

**НОВАТОРСКИЕ ДВИЖЕНИЯ ВО ВРЕМЯ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ НА УРАЛЕ И В
ЗАПАДНОЙ СИБИРИ**

Статья посвящена проблеме новаторских движений, патриотических починов и других форм социалистического соревнования в годы Великой Отечественной войны на промышленных предприятиях Урала и Западной Сибири. Показана общность интересов и внеэкономические аспекты мотивации к труду работников оборонных предприятий.

Ключевые слова: социалистическое соревнование, новаторские движения, фронтовые бригады, двухсотники, тысячники, новые методы работы.

V.P. Yuzhakov
Tyumen

**THE INNOVATIVE MOVEMENTS DURING THE GREAT PATRIOTIC
WAR (EXAMPLES FROM THE URAL AND THE TYUMEN INDUSTRIAL
ENTERPRISES)**

Abstract: the article explores the theme of innovative movements during the great patriotic war in the two neighboring industrial regions: Uralsk, and Tyumen. Shows the commonality of interests and non-economic aspects of motivation to work workers of Defense enterprises. First put into scientific circulation several archival so

Key words: Socialist competition, innovative movement, front-line Brigade, dvuh-sotniki, one thousand prisoners, new ways of working.

Великая Отечественная война с первых дней вызвала огромный патриотический подъем, позволивший выдвинуть почин «В труде — как в бою!». На протяжении всего военного периода труженики тыла работали без отпусков по 10—12 часов в сутки. По всей стране рождались новые новаторские движения.

Движение двухсотников - одна из форм социалистического соревнования, выражающаяся в увеличении выработки продукции (до 200 % плана). Зародившись в предвоенные годы, оно получило огромный размах в годы Великой Отечественной войны на заводах под лозунгом: "Работать за себя и за товарища, ушедшего на фронт!". Движение двухсотников переросло в движение трехсотников, пятисотников, движение тысячников. Оно открыло новые огромные резервы для развития военной экономики.

Одним из первых двухсотников был строгальщик Тюменского судостроительного завода Александр Белобородов. Еще до войны он выполнял 400-440% от нормы. С лета 1941 г. путем усовершенствования станка стал выпускать 30 деталей вместо семи прежних [1, с.68].

Качественно новым этапом в развитии труда рабочих промышленности явилось движение тысячников. У истоков этого движения стояли люди, применявшие новаторские методы, рационализаторы и изобретатели. В машиностроении зачинателем внедрения новых методов высокопроизводительного труда стал фрезеровщик нижнетагильского Уралвагонзавода Д. Ф. Босый. Он прибыл в Нижний Тагил в конце 1941 г. вместе с эвакуированным оборудованием из Ленинграда. Уникальный рекорд Дмитрий Филиппович совершил 12 февраля 1942 г. во время трудовой вахты в честь 24-й годовщины Красной Армии и разгрома фашистских войск под Москвой. Сменное задание было выполнено на 1480% [2,с.94].

"Дмитрий Босый, - писала газета "Правда", - это творец, новатор, изобретатель. Это высококвалифицированный рабочий, полностью овладевший техникой и двигающий ее вперед. Это фрезеровщик-виртуоз. Таких выдающихся людей у нас в стране немало...". В числе других рабочих-новаторов Д.Ф. Босому в апреле 1942 г. была присуждена Государственная премия, а в 1945 г. он был удостоен ордена Ленина.

В марте 1942 г. на Уралвагонзаводе было уже 32 тысячника, заменявших труд 320 – 450 чел. Почин Босого поддержали на всех заводах Урала. В мае того же года в цехе нормалей Кировского завода наладчик Г. Ехлаков выполнил норму на 1018 %. Его рекорд был перекрыт И. Григорьевым, Б. Таревым, П. Анисимовым, И. Бычковым, К. Рыбальной и др. Токарь завода "Сибметаллстрой" П.Е. Ширшов в результате усовершенствования станка добился выполнения нормы на 1090%, впоследствии достиг 2000% и вызвал на соревнование Д.Босого. Летом 1942 г. на уральских предприятиях работало уже более 700 тысячников[3,с.231].

Из обращения участников Свердловского областного совещания стахановцев-тысячников ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам предприятий Свердловской области от 17 мая 1942 г.: «...Мы, тысячники, такие же рабочие, как и все остальные. Так работать, как работаем мы, может научиться любой рабочий. Секрет наших успехов прост. Это прежде всего неукротимое стремление работать по фронтовому, давать нашей героической Красной Армии как можно больше вооружения и боеприпасов».

Весной 1942 г. при поддержке Нижнетагильского горкома партии и Новосибирского обкома ВКП(б) началось соревнование тысячников на Урале и в Сибири. Лекальщик Анатолий Чугунов первым на Уралмаше достиг невиданной выработки - 1900%. Первым тысячником на Уральском танковом заводе стал токарь Г.П. Никитин. Его достижение вскоре было повторено токарем-инструментальщиком А.Е. Панферо-

вым. Появились тысячники-кузнецы А.А. Коваленко, М.И. Ляпин и В.И. Михалев²⁶¹.

Из постановления бюро Тюменского горкома ВКП(б) «О работе многосотников завода «Механик» от 2-5 мая 1942 г. «..В дни войны в нашей промышленности и на транспорте родилось массовое и могучее движение стахановцев военного времени – двухсотников, трехсотников и многостаночников-тысячников. Особенный размах это движение получило в предмайском социалистическом соревновании. На одном только заводе «Механик» свыше 180 рабочих показывают образцы стахановского труда - систематически выполняют по 2 и по 3 нормы в смену»²⁶².

Развитие получило и соревнование «За звание фронтовых бригад» под девизом: «В труде, как в бою». В целях распространения передового опыта устраивались совещания, слеты, конференции членов фронтовых бригад. Снижение квалификации работников, падение производительности труда стремились компенсировать развитием патриотических движений. По инициативе бригады М.Т. Попова с Уралмаша развернулось соревнование комсомольско-молодежных бригад за звание фронтовой бригады. Новаторские бригады объединяли свыше миллиона юношей и девушек. Наиболее отличившиеся коллективы удостоивались почетного звания гвардейских. Первой такой бригадой стал комсомольско-молодежный коллектив, руководимый Татьяной Бревновой. По две нормы ежедневно выполняла бригада девушек-кузнецов Симы Уздемир, работавших на трехтонном молоте. Вскоре гвардейскими стали бригада В.М. Воложанина и др. Инициатива и творческий подход были характерны для многих рабочих. Они считали своим долгом не только выполнять личные обязательства, но и помочь предприятию ценной инициативой, новой идеей [4,с.263].

«Фронтовая бригада» на предприятии — это коллектив, который, не считаясь со временем, должен выполнить фронтовое задание. Осенью 1941 г. первой на тюменской земле получила звание "фронтовой" бригада Марии Бересневой с фанерного комбината. Почин Марии поддержали 18 молодежных бригад [5,с.82], в т. ч. бригада Натальи Величко, ударно трудившаяся на Тюменском мотоциклетном заводе.

В местной газете было опубликовано обращение бригадира: «..Лучшие люди комсомольской фронтовой бригады, такие, как Кочнева - выполняют норму на 250-300 процентов, Ардышева - на 200-250 процентов, Дымкова - на 250. Мы завоевали переходящее Красное Знамя комитета комсомола. Наш цех - Краснознаменный. Наша фронтовая бригада одной из первых за Стахановскую работу занесена в Книгу Почета горкома ВЛКСМ имени 25-летия комсомола. Встретим 25-летие

²⁶¹ Газета "Тагильский рабочий" г.Нижний Тагил, 12.02.1982г.

²⁶² ГАСПИТО Ф. 124. Оп. 1. Д. 86. Л.4.

комсомола новыми производственными победами. А если потребует Родина, моя фронтовая бригада в любую минуту готова встать с оружием на защиту ее. Наталья Величко, бригадир комсомольско-молодежной фронтовой бригады мотоциклетного завода»²⁶³.

По инициативе Марии Смирновой, на тюменском заводе «Механик» была создана женская бригада литейщиков. 543 женщины в навигацию 1941 г. плавали на судах Иртышского пароходства, а в следующую навигацию их количество увеличилось до 1100 чел. Овладев профессией машиниста паровоза, водили поезда на Тюменском отделении железной дороги А.И. Кондакова-Задирченко, Е.Д. Жилина-Щербакова, Е.Д. Агафонова. Домохозяйки Мотанцева, Островская, Коряковцева стали токарями и выполняли по две нормы в смену. Первая женщина-машинист Тюменского паровозного депо Екатерина Баянова водила рекордно-тяжеловесные поезда, перевыполнял при этом техническую скорость и экономя топливо[6].

На Тюменском авиафанерном комбинате №15 была создана пионерская фронтовая бригада школы № 13. Ученики обратились ко всем пионерам и школьникам Тюмени и Тюменского района с идеей создания фронтовых пионерских бригад: «Ребята! Наши отцы и братья героически сражаются на фронте, бьют фашистов. Мы должны помогать нашим родным быстрее разгромить фашистских оккупантов. Мы, учащиеся школы № 13 города Тюмени, для того чтобы помочь фронту, организовали бригаду и решили в свободное от занятий время работать на заводе. Нам дали посильную, интересную работу. Свое задание перекрываем в 2-3 раза. Мы обращаемся ко всем пионерам и школьникам нашего города и района с призывом последовать нашему примеру»²⁶⁴.

В мае 1942 г. Центральный Комитет ВКП(б) одобрил предложение инициаторов Всесоюзного соревнования металлургов, работников авиационной промышленности, танкостроителей и утвердил условия его проведения. Для его победителей учреждались переходящие Красные Знамена ЦК ВКП(б), ГКО, ВЦСПС и наркоматов. Выделялись также денежные средства для премирования рабочих, инженерно-технического персонала и служащих. Достойный вклад в соревнование вносила советская молодежь. Широкий размах приняло соревнование комсомольско-молодежных бригад за присвоение звания фронтовых. В 1942 г. на предприятиях страны работало 10 тыс. комсомольско-молодежных фронтовых бригад, объединявших около 100 тыс. чел. Награждение победителей соревнования Красными Знаменами проводилось, как правило, представителями гвардейских частей Красной Армии в торжественной обстановке на многотысячных митингах завод-

²⁶³ Газета «Красное Знамя», г. Тюмень, 10 июля 1943 г.

²⁶⁴ Газета «Красное знамя», г. Тюмень, 28 октября 1942 г.

ских коллективов. Это еще больше укрепляло единство армии и народа, единство фронта и тыла [7,с.156].

В числе первых победителей соревнования были коллективы доменного цеха Магнитогорского металлургического комбината, Высокогорского рудника, коллективы танковых — № 183 и Уральского Кировского. Всесоюзное социалистическое соревнование сыграло важную роль в увеличении выпуска военной продукции. Важнейшая особенность развернутого в 1942 г. Всесоюзного социалистического соревнования состояла в том, что оно направляло трудовую энергию советского народа на существенное повышение эффективности общественного производства.

В Тюменской области три промышленных предприятия оставили себе Красные Знамена ГКО СССР на вечное хранение: Тюменское отделение Свердловской железной дороги, судостроительный завод, Ялуторовский лесозавод[8,с. 212].

Чрезвычайно важное значение в начальный период войны приобрело движение скоростников. Осенью 1941 г. развернулось соревнование скоростников на Магнитогорском металлургическом комбинате. Сокращая сроки плавки, сталевары давали Родине дополнительно сотни тонн металла. Сталевары-скоростники А. Сороковой и Н. Базетов с Кушвинского и Верх-Исетского металлургических заводов выступили с инициативой развернуть среди сталеваров социалистическое соревнование за максимальное увеличение объема стали с квадратного метра пода печи. Так, в январе 1942 г. Н. Базетов снял 10 т стали с м² пода печи. Это был выдающийся рекорд. Но и это достижение не было пределом. Сталевары "Уралмаша" И. Валеев и Д. Сидоровский сняли по 15,3 - 15,6 т стали с м² пода печи, что явилось мировым рекордом[9,с. 96].

В конце 1943 – начале 1944 гг. на Урале родилось движение за совершенствование организации труда, технологии и структуры управления. Его инициатором выступил сварщик Челябинского завода транспортного машиностроения Е.П. Агарков. Он предложил более рациональную организацию сборки и сварки танковых корпусов путем укрупнения бригад, участков и цехов. За 4,5 месяца с начала использования агарковского метода на уральских танковых заводах было ликвидировано 115 мелких цехов, 513 производственных участков, 600 бригад, высвобождено 6087 чел., в т.ч. 2297 ИТР и служащих и 3790 рабочих. По оценке наркома танковой промышленности В.А.Малышева, Агарков подарил стране «почти целый танковый завод». Агарковское движение получило распространение на многих заводах области и страны, приобрело общегосударственное значение[10,с.316].

В предвоенный год инициатором соревнования стал машинист Томской железной дороги Н. А. Лунин. Суть его метода заключалась в выполнении текущего ремонта паровоза силами самой паровозной бригады, а не ремонтной бригады. На железнодорожном транспорте во

время войны не было такого паровозного депо, где бы не пользовались лунинским методом работы. К началу июля 1941 г. на Свердловской железной дороге его применяли 366 машинистов.

Лучшие машинисты Нижнетагильского отделения железной дороги – коммунист Манько и комсомолец Трофименко стали инициаторами движения тяжеловесников, которое позволило перевезти в течение месяца 88462 т грузов сверх нормы. Гвардейская бригада машиниста Тюменского отделения Свердловской железной дороги Михаила Ковязина в своей работе применяла "лунинские" формы организации труда — увеличение в два раза скорости пробега составов, экономия топлива, увеличение скорости пробега без ремонта. За высокие показатели в работе и экономии топлива ему было присвоено звание «Лучший паровоз по сети дорог СССР». За героический труд М. Ковязин был награжден орденом Трудового Красного Знамени[11].

В год окончания войны на промышленных предприятиях Урала насчитывалось 20 тыс. комсомольско-молодежных бригад, 13 тыс. из них завоевали звание фронтовых[12,с.47]. В Тюменской области ударно трудились 2150 комсомольско-молодежных бригад, в т. ч. 340 фронтовых 340 и 50 гвардейских²⁶⁵.

Великая Отечественная война наглядно показала, что заставить работать можно любого, но принудить самоотверженно трудиться на пределе своих сил и возможностей нельзя никого. Под лозунгом «Все для фронта, все для победы над врагом!» на промышленных предприятиях рождались новаторские движения, трудовые почины и множество других форм социалистического соревнования, которые находили тысячи последователей и вносили неоценимый вклад в достижения Великой Победы.

Библиографический список:

1. *Ермаков, И. И.* Тюмень тыловая [Текст] / *И. И. Ермаков.* – Екатеринбург : Средне - Уральское книжное издательство, 1995. – 128с.
2. Хрестоматия по истории Урала. XX век./ Под редакцией проф. М.Е. Главацкого. Екатеринбург, 1996.
3. *Васильев А. Ф.* Промышленность Урала в годы Великой Отечественной войны 1941–1945[Текст] / *А. Ф. Васильев.* – Москва : Мысль, 1982;
4. *Куманев, Г. А.,* На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938—1945[Текст] / *Г. А. Куманев.*— Москва : 1976. – 465с.
5. *Демидов, Ю. А.* Вклад тюменской промышленности в дело Великой Победы [Текст] / *Ю. А. Демидов* // Военная история Тюменской области. Вклад тюменцев в Победу в Великой Отечествен-

²⁶⁵ ГАТО. Ф. 969. Оп. 1. Д.555. Л.23

ной войне : материалы научно-практической конференции. – Тюмень : Вектор Бук, 2005.

6. Сибирь: вклад в победу в Великой Отечественной войне. Материалы Всероссийской научной конференции. – Омск, 1995. – С. 116–117;

7. *Кружинов, В. М.* Очерки истории Тюменской области [Текст] / *В. М. Кружинов.* – Тюмень : Издательство ИПП «Тюмень», 1994. – 276с.

8. Наш край. Хрестоматия по истории Тюменской области 1917-1970 гг. – Свердловск: Средне - Уральское книжное издательство, 1973. – 415с.

9. Летопись свершений: Хроника Челяб. обл. орг. КПСС, 1883–1985. Кн. 1. 1883–1945 / Сост.: З. В. Шестакова, З. М. Усольцева. - Челябинск, 1987.

10. *Ермолов А. Ю.* Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. [Текст] / *А. Ю. Ермолов.* – Москва, 2009. – 310с.

11. Тыл – это половина Победы. – Тюмень: Тюм.дом печати, 2006.– С.– 39.

12. Урал и Западная Сибирь в годы Великой Отечественной войны: материалы научной конференции – Сургут, 1996.