближается Сталинский день железнодорожника. Коллектив нашего завода, набирая темпы в работе, горит желанием выполнить взятые обязательства в соцсоревновании. Работая по-военному, коллектив пассажирского цеха, в подарок ко Дню железнодорожника, выполнил июньский план ремонта вагонов на 108%. Равняясь по пассажирскому цеху, коллектив литейного цеха по чугунному литью дал 106% к плану. Сравнительно хорошо работали ремонтно-монтажный и строительный цеха. В сталинском труде растет число двухсотников, и трехсотников, и пятисотников. Они отдают все для Родины, все для победы над озверелым врагом – германским фашизмом».

В том же году на завод стали поступать вагоны западноевропейского типа колеи 1435 мм для переделки их на колею 1524. В связи с этим была разработана технология такой модернизации, которую быстро освоили и претворили в жизнь.



В конце июля 1943 года коллектив Орджоникидзево-го вагоноремонтного завода им. С. М. Кирова выступил с обращением к рабочим Северо-Осетинской АССР, в котором призвал активно включиться в предоктябрьское социалистическое соревнование. Бюро обкома ВКП(б) и СНК Республики приняли постановление, в котором одобрили инициативу ОВРЗ. В специальном сообщении говорилось:

«Кировцы, все как один, воодушевленные приказами товарища Сталина, множат соревнование за досрочное выполнение государственного плана ремонта вагонов, показывают образцы трудовой доблести. Пассажирский цех выполнил план ремонта вагонов на 110%, колесный — на 200%».

31 июля, в субботу, в клубе ОВРЗ прошло торжественное собрание, посвященное Дню железнодорожника. С докладом выступил начальник завода И. И. Морозов. Состоялся концерт, на котором присутствовали работники предприятия с семьями.

В начале сентября 1943 года указом Президиума Верховного совета СССР на железнодорожном транспорте были введены персональные звания и новые знаки различия, которые еще более приближали его к организации военного типа. Газета «Правда» в этой связи писала:

«Эта мера направлена к укреплению единоначалия, дальнейшему повышению дисциплины. Введение персональных званий позволит еще выше поднять авторитет командира на транспорте, будет способствовать беспрекословному выполнению его распоряжений со стороны подчиненных. Железнодорожный транспорт — родной брат Красной

Армии. Новый Указ поднимает моральный дух всей армии железнодорожников, внесет ощутимые перемены в уклад внутренней жизни на железнодорожном транспорте. Он должен будет свести на нет всякое нарушение трудовой и производственной дисциплины. Слово командира транспорта превратить в закон, обязательный для беспрекословного выполнения. Новый Указ является проявлением величайшей заботы Советского правительства об армии железнодорожников, создает для них еще более благоприятные условия работы».

Новые звания получили и руководители Орджоникидзевского ВРЗ. Например, начальник завода имел ранг полковник-директора. Газета «На рельсы» 16 сентября 1943 года в этой связи отметила: «Указ на заводе встречен с одобрением. Его поняли как повышение авторитета командира на транспорте, укрепление единотначалия и дисциплины».

22 сентября 1943 года вышел и указ Президиума Верховного совета СССР об утверждении знаков «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный вагонник». Он был направлен на поощрение особо отличившихся лиц начальствующего и рядового состава. Эта мера нашла ответную реакцию у заводчан. По итогам соцсоревнования за сентябрь ОВРЗ завоевал переходящее Красное знамя обкома партии и СНК Республики. Также он занял второе место в соцсоревновании вагоноремонтных заводов в НКПС.

Интересно отметить, что в ноябре 1943 года на заводе было принято решение возобновить заводской гудок.

Стало возрождаться и довоенное отношение к рационализаторству, изобретательству и различного рода реорганизациям с целью повышения эффективности производства. Так, за 1943 год было подано 127 рацпредложений, из которых порядка половины внедрили на практике. С 15 ноября по 31 декабря прошел общественный смотр производства и организации труда. В его ходе было подано 152 рационализаторских предложения, из которых 52 должны были дать экономический эффект до 240 тысяч рублей. В литейном цехе, например, внедрили семь из восьми предложений. В их числе — использование третьей сушильной камеры и отходящих газов на чердаке, переделка машины по формовке мелких деталей, устройство узкоколейного пути, введение прогрессивки и др.



Вместе с тем возникли и старые проблемы с внедрениями. Руководители цехов по-прежнему без энтузиазма относились ко многим рацпредложениям, если те требовали дефицитных материалов, перерывов в работе и отвлечения сил в ущерб выполнению плана. Рационализаторы, со своей стороны, жаловались, что внедрения проходят очень медленно, часто для этого необходим нажим со стороны партийной или профсоюзной организации.

В это же время стали создаваться фронтовые участки, смены и бригады. Например, ко Дню памяти Ленина объявил себя фронтовым комплекс молодого командира коммуниста Легенькова в товарном цехе. Работая с меньшим числом людей, он выполнял план по ремонту вагонов. Активно участвовали в ленинской вахте и многие другие подразделения завода.

Всего за 1943 год был отремонтировано 198 пассажирских вагонов и 900 грузовых. Однако в целом производственный план выполнить не удалось. Контингент работающих в это время сократился до минимума. На предприятии осталось лишь порядка тысячи человек. Подводя итоги и строя планы на будущее, партхозактив в одной из резолюций, в частности, указал:

«В основу деятельности завода в 1944 году должна быть положена работа по графику, обеспечивающему более высокую организацию труда, правильное использование оборудования и рабочей силы и дающему возможность при недостатке рабочей силы выполнить производственное задание».

План по пассажирским вагонам был принят в объеме 550 единиц, по грузовым — 2100. Контингент работающих было разрешено поднять до 1170 человек.

Газета «На рельсы» в конце 1943 года писала:

«Январь должен явиться для нас началом борьбы за новые, повышенные показатели работы, работы по графику, без штурмовщины, на основе развертывания предмайского социалистического соревнования. График на заводе должен быть и будет законом для каждого из нас. Работать по графику — значит работать планомерно, без штурмовщины, выполнять ежедневные задания, а отсюда и месячные».

ПРИВЕТЫ ОТ СТАЛИНА И КАГАНОВИЧА

Январь 1944 года ознаменовался тем, что завод справился с выполнением плана по ремонту грузовых и пассажирских вагонов, а также колесных пар. В этой связи на имя начальника Орджоникидзевского завода А. И. Савина пришла поздравительная телеграмма от начальника Центрального вагонного управления Худокормова. В ней он объявлял благодарность всему коллективу ВРЗ и выражал уверенность, что «достигнутые результаты работы в январе будут закреплены».

Заводская печать по этому поводу отмечала, что первым в товарном цехе на пять дней раньше срока закончил выполнение месячного плана ремонта вагонов коллектив комплекса, которым руководит коммунист Маловатов. Широко совмещая различные специальности, бригады этого комплекса Кобзева и Кесель в дни ленинской вахты дали восемь вагонов сверх плана. Также слаженно и организованно работал комплекс коммуниста Легенькова, давший сверх плана шесть вагонов.

«Работая по-военному, бригады Березова и Грошева давали за смену по два вагона, а в отдельные дни до трех вагонов. Не менее чем на трех вагонах выполнялись все плотничные работы стахановской бригадой Савина. В дни вахты хорошо работал коллектив комплекса Карасева. Его стараниями фронту и стране дано сверх плана семь вагонов. С высоким сознанием долга перед Родиной работали начальник утилизационного отделения Козлов, мастер тормозного участка Алексеев, кузнецы этого же участка Бибилосвили, Баранов, заготовитель Плеханов», — сообщала газета «На рельсы».

В то же время логику тех лет порой понять весьма трудно, потому что оценки, казалось бы, вполне объективных фактов менялись с невероятной быстротой буквально с плюса на минус. Вот что писала, например, та же самая газета в своей передовой статье буквально через месяц:

«Коллектив нашего завода, выполняющий важные фронтовые заказы по обеспечению железных дорог подвижным составом, недостаточно справляется с выполнением производственного плана и находится в долгу перед Родиной. Неудовлетворительно работали в январе и феврале пассажирский и товарный цеха. Первый задолжал 17 вагонов, второй 99. В обоих цехах много неполадок в работе, которые влияют на график выпуска вагонов из ремонта. Здесь не налажена практика работы с первых дней месяца так, чтобы она была ритмичной на протяжении всего месяца. В этих цехах еще отсутствует подлинная борьба за точный график. Правительство возложило на наш завод

серьезную программу по изготовлению запасных деталей на линию, между тем выполняется она еще далеко не четко. Коллективы кузнечного, литейного, инструментального, механического и других цехов должны обратить серьезное внимание на выполнение в срок всех заказов по запасным частям и устранение простоев оборудования, станков и людей, повысить производительность труда, которая здесь еще на неудовлетворительном уровне».

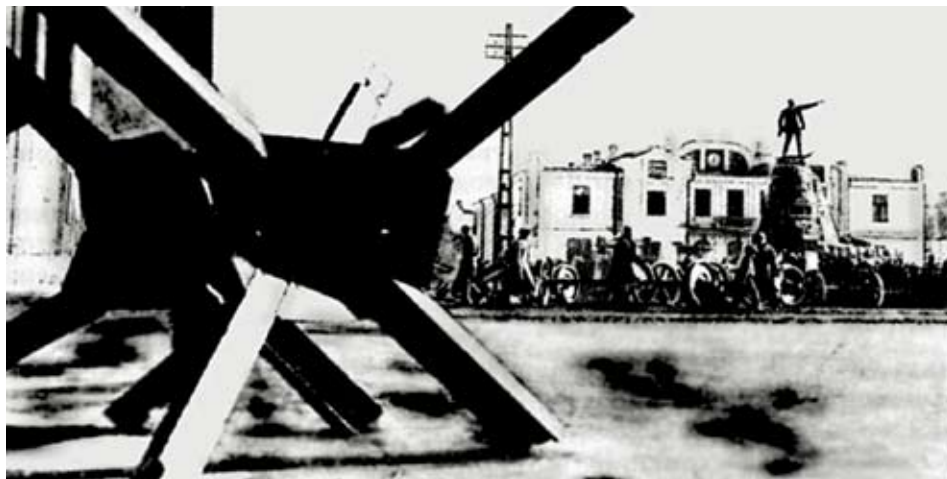
В том же номере было опубликовано и обращение механического цеха «Включайтесь в предмайское социалистическое соревнование!» При этом цех брал на себя повышенные обязательства.

Для дальнейшего стимулирования соцсоревнования число переходящих Красных знамен было увеличено на заводе с двух до четырех. Они стали вручаться лучшему коллективу в сборных цехах, в заготовительных цехах, в производственных комплексах и одно — лучшей смене или бригаде.

В марте 1944 года указом Президиума Верховного совета СССР город Орджоникидзе был переименован в Дзауджикау. Региональная печать по этому поводу писала:

«Это событие большой исторической и политической важности в Северо-Осетинской АССР. Оно является результатом неуклонного, последовательного осуществления коммунистической партией и советским правительством ленинско-сталинской национальной политики».

В частности, в разъяснительных материалах прессы рассказывалось, что на месте крепости Владикавказ ранее находилось осетинское селение Дзауджи-



кау, что означает селение Дзауга — его основателя. После возникновения и развития Владикавказа осетины всегда продолжали называть его Дзауджикау.

«Переименование в Дзауджикау города, являющегося политическим и культурным центром Северо-Осетинской АССР, находится в полном соответствии с историческим прошлым осетинского народа. Оно отвечает культурным и экономическим интересам осетинского народа, развивающегося в великой дружной семье народов Советского Союза. Переименование города ярко отражает собой последовательное и успешное проведение ленинско-сталинской национальной политики, в этом проявление большого исторического значения и личная забота великого Сталина об осетинском народе, о его настоящем и будущем», — давали оценку событию идеологические органы Республики.

Чем теперь негоден стал властям столь восторженно воспеваемый буквально несколько лет назад легендарный Серго Орджоникидзе, нигде не общалось, как и то, почему прежнее решение о переименовании Владикавказа в Орджоникидзе оказалось неверным. Впрочем, предполагаемые ответы на эти вопросы были заранее известны: прежнее название-де сыграло свою положительную роль, но теперь стоят новые задачи, требующие и новых подходов. В общем, это было воспринято как своеобразный дружественный привет осетинскому народу от товарища Сталина.

Таким образом, ВРЗ теперь стал Дзауджикауским, хотя в железнодорожной печати его еще некоторое время продолжали называть Орджоникидзевским — словно предчувствуя, что через 10 лет город Дзауджикау вновь станет Орджоникидзе, а соответственно, переименуется и предприятие.

В марте 1944 года в жизни вагоноремонтного завода произошло, наверное, самое знаменательное событие за всю его предшествующую историю. Коллектив вступил в переписку с... самим великим Сталиным. Вот эти телеграммы.

«Москва, Кремль, товарищу Сталину. Воодушевленный победами героической Красной Армии, коллектив работников Дзауджикауского вагоноремонтного завода им. С. М. Кирова, желая ускорить окончательный разгром немецко-фашистских захватчиков, собрал из своих личных сбережений 64 000 рублей в фонд Верховного Главнокомандования для усиления мощи нашей доблестной Красной Армии и 28 000 рублей в фонд помощи семьям фронтовиков. Мы обещаем Вам, товарищ Сталин, неустанно, самоотверженно работать на своем боевом посту, чтобы с честью выполнить до конца свой долг перед Родиной. Начальник Дзауджикауского вагоноремонтного завода Савин, парторг Пашкевич, председатель завкома Смоляков».

«Начальнику Дзауджикауского вагоноремонтного завода тов. Савину, парторгу тов. Пашкевичу, председателю завкома тов. Смолякову. Прошу передать рабочим,

работникам, инженерно-техническим работникам и служащим завода, собравшим 64 000 рублей в фонд Верховного Главнокомандования и 28 000 рублей в фонд помощи семьям фронтовиков, мой братский привет и благодарность Красной Армии. И. Сталин».

На прошедших по этому поводу собраниях в цехах завода было решено продолжить сбор средств на постройку эскадрильи боевых самолетов «Социалистическая Осетия». Например, работник ОРСа Гонсиор перечислил свой месячный заработок, а рабочий Салтовский внес наличными двухнедельный. Многие последовали их примеру.

Трудно сказать, сыграли ли эти две телеграммы какую-то роль в оценке работы завода со стороны НКПС, но 8 апреля 1944 года вышел приказ народного комиссара путей сообщения, генерал-директора Кагановича «О награждении работников Орджоникидзевского ВРЗ». В нем говорилось: «За энергичную работу по сохранению эвакуированного оборудования, восстановление завода, улучшение технологических процессов и увеличение производственных мощностей наградить...» — и далее следовала большая группа работников завода, награжденных значками «Почетному железнодорожнику» (13 человек), «Ударнику сталинского призыва» (13 человек), знаком «Отличный вагонник» (22 человека).

Среди награжденных значком «Почетному железнодорожнику» были: бывший начальник ВРЗ Иван Ильич Морозов, главный механик Евгений Дмитриевич Иванов, главный энергетик Анатолий Николаевич Котеленец, начальник пассажирского цеха Александр Иванович Суржик, начальник товарного цеха Юрий Тарасович Уманец, начальник механического цеха Варта́н Миронович Ханамиров, начальник производственного отдела Сергей Александрович Шафрановский, начальник колесного цеха Александр Михайлович Сакович и др.

А за месяц до этого, в связи с Международным женским днем 8 Марта, той же высшей отраслевой награды удостоились заготовитель пассажирского цеха Анастасия Михайловна Гурина, мастер стержневого участка литейного цеха Анна Акимовна Цибенко и инженер спецотдела Мария Ивановна Шальнева.

В мае 1944 года прошла подписка на Третий государственный военный заем. Вагоноремонтники традиционно приняли в ней активное участие, собрав более миллиона рублей, что составляло 117% к фонду месячной зарплаты. То есть в среднем каждый подписался более чем на месячный заработок. Так, например, токарь Зинченко, при зарплате 1200 руб., подписался на 1500; заливщик Кутепов, получая 700 руб., купил облигаций на 900; долбежник Коврижкин, с окладом 335 руб., сделал подписку на 500; модельщик из литейного цеха Пичугин, имея заработок 280 руб., принял участие в займе на 500.

После выхода традиционного первомайского приказа Сталина в цехах прошли его обсуждения, были подведены итоги первомайской вахты. Так, в частности, выступая на митинге механического цеха, токарь-стахановец Пучнин сказал:

«Товарищ Сталин в своем первомайском приказе высоко оценил работу советского тыла. Но нужно работать еще напряженнее, еще энергичнее помогать фронту. Каждый из нас готов отдать делу победы все свои силы. Я предлагаю продолжить предмайское социалистическое соревнование и встретить Всесоюзный день железнодорожника новыми производственными подарками матери-Родине».

За образцовое выполнение обязательств в предмайском соцсоревновании, примерное и старательное отношение к труду, проявление инициативы и самоотверженности в работе на заводскую Доску почета были занесены многие работники, в том числе: из товарного цеха — начальники комплексов Легеньков А. И. и Маловатов Я. Г., плотник Савин А. П. (выполняющий норму на 320%), котельщик Тимаков М. П. (251%); из механического цеха — слесарь-сверловщик Катоянц А. Н. (510%), сверловщик Федоров М. В. (465%); из колесного цеха — токарь Бидаров Т. И. (200%), слесарь Савин В. И. (190%); из кузнечного цеха — кузнец Иванков И. А. (334%), Зеленский П. М. (330%); из литейного цеха — формовщик Синиченко В. Ф. (380%); из деревообделочного цеха — разметчик Ерофеев М. И. (200%) и др.

В 1944 году отмечалось 20-летие автономии Северной Осетии. Все предприятия Республики развернули по этому поводу специальное соцсоревнование. При этом коллектив Дзауджикауского вагоноремонтного завода победил в первом квартале по экономии электроэнергии, за что ему было вручено переходящее Красное знамя.

Летом важным событием в жизни завода было получение специального задания наркома путей сообщения Кагановича по полному обеспечению освожденной Одесской железной дороги колесными парами. Колесный цех в этой связи взял на себя дополнительные обязательства. По заданию республиканских властей заводчане участвовали также и в строительстве ГЭС.

А в июне 1944 года состоялась очередная переписка с товарищем Сталиным. Коллектив Дзауджикауского ВРЗ рапортовал о том, что работники предприятия собрали 72 тысячи рублей на эскадрилью «Социалистическая Осетия» и 13 тысяч в фонд оказания помощи детям фронтовиков.

«Мы сообщаем Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, что и впредь будем всеми силами и средствами помогать нашей славной Красной Армии в быстрейшем разгроме ненавистного врага», — говорилось в телеграмме.

Сталин опять передал всем работникам ВРЗ свой «братский привет и благодарность Красной Армии».

НЕ ХЛЕБОМ ЕДИНЫМ

В военное время, помимо непосредственно производственной деятельности, на Дзауджикауском вагоноремонтном заводе не были забыты и другие сферы общественной и личной жизни. Разумеется, большое внимание уделялось партийной политико-воспитательной работе. В целом ее основные направления остались те же, что и в 30-е годы: партийная учеба, военно-патриотическое воспитание, агитация и пропаганда, клубная и библиотечная деятельность и др. Разница была лишь в том, что еще более усилились различного рода агитационно-мобилизационные кампании по ударному труду и, напротив, утихла тема вредительства на производстве. Наличие общего внешнего врага требовало в сфере идеологической работы не разобщения, а, наоборот, сплочения всего населения. Поэтому внутренних врагов на предприятиях искать перестали, хотя, конечно, прогульщиков и нарушителей трудовой дисциплины сурово наказывали.

Так, например, в сентябре 1944 года военным трибуналом Орджоникидзевской железной дороги были осуждены рабочие ВРЗ: ученица токаря механического цеха П., ученик токаря колесного цеха А. и ученик котельщика товарного цеха Г. Им вменялось в вину дезертирство, повлекшее дезорганизацию производства. П. была приговорена к пяти годам лишения свободы, остальные — к одному году. В декабре того же года литейщик Ш. был осужден на пять лет за то, что в течение почти месяца не выходил на работу. Карбидчик подсобного цеха П. получил также пять лет за дезертирство. Токарь инструментального цеха С. за нарушение трудовой дисциплины был направлен на один год в детскую трудовую колонию. К одному году лишения свободы был приговорен и ученик столяра деревообделочного цеха Х. Слесарь пассажирского цеха Г. за прогул в течение пяти дней был осужден к пяти годам лишения свободы с оставлением по месту работы до окончания военных действий. Напомним, что с 15 апреля 1943 года железные дороги находились на военном положении, то есть их сотрудники на период войны считались мобилизованными и закрепленными для работы на железнодорожном транспорте.

Что касается партийной учебы, то здесь большое внимание уделялось изучению основных, имеющих общеполитическое значение приказов Сталина. Вместе с тем центральное место отводилось проработке Краткого курса истории ВКП(б), который впервые вышел в 1938 году и по мысли его главного создателя — Сталина — должен был стать единым и непогрешимым партийным учебником для советского гражданина. На заводе под руководством парткома функционировал партийный кабинет, главной задачей которого была организация идейно-воспитательной работы, занятия с пропагандистами и агитаторами, а также помощь всем самостоятельно изучающим политическую литературу. Говоря о своей деятельности, заведующий парткабинетом П. Приколота, в частности, отмечал:



«В своем постановлении от 14 ноября 1938 года о постановке партийной пропаганды в связи с выпуском Краткого курса истории ВКП(б) ЦК партии указывал, что главной задачей партийных кабинетов является помощь пропагандистам и партийным кадрам, занимающимся самообразованием. Мы стремимся оказать максимальную помощь идейно-политическому воспитанию коммунистов, глубоко изучать запросы товарищей, работающих над собой, постоянно следить за их идейно-политическим ростом. В партийном кабинете имеются постоянные витрины в помощь пропагандистам и агитаторам, на специальной витрине выставляется литература к текущим политико-хозяйственным кампаниям и знаменательным датам. Партийный комитет ведет немалую политическую работу в цехах завода. Силами парткабинета в цехах проводятся лекции и беседы на различные темы внутренней и международной жизни, положения на фронтах Отечественной войны и т. д.».

На ВРЗ была организована сеть кружков по изучению Краткого курса ВКП(б), в которых занимались преимущественно коммунисты и сочувствующие. Кроме того, 120 членов и кандидатов в члены партии прорабатывали учебник самостоятельно. Для оказания им помощи и проведения контроля парткомом завода были назначены консультанты, организовывались методические лекции. В сентябре 1944 года бюро Дзауджикауского горкома ВКП(б) рассмотрело на своем заседании вопрос о постановке партийной пропаганды на вагоноремонтном заводе. Среди недостатков было отмечено, что еще не все члены парторганизации предприятия серьезно относятся к повышению своего идейно-политического уровня. Посещаемость кружков иногда снижается до 50–60%, среди изучающих историю ВКП(б) самостоятельно не все уделяют учебе достаточно внимания, а среди консультантов и руководителей кружков есть такие, кто пустил дело на самотек, не контролирует прогульщиков, не ставит вопрос о них перед парткомом. Парткабинет недостаточно руководит работой самостоятельно занимающихся политучебой. В постановлении бюро горкома были даны указания устранить недостатки, добиться, чтобы все коммунисты должным образом работали над повышением своего идейно-политического уровня.

В качестве военно-патриотического воспитания, помимо специальных агитационных кампаний и митингов, приуроченных к различным советским праздничным дням, на Дзауджикауском вагоноремонтном заводе использовалась и такая форма, как публикация писем с фронта. Вот, например, письмо, напечатанное газетой «На рельсы» 2 июля 1943 года:

«Одиннадцать месяцев назад я вместе с вами работал в 19-м цеху, выполнял производственные задания на 300–400%. Теперь я на фронте гроплю фашистскую свору, посмевавшую вторгнуться на нашу советскую землю. Бил я их на разных фронтах и особенно крепко дрался с фрицами при защите Сталинграда. Много их легло на подступах к Сталинграду. К вам обращаюсь, дорогие друзья, выполняйте по-боевому у себя в цехах первомайский приказ нашего маршала и вождя товарища Сталина. Своим самоотверженным трудом помогайте нам разбить врага, освободить родную землю от коричневой чумы. Жду письма о ваших делах. И. Терехов».

Периодически на ОВРЗ рассматривалось положение дел с подготовкой кадров. Так, например, 14 сентября 1943 года на предприятии состоялось совместное совещание руководителей завода, включая начальников цехов и мастеров, с преподавателями и мастерами производственного обучения железнодорожного училища № 1. На нем отмечалось, что в данное время на предприятии проходят практику 200 учеников второго года обучения, которые через шесть месяцев закончат училище и вольются в ряды коллектива завода. Во многих цехах уделяется должное внимание практикантам. Например, учащиеся группы

№ 4 мастера Мундирова, работая в пассажирском цехе, только в августе сумели поднять, разобрать и частично отремонтировать 45 вагонов. Группа № 9 формовщиков-литейщиков работает на заводе больше года, и ее учащиеся выполняют работу 4, 5 и 6 рядов, самостоятельно формируют сложные вагонные детали — буксы, подшипники и др. Успешно работает и группа № 7 слесарей-монтажников. Сейчас она частично переброшена на сборку тележек «Даймонд» для товарных вагонов.

В то же время ряд выступивших на совещании преподавателей училища рассказали, что практикантам на заводе не всегда уделяется должное внимание. Бывает и так, когда, вместо обучения по программе, их используют в цехах как подсобную силу, в результате чего у ребят теряется интерес к избранной специальности. Со стороны ряда начальников цехов и мастеров учащиеся слышат грубости. Особенно отличается этим мастер деревообделочного цеха Гузиев. На совещании также отмечалось, что не все практиканты обеспечены рабочими местами и инструментами.

Заведующий учебно-производственной частью училища А. Мирошников подытожил:

«От того, как мы подготовим молодых специалистов, насколько хорошо выучим специальностям, привьем любовь к труду, будет зависеть успех разрешения недостатка в рабочей силе по заводу, выполнения производственной программы. Поэтому подготовка новых квалифицированных кадров — дело не только работников училища, но и всего коллектива завода».

На совещании были намечены соответствующие меры по устранению недостатков.



Помимо железнодорожного училища, на ВРЗ работали также вечерняя и заочная школы рабочей молодежи, в которых шло обучение по общеобразовательным предметам с пятого по десятый класс.

Вместе с тем начиная еще с 1943 года на предприятии стала возрождаться клубная и спортивно-физкультурная работа. Например, в сентябре в Доме Красной армии прошел городской смотр художественной самодеятельности, в котором принимал участие и ВРЗ. Особенно большим успехом пользовался хор Шаповаловой и соло на балалайке токаря механического цеха Годакова. Вагоноремонтный завод даже получил первую премию и грамоту. Индивидуальными премиями были отмечены осетинский национальный ансамбль песни и пляски, солист-балалаечник Годаков и за художественное чтение инженер планового отдела Елена Шальнова. Постепенно к весне 1944 года была восстановлена работа всех кружков художественной самодеятельности. После летнего перерыва в сентябре в клубе действовали русский домровый оркестр, струнный квартет, женский хор, национальный молодежный хор, национальный ансамбль, джаз-оркестр, духовой оркестр, школа баянистов, детский драмкружок, детский балет и сольная группа. Также работал русский драмкружок под руководством Мартиросова, который готовил пьесу Островского «Без вины виноватые». Ее премьера состоялась 7 октября и имела большой успех.

С осени 1943 года заработали и спортивные секции общества «Локомотив»: футбольная, волейбольная, легкоатлетическая и шахматно-шашечная. Наряду с этим в механическом, пассажирском, товарном, колесном и литейном цехах были созданы первичные организации Осоавиахима, избраны советы из числа активных рабочих, налажены лекции и военные занятия, на которых работники изучали оружие.

В 1944 году любители спорта ВРЗ приняли активное участие в физкультурном параде, посвященном 20-летию автономии Северной Осетии, во Всесоюзном дне физкультурника и целом ряде других мероприятий.

В 1944 году заводской комитет профсоюза организовал в селении Кобань детско-спортивный пионерский лагерь. В нем в течение лета отдохнули и закалили свое здоровье 150 детей фронтовиков и лучших стахановцев завода.

Отдельно следует упомянуть о том, каким образом заводчане решали в годы войны продовольственные вопросы. Как и по всей стране, в соответствии со специальными решениями правительства, вагоноремонтному заводу и его работникам были выделены земли под подсобное хозяйство и огороды. На предприятии были назначены люди в составе отдела рабочего снабжения (ОРС), трудившиеся на подсобном хозяйстве и занимавшиеся заготовкой сельхозпродукции, которая шла в столовые завода. Это был отдельный производственный цех, который так же, как и другие подразделения, имел плановые задания, участвовал в соцсоревновании, осваивал ударные методы труда и т. д. Например, в апреле 1944 года руководство ОРСа докладывало:

«Включаясь в предмайское социалистическое соревнование, коллектив подсобного хозяйства взял на себя обязательство досрочно и высококачественно провести весенний сев, приложить все усилия к получению в этом году высокого урожая. Это обязательство выполняется по-стахановски. На 20 апреля подсобное хозяйство уже закончило в основном посадку раннего и позднего картофеля на площади 34 гектара. Посев картофеля проведен на высоком агротехническом уровне. План посева столовой свеклы выполнен на 150%, моркови — на 111%, гороха — на 150%. Сейчас все внимание коллектива направлено на то, чтобы все работы по весеннему севу закончить к 28 апреля. Первенство в предмайском социалистическом соревновании держит огородно-полеводческая бригада, возглавляемая тов. Амелыченко. Свои производственные задания она выполняет не ниже чем на 150%, обеспечивая хорошее качество всех проводимых работ. Не отстает и животноводческая бригада, где бригадиром является тов. Жарикова».

Всего в 1944 году на полях подсобного хозяйства завода различных овощей было посажено на площади 140 гектаров, включая 34 гектара с картофелем. Производственный план ОРСа предусматривал засолить 35 тонн помидоров и огурцов и 100 тонн капусты, заложить на зимнее хранение 300 тонн картофеля, 35 тонн корнеплодов и 8 тонн других овощей. В хозяйстве имелись также десятки коров и свиней, сотни птиц.

Ну а поскольку в штате подсобного хозяйства состояло лишь 15 работников, то в периоды посевной и сбора урожая цеха выделяли дополнительных людей. Приглашались и все желающие. Например, в 1944 году массовая уборка овощей и картофеля была объявлена на заводе с 10 сентября по 31 октября. На этот период для уборочных работ привлекались также домохозяйки и трудоспособные члены семей работников ВРЗ. Им обеспечивалось трехразовое питание и общежитие. За работу предусматривалась оплата натурой в размере 15 килограммов картофеля или 20 килограммов овощей за тонну собранного урожая.

Большим подспорьем для работников завода были и индивидуальные огороды, площадь под которые занимала более 80 гектаров. Огороды имели охрану и для их посещения предусматривались только определенные дни недели — летом 1944 года, например, это были четверг и воскресенье. На период интенсивных огородных работ, включая прополку, количество таких дней увеличивалось.

«НА РЕЛЬСЫ»

Особую роль в жизни коллектива вагоноремонтного завода в военные годы играла газета «На рельсы», руководимая в разное время редакторами С. М. Каюковым, А. Кудрявцевым, К. Македоновым, С. Геухеровым, В. Школой, И. А. Грухиным и др. Как уже говорилось, она начала издаваться с 1936 года. В 1943–1945 годах газета выходила раз в неделю типографским способом тиражом в несколько сот экземпляров.

В июле 1943 года «Правда» опубликовала статью «Боевые задачи местных газет», где ставилась задача усилить роль и значение региональной и производственной прессы. В ней, в частности, указывалось следующее:

«Печать всегда являлась и является в руках нашей партии самым сильным и острым орудием. В дни войны ее роль еще более возросла. На нашу печать возложена почетная и ответственная задача — изо дня в день разъяснять великие, благородные цели Отечественной войны, воспитывать в народе беззаветную любовь к советской родине, разжигать ненависть к гитлеровским разбойникам, звать советских людей на выполнение указаний великого Сталина, являющихся ключом к победе над врагом, поднимать работников тыла на самоотверженный труд, добиваться возрастающей помощи фронту».

Далее разъяснялось, что перед всеми парторганизациями стоит задача укрепить редакции газет, усилить руководство печатью, поднять ее роль в политическом, культурном и военном воспитании трудящихся, превратить прессу в важнейший центр политической работы в массах. «Газеты должны поднимать бдительность советских людей, ополчаясь против проявлений беспечности и благодушия, успокоенности и зазнайства. Наши газеты могут и должны многое сделать для мобилизации масс на борьбу за увеличение выпуска боевой продукции, повышение качества изделий, за проведение жесткого режима экономии, воспитание новых кадров рабочих, укрепление трудовой дисциплины», — разъясняла «Правда», а также призывала развивать критику и самокритику.

«По-большевистски критиковать все негодное, избалчивать бюрократов, ротозеев, беспечных людей, всех, кто мешает ковать победу, — постоянная задача советской печати», — резюмировал орган ЦК ВКП(б).

Последний тезис открывал перед районками и многотиражками достаточно большие возможности в области критики местных недостатков в работе и руководителей, и рабочих, и коллективов в целом. И нужно сказать, что га-

зета вагоноремонтного завода «На рельсы» в годы войны показывала в этом завидную независимость и последовательность. Наряду с передовицами и положительными материалами из жизни предприятия, газета в каждом номере поднимала острые вопросы по недостаткам, критиковала их невзирая на лица, не боялась, что, называется, выносить сор из избы, так как радела о реальном решении проблем.

Приведем ряд наиболее примечательных выдержек из материалов газеты, ибо они лучше всего расскажут о том, какие работники, события и явления в военные годы чаще всего становились объектами журналистских стрел, а кроме того, передадут и сам колорит повседневной жизни тех лет.

27 мая 1943 года

«Партийная группа поручила коммунисту Бегуну руководить редколлегией, наладить выпуск боевых листов и стенгазеты. Прошло более двух месяцев, редколлегия же не собиралась, стенгазета не выходит. Бегун игнорирует партийное поручение, бездельничает. Об этом знает парторг Белодед, однако мер не принимает. В товарном цехе недооценивают стенную печать, забывают про решения партбюро о заводской печати. Такое же положение со стенной газетой по главной конторе и литейному цеху»

2 июля 1943 года

«Прополка полей на подсобном хозяйстве нашего завода должна была быть оконченной еще 16 июня. Необходимо было ежедневно пропалывать по 10 гектаров посевов, однако темпы прополки полей недопустимо отстают. Сейчас пропалывается только по 2–3 гектара в день. Причинами отсутствия прополки надо признать ее недооценку со стороны ряда руководителей цехов и отделов завода, обязанных приказом начальника завода выделить для этой работы людей. Наряду с правильным подходом к вопросу прополки со стороны начальника литейного цеха Тинькова, начальника лаборатории Кудрявцева и др. мы имеем и таких руководителей, как комендант завода, начальник адмхозотдела и начальник ремонтно-строительного цеха, которые несерьезно отнеслись

к проводимому мероприятию. Так, Смоляков, Айвазов и Коробских выделили на прополку нетрудоспособных людей, выполняющих нормы всего на 10–20%. Прополке необходимо уделять максимум внимания, так как это на данном этапе Отечественной войны является большим государственным делом»

9 июля 1943 года

«На заводе еще много недостатков, тормозящих работу отдельных цехов и смен. Немало недостатков в товарном цехе. Этот цех отстает из месяца в месяц. Июньский план ремонта цистерн и крытых вагонов им выполнен только на 75%. В цехе немало стахановцев, но из-за неорганизованности ремонтных работ их показатели теряются в общем невыполнении плана. Партийная и профсоюзная организация этого цеха не поняли своих задач, не организовали подлинной массовой и воспитательной работы с людьми, не мобилизовали их на четкую работу и выполнение плана. Наша задача — выравнивать работу отстающих цехов, организовать там подлинное социалистическое соревнование с проверкой выполнения взятых обязательств. До праздника железнодорожников остались считанные дни, их надо использовать на четкое выполнение суточных заданий»

16 июля 1943 года

«Вот, уже готовлю кадры заводу из молодежи, долго помнить меня будут», — болтает всюду слесарь Сидоров из пассажирского цеха. Это заинтересовало комитет комсомола. Проверили и разочаровались. Не учит Сидоров молодежь так, как надо, а издевается над нею. Вместо передачи своего многолетнего опыта работы, привития им навыков к обработке простых и сложных деталей, этот горе-учитель использует учеников на побегушках за материалом, за хлебом, супом, табаком или дает такую работу, которой ничему нельзя научиться. А стоит его ученикам отказаться от подобного обучения, как слышатся в цехе ругань и выкрики: «Не нравится, можете

Самоотверженно работайте для фронта

К ДЕВУШКАМ — РАБОТНИЦАМ

Дорогие девушки!

В суровые дни испытаний и борьбы советского народа с германским фашизмом, сотни тысяч работниц самоотверженно помогают Красной Армии громить врага непосредственно на поле боя или у станка, на фабрике и заводе, выпуском необходимой фронтной продукции.

Ни так давно, как вы, из нас была работницей вашего завода. Теперь мы воины Красной Армии, разведчики — сапёры, мужественно сражаемся с захлятым врагом, наносим ему удар за ударом. Годарнейшей жизни воспитан в нас ненависть к лютому врагу. Мы видели зверства гитлеровцев

над безвинными советскими людьми, и поклялись мстить ему.

В саяз чети мы отличники боевой и политической подготовки, стали мастерами своего дела. Нам недёжно присвоили звание «младших командиров».

Совершили свою боевую учёбу, мы принимаем и все соотечественников к своей работе, показывая перед ними образцы самоотверженной работы и высокой производительности в выпуске качественной продукции.

Дорогие девушки! Отдавайте все силы для полного разгрома врага. Работайте на фронтовому!

С прилетом В. ОНЛАЧКО
Р. ЖУПАНОВ

ПРЕД'ЯВЛЯЮ СЧЕТ

Друзья и товарищи! Примите мой красноармейский привет. С вами я работал на заводе 6 лет. Мою работу вы знаете. От вас я пошел сражаться с проклятым, ненавистным врагом.

В боях я уничтожил немало фашистской мрази. Бил я их и в Северной Осетии на подступах к г. Орджоникидзе. За участие в обороне гор. Орджоникидзе Правительством наградили меня медалью «За отвагу». В ответ на награду я старался уничтожать еще больше фрицев.

В одном из боев меня ранили и я попал в госпиталь. Здесь я окружен хорошей заботой, лаской и уходом. Скоро снова отправлюсь на фронт истреблять оккупантов.

Отправляясь в часть, предъявляю вам счет — больше выпускайте вагонов и цистерн. Этим вы поможете быстрее подвести на фронт горючее, боеприпасы для разгрома врага.

Чтобы приблизить час победы, я буду сражаться не жалея сил, а если потребуется отдаю за родину свою кровь и жизнь. Вас же прошу также без усталости работать у себя на заводе, четко выполнять государственные задания.

Л. ДЫДЫМОВ.

ВПЕРЕД К НОВЫМ ПОБЕДАМ

Дорогие товарищи!

Я работал в пассажирском цеху, перевыполнял производственные нормы. От вас в прошлом году отправился на фронт и участвовал во многих боях Красной Армии с кровавым фашизмом, освобождал от него советскую землю. Боевые задания выполняю четко.

В одном из боёв меня контузило, но я скоро пошел в бой и снова

взял оружие, чтобы громить врага с еще большей ненавистью. Я заверю вас, что буду бороться с врагом до последней капли крови, до последнего вздоха.

Вас дорогие товарищи прошу, помогайте мне освободить родину своим самоотверженным трудом в тылу. Вперед к новым победам! Пишите, друзья, на полевую почту № 1794.

С прилетом И. АКСЕНОВ.

ПИСЬМО С ФРОНТА

В редакцию газеты «На рельсы»

Но всем рабочим, служащим и инженерно-техническим работникам ВРЗ им. С. М. Кирова.

Дорогие товарищи! Я рабочий завода Жупиков шлю вам свой боевой фронтовой привет. Товарищи, уходя на фронт я дал обещание коллективу, беспощадно громить врага ворвавшегося на нашу священную землю. За время войны я научился не пренебрежимо ненавидеть врага и сейчас отважно сражаюсь с ним. Наши бойцы и командиры под мудрым руководством Маршала Советского Союза товарища Сталина с каждым днем совершенствуют боевую технику, продвигаясь вперед громят немецкие полчища по всему фронту.

Отступая немцы сжигают, громят наши села и города, угоняют в рабство советских

граждан. Дорогие товарищи я прошел славный путь с тяжелыми боями от города Ливны, Орловской области до города Ковель и везде видел только пожары и разрушения оставленные немецкими варварами. Народ нас встречает с великой радостью и с ненавистью к врагу.

Моя просьба ко всем рабочим ВРЗ работать так, как мы б'ем немца не щадя жизни. Помните товарищи, что каждый вагон, каждая деталь, это лишний удар по врагу.

Мой боевой привет моей жене Жупиковой Анастасии и мастеру Искеву.

Ефрейтор К. И. — ЖУПИКОВ.
П. П. 68577

убираться!» И не удивительно, что ученики здесь долго не держатся, уходят отсюда, ничему не научившись. Выводы предоставим сделать отделу кадров»

23 июля 1943 года

«Четко и бдительно охраняет в течение двух лет сторож Колесников — инвалид Отечественной войны — индивидуальные огороды рабочих и служащих завода на участке за Мещанским кладбищем. Еще не было случаев, чтобы кто-либо из огородников пожаловался на плохую охрану или на хищение огородных культур. Но вот на участке появился болторезчик механического цеха Попов вместе со своей женой. Им не понравились порядки, установленные заводским комитетом профсоюза. Не понравились и законы, изданные нашей партией и правительством об охране индивидуальных огородов. Попирая все это, они с выходкой, присущей только отъявленным хулиганам, пришли на участок Колесникова вне установленных дней и, отказавшись предъявить пропуск, организовали скандал, а затем избиение Колесникова мотыгами с попыткой отнять оружие. Гнусность, придуманная этими хулиганами, возмущает коллектив завода, и он требует от завкома профсоюза немедленного предания хулиганов суду с организацией показательного процесса»

13 августа 1943 года

«Сейчас, когда все рабочие прилагают усилия в работе, чтобы приблизить час разгрома врага, в цехе ширпотреба имеется молодежь, которая небрежно относится к своим обязанностям, плохо помогает фронту. К их числу относятся Кушнырь и Диленко. Они вместо того, чтобы со всеми рабочими начать с 7 часов утра работу, приступают сначала к варке пищи, которая тянется до 9—10 часов. Затем, поработав час, идут на завтрак. После завтрака, поработав пару часов, бегают ежеминутно в контору узнать время — не пора ли домой — и нарушают тем самым трудовую дисциплину»

Давайте больше вагонов

Дорогие товарищи, шлю вам свой боевой привет и пожелания лучших успехов в борьбе за план.

Не так давно, вместе с вами я работал в механическом цеху, которым руководит тов. Ханамиров, боролся за качественный выпуск деталей. Теперь я в рядах нашей доблестной Красной Армии. Вместе с нею успешно истребляю врага.

Я жив, здоров, набираю новых сил для решающих схваток с врагом.

В армии я стал снайпером. На моем счету около сотни истребленных фашистов. Высоко оценило мои боевые качества правительство, трижды наградив меня орденами Союза ССР. Это еще больше воодушевляет меня повышать боевое мастерство, еще больше истреблять врага.

В ответ на награду, я буду совершенствоваться в сверхметкой стрельбе. Буду истреблять гитлеровцев до тех пор, пока не будет очищена от них наша родная земля.

Вы видите нарастающие удары Красной Армии на Западном фронте. Это удары всей страны Советов по германскому фашизму.

Чтобы усилить этот удар, мы, бойцы, призываем васкрепить единство фронта и тыла.

Товарищи Кировцы, работайте с удвоенной, с утро-

енной энергией. Давайте больше вагонов для перевозки боеприпасов и техники, больше цистерн под горючее.

Чем больше дадите вагонов, цистерн, платформ, колесных пар, тем скорее мы, вместе с вами, разгромим фашистских гадов.

А. КУЛИКОВ —
орденоносец Н-ской части.

Отличные минометчики

На пункте всевобуча в дни занятий у миномета всегда собирается много людей. Все они внимательно слушают инструктора т. Луш, рассказывающего об устройстве, боевых качествах, а затем показывающего практические стрельбы.

Особенно хорошо изучили это грозное оружие и получили оценку отличников — минометчиков — комсомольцы Могилай и Бабенко, бойцы всевобуча т.т. Шалтышев и Лабиев. Все они на практических стрельбах бесстрашно закладывают мины в ствол миномета и ведут хороший прицельный огонь.

И. ЗАУДАЛЬСКИЙ.

В нашем клубе

31-го июля в 19 часов в клубе состоится торжественное собрание, посвященное Сталинскому дню желез-

18 ноября 1943 года

«Кто на нашем заводе не знает машиниста-разгильдяя Лугового, который своей небрежной работой допустил с мая по ноябрь шесть случаев течи труб паровозного котла и пережог 14 тонн топлива? 15 октября, попирая Указ Президиума Верховного Совета от 15 апреля 1943 года, он является на работу в пьяном виде до такой степени, что не может держаться на ногах. Вместо того, чтобы сурово наказать, начальник транспортного цеха Иванов ограничился переводом его в составители, а через три дня снова послал на паровоз. И на этот раз Луговой упустил трубы, вывел из строя паровоз по своей халатности. Спрашивается, до каких пор будут терпеть преступные дела машиниста-разгильдяя?»

7 января 1944 года

«Помещение бюро описи всегда убирала уборщица пассажирского цеха, и в нем был порядок. Теперь помещение по распоряжению начальника цеха Суржика не убирается. «Я хочу заставить работников бюро описи самих делать уборку в своем помещении и уборщицу не дам», — заявил Суржик работникам бюро описи в одно из своих посещений. Сказано — сделано. Уборщица теперь довольна своим бездельем, зато работники бюро описи возмущены издевательством Суржика. Его желание сбылось. Теперь сам начальник бюро описи берет ежедневно веник и тряпку и начинает заниматься уборкой конторы. Слово за отделом кадров. Как долго будет продолжаться подобное издевательство?»

14 января 1944 года

«В дни общественного смотра механик Лукьянов внес предложение переделать по его указанию машины по формовке мелких деталей. Предложение очень ценное, оно повышает выработку формовщиков, снижает брак. Вместе

Письма с фронтов Отечественной войны

Больше вагонов давайте фронту

Здравствуйте, дорогие друзья и товарищи!

Передаю всему личному составу завода пламенный, боевой привет!

В прошлом я рабочий товарищ цеха — сейчас боец доблестной Красной Армии. Вместе с нею выполняю ваш наказ — беспощадно истреблять фашистских оккупантов. Крепко дерусь я и истребляю фрицев — немецких бандитов и впредь буду бороться до последней капли крови, до последнегодыхания, чтобы разбить и уничтожить врагов нашей родины.

Правительство оценило мои боевые качества в боях по уничтожению немецко-германской группировки, наградив медалью «За отвагу».

В ответ на эту награду — я дал слово еще крепче бить прага всюду, где с ним придется столкнуться, бить до

тех пор, пока наша свiggанная земля не будет очищена от немецких мерзавцев.

Враг еще силен, коварен и кровожаден. Предстоит еще тяжелая борьба, чтобы уничтожить его. И мы его уничтожим.

Что бы быстрее победить врага, я и бойцы нашего подразделения призываем всех вас еще больше сплотиться вокруг партии большевиков и помочь нам, бойцам Красной Армии своим стахановским трудом, выпуская побольше продукции, в которой так нуждается страна и фронт.

Давайте больше вагонов и цистерн. Чем больше их дадите, тем сильнее будет наш удар по врагу, тем скорее мы вместе с вами разгромим его. Жду ответ.

С приветом — Н. НОСАЧЕВ
полевой почта 37765 «Т».

с тем из-за неповоротливости начальника литейного цеха Тинькова внедрение машин в производство тормозится из-за неподготовленности моделей. «Своими силами сделать модель не могу, нужна помощь инструментального», — объясняет Тиньков. А заказ дали? Нет. Так тянется два месяца»

5 февраля 1944 года

«Приближаются дни весеннего сева, между тем на пригородном хозяйстве, которым руководят начальник ОРСа Захаров и Бордзиловский, не ведется настоящей большевистской подготовки. И нет никакой гарантии в том, что эти руководители не повторяют уроков прошлого года. Упустив хорошие осенние дни для пахоты, в хозяйстве поднято только 20% зяби. В какие сроки будет проведена весновспашка, никто в ОРСе не знает. Не знают только потому, что их «подводят трактора». Хозяйство имеет два трактора, оба три месяца стоят в ремонте. Это пытаются объяснить нехваткой деталей, но если взглянуть на лицевую карточку ОРСа в главной бухгалтерии, то можно сделать вывод, что деталей выписано было значительно больше, чем требовалось. Часть их исчезает с хозяйства бесследно, но куда? Это знают только Захаров и Бордзиловский. В хозяйстве не отремонтированы плуги, бороны и другой инвентарь. Бочкотара не завозится, необходимые семена не приобретаются. Ничего не делается в части подготовки парникового хозяйства для выращивания различной рассады как для своих нужд, так и огородников»

15 апреля 1944 года

«В настоящее время на заводе проводятся работы по озеленению заводской территории. Засаживаются цветами и декоративными растениями газоны и клумбы, что бесспорно значительно улучшит санитарное состояние территории завода. Но на заводе немало еще таких уголков, которые являются рассадниками антисанитарии. Надо

ПИСЬМО С ФРОНТА

Боевой черноморский привет вам, дорогие товарищи! Я, бывший рабочий колесного цеха вашего завода, шлю свой боевой, черноморский привет и пожелания новых успехов в вашей работе и жизни.

Дорогие товарищи!

Наша героическая Красная Армия, руководимая Верховным Главнокомандующим Маршалом Советского Союза товарищем Сталиным без устали гонит фашистского зверя с родной земли. Вместе с пехотинцами, артиллеристами, танкистами, летчиками громим немецко-фашистских вояк и мы, советские моряки.

Мы, советские моряки, вместе с другими частями Красной Армии освободили Одессу, полностью очистили от немецкой погони Крым, вернули Родине нашу морскую столицу—легендарный город-герой Севастополь.

Недалек тот час когда мы окончательно разгромим немецко-фашистских людоедов. Уходя на фронт, я поклялся перед коллективом нашего завода храбро и мужественно сражаться с ненавистным врагом. Эту клятву я выполняю. За боевые заслуги имею орден „Красной Звезды“, медали „За оборону Одессы“, „За оборону Севастополя“. Врагов быю безжалостно, уничтожаю их как бешеных собак.

Товарищи! Напишите мне, как вы живете и работаете, как выполняете производственный план, как помогаете фронту.

Мой адрес: Полевая почта 72024/п.

1944, № 3

Василий ИВАНОВ.

Письмо с фронта

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ! 1944 г.

В нашей комсомольской организации находится бывший рабочий—токарь котельного цеха вашего завода Петр Карпов. Мы решили написать Вам о нем, как о примерном воине-комсомольце, бесстрашном и мужественном в борьбе против врагов нашей Родины.

Молодой истребитель, Петр Карпов быстро завоевал себе славу у всего летного состава. Он упорно и систематически повышает свое боевое мастерство.

Применяя свое воинское умение и используя нашу первоклассную технику в бою, он беспощадно уничтожает ненавистных гитлеровцев.

У Петра нет отца, нет матери. Его воспитала Советская власть и комсомол. Он с гордостью говорит: „У меня есть Родина, и я ей обязан“. Свято он выполняет слова гвардейской клятвы.

Недавно Петр Карпов совершил героический подвиг, спас жизнь кавалера четырех орденов „Красного Знамени“ гвардии капитана Абрамова.

Только в трех воздушных боях Петр Карпов сбил одного лично и обеспечил уничтожение двух самолетов противника.

Так молодой гвардеец горячо любит свою Родину и яростно ненавидит ее врагов.

Пусть молодежь завода гордится своим земляком Петром Карповым, мужественным, храбрым комсомольцем-воином.

Пусть эти подвиги балтийского летчика-истребителя воодушевляют молодежь завода на новые трудовые подвиги.

Пишите нам, как Вы живете, работаете.

Комсорг В/ч. 49268
гвардии старший лейтенант—
СУХАРЕВ.

включиться в проведение двухдекадника по наведению чистоты и порядка в цехах и на территории завода»

15 апреля 1944 года

«У проходной будки нашего завода через железнодорожный путь был сделан деревянный настил, но по неизвестной причине он был убран. Отсутствие настила делает переход крайне неудобным для пешехода и не исключает возможности несчастного случая. Предлагаем вновь оборудовать деревянный настил»

22 апреля 1944 года

«Продавец прохладительных напитков Самоладзе систематически обманывает потребителей. Как правило, он недоливает напитки и не дает сдачу. Кроме того, он незаконно вздувает цены. Везде пиво стоит 16 руб. 20 коп. за литр, а Самоладзе продает его по 18 руб. 20 коп. До каких же пор Самоладзе будет обманывать потребителей?»

1 июля 1944 года

«План I полугодия не выполнен, потому что не выполняется график. Слов нет, для выполнения графика нужны материалы, как, например, детали, лес, кровельное железо, лакокрасочные материалы, в которых на заводе ощущается недостаток. Но что сделали начальники цехов Суржик и Коротин для того, чтобы мобилизовать внутренние ресурсы, максимально использовать на ремонтных работах старогодние детали? У нас в начале месяца затишье, в середине — раскачка, в конце — штурмовщина»

8 июля 1944 года

«На подсобном хозяйстве нашего завода имеется в большом количестве свекла, редис и морковь. Однако вместо того, чтобы вывезти эти овощи в столовые и магазины для продажи рабочим, они находятся на подсобном хозяйстве,

где портятся и гниют. Руководители хозяйства объясняют такое положение тем, что отсутствует транспорт для перевозки овощей. Необходимо принять меры и срочно поставить овощи на завод в столовые и магазины»

8 сентября 1944 года

«В главной конторе завода развелось неимоверное количество крыс и мышей, которые до того чувствуют себя в безопасности, что во время занятий бегают по ногам работающих, забираются в ящики столов и грызут целый день деловые бумаги. Раньше приходили какие-то лица и раскладывали отраву, но теперь никто мер не принимает и скоро крысы уничтожат все документы. АХО об этом должен подумать»

30 сентября 1944 года

«За последнее время участились случаи нетактичного и грубого отношения некоторых наших начальников к своим подчиненным. Особенно в этом отличается начальник товарного цеха тов. Коротин. Грубость его к своим подчиненным — явление довольно частое. Нецензурные слова, грубость и брань слышны во всех цехах и в большинстве случаев исходят от самих командиров, как больших, так и малых. Наши начальники должны помнить, что быть настоящим начальником, заслужить любовь и доверие своих подчиненных можно лишь при условии чуткого и внимательного отношения к каждому работнику. Грубости не должно быть места на нашем заводе»

30 сентября 1944 года

«Бани, находящиеся в цехах нашего завода, в последнее время работают крайне нерегулярно, а некоторые и вовсе прекратили свою работу. В настоящее время не работают бани в кузнечном, литейном и колесном цехах, а баня товарного цеха работает тогда, когда

вздумается руководителям цеха. Общезаводская баня работает два раза в неделю. В ней можно выкупаться только в дневное время, а если работник задержался на производстве дотемна, он лишен этой возможности, так как в бане нет освещения. Санитарное состояние бань неудовлетворительно, особенно грязно в бане товарного цеха. Начальники цехов, отвечающие за работу и состояние бань, их работе не уделяют внимания, считая, что такой мелочью заниматься не стоит. Пора, наконец, организовать бесперебойную работу бань, навести в них образцовую чистоту и порядок»

30 сентября 1944 года

«Транспортный цех еще в августе месяце заготовил сено для корма лошадям с площади 13 гектаров. Но до настоящего времени это сено лежит в поле под открытым небом и о перевозке его на завод никто не беспокоится. Администрация завода заявляет, что для перевозки сена отсутствует автотранспорт, что и является причиной невывоза сена. На самом деле все обстоит несколько иначе. Сено можно перевезти лошадьми, которые вполне смогли обеспечить вывоз сена с покоса. Необходимо до наступления дождливой погоды вывезти сено и этим предотвратить его порчу»

В газете «На рельсы», помимо политических и производственных статей и заметок, нередко печатались и стихи местных авторов, среди которых выделялся С. Нечипурнов. Приведем одно из его стихотворений, которое он посвятил стахановцам вагоноремонтного завода.

Гвардейцы тыла

*На сталинской вахте — на фронте войны —
Цвет, гордость, опора родной нам страны.
Фашистскую нечисть в жестоких боях
В могилы кладут на немецких полях.*

*Штурмуют преграды, берут города,
И в панике мечется немцев орда,
И в логове зверя стал клином весь свет,
Пространства для «драпа» у Гитлера нет.*

*От Балтики грозной до Южных Карпат
Родные нам соколы немцев громят,
Железною волей их Сталин ведет,
За Родину-мать, за свободу — вперед,*

*Сметая преграды на грозном пути.
От кары фашистским зверям не уйти.
Час близок расплаты фашистам теперь,
И в логове бешеный мечется зверь.*

*На сталинской вахте в тылу весь народ —
Фабрика, шахта, колхоз и завод.
По всей необъятной советской стране
Наш труд — для победы в народной войне.*

*На нашем заводе — любимом, родном —
Тыла гвардейцы примерным трудом
По двести процентов сверх нормы дают
И этим победу для фронта куют.*

*Привет вам, гвардейцам труда, и почет!
Пример ваш на подвиг других пусть зовет.
Задача всех нас, что б любимый завод
По плану был в первых рядах в этот год.*

В целом же, еще раз нужно подчеркнуть, борьба газеты «На рельсы» с различного рода недостатками на вагоноремонтном заводе в годы войны была на самом высоком уровне. При этом по каждой критической заметке в соответствующем подразделении предприятия всегда проходил разбор и принимались меры к устранению безобразий, если это было, конечно, в силах самих заводчан. В таких случаях в газету писали ответы о проведенных мероприятиях и результатах, а редакция их, как правило, печатала.

ПОБЕДА!

В победный 1945 год коллектив Дзауджикауского вагоноремонтного завода вступал крепким хозяйством, делавшим, со своей стороны, все возможное и невозможное, чтобы внести свою лепту в борьбу с немецкими захватчиками. Передовица газеты «На рельсы», представляя официальную позицию партхозактива предприятия, писала 8 января 1945 года:

«Прошедший 1944 год войдет в историю как год замечательных побед нашего народа-воина, народа-освободителя. Мы знаем, новый год будет годом окончательной нашей победы над немецко-фашистскими захватчиками, годом новых замечательных успехов в промышленности, транспорте, сельском хозяйстве. В прошлом году в работе нашего завода было много недочетов, которые тормозили выполнение производственных планов. Крупнейшим из них стало то, что график не стал законом на заводе, не было настоящей борьбы за мобилизацию внутренних ресурсов, за использование старогодних деталей. Социалистическое соревнование — это могучее оружие повышения производительности труда, подчас проводилось формально, не приобрело у нас широкого размаха. В новом 1945 году с этими недостатками в работе надо покончить. Нашим боевым лозунгом должно быть: «В новом году приложим все наши силы на то, чтобы с первых же дней решительно улучшить нашу работу, вывести завод на передовое место не только в Республике, но и среди железнодорожных предприятий транспорта!»



Во всех цехах ВРЗ прошли собрания, где принимались социалистические обязательства на 1945 год. Вот как, например, выглядели соцобязательства товарного цеха.

«Вступая в новый, 1945 год, мы, коллектив товарного цеха, берем на себя следующие социалистические обязательства:

1. В январе месяце отремонтировать не менее 212 грузовых вагонов.

2. Повысить производительность труда по цеху против плана на 5%.

3. По-боевому подготовить товарный цех цистерностроению, проведя все подготовительные работы в срок и высококачественно.

4. Строго соблюдать Устав о дисциплине, не допуская ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

5. Повысить качество выпускаемой продукции, не допускать случаев брака и получения рекламаций за продукцию, отремонтированную в цехе.

6. Полностью использовать старогодние детали, не допускать случаев простоя в рабочее время.

7. Навести в цехе чистоту и порядок, содержать в образцовом состоянии рабочие места, инструменты и оборудование.

В порядке социалистической взаимопомощи коллективу кузнечного цеха мы обязуемся взять на себя изготовление некоторой поковки и этим оказать товарищескую взаимопомощь. На социалистическое соревнование вызываем коллектив кузнечного цеха и требуем от него своевременного и качественного обеспечения нас болтогачными изделиями, поковкой и т. д. Мы приложим все свои силы, чтобы с первых же дней 1945 года решительно улучшить работу товарного цеха и этим оказать еще лучшую помощь героической Красной Армии в разгроме немецко-фашистских захватчиков».

14 января на заводе состоялся воскресник под лозунгом «Больше дополнительной продукции фронту». 28 января работники предприятия вновь вышли на воскресник. Заводская печать популяризировала опыт передовиков:



«В колесном цехе по инициативе цеховой комсомольской организации организован фронтовой комсомольский станок. На нем работают комсомольцы Лукашевич, Майоров, Верзун, Хадалицкий. Вместо восьми колесных пар по норме они дают за смену девять-десять пар. При этом применяется лунинский метод ремонта станка. В выходной день эти товарищи вышли на работу и провели профилактический ремонт станка. Следуя этому примеру, газогенераторщик Лаптев и мастер Чмыхов в нерабочее время отремонтировали газогенератор».

В январе победителем заводского соцсоревнования стал кузнечный цех (начальник Кривобоков), второе место занял механический цех (Ханамиров), третье — пассажирский (Суржик). А в начале февраля на имя начальника Дзауджикауского вагоноремонтного завода А. К. Ромашко пришла поздравительная телеграмма из НКПС:

«Центральное вагонное управление НКПС с удовлетворением отмечает успешное выполнение вашим заводом плана особо важного задания по приказу 10/ЦЗ по изготовлению и отгрузке запасных частей дорогам в такой ответственный период Великой Отечественной войны. Уверен, что достигнутые успехи руководимого вами коллектива будут закреплены еще более напряженным трудом и вы улучшите работу завода на благо нашей Родины. ЦВР Гаранин».

В январе-феврале на заводе прошел месячник смотра рационализаторской и изобретательской работы. В нем приняли участие 55 человек, подав 98 рацпредложений. Как отмечало жюри, особенно оживленно протекала работа смотра в литейном и кузнечном цехах, а также в техническом отделе. Например, рационализатор литейного цеха Игнатчиков подал пять предложений. Особо было отмечено предложение по замене земляной литейной чаши колодок ОСТ кокильной, которое, по предварительным подсчетам, должно было дать заводу 50 тысяч рублей экономии в год. Рационализатор Заринянец подал три предложения, из которых два были сразу реализованы. По транспортному цеху поступило 12 предложений, из которых три быстро реализовали. Решением партбюро завода месячник был продлен до 1 марта.

А 12 февраля в клубе ВРЗ состоялась общезаводская конференция рационализаторов и изобретателей, в которой приняли участие более ста человек. В своем выступлении главный инженер завода Кардаш сообщил, что четверть предложений уже реализованы. Среди передовиков рационализаторства он отметил таких работников, как Игнатчиков, Скачедубов, Киреев, Глинский, Пятков и др. В числе отличившихся цехов им были названы литейный, транспортный, механический и колесный, а в качестве отстающих — пассажирский

и товарный. При этом выступивший на конференции рационализатор литейного цеха Скачедубов, в частности, заявил:

«К числу больших недостатков в работе по рационализации надо отнести то, что отдельные рацпредложения слабо внедряются в жизнь. Со стороны некоторых начальников цехов нет должной борьбы за претворение этих предложений на практике».

Также и рационализатор Каторошвили критиковал начальников пассажирского и товарного цехов Суржика и Коротина за невнимание к вопросам рационализации. В заключение конференции начальник завода А. К. Ромашко обещал разобраться с «невнимательными» и призвал рационализаторов к еще более плодотворному труду.

В начале марта из НКПС опять похвалили завод:

«Коллективы кузнечного, механического и литейного цехов, по-большевистски преодолевая трудности, обеспечили успешное выполнение плана выпуска запасных частей для линии в феврале месяце. Объявляю благодарность коллективам указанных цехов, выражаю уверенность, что в дальнейшем добьетесь значительно больших результатов и квартальный план изготовления запасных частей выполните досрочно. ЦВР Худокормов».

А 25 апреля 1945 года телеграмма пришла уже от самого народного комиссара путей сообщения генерал-лейтенанта И. В. Ковалева. В ней говорилось:

«По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за март Орджоникидзевскому (так его продолжали называть в документах НКПС. — Прим. авт.) вагоноремонтному заводу за выполнение плана ремонта грузовых вагонов на 101,6%, пассажирских на 102%, а также перевыполнение задания по капитальному ремонту присуждено переходящее Красное знамя НКПС. НКПС поздравляет работников ОВРЗ с получением переходящего Красного знамени, объявляет благодарность всему коллективу завода и лично за успехи начальнику т. Ромашко и призывает закрепить достигнутые успехи, обратив особое внимание на дальнейшее увеличение выпуска из ремонта вагонов и повышение качества ремонта. НКПС выражает уверенность в том, что работники завода, широко развертывая социалистическое соревнование, добьются новых успехов в работе и тем самым помогут нашей родной

Красной Армии завершить полный и окончательный разгром ненавистного врага».

После этого известия по всем цехам прошли митинги. Выступивший на одном из них начальник механического цеха Ханамиров сказал:

«Коллектив нашего завода в марте месяце хорошо поработал. Наш долг — еще более улучшить свою работу и закрепить успехи, закрепить за собой переходящее Красное знамя НКПС».

Во всех резолюциях выражалось желание впредь добиваться еще больших успехов.

Вскоре пришла весть и о Великой Победе. 9 мая уже в 7.30 утра, несмотря на то, что этот день был объявлен выходным, на площадке у товарного цеха собрались работники завода. Митинг открыл парторг завода Пашкевич. Он предоставил слово секретарю Северо-Осетинского обкома ВКП(б) Ефименко.

«Радио принесло нам радостную весть: гитлеровская Германия разбита, ее вооруженные силы капитулируют. Наступил великий праздник и на нашей улице», — сказал Ефименко. От имени областной парторганизации он поздравил коллектив завода с победой и призвал еще более самоотверженно трудиться для скорейшего восстановления железнодорожного транспорта, для дальнейшего процветания нашей могучей Родины. «Да здравствует наш вождь и полководец, организатор нашей победы Великий Сталин!» — провозгласил Ефименко. В ответ ему раздалось громогласное «ура».

Затем слово взял начальник завода А. К. Ромашко:

«Радостный час победы наступил. Немецко-фашистская армия разбита нашей героической Красной Армией, руководимой гениальным вождем и полководцем Великим Сталиным. Мы, кировцы, будем еще самоотверженнее трудиться на своих постах, приложим все наши силы, чтобы быстрее восстановить наш родной железнодорожный транспорт, транспорт могучей Советской державы».

После этого на митинге раздавалось еще много приветствий, здравий и призывов. В заключение было принято приветственное письмо Сталину от коллектива завода.

«Дорогой Иосиф Виссарионович! Мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие Дзауджикауского вагоноремонтного завода имени С. М. Кирова, в день всенародного торжества, в Великий день Победы шлем Вам — гениальному полководцу, вождю народа — нашу безграничную благодарность и любовь. Сбылись Ваши гениальные пророческие слова — на нашей улице наступил



великий Праздник Победы. Мировая война, развязанная германскими империалистами, окончена. То, что недавно было делом ближайшего будущего — свершилось. Фашистский зверь повержен в прах. Мало слов для выражения радости и торжества. Мы клянемся Вам, что все свои силы мы отдадим восстановлению наших городов и сел, фабрик и заводов, шахт и рудников, восстановлению нашей свободной, непоколебимой, гордой, торжествующей Родины. Удесатерим свои усилия, упорным, неутомимым трудом поможем быстро залечить раны, нанесенные стране войной, поднимем еще выше мощь нашего Советского государства. Да здравствует победившая героическая Красная Армия! Да здравствует Победа! Да здравствует Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков) — организатор наших побед! Да здравствует гениальный творец Победы — Великий Сталин!»

В ходе этих торжеств как-то совсем утонула телеграмма из НКПС, которая объективно была для коллектива тоже очень важна:

«По итогам предмайского социалистического соревнования ваш завод в апреле занял третье место. Уверен, что достигнутые результаты апреля будут закреплены и план мая месяца будет перевыполнен. ЦВР Худокормов».

Война закончилась. Дзауджикауский вагоноремонтный завод вступал в новую жизнь. Как и весь советский народ — победителем.

ЗАВОДЧАНЕ, ПОГИБШИЕ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

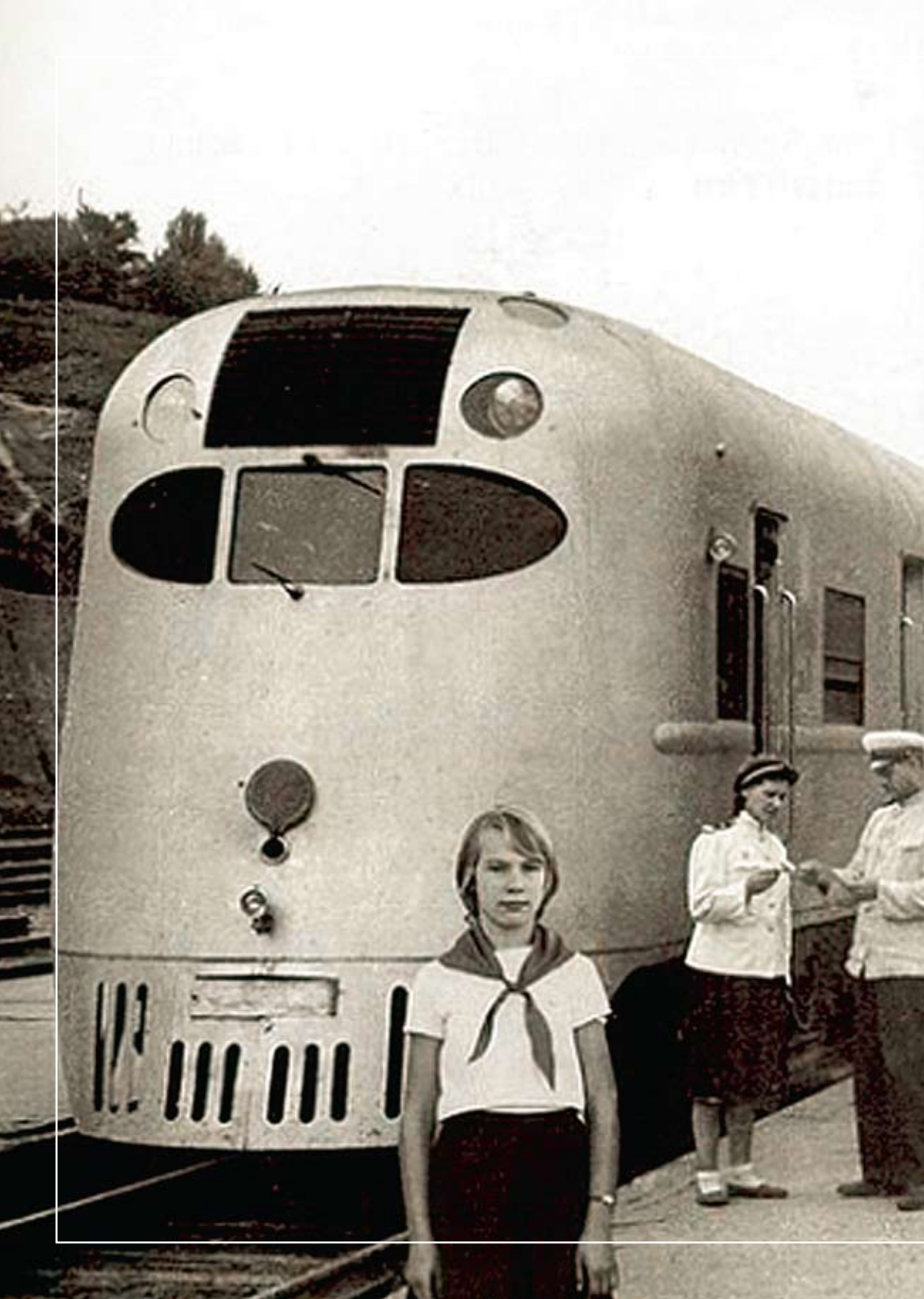
**(имена выгравированы на гранитных плитах
заводского мемориала)**

- | | | |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| 1. Айстиов А. Г. | 35. Кирьянов В. В. | 69. Новиковский В. А. |
| 2. Алехин Г. Ф. | 36. Климов П. П. | 70. Павлов Н. П. |
| 3. Александров В. В. | 37. Климанов Р. Р. | 71. Папшев В. П. |
| 4. Аникин Т. Ф. | 38. Клочков Е. А. | 72. Подшибакин А. Т. |
| 5. Андриевский Л. А. | 39. Коняев А. М. | 73. Полозов В. Г. |
| 6. Астахов А. П. | 40. Конорезов И. В. | 74. Постнов В. П. |
| 7. Байдилов И. М. | 41. Коняхин М. Д. | 75. Поздняков П. А. |
| 8. Байдин И. Х. | 42. Коробко П. Г. | 76. Полубояринов А. С. |
| 9. Бганцев М. П. | 43. Кривенко В. А. | 77. Ростомиров В. С. |
| 10. Батаев В. М. | 44. Кудрявцев А. П. | 78. Рябов Д. С. |
| 11. Батищев В. И. | 45. Кудрявцев А. Ф. | 79. Савченко Е. Я. |
| 12. Бекузаров К. Б. | 46. Кудрявцев И. И. | 80. Самсонов Н. И. |
| 13. Белов М. Г. | 47. Кулаков В. С. | 81. Семенов В. Н. |
| 14. Болгалеева Е. А. | 48. Куликов А. И. | 82. Скориков А. Д. |
| 15. Богатенко А. Г. | 49. Кураков Н. С. | 83. Скрыпник А. П. |
| 16. Бутов И. В. | 50. Кутырёв И. В. | 84. Слободчиков Я. Е. |
| 17. Бурлак П. Г. | 51. Кульдяпко В. М. | 85. Тазагюлов С. Г. |
| 18. Владимиров А. С. | 52. Курбан И. О. | 86. Тарасенко В. И. |
| 19. Гавриленко М. С. | 53. Ланцев А. Я. | 87. Термин В. Е. |
| 20. Гаврилов Г. Н. | 54. Левченко М. В. | 88. Теркин И. С. |
| 21. Глоба П. П. | 55. Литко И. М. | 89. Токарев В. А. |
| 22. Горшенев Ф. Т. | 56. Логинов Н. И. | 90. Федоров Н. И. |
| 23. Гутцов Д. М. | 57. Любимов И. В. | 91. Федарченко И. Ф. |
| 24. Гуртовой И. А. | 58. Мартынюк Г. Д. | 92. Фидаров И. Д. |
| 25. Дергач Е. Я. | 59. Маслов П. Н. | 93. Халин А. А. |
| 26. Довчий К. И. | 60. Мельников А. В. | 94. Харченко А. Г. |
| 27. Дыкин И. В. | 61. Мирошников А. Т. | 95. Хачатуров В. И. |
| 28. Жильцов П. Я. | 62. Мишечкин Павел И. | 96. Шатов Д. Ф. |
| 29. Заводовский Г. М. | 63. Мишечкин Петр И. | 97. Шаламов Н. И. |
| 30. Зуев М. С. | 64. Могильский А. М. | 98. Шевченко П. Д. |
| 31. Еремеев В. С. | 65. Мордвинов М. С. | 99. Щербаков В. С. |
| 32. Камышов Б. Н. | 66. Мордвинов А. С. | 100. Шевчук А. А. |
| 33. Каньшин Е. Г. | 67. Можненко Н. С. | 101. Юмаев И. И. |
| 34. Кантемиров Т. А. | 68. Неверов А. Я. | |

УЧАСТНИКИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, ВЕРНУВШИЕСЯ С ФРОНТОВ И РАБОТАВШИЕ НА ВАГОНРЕМОНТНОМ ЗАВОДЕ

**(портреты и имена увековечены на стендах
заводского мемориала)**

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Агапов Н. Г. | 28. Левков А. А. |
| 2. Балдин В. Н. | 29. Лещенко С. С. |
| 3. Берко И. В. | 30. Литвинов В. Е. |
| 4. Борисов П. И. | 31. Мартыненко Н. Р. |
| 5. Буланкина О. А. | 32. Минеев И. Ф. |
| 6. Булацев Т. Н. | 33. Мясников П. Е. |
| 7. Вансович В. И. | 34. Назаренко Е. В. |
| 8. Вирясов | 35. Наскидаев А. А. |
| 9. Галкин А. И. | 36. Островерхов Г. А. |
| 10. Гапон И. П. | 37. Пашенко П. Н. |
| 11. Герасименко Н. Н. | 38. Подкатилин А. И. |
| 12. Гранкин И. С. | 39. Попова К. В. |
| 13. Громыко А. И. | 40. Ревенко А. Ф. |
| 14. Дежкин В. Д. | 41. Семененко Я. Я. |
| 15. Еркина Е. Ф. | 42. Силенко М. И. |
| 16. Жуков М. А. | 43. Скрыпник И. П. |
| 17. Изосимов Т. Н. | 44. Субботин В. Н. |
| 18. Канивец В. И. | 45. Сутягин И. Г. |
| 19. Каранташев В. М. | 46. Тарасов П. П. |
| 20. Киреев К. К. | 47. Татауров Д. Д. |
| 21. Клюсов Н. К. | 48. Тищенко Л. Г. |
| 22. Кокоев О. Д. | 49. Ткаченко А. М. |
| 23. Комарова О. Д. | 50. Трондин В. П. |
| 24. Коротнев П. И. | 51. Угляков |
| 25. Корсаков А. М. | 52. Филимонов |
| 26. Кузнецов М. Н. | 53. Черненко Б. П. |
| 27. Кузьменко В. М. | |



ГЛАВА VIII

НА МИРНЫХ РЕЛЬСАХ



ПЕРВЫЙ ПОСЛЕВОЕННЫЙ

Начавшееся мирное время первоначально, как это ни покажется странным, не внесло каких-либо радикальных перемен в общий ритм работы Дзауджикауского вагоноремонтного завода по сравнению с военными годами. Если раньше напряженность и ответственность в деятельности по ремонту вагонов диктовались их надобностью для воинских перевозок, то теперь подвижной состав был необходим для перевозки грузов, предназначенных для восстановления разрушенных городов и сел, заводов и фабрик.

«Исправный вагон — это решающее условие нормальной деятельности железных дорог, решающее условие успешного выполнения государственного плана перевозок. В кратчайший срок оздоровить каждый вагон, дать наибольшее количество запасных частей для подвижного состава с тем, чтобы снабдить всем необходимым все наше большое и сложное хозяйство, — вот в чем задача заводов транспорта», — подчеркивалось в одном из обращений НКПС.

Поэтому какого-то облегчения или послабления в производственной жизни ВРЗ не наступило. Напряженные производственные планы, нехватка ресурсов, соцсоревнование, стахановское движение, рационализаторство, политечеба — все шло своим чередом. Главной агитационно-пропагандистской кампанией на всех железнодорожных предприятиях в июне — июле 1945 года стало движение за достойную встречу Дня железнодорожника.

В передовице газеты «На рельсы» 13 июня отмечалось:

«В традицию нашего народа вошло достойно встречать Сталинский день железнодорожника, рапортовать в этот знаменательный день великому Сталину об успехах транспорта, о выполнении социалистических обязательств. Теперь, когда умолкли орудия и на европейских полях отгремели бои, армия советских железнодорожников гордится тем, что в славных победах Красной Армии есть доля и их самоотверженного труда».

Статья констатировала, что теперь все силы должны быть направлены на то, чтобы поднять до довоенного уровня освобожденные магистрали, а весь транспорт — на новую ступень технологической и эксплуатационной культуры. В газете рассказывалось, что передовые цеха и отдельные стахановцы завода добились в социалистическом соревновании за май заметных успехов. Победителями стали коллективы кузнечного и механического цехов. Лучшими стахановцами являются работники этих подразделений Резник, Иванов, Андриясов, Катаянц, Мясников, Бочкарев и др. Также лидируют комсомольско-



молодежные бригады товарного цеха бригадира Легенькова и девушек-формовщиц бригадира Поздняковой, которые выполняют план на 200—300%.

«Однако, — писала газета, — есть цеха, коллективы которых мало занимаются вопросами социалистического соревнования, не выполняют производственных заданий. Такими цехами к началу июня являются: инструментальный, ремонтно-монтажный и пассажирский».

В итоге в печатном органе парткома и завкома завода содержался призыв организовать достойную встречу Дня железнодорожника, развернуть с новой силой соцсоревнование и вывести завод в передовые шеренги вагоноремонтных предприятий НКПС.

Чтобы поднять соцсоревнование на новый уровень, было инициировано обращение товарного и механического цехов ВРЗ, в котором они брали на себя дополнительные производственные задания и призывали к этому другие цеха. После этого во всех подразделениях завода прошли митинги, на которых принимались повышенные обязательства. Так, на митинге пассажирского цеха его коллектив постановил встать на стахановскую вахту, с тем чтобы ознаменовать Сталинский день железнодорожника новыми трудовыми успехами. Коллектив колесного цеха взял на себя обязательство выполнить план по ремонту колесных пар со сменой элементов на 102%. Выступивший на митинге мастер Чмыхов заявил от имени своего участка (бандажного отделения), что заданный им план будет безусловно выполнен при высоком качестве работы. При этом начальник цеха Суходольский в своем выступлении отметил, что одним из основных условий выполнения плана является дальнейшее укрепление тру-

довой дисциплины и поднятие производительности труда на основе широкого развертывания стахановского движения.

Так же тесно связывалась производственная жизнь Дзауджикауского вагоноремонтного завода и с другими политическими событиями в стране. 16 июня 1945 года на площадке товарного цеха состоялся общезаводской митинг, посвященный награждению Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи орденом Ленина. Начальник товарного цеха В. Ф. Коротин в своем выступлении, в частности, подчеркнул:

«Награждение орденом Ленина — торжество не только комсомола, но и всей нашей молодежи. Эту радость разделяет вместе с ВЛКСМ и его руководитель — наша Коммунистическая партия большевиков. Ленинский комсомол всегда был и будет боевым помощником большевистской партии. Меня комсомол послал учиться, помог стать инженером. Я многим обязан Ленинскому комсомолу, вот почему мне особенно радостно слышать о награждении третьей правительственной наградой Ленинского комсомола».

На митинге многие комсомольцы взяли на себя повышенные обязательства. Например, молодой стахановец, строгальщик пассажирского цеха Демьяновский заявил:

«Наш Ленинско-Сталинский комсомол удостоен великой награды — ордена Ленина. Поэтому я, вступая на стахановскую вахту в честь Сталинского дня железнодорожника, беру на себя обязательство выполнить план июня и июля месяца на 200% и стать в шеренгу передовиков транспорта нашей Великой Родины».

С аналогичными заявлениями выступили и многие другие комсомольцы. В заключительном слове начальник завода А. К. Ромашко сказал:

«Завод гордится своими комсомольцами. Комсомольско-молодежные бригады успешно справляются со своими заданиями. Становясь на стахановскую вахту, они докажут, на что способны наши юноши и девушки. Комсомольцы поведут за собой всю молодежь завода на перевыполнение производственного плана и с честью справятся со взятыми на себя обязательствами. Благодаря стахановской работе они помогут своим цехам выйти в число передовых. Так будьте же достойны той высокой награды, которую получил комсомол!»

На митинге была принята резолюция, в которой отмечалось, что молодые рабочие будут совершенствовать свой труд, энергичнее и настойчивее овладевать производственными передовыми навыками. Каждый комсомолец обязался выполнять задания не ниже чем на 150%. Кроме того, комсомольские организации цехов за период стахановской вахты в честь Дня железнодорожника взяли на себя обязательства собрать и отгрузить по одному вагону металлома и привести территорию завода и общежития рабочих в образцовый порядок. Также был записан пункт с обязательством резко улучшить работу по поднятию идейно-политического уровня молодежи, добиться ее стопроцентного охвата партийной учебой.

А 28 июня на ВРЗ прошел другой торжественный митинг, посвященный награждению Сталина вторым орденом «Победа», присвоением ему звания Героя Советского Союза и нового высшего воинского звания — Генералиссимуса Советского Союза.

«Нет такой высокой награды, которая полностью оценила бы великие заслуги товарища Сталина перед советским народом и всем прогрессивным человечеством», — заявил на митинге начальник ОРСа Захаров. В своих выступлениях заводчане приветствовали награждение и поздравляли товарища Сталина. Например, работник кузнечного цеха Кривобоков сказал, что в ответ на награждение



великого Сталина кузнечный цех взятые обязательства в честь Сталинского дня железнодорожника выполнит с честью. То же заявили и представители других цехов. А секретарь комитета ВЛКСМ завода тов. Селеш пообещал, что комсомольцы и молодежь ВРЗ перевыполнят производственные задания. Митинг закончился здравицей в честь «великого вождя, гениального полководца, друга и учителя — Генералиссимуса Советского Союза товарища Сталина».

Характерно отметить, что в социалистическое соревнование за достойную встречу Дня железнодорожника включился в том числе и заводской кабинет партийной учебы. В частности, он взял на себя обязательства помочь цехам в оформлении стенных газет, выставок и монтажей, а также в подборе наглядных пособий. Заведующий кабинетом Приколота докладывал руководству, что на июль намечено к проведению несколько лекций по повышению идейно-политического уровня работников, а непосредственно ко Дню железнодорожника — организация при парткабинете специальной выставки. Сообщалось, что за все первое полугодие 1945 года на заводе было проведено 120 таких лекций с охватом до 40 тысяч человек.

«Особенную активность во всех агитационно-пропагандистских мероприятиях проявляли работники пассажирского, механического, товарного, литейного и других цехов. Несмотря на уплотненный рабочий день рабочие и интеллигенция завода занимались повышением своего идейно-политического уровня. Неплохо занимались над изучением истории нашей героической партии товарищи Скрилай, Серeda, Фрол, Буровая, Короткова, Левашева и др.», — докладывал Приколота.

В ходе соцсоревнования, как и ранее, приветствовались всяческие рационализаторские предложения. Например, в кузнечном цехе было выдвинуто новое, более эффективное решение по изготовлению ушек к буксовым крышкам. Раньше эти детали делались из полосового железа, нарезанного гильотинными ножницами, путем загибки вручную. Эта операция была весьма трудоемкой и за смену можно было получить порядка 500 ушек, причем невысокого качества. Работники Кривобоков, Глинский, Верминский и Щапов поставили себе задачу механизировать этот процесс. Они сконструировали и изготовили сложный штамп на горизонтально-ковочную машину. За один рабочий ход в этом штампе из полосы отрубалась заготовка, конец которой загибался в ушко. Производительность машины составляла до 3 тысяч ушек за смену.

Высокой производительности труда добились также в литейном цехе. План изготовления запасных частей в июне был перевыполнен — и коллектив занял первое место в социалистическом соревновании среди литейных цехов вагоно-ремонтных заводов НКПС. По этому поводу начальнику цеха Тинькову была объявлена благодарность главка.

День железнодорожника 1945 года завод встретил хорошими показателями. Все цеха, кроме товарного, выполнили план за июль. В пассажирском цехе отлично сработал участок подъема в главе с мастером Маркосянцем. На малярном участке, возглавляемом мастером Авраменко, несмотря на постоянные перебои с лакокрасочными материалами, также добились высоких показателей. Отличилось и кровельно-жестяное отделение Терентьева.

Коллективы литейного и кузнечного цехов перевыполнили планы изготовления запчастей на линию, а также полностью обеспечили запросы сборных цехов. Механический цех, возглавляемый Ханамировым, помимо успешного выполнения плана, силами бригады под руководством Иваненко отремонтировал капитальным ремонтом два четырехосных товарных вагона. Заметно улучшили свою работу инструментальный (начальник Срывкин) и транспортный (Сумароков) цеха. Весьма напряженно работал в последние дни месяца колесный цех, которому, помимо выполнения суточных графиков, пришлось перекрывать отставание, допущенное в начале месяца. Деревообделочный цех также справился с заданием. Товарный цех, возглавляемый Коротковым, по сравнению с июнем улучшил работу, но с повышенным планом июля справиться все-таки не удалось. В целом же завод свои обязательства выполнил.

Решением заводского жюри места в социалистическом соревновании, посвященном Дню железнодорожника, распределились следующим образом: первое место — пассажирский и механический цеха, второе — литейный, третье — кузнечный и колесный.

Накануне Дня железнодорожника на заводе прошли митинги с подведением итогов, а в воскресенье, 5 августа, в парке культуры и отдыха состоялось массовое гулянье железнодорожников города и приехавших работников с линии. В лектории парка была развернута выставка о работе вагоноремонтного завода в годы войны. Весь парк был художественно оформлен различными плакатами, портретами государственных деятелей, лозунгами. Также была организована галерея лучших стахановцев. Вечер начался в 18.00 в помещении летнего театра торжественным заседанием, которое открыл председатель Дорпрофсожа Орджоникидзеvской железной дороги Юрченко. С докладом выступил генерал-директор тяги третьего ранга, начальник дороги Восканов. Он отметил достижения железнодорожного транспорта за военные годы, заострил внимание на предстоящих задачах и призвал всех железнодорожников к новым трудовым подвигам. Под гром аплодисментов было принято приветствие товарищу Сталину.

После этого началась развлекательная программа. С большим концертом выступили коллективы художественной самодеятельности Дзауджикауского вагоноремонтного завода и управления железной дороги. В частности, на сцену вышли русский хор, ансамбль осетинской песни и пляски, армянский коллектив и многие другие.

После Дня железнодорожника группа работников предприятия была направлена в отпуск в дом отдыха ЦК Союза железнодорожных заводов в Одессу. Путевки были предоставлены лучшим передовикам производства:

кузнецу-стахановцу Андриясову, начальнику пассажирского цеха Суржику, мастеру колесного цеха Кудрявцеву, бывшему рабочему завода, демобилизованному инвалиду войны Иванову, комсомолке механического цеха Кавришкиной.

В эти же дни было объявлено о награждении примерно 9 тысяч советских железнодорожников за героический труд и выполнение государственных заданий в период Великой Отечественной войны. Среди них были и работники ВРЗ. В частности, были награждены: начальник завода А. К. Ромашко — орденом Ленина; главный инженер Г. А. Кардаш и мастер колесного цеха П. Г. Чмыхов — орденом Трудового Красного Знамени; бригадир слесарно-котельной бригады А. В. Грошев — орде-



Начальник завода А. К. Ромашко

ном Красной Звезды; секретарь партийного комитета ВКП(б) И. И. Пашкевич — орденом «Знак Почета»; председатель заводского комитета профсоюза Годаков — медалью «За трудовое отличие»; начальник механического цеха В. М. Ханамиров — медалью «За трудовую доблесть».

О награжденных заводчанах были написаны в заводской и городской печати информационные материалы с поздравлениями, а газета «На рельсы» опубликовала даже стихотворение, посвященное начальнику завода Александру Константиновичу Ромашко.

*Отлично производство знает,
Он во все мелочи вникает,
Как семью, любит он завод.*

*Дает прекрасно установку,
Он знает каждого сноровку,
Имеет к каждому подход.*

*Ошибся — он всегда поправит,
Работу выполнить заставит,
В труде всегда пример другим.*

*Руководя во всем умело,
По неполадкам бьет он смело,
Спаял он крепкий коллектив.*

*Прямолинеен, скромн, честен,
Всему заводу он известен,
Отличья знаки на груди.*

*И орден Ленина — награда.
Работать с ним всегда мы рады.
И вместе с ним в труде идти.*

В рамках этой акции массового награждения правительственными наградами железнодорожников руководство НКПС инициировало обсуждение и подписание на всех предприятиях отрасли письма тружеников стальных магистралей товарищу Сталину. Всего было собрано 2,4 миллиона подписей, среди которых были подписи и почти всех сотрудников Дзауджикауского вагоноремонтного завода. Чтобы представить себе политическую атмосферу того времени, стоит процитировать хотя бы часть этого исторического документа.

«Дорогой и любимый Иосиф Виссарионович!

В день нашего праздника, который народ назвал Вашим именем — Сталинским днем железнодорожника — примите, наш отец, вождь и учитель, примите, родной товарищ Сталин, от трехмиллионной армии работников транспорта самые горячие, идущие из глубины сердца чувства безграничной любви и преданности, примите душевные пожелания сил и здоровья Вам на многие-многие годы.

Каждый из нас, на каком бы он посту ни стоял — большом или малом, согрет теплом Ваших проникновенных слов о великом государственном значении железнодорожного транспорта СССР, о чести работать на транспорте, о людях, которые поняли роль транспорта, отдают все свои силы на благо Родины. Ваша историческая речь на приеме железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года вдохновляла и вдохновляет всех нас на самоотверженные дела, на беззаветное служение Отчизне.

Машинист и диспетчер, кондуктор и дежурный по станции, составитель поездов и стрелочник, путевой обходчик и ремонтный рабочий — каждый из нас направляет все помыслы и желания к тому, чтобы везде и во всем достойно, как подобает бойцам Сталинской армии железнодорожников, выполнять Ваши указания, претворять в жизнь Ваш наказ».

Далее много говорилось о гениальности Сталина как полководца, мудрости как вождя славной большевистской партии, прозорливости как хозяйственного руководителя и т. д. Затем, пространно воздав должное высоким достижениям работы железнодорожного транспорта под руководством великого Сталина в годы войны, авторы письма обещали все свои силы направить на дальнейшее повышение слаженности, организованности и дисциплины на железных дорогах.

Заканчивалось послание так:

«Ваше, товарищ Сталин, отеческое внимание к труженикам транспорта согревает нас, вливает в каждого новые силы. И мы клянемся быть достойными Вашей великой заботы. Оправдать ее как подобает бойцам Сталинской армии железнодорожников. Все способности, всю энергию будем вкладывать в работу, которую поручила нам Родина, поручили Вы, наш любимый учитель и вождь».

ОТ ВАХТЫ К ВАХТЕ

Кампания за достойную встречу Дня железнодорожника сменилась предоктябрьским социалистическим соревнованием. Традиционно проходили митинги, брались обязательства, давались обещания и заверения относительно трудовых достижений.

«Приближается 28-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции, которая в текущем году пройдет в мирной обстановке под знаком исторических побед советского народа. Все патриоты великой железнодорожной державы готовятся достойно, новыми производственными победами встретить великий праздник. По всей стране разворачивается социалистическое соревнование навстречу годовщине Октября», — писала отраслевая печать.

Одним из центральных вопросов этого периода стало стремление руководства завода обеспечить более четкое соблюдение графиков работы, в том числе суточных, с уходом от простоев в начале месяца и штурмовщины в конце. На одном из разборов в сентябре 1945 года отмечалось, что в товарном цехе план выполняется лишь на 60%, да и то в основном за счет подошедших вагонов с легким объемом ремонта. В качестве основной причины неудовлетворительного положения была названа практика стихийного планирования работы, выражавшаяся в неоднократном изменении производственного задания в течение суток. Это негативно отражается на деятельности не только самого товарного цеха, но и заготовительных цехов. Среди причин невыполнения плана называлось и несвоевременное обеспечение материалами и запчастями, а также несогласованность различных звеньев производственного процесса и недостаточный контроль начальников цехов за работой комплексных бригад в части выполнения суточного задания. Аналогичная картина наблюдалась в пассажирском и литейном цехах, а также в кузнечном, который вообще прекратил изготовление поковки на линию из-за отсутствия некоторых материалов. В кладовой часто даже не было нужных болтов и гаек, что особенно тормозило работу сборных цехов. Неудовлетворительной была признана и работа колесного цеха. Один из выступавших на разборе по этому поводу, в частности, заявил:

«Забыты все хорошие традиции, когда одна смена сдавала другой станки в образцовом порядке, готовила рабочие места и инструмент. Теперь этого нет, поэтому станки начинают работать через 15–20 минут после гудка».

Было также отмечено, что особенно плохо работает участок формирования колесных пар, потому что руководство цеха не проявляет нужной настойчивости по обязательному выполнению суточных заданий.



А вот ситуация в механическом цехе характеризовалась в ином свете. На совещании было отмечено, что, успешно развивая соцсоревнование, коллектив цеха всегда справляется с заданиями. Начальник цеха и мастера следят за обеспечением сборных цехов деталями для ремонта вагонов. Неплохо работает и ДОЦ, который сумел создать необходимый запас деталей.

В итоге было решено акцентировать внимание руководителей цехов и участков «на большевистской борьбе за выполнение суточных заданий по графику».

Также в это время заметным новшеством в жизни завода стала реализация решения Совнаркома СССР «О восстановлении цехов по производству товаров широкого потребления». На заводе была разработана программа по освоению выпуска таких изделий. В частности, ВРЗ получил задания по выпуску керамики для бытовых электрических плиток, табуреток, столов, печных колосников, вешалок для одежды, сковородок и ряда других товаров. Основными исполнителями были назначены подсобный, литейный и ремонтно-строительный цеха. Надо отметить, что перестройка работы этих цехов на выпуск в том числе теперь и ширпотреба шла непросто и их руководители неоднократно подвергались критике.

«Потребность в товарах широкого потребления большая, поэтому коллективам соответствующих цехов надо хорошо поработать. К сожалению, плохо идет работа в подсобном и ремонтно-строительном цехах. Им необходимо пересмотреть свои возможности и решительнее взяться за дело выпуска товаров ширпотреба. Пусть в числе производственных обязательств, принятых нашим заводом

в честь Победы над Германией и Японией, обязательства о производстве этих изделий займут одно из первых мест», — писала газета «На рельсы».

Среди заметных новых тенденций в работе Дзауджикауского вагоноремонтного завода в первые послевоенные месяцы следует выделить и вопрос внедрения в производство малой механизации. Конечно, при еще более усилившемся в СССР дефиците всего и вся по сравнению с довоенным временем реализация такого технического перевооружения на практике была процессом весьма непростым, но речь об этом уже велась и необходимость сокращения ручного труда специалистами вполне понималась. Так, на одном из специальных профильных совещаний завода был сделан доклад, где четко формулировалось, что для повышения производительности труда и повышения технического уровня ремонтного дела исключительно большое значение имеет механизация ремонта. В качестве примеров возможного использования малой механизации приводилось следующее.

Автор доклада инженер И. Скиба отмечал, что для разборки и сборки тележек, а также при смене их отдельных деталей обычно используют винтовые домкраты, которые мало приспособлены для этих операций. Поэтому подготовка рабочего места и сам процесс разборки-сборки требует значительных затрат сил и времени. Между тем все применяемые тумбочки, рычаги, ломы, катки и т. д. могут быть заменены переносным подъемным приспособлением. В нем одна пара стоек соединена с рамой шарнирно, а другая — в замок. Все приспособление разбирается, складывается и переносится одним-двумя рабочими, поскольку общий его вес, включая лебедку, составляет около 70 килограммов. Разборку тележки при помощи этого механизма может произвести один человек. А всю конструкцию нетрудно изготовить из уголков и труб.

Кроме того, указывал докладчик, при разборке и сборке тележки можно пользоваться и другим приспособлением — переносным краном-укосиной. Он состоит из металлической фермы легкой конструкции, на верхнем конце которой подвешена таль с ручным приводом. В нижнем конце фермы имеется цапфа со штырем, при помощи которого кран закрепляется в выбранном месте для производства работ. Это приспособление весит всего 30 килограммов и может транспортироваться одним человеком.

Также отмечалось, что можно ускорить и облегчить навеску бортов платформ, если применить приспособление, состоящее из тележки и направляющей рамы с кронштейнами. При работах в верхних частях кузова вагона следует использовать подъемные площадки на четырех телескопических стойках. Во время смены головки автосцепки или фрикционного аппарата обычные в таких случаях лом и доски нужно заменить простейшей механизацией, позволяющей повысить производительность труда почти вдвое. В клепально-сборочные работы предлагалось внедрить различного рода быстродействующие зажимы, клепальные фиксаторы, пневматические поддержки, специальные обжимки, сборочные струбины и т. д. При столярно-плотничных работах необходимо использовать мотоинструмент — сверлилки, дисковые, ленточные и цепочные

пилы, фрезеры, рубанки и другую технику.

Повсеместного применения, по мнению докладчика, были достойны различные подвесные приспособления, дающие возможность быстро маневрировать пневматическим или электрическим инструментом. Для ускорения отвертывания и завертывания гаек, шурупов, болтов, шпилек необходимо применять ключи с трещеткой непрерывного действия, коловороты, пневматические и электрические машины. Широкого использования заслуживают угловые и шарнирные гайковерты для работы в местах, где трудно подобраться простым ключом. Автор заключал:



«Приведенные примеры показывают, что возможности применения малой механизации при ремонте вагонов весьма и весьма обширны. Значительно, следовательно, и поле деятельности вагонников-рационализаторов, научных работников, стремящихся создать рациональные конструкции малых механизмов. Но совершенно очевидно, что создать механизмы — это только полдела — надо еще внедрить их в производство. Необходимо настойчиво механизировать ремонт вагонов. Это верный путь к быстрому оздоровлению вагонного парка, к повышению технической культуры на вагоноремонтных заводах и депо».

Таким образом, понятием «малая механизация» в то время охватывался широкий спектр и механизмов с различными двигателями, и просто механических приспособлений, конструкций для более эффективного проведения производственных операций. В этой связи, как и ранее, много говорилось о рационализаторстве и изобретательстве, а также и том, что на практике всяческие рацпредложения внедряются крайне трудно. Вот что писала газета «На рельсы» 17 октября 1945 года:

«Некоторые начальники цехов и отделов проявляют недопустимую медлительность, безобразную волокиту в деле внедрения ценных рационализаторских предложений. Очень ценно предложение Л. И. Тинькова «Механизация изготовления буксовых стержней». Но парадоксально, что начальник литейного цеха — он же автор рацпредложения — сам и затягивает его внедрение и не может пустить в ход уже изготовленное и установленное приспособление. Чрезвычайно медленно проходит рационализация и других рацпредложений в литейном цехе».

Причина этого, как уже отмечалось, была совершенно очевидной: в административно-командной текучке нетоварного централизованного производства вся система работала на вал, на отчет о проделанной работе, на все-сильную галочку. Различные рационализаторские предложения требовали дополнительных усилий и ресурсов, затрачивать которые никому не хотелось, а часто — и не было возможности. Тем не менее, поскольку и здесь требовалась та же самая галочка, худо-бедно, но рацпредложения внедрялись, хотя и с переменным успехом в части действительной пользы для повышения эффективности производства. Ведь сама эффективность также понималась с позиций все той же бюрократической отчетности.

Накануне Дня Октябрьской революции, который отмечался 7 ноября, были подведены итоги предоктябрьской вахты. На торжественных митингах и собраниях, состоявшихся как в подразделениях, так и в целом по заводу, отмечалось, что завод подошел к празднику с хорошими результатами. Передовые цеха план октября выполнили досрочно. Например, товарный дал за месяц 100,6% плана. При этом командиры во главе с самим начальником цеха Коротинным сформировали ударно-показательную бригаду в составе восьми человек, которая во внеурочное время своими силами полностью отремонтировала шесть вагонов в подарок Октябрю.

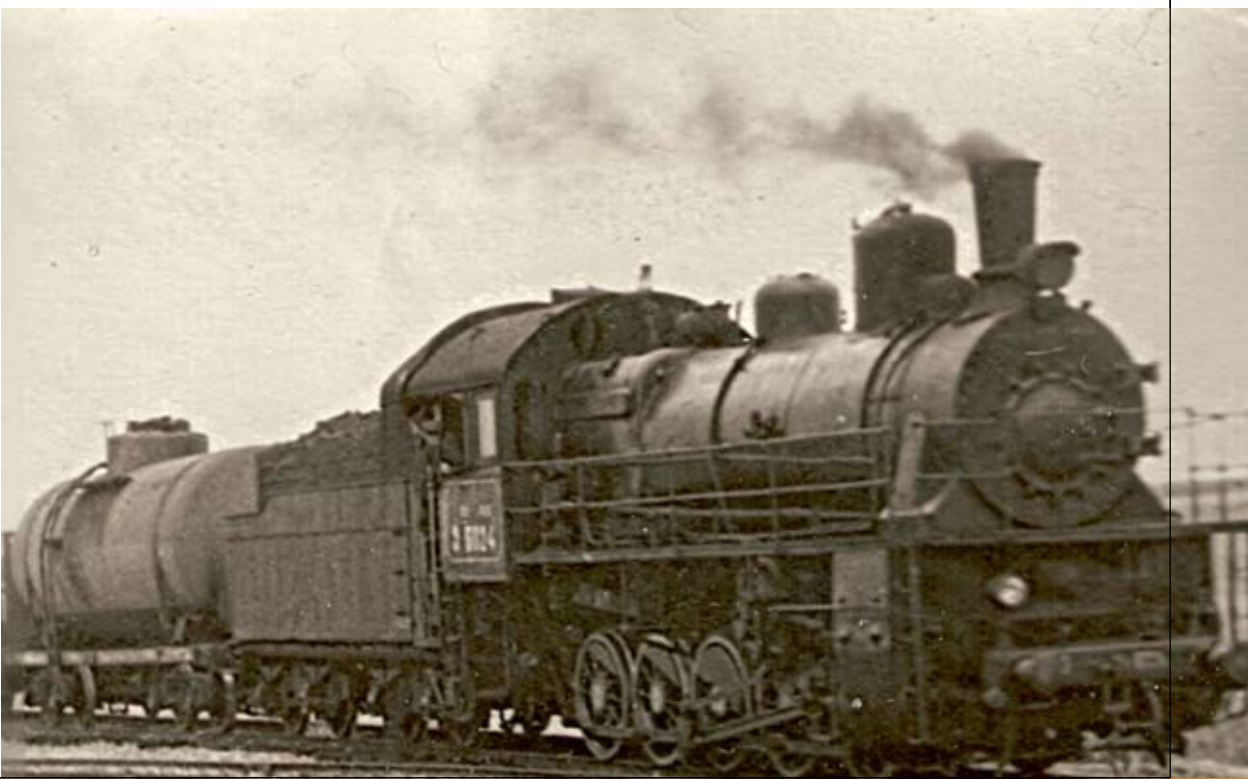
Литейный цех Тинькова план НКПС по централизованному фонду выполнил на 116%, а общее задание по выпуску литья — на 106%. Бригада кокильщиц Некрасовой, бригада Камышана, комсомольско-молодежная бригада Поздняковой встречали главный праздник СССР в числе передовых коллективов страны. Пассажирский цех Суржика выполнил взятые обязательства на 102%. Механический, кузнечный и деревообделочный цеха своей стахановской работой способствовали выполнению плана сборными цехами. Свои производственные задания они также выполнили и, как отмечалось в отчетах, в этом была немалая заслуга производственного отдела, который своей энергичной работой добился слаженности в соблюдении общего графика.

В целом же по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за октябрь 1945 года Орджоникидзевскому вагоноремонтному заводу (так его продолжали называть в документах НКПС) за выполнение плана ремонта грузовых вагонов на 100,5%, пассажирских — на 102,1% была присуждена третья

денежная премия в размере 50 тысяч рублей. В поздравительной телеграмме наркома путей сообщения Ковалева, в частности, говорилось:

«НКПС призывает коллектив завода в дальнейшей работе закрепить достигнутые успехи, обратив особое внимание на выполнение плана капитального ремонта вагонов и изготовление запасных частей для линии. НКПС выражает уверенность в том, что работники Орджоникидзеовского завода еще шире развернут социалистическое соревнование в честь Победы и приложат все силы и энергию для успешного преодоления трудностей зимы».

Осенью 1945 года коллектив ВРЗ активно занимался выполнением еще одной важной программы. Еще в 1944 году в соответствии с постановлением Государственного комитета обороны от 6 августа и приказом НКПС от 10 августа завод получил задание организовать постройку 25-тонных цистерн. Началась подготовка к выполнению этого государственного задания. Осенью приступили к проектированию, в декабре — к строительно-монтажным работам по приспособлению товарного цеха к цистерностроению. Необходимо было подготовить и соответствующий инструмент, завезти оборудование, наладить поставки материалов, набрать и обучить работников и т. д. Эти работы заняли несколько месяцев. Были изготовлены штампы, приспособления, кондук-



тора. Технический отдел разработал технологию изготовления деталей новых цистерн и сборки рамы и котла поточным методом. Институт электросварки Академии наук, руководимый знаменитым академиком Патonom, выполнил чертежи приспособлений для автоматической сварки котлов. Решениями правительства на завод были направлены специальные станки и материалы. Ремонтно-монтажный цех установил новые мощные валцы, сверлильные станки и мостовой кран в средний пролет товарного цеха.

В октябре заготовительные цеха приступили к серийному изготовлению деталей новых цистерн, а с 1 ноября товарный цех начал изготавливать рамы и котлы. Приказом начальника завода была организована специальная бригада из инженерно-технических работников и рабочих под руководством мастера Искеева. В нее вошли такие специалисты, как мастера электросилового цеха Крылов, Лавриков, заместитель начальника транспортного цеха Драгуза и др. К бригаде был прикреплен заместитель начальника техотдела Кузьмин для помощи в решении технических вопросов. Эта бригада должна была практически проверить и внедрить разработанную технологию сборки цистерн и наладить поточный метод производства. Группа специалистов завода в декабре побывала на Мариупольском заводе имени Ильича, специализировавшемся на производстве цистерн.

На сопутствующих этому проекту совещаниях и митингах отмечалось, что постройка цистерн является делом чести всего коллектива завода и каждый работник должен приложить максимум усилий, чтобы в наиболее короткий срок освоить новое дело. Правда, ввиду сложности изготовления в тогдашних условиях ВРЗ всей проектной документации (чертежей, технологических карт, технических указаний и др.) и необходимого сопутствующего оборудования (кондукторов, штампов, стенов, шаблонов) дело затягивалось.

Между тем газета «На рельсы», как и прежде, старалась обращать самое пристальное внимание на все то, что мешало наладить на предприятии нормальные условия труда. В номере за 6 ноября 1945 года была опубликована весьма любопытная подборка шуточных замечок в несколько строк под заголовком «Обо всем понемногу посторонним взглядом». Во вводке указывалось, что якобы несколько дней назад на проходной был найден блокнот неизвестного посетителя завода, который его, вероятно, потерял. В этом блокноте и были обнаружены следующие записи.

«Нужно уметь ползать по-пластунски, чтобы попасть в главную контору: центральный проход от проходной заставлен вагонами»

«Обедал в столовой. Подавали куриный обед — «курам на смех»

«Около пассажирского цеха едва не сварился — попал ногой в яму с кипящей водой»

«Кажется, завод еще занимается подготовкой эквилибристов для цирка. Наблюдал репетицию. В бандажном отделении колесного цеха на горе колесных пар бойко балансировал подросток. Только вместо циркового «алле» он почему-то драматическим шепотом выкрикивал «ай!»

«В колесном цехе под потолком горят четыре электрических лампы, но нужно зажечь еще пятую, чтобы их увидеть»

«Нарвался на скандал. В магазине ОРСа хотел купить коробку спичек, обратился к продавщице, но она указала на объявление «Отпуск в порядке живой очереди». И ответила: «Пока не будет очереди, ничего отпускать не буду»

«Проходя по кузнечному цеху, вспомнил знаменитое произведение Данте «Ад». В аду, вероятно, такие же закопченные окна»

«На территории завода встретился с симпатичным задумчивым осликом. Странно, но это, кажется, внутризаводской транспорт»



20–21 декабря 1945 года прошло отчетно-выборное собрание партийной организации завода. С докладом на нем выступил секретарь парткома И. И. Пашкевич. Он проинформировал, что за прошедший год в партию вступило 25 заводчан, но оценил такой рост как недостаточный. Остановившись на производственной деятельности завода, Пашкевич отметил, что партбюро приняло все зависящие от него меры для улучшения хозяйственно-технического руководства заводом, много занималось вопросами организации производства и улучшения работы с людьми. Парторг констатировал, что по сравнению с прошлым годом завод значительно улучшил свои показатели как по валовой продукции, так и по отдельным видам изготавливаемых изделий.