

Л.М. Лыч

Эшалоны бягуць на захад.
З гісторыі перавозак
на чыгунках Беларусі
(верасень 1943 - май 1945 г.)

Віцебск 2005

Установа адукацыі Федэрацыі прафсаюзаў Беларусі
«Міжнародны інстытут працоўных і сацыяльных адносін»

Леанід Лыч

**ЭШАЛОНЫ БЯГУЦЬ НА ЗАХАД. З ГІСТОРЫІ ПЕРАВОЗАК НА
ЧЫГУНКАХ БЕЛАРУСІ (верасень 1943 – май 1945 г.)**

Віцебск
Выдавецтва УА "ВДТУ"
2005

УДК 625 (09) (476)
ББК 63.3 (2) 6-2 (4 Бел)
66.3 (4 Бел) 6

Друкуецца па дазволу Савета Установы адукацыі Федэрацыі прафсаюзаў Беларусі “Міжнародны інстытут працоўных і сацыяльных адносін”

Рэцэнзенты: *І. У. Мандрык*, прафесар кафедры сацыяльна-гуманітарных дысцыплін ВФ УА ФПБ “МІПСА”

Лыч Леанід

Эшалоны бягуць на захад. З гісторыі перавозак на чыгунках Беларусі (верасень 1943 – май 1945 г.) / Пад агул. рэд. І. У. Мандрыка. – Віцебск: Выд-ва УА “ВДТУ”, 2005. – 168 с.

Кніга прысвечана працоўнаму гераізму беларускага народа на аднаўленні разбуранага за час вайны і фашысцкай акупацыі чыгуначнага транспарту, асвятленню яго ролі ў забеспячэнні перавозкамі фронту і народаў гаспадаркі. Паказана, які ўклад у адраджэнне матэрыяльна-тэхнічнай базы транспарту БССР і разгортванне яго эксплуатацыйнай дзейнасці ўнеслі ваенныя чыгуначнікі, адкамандзіраваныя сюды спецыяльныя фарміраванні Народнага камісарыята шляхоў зносін СССР, калектывы тылавых чыгунак краіны.

Кніга разлічана на шырокае кола чытачоў.

УДК 625 (09) (476)
ББК 63.3 (2) 6-2 (4 Бел)

ISBN 985-6421-43-8

© Л. М. Лыч
© Выдавецтва УА “ВДТУ”, 2005

ЗМЕСТ

ПРАДМОВА	4
ПЕРШЫЯ КРОКІ.....	6
НАПЯРЭДАДНІ ВЯЛІКАЙ БІТВЫ	26
ПА ВОГНЕННЫХ РЭЙКАХ.....	49
З ПОЎНАЙ АДДАЧАЙ СІЛ.....	77
НА ЗАВЯРШАЛЬНЫМ ЭТАПЕ ВАЙНЫ.....	118
НА МІРНЫЯ РЭЙКІ	152

Аўтар прысвячае гэтую кнігу працоўным і ратным
подзвігам чыгуначнікаў Беларусі

ПРАДМОВА

У багатым на падзеі летапісе працоўнага жыцця беларускіх чыгуначнікаў пачэснае месца належыць таму часу, калі на іх Радзіма ўсклала нялёгкую задачу ў самыя сціслы тэрмін арганізаваць транспартнае абслугоўванне фронту і народнай гаспадаркі на вызваленай ад фашысцкіх захопнікаў тэрыторыі рэспублікі. Пры вырашэнні гэтай адказнай задачы давялося сустрэцца з неймавернымі цяжкасцямі. Вораг пакінуў пасля сябе толькі адны разбурэнні і пажарышчы, у бітвах з ім загінулі многія кадравыя работнікі транспарту, аднаўленчыя мерапрыемствы і арганізацыя перавозак, асабліва на франтавых і прыфрантавых участках, авіяцыі і артылерыйскім абстрэле, на працягу ўсяго перыяду вайны адчуваўся востры недахоп у матэрыяльна-тэхнічных сродках, неставала вопытных будаўнікоў, рабочых вядучых прафесій, спецыялістаў чыгуначнага транспарту.

Нечуваная цяжкасці пасля акупацыйнай разрухі не пахіснулі волю і ўпэўненасць у сілу тых, хто адразу ж пасля выгнання ворага прыйшоў на транспарт, каб узяць непасрэдны ўдзел у хутчэйшым адраджэнні яго. Глыбокае разуменне ролі чыгунак для забеспячэння пераможнага шэсця Чырвонай Арміі далей на захад і арганізацыі нармальнага жыцця на вызваленай беларускай зямлі надавала незвычайную сілу ўсім, каго партыя і ўрад паслалі на гэты адказны ўчастак працоўнага фронту. За выключна кароткі час паспявалі зрабіць такое, што здзіўляла нават самых вопытных спецыялістаў, тых, хто на сваім вяку быў не раз удзельнікам слаўных гераічных здзяйсненняў савецкага рабочага класа і калгаснага сялянства.

Сакрэт велізарнага поспеху ў аднаўленні транспартнай гаспадаркі і разгортванні эксплуатацыйнай дзейнасці чыгунак Беларусі заключаўся ў нябачным да таго часу працоўным гераізме людзей, іх нязгасным жаданні ўнесці як мага большы асабісты ўклад у хутчэйшую перамогу над фашысцкай Германіяй, пасля чаго адкрываліся новыя гарызонты для будаўніцтва шчаслівага мірнага жыцця. Паспяховаму змаганню з разрухай на транспарце дапамагалі цеснае ўзаемадзеянне грамадзянскіх і ваенных чыгуначнікаў, самаадданая праца прысланых сюды з савецкага тылу шматлікіх спецыяльных будаўніча-аднаўленчых фарміраванняў Народнага камісарыята шляхоў зносін СССР. Кампартыя і ўрад Беларусі ў самую першую чаргу забяспечвалі чыгуначны транспарт неабходнымі

матэрыяльна-тэхнічнымі сродкамі і рабочай сілай, дапамагалі арганізаваць шэфства прадпрыемстваў прамысловасці, калгасаў і саўгасаў над чыгуначнымі станцыямі, паравознымі і вагоннымі дэпо, вакзаламі і г.д. Неацэннае матэрыяльнае і маральнае значэнне мела тая дапамога, якую ў той час атрымоўвала Беларусь ад чыгунак савецкага тылу.

Такі ўсенародны клопат аб лёсе беларускіх чыгунак садзейнічаў праяўленню масавага гераізму людзей. Барацьба за тэрміновае адраджэнне чыгуначнага транспарту, павышэнне яго ўкладу ў забеспячэнне фронту і тылу перавозкамі нарадзіла велізарную колькасць сапраўдных герояў працы, імёны якіх маюць поўнае права быць добра вядомымі тым, хто сёння працягвае справу людзей старэйшых пакаленняў.

Ад таго часу, як на вызваленых чыгуначных участках Беларусі былі ўкладзены першыя шпалы і рэйкі, пачуліся першыя гудкі паравозаў, мінула больш як шэсць дзесяткаў гадоў. Гэта даволі вялікі адрэзак часу. Яго зусім дастаткова, каб паспець на старонках навуковай, навукова-папулярнай і мемуарнай літаратуры выступіць з самастойнай тэмай аб здзейсненым у тых суровых гадах на чыгунках Беларусі. На жаль, да такога сюжэту спецыяльна яшчэ не звярталіся беларускія гісторыкі, публіцысты, непасрэдныя ўдзельнікі гэтай гераічнай эпопеі. Пра справы будаўнікоў-аднавіцеляў транспарту і чыгуначнікаў звычайна апавядаецца ў агульных творах аб Вялікай Айчыннай вайне, што не дазваляе належным чынам асвятліць іх ролю. Менавіта наяўнасць такога прагалу ў нашай літаратуры аб Вялікай Айчыннай вайне і падахвоціла аўтара нас звярнуцца да гэтай у многіх адносінах актуальнай тэмы. Калі б мне ў нейкай ступені ўдалося запоўніць існуючы прагал, я прыняў бы гэта за вялікую радасць для сябе. А яшчэ большую радасць прынесла б мне прыхільная сустрэча кнігі чыгуначнікамі. Гераічным працоўным подзвігам іх старэйшых пакаленняў яна і прысвячаецца.

ПЕРШЫЯ КРОКІ

З вялікай радасцю сустрэла насельніцтва акупіраванай Беларусі весткі аб паражэнні гітлераўскіх полчышчаў пад Курскам і Арлом. Гістарычная перамога савецкіх войск яшчэ больш узмацніла яго веру ў непазбежнасць поўнага разгрому нямецка-фашысцкіх армій, хуткага краху ўстаноўленага імі на захопленай тэрыторыі “новага парадку”. Такімі ж радаснымі паведамленнямі аб перамоганосным наступленні Чырвонай Арміі на ўсіх важнейшых франтах вайны былі напоўнены і першыя дні восені 1943 года. У цемры восеньскіх начэй усё часцей і часцей было відаць, як гарыць і палымнее неба на ўсходзе. Часамі ад таго ж боку даносіліся моцныя выбухі, ад якіх дрыжала зямля, трымцелі шыбы ў вокнах, сыпалася пабелка са столі. Цяпер ужо ніхто не сумняваўся, што набліжаецца дзень, калі назаўжды будзе скончана з тымі звярынымі пакутамі, якія пераносіў беларускі народ у час нямецка-фашысцкай акупацыі.

І такі дзень надышоў. Надышоў, вядома, для тых, каму пашчасціла выйсці жывым з гэтага страшэннага пекла. Спачатку жыхары Хоцімска, Мсціслава, Касцюковіч і Клімавіч з хлебам і соллю сустракалі сваіх вызваліцеляў, затым запунсавеў сцяг свабоды над Крычавым, Чэрыкавым, Лёзнай, Добрушам і многімі іншымі гарадамі і населенымі пунктамі Гомельскай, Магілёўскай, Віцебскай і Палескай абласцей. 26 лістапада 1943 года часці Чырвонай Арміі выгналі ворага з аднаго з буйнейшых прамысловых і культурных цэнтраў рэспублікі – горада Гомеля.

Пад канец 1943 года ва ўсіх усходніх абласцях Беларусі было ачышчана ад акупантаў поўнасю 30 і часткова 10 раёнаў. На іх тэрыторыі пралягала прыкладна 750 кіламетраў чыгуначных шляхоў, з якіх да 600 кіламетраў даводзілася на Беларускаю магістраль, каля 130 кіламетраў на Заходнюю і 20 кіламетраў на Паўднёва-Заходнюю. Да найбольш важных чыгуначных участкаў адносіліся: Унеча – Крычаў (21–30.IX)¹, Крычаў – Цёмны Лес (30.IX), Крычаў – Драніха (30.IX), Гомель – Хальч (26–31.XI), Рэчыца – Гомель (18–26.XI), Васілевічы – Хойнікі (28.XI). Аднак куды большая колькасць беларускіх гарадоў і вёсак працягвала заставацца пад акупацыяй, несучы вялікія ахвяры ў жорсткай барацьбе з фашызмам.

З прыходам Чырвонай Арміі ва ўсходнія раёны Беларусі тут адразу ж распачаліся велізарныя работы па аднаўленні разбуранай за час вайны і нямецка-фашысцкай акупацыі народнай гаспадаркі. У найхутчэйшым

¹ У дужках даюцца даты вызвалення ўчастка.

адраджэнні прамысловасці, сельскай гаспадаркі, транспарту працоўных рэспублікі бачылі адну з асноўных перадумоў па забеспячэнні далейшых поспехаў савецкіх войск у барацьбе за поўнае вызваленне Беларусі і канчатковы разгром праціўніка.

Да ліку першачарговых задач у раёнах, адкуль былі выгнаны фашысты, адносілася аднаўленне чыгуначнага транспарту, якому належала вядучая роля ў перавозках ваінскіх грузаў. Пад той час, калі ў ходзе летне-асенняга наступлення 1943 года войскі Чырвонай Арміі ўступілі на тэрыторыю ўсходніх раёнаў Беларусі, ужо шматразова на практыцы была падмацавана праўдзівасць слоў Ф. Энгельса “Узбраенне, склад, арганізацыя, тактыка і стратэгія залежаць перш за ўсё ад дасягнутай на дадзены момант ступені вытворчасці і ад сродкаў зносін”¹ і У.І. Леніна, што да вайны “патрэбна рыхтавацца працягла, сур’ёзна, пачынаючы з эканамічнага ўздыму краіны, з наладжвання чыгунак (бо без іх сучасная вайна ёсць пусцейшая фраза)”², што чыгуначны транспарт з’яўляецца “найважнейшым матэрыяльным фактарам вайны, які мае першаступеннае значэнне не толькі для выканання ваенных аперацый, але і для забеспячэння Чырвонай Арміі баявой і рэчывай маёмасцю і харчаваннем”³. Са сказаным добра пераклікаюцца словы Маршала Савецкага Саюза Г.К. Жукава з яго прадмовы да кнігі Н.А. Анціпенкі “На глаўном напраўленні” (М., выд. “Наука”, 1967). Маршал Савецкага Саюза Г.К. Жукаў піша: “Работа аператыўнага тылу ў мінулую вайну ў значнай ступені залежала ад наяўнасці, прапускной і правазной здольнасці чыгунак, значэнне якіх у тылавым забеспячэнні войск было рашаючым” (стар. 11).

Асноўная нагрузка на плечы чыгуначнага транспарту легла ў час вайны і па перавозках народнагаспадарчых грузаў. Вось чаму пры адраджэнні гарадоў і вёсак так важна было аднавіць і сталёвыя магістралі. Гэта падкрэслівалася і ў прынятай ў жніўні 1943 г. пастанове СНК СССР і ЦК ВКП(б) “Аб неадкладных мерах па аднаўленні гаспадаркі ў раёнах, вызваленых ад нямецкай акупацыі”. Яна абавязала Народны Камісарыят шляхоў зносін СССР, мясцовыя партыйныя і савецкія арганізацыі прыняць усе неабходныя захады па хутчэйшым аднаўленні і будаўніцтве паравозных і вагонных дэпо, вакзалаў, службовых і жылых будынкаў на вызваленых ад праціўніка чыгунках.

Вырашэнне гэтай задачы было, бадай што, ці не самай цяжкай справай на фронце гаспадарчага будаўніцтва. Для ворага, натуральна, не з’яўлялася сакрэтам, што поўнае разбурэнне чыгунак можа істотна

¹ Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. – Т. 20. – С. 171.

² Ленин В.И. Полн. собр. соч. – Т. 35. – С. 395.

³ Там же – Т. 38. – С. 400.

ўплываць на тэмпы наступлення савецкіх войск, таму ён рабіў усё, што толькі магчыма было, каб зруйнаваць чыгуначнае палатно, дашчэнтую знішчыць важнейшыя вытворчыя аб'екты транспарту. З мэтай максімальнага вывадзення са строю шпал і рэек фашысты выкарыстоўвалі спецыяльныя чыгункаразбуральныя машыны "Крук". Пасля свайго праходу па чыгунцы яны пакідалі за сабою на сто працэнтаў папсаваныя шпалы, поўнасю парушаную баластавую прызму, значна дэфармаваныя рэйкі. Увесь рухомы састаў і найбольш каштоўнае абсталяванне фашысты вывозілі ў Германію. З вызваленых пад канец 1943 г. 1282 км пуці Беларускай чыгункі (тут маюцца на ўвазе і ўчасткі, якія знаходзіліся па-за межамі рэспублікі) праціўнік поўнасю разбурыў 683 км галоўных і станцыйных пуцей, эвакуіраваў у тыл 245 км пуці, знішчыў усе паравозныя дэпо з экіпіровачнымі збудаваннямі, папаліў пуцявыя будкі, казармы, пасажырскія будынкi. Уцалела зусім нязначная частка малых чыгуначных мастоў, толькі 5 прац. захавалася жыллой плошчы.

Адной з істотных прычын спусташальных разбурэнняў чыгуначных ліній і ўчасткаў з'яўлялася і тое, што большая частка з іх была пераўтворана праціўнікам у час абарончых баёў ва ўмацаваныя рубяжы і апорныя пункты. Каб выбіць ворага з гэтых пазіцый, савецкая авіяцыя і артылерыя наносілі масіраваныя ўдары па іх, у выніку чаго многія кіламетры чыгуначнага пуці і гаспадарчыя аб'екты аказваліся поўнасю выведзенымі са строю. Апрача таго, наша авіяцыя рабіла сістэматычныя нападзенні на найважнейшыя чыгуначныя вузлы і станцыі, якія знаходзіліся на значнай адлегласці ад лініі фронту. Савецкія лётчыкі здзейснілі ўвосень і зіму 1943 г. шмат баявых вылетаў на акупіраваную тэрыторыю Беларусі, нанёшы магутныя ўдары па чыгуначных вузлах, што прыводзіла да працяглай дэзарганізацыі работы апошніх, да зрываў стратэгічных перавозак ворага. У сваю чаргу і нямецкай авіяцыі ўдавалася, хаця і не ў такіх памерах, як у пачатку вайны, пранікаць цераз лінію фронту і скідаць бомбы на толькі што ўзведзеныя ці аднаўляемыя масты, чыгуначныя пуці.

Ваеннае становішча абавязвала і партызан Беларусі да актыўных дзеянняў па разбурэнні чыгунак, з тым, каб сарваць планы фашыстаў для скарыстання іх у мэтах перадыслакацыі сваіх войск альбо адпраўкі на захад нарабаванай маёмасці. Пазней пра падобныя акцыі народных мсціўцаў на сталёвых магістралях наш выдатны паэт Пімен Панчанка так напіша ў вершы "Беларускай чыгунцы":

Даруй, цябе ірвалі мы
І трушчылі на друз,
Калі да нас вадзіла ты

Чужы смяротны груз...

У моц наўмыснага пашкоджання фашыстамі чыгунак, а таксама іх асаблівага месца ў час баявых аперацый, многія лініі і ўчасткі, мо, як ніякія іншыя гаспадарчыя аб'екты прамысловасці, калгасныя і саўгасныя будынкі, установы культуры, на момант прыходу Чырвонай Арміі мелі такую высокую ступень разбурэння і патрабавалі такіх каласальных матэрыяльных сродкаў і чалавечай энергіі для свайго аднаўлення.

Вялізныя кучы цэглы і шчэбеню высіліся таксама і на месцы былых вытворчых карпусоў Гомельскага паравоза-вагонарамонтнага завода, якому фашысты нанеслі амаль на трыццаць мільёнаў рублёў матэрыяльных страт. Нават рэйкі і шпалы былі зняты імі з заводскіх чыгуначных пуцей.

Нялёгкай справай было адрадзіць ранейшую магутнасць вызваленых участкаў Беларускай і Заходняй магістраляў, адкрыць па іх рух воінскіх эшалонаў. Для таго, каб падрыхтаваць да эксплуатацыі адзін кіламетр поўнасю разбуранага чыгуначнага шляху, да месца работы неабходна было даставіць і ўкласці 1440 штук шпал, 160 рэек (даўжынёй 12,5 метра кожная), 989 нітоў, 8904 кастылі, 325 накладак, 2842 падкладкі, што ў перакладзе ў вагавую колькасць раўняецца ў сярэднім 166,5 тоны¹. А чыгуначная ж гаспадарка, як вядома, складаецца не толькі з аднаго рэйкавага шляху, а ўключае ў сябе разам з імі шмат розных вытворчых аб'ектаў, службова-адміністрацыйных будынкаў і да т.п. Таму ў барацьбе з разрухай у гэтай галіне эканомікі ад чыгуначных войск, транспартных будаўнікоў, чыгуначнікаў, мясцовага насельніцтва патрабаваліся неймаверныя намаганні, самаадданая праца, а таксама вялікае бясстрашша, бо на аднаўляемыя аб'екты нярэдка рабіла налёты варожая авіяцыя, працаваць даводзілася часам пад гарматным абстрэлам.

Аднаўленчыя работы на чыгуначным транспарце пачыналіся, як правіла, у першы ж дзень пасля вызвалення. Услед за перадавымі часцямі Чырвонай Арміі рухаліся і чыгуначныя войскі. Да прыходу на Беларусь яны ўжо мелі вялікі вопыт працы ў прыфрантавых і франтавых умовах, параўнальна багатую матэрыяльна-тэхнічную базу, кваліфікаваныя кадры, што забяспечвала высокія тэмпы і якасць работ. За кароткі тэрмін – восень і снежань 1943 г. – ваенныя чыгуначнікі аднавілі шмат кіламетраў чыгуначных пуцей, вялікую колькасць розных штучных збудаванняў. Асабліва праславіла сябе на Беларусі воінскае падраздзяленне інжынера-маставіка падпалкоўніка А.С. Дугіна, якому 5 лістапада 1943 г. было прысвоена званне Героя Сацыялістычнай Працы. Вопытны арганізатар вытворчасці, А.С. Дугін стала клапаціўся аб

¹ Луценко В.Т. Деятельность КПСС по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – М., 1969. – С. 81.

укараненні перадавых тэхналагічных працэсаў на будаўніцтве, усямерна садзейнічаў развіццю творчай ініцыятывы камандзіраў, інжынерна-тэхнічнага персаналу, радавых чыгуначнікаў свайго падраздзялення. Калі гэта выклікалася абставінамі часу, на дапамогу воінам-аднавіцелям прыходзілі кухары, пісары, прачкі і іншыя работнікі небудаўнічых прафесій. Узятая ў гонар 26-й гадавіны Кастрычніцкай рэвалюцыі абавязальства: увесці ў эксплуатацыю 55 км чыгункі і 10 мастоў – было паспяхова выканана. Звыш планаванага задання падрыхтаваны для руху воінскіх эшалонаў вельмі важны ў стратэгічных адносінах участак Цёмны Лес – Крычаў. І калі А.С. Дугін разам з іншымі 126 работнікамі чыгуначнага транспарту краіны і воінамі чыгуначных войск пры атрыманні ў Маскве 5 лістапада высокай узнагароды чуў словы М.І. Калініна: “Мы паказалі ўсяму свету, што за два з лішкам гады вайны, дый якой яшчэ вайны, калі сотні кіламетраў войскі рухаліся ў адзін і другі бок, калі чыгуначная гаспадарка намі псавалася на час адступлення, а цяпер разбураецца ворагам, калі мы наступаем, - наш транспарт вытрымаў. Вы маеце права ганарыцца, што сваёй работай, сваёй службай Радзіме ў адказны момант яе існавання прыносіце велізарную карысць”¹, ён бачыў у гэтай ацэнцы Старшыні Прэзідыума Вярхоўнага Савета СССР і свае ўласныя заслугі.

Спорна ішла праца па аднаўленні ўчастка Унеча – Крычаў, Гомельскага чыгуначнага вузла ў воінаў батальёна падпалкоўніка Шалвы Жыжылашвілі, а таксама батальёна падпалкоўніка Ф.Ё. Макевіціца, што адраджаў пуць на ўчастку Смаленск – Віцебск.

Сур’ёзным выпрабаваннем для воінаў-аднавіцеляў з’яўлялася навадзенне чыгуначнага моста цераз раку Сож на 236-м кіламетры напрамку Магілёў – Раслаўль (за адзін кіламетр ад Крычава). Ад былога двухпутнага, пяціпалётнага моста з вышынёй насыпу адзінаццаць метраў засталася толькі адно награваджанне абломкаў металу ў рэчышчы ракі. Наколькі гэта было складанай і працаёмкай справай, відаць з таго, што для збудавання падходаў да моста спатрэбілася выканаць 35 тысяч кубічных метраў грабарных работ, а для яго аднаўлення выдаткаваць 4615 кубаметраў лесаматэрыялу, 40 тон нітоў і скоб. Штодзённа на аднаўленні моста ўдзельнічала да пяці тысяч чалавек, палову з якіх складала мясцовае насельніцтва². Сумеснымі намаганнямі воінаў-аднавіцеляў і мясцовых жыхароў стала магчымым у вызначаны тэрмін здаць у эксплуатацыю гэты важны ў стратэгічных адносінах чыгуначны мост.

¹ Гудок – 1983. – 5 июля.

² Там же – 1975. – 16 февраля

Па распаджэнні Народнага Камісара шляхоў зносін СССР у вызвалення раёны Беларусі адразу ж былі пасланы спецыяльныя будаўнічыя фарміраванні: галаўныя рамонтна-аднаўленчыя цягнікі, машынна-пуцявыя станцыі, рэйказварачныя цягнікі, паравозарамонтныя калоны, цягнікі па рамонце водазабеспячэння (Вадрэмы), вагонарамонтныя калоны і інш. Экстраныя меры прымаліся па тым, каб утварыць на кожнай чыгунцы Упраўленне будаўніча-аднаўленчых работ (УБАР), у абавязкі якому ставіліся яе поўнае адраджэнне і далейшае развіццё матэрыяльна-тэхнічнай базы. Калі ваенныя чыгункі і большасць спецыяльных будаўнічых фарміраванняў НКШЗ СССР з адыходам савецкіх войск на захад, як правіла, здымаліся са сваіх ранейшых пазіцый і неадкладна рухаліся ў прыфрантавыя зоны, дык УБАР, наадварот, працягвала заставацца ў межах адной і той жа чыгункі незалежна ад лініі фронту.

Упраўленне будаўніча-аднаўленчых работ на Заходняй чыгунцы (начальнік В.А. Быдзан) было ўтворана ў верасні 1943 г. Разам з адраджэннем чыгуначнай гаспадаркі на вызваленай тэрыторыі Беларусі Упраўленне разгарнула дзейную падрыхтоўку да работ і ў тых раёнах, якія знаходзіліся яшчэ пад фашысцкай акупацыяй. Да канца 1943 г. ужо былі сфарміраваны аператыўныя групы будучых будаўніча-аднаўленчых участкаў (БАУ) – Аршанскага і Віцебскага. Першы з іх размяшчаўся на станцыі Краснае (Смаленская вобласць), другі – на станцыях Рудня (той жа вобласці) і Лёзна. У кастрычніку 1943 г. на Заходнюю магістраль было адкамандзіравана Упраўленне будаўніцтва № 101, якое перад гэтым працавала на чыгунках Поўначы СССР і Маскоўска-Данбаскай магістралі.

Вялікія цяжкасці ўзніклі з утварэннем Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ на Беларускай магістралі. Адсутнасць кваліфікаванай рабочай сілы, матэрыяльна-тэхнічных сродкаў абцяжарвала сфарміраванне, толькі зыходзячы з мясцовых рэсурсаў, такога калектыву будаўнікоў, які быў бы ў поўным стане завяршыць аднаўленне моцна разбуранай гаспадаркі чыгункі. Таму ў канцы кастрычніка 1943 г. НКШЗ СССР расфарміроўвае і камандзіруе на Беларусь Упраўленне будаўніцтва № 45¹, якое вяло работы на Омскай чыгунцы. Яго кадравы склад і матэрыяльна-тэхнічная база павінны былі стаць касцяком для заснавання на Беларускай магістралі Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ. Усяго належала да адпраўкі больш за тысячу чалавек, астатнія рабочыя заставаліся працаваць на ранейшым месцы. У эшалоны, што пасылаліся на Беларусь, былі пагружаны 24 аўтамашыны, 7 гусенічных трактароў і 4

¹ Утворана яно ў студзені 1942 г. на базе эвакуіраваных з чыгунак Захада ў Омскую вобласць Упраўленняў будаўніцтваў №№ 7, 51, 180.

прычэпы да іх, 9 электрастанцый, 24 электраматоры, 22 фракцыйныя і ручныя лябёдкі, да трох дзесяткаў розных варштатаў.

У сярэдзіне лістапада на станцыю Унеча (Бранская вобласць), дзе спачатку размяшчалася Упраўленне Беларускай чыгункі, прыбыла з Омска на чале з галоўным інжынерам былога Упраўлення № 45 Ф.Г. Сакаловым аператыўная група ў складзе 22 чалавек. Паколькі з-за перагрузкі руху на чыгунках краіны эшалоны з Омска вельмі марудна прасоўваліся да месца прызначэння (да сярэдзіны снежня прыехала толькі невялікая частка рабочых і каманднага складу колькасцю 180 чалавек), аператыўная група, не чакаючы іх прыбыцця, стала актыўна займацца ў вызваленых раёнах падборам кадраў, арганізацыяй вытворчасці мясцовых будаўнічых матэрыялаў. 25 лістапада 1943 г. Народны Камісар шляхоў зносін СССР аддаў загад аб стварэнні Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ на Беларускай чыгунцы, начальнікам якога быў прызначаны вопытны арганізатар вытворчасці С.Б. Патлатаў. Ад другой паловы снежня пачалі функцыянаваць аператыўныя групы УБАР на станцыях Гомель, Навабеліцкая і Крычаў, дзе пазней меркавалася стварыць па адным самастойным будучаску.

Пры самай непасрэднай дапамозе мясцовых Саветаў дэпутатаў працоўных УБАР Беларускай чыгункі і яго падраздзяленні змаглі мабілізаваць да 1 студзеня 1944 г. у нядаўна вызваленых раёнах 2681 чалавека, у тым ліку з Гомельскай вобласці – 1691, Магілёўскай – 700 і Арлоўскай – 290. Аднак даведзены ім план мабілізацыі рабочай сілы быў выкананы толькі на 35 прац. Усяго на гэты час ва Упраўленні мелася 4278 чалавек, у тым ліку рабочых – 3559, ІТР – 210. Ад агульнай колькасці рабочых менш за палавіну з’яўляліся кадравымі, а астатнія, можна сказаць, зусім не валодалі будаўнічымі прафесіямі.

Мясцовае насельніцтва, якое прыбывала на аднаўленне чыгунак, размяшчалася ў зямлянках, бараках і ў розных прыстасаваных для жылля будынках. Не хапала ложкаў, тапчаноў, пасцельных рэчаў. Да канца года фактычна не было наладжана забеспячэнне прадуктамі харчавання і нават хлебам, адсутнічала грамадскае харчаванне. Мала чым у лепшых умовах жылі і працавалі будаўнікі, што прыехалі з Омска.

І ўсё ж, нягледзячы на гэтыя цяжкасці, УБАР Беларускай магістралі сумела выканаць за нядоўгі час шэраг важных мерапрыемстваў па разгортванні аднаўленчых работ на транспарце, стварэнні ўласнай базы па вырабе мясцовых будаўнічых матэрыялаў. Сваімі сіламі было нарыхтавана тысяча кубаметраў лесу круглага, выраблена 600 т цэменту, 50 тыс. шт. цэглы, наладзілі выпуск дахавых драўляных вырабаў і інш. Усюды, дзе толькі была магчымасць, разбіралі разваленыя будынкі, каб здабыць цэглу, розныя будаўнічыя дэталі і канструкцыі. Частка рабочых

займалася выяўленнем прыгоднага абсталявання сярод трафейных матэрыялаў. Наркамлес БССР дазволіў УБАР Беларускай чыгункі збіраць і вывозіць на свае аб'екты лясныя завалы з зон адчужэння на тэрыторыі Гомельскай і Магілёўскай абласцей.

Але ж паколькі на працягу ўсяго 1943 г. Упраўленне знаходзілася ў стадыі фарміравання, шмат сіл і часу траціла на стварэнне ўласнай матэрыяльна-тэхнічнай базы, яно змагло выканаць на Беларускай чыгунцы будаўніча-аднаўленчых работ толькі на 600 тыс. руб. Прычым амаль уся гэтая сума падала на прыданія УБАР спецыяльныя будаўнічыя фарміраванні НКШЗ – Галаўныя рамонтна-аднаўленчыя цягнікі № 9 і № 39, якія па прыбыцці на Беларускаю чыгунку ў хуткім часе прыступілі да выканання сваіх прамых задач.

Вядома, было б памылкова ўклад УБАР Беларускай чыгункі ў адраджэнне транспартнай гаспадаркі зводзіць толькі да гэтых 600 тыс. руб. Галоўнае заключалася ў тым, што яго кіраўніцтва пры падтрымцы мясцовых партыйных і савецкіх органаў здолела сфарміраваць пад канец 1943 г. працаздольны калектыў будаўнікоў, стварыла рэальныя перадумовы да выканання маючых адбыцца ў наступным годзе вялікіх мемераў будаўніча-аднаўленчых работ.

Самы непасрэдны і актыўны ўдзел у аднаўленні транспартнай гаспадаркі прынялі чыгуначнікі. Ніхто не жадаў, склаўшы рукі, кацаць таго дня, калі зноў пачуецца добра знаёмы гудок паравоза, застугаюць колы вагонаў на рэйкавых стыках. Пасля вяртання дамоў з савецкага тылу, пратызанскіх атрадаў ці зон, дзе хавалася грамадзянскае насельніцтва, каб не папасці ў фашысцкае рабства, яны ішлі на свае прадпрыемствы і ўздымалі іх з руін і развалін. Ужо у працэсе самой працы многія з іх добра авалодалі будаўнічымі прафесіямі і якасна выконвалі складаныя работы па аднаўленні чыгуначных аб'ектаў. Разам з чыгуначнікамі часта выходзілі на працу іх жонкі і яшчэ не зусім дарослыя дзеці.

Асабліваю настойлівасць і ініцыятыву ў працы праяўлялі рабочыя і служачыя пуцявой гаспадаркі. На аднаўленне з'яўляліся ўсе рабочыя і камандзіры вытворчасці. Часта можна было назіраць, з якім вялікім майстэрствам і стараннасцю ўпраўляўся з абавязкамі простага рабочага-рамонтніка намеснік начальніка службы пуці Беларускай чыгункі Кашлачоў. Добрым арганізатарам мас зарэкамендаваў сябе старшы дарожны майстар Самасвет. На яго ўчастку, акрамя пуцявых рабочых, працавала 600 чалавек з мясцовага насельніцтва. Вопытны камандзір правільна арганізаваў працу людзей, своечасова забяспечваў фронт работы неабходнымі матэрыяламі і інструментамі. Да пачатку 1944 года

на ўчастку Самасвета былі прыведзены ў належны парадак 100 кіламетраў пуці.

Рашуча ўступілі на барацьбу з разрухай чыгуначнікі Крычаўскага вузла. Фашысцкія акупанты не пакінулі тут амаль ніводнай непашкоджанай стрэлкі і рэйкі, спалілі ўсе службовыя памяшканні і нават падпалілі каменны вугаль, які ім не ўдалося вывезці пры адступленні. Адным з першых з'явіўся сюды М.А. Галіновіч, які да вайны працаваў начальнікам станцыі Крычаў. Дзякуючы яго ўмелай распарадчасці, гэта станцыя змагла арганізаваць адпраўку ў савецкі тыл вялікай колькасці матэрыяльных каштоўнасцяў і грамадзянскага насельніцтва, надзейна забяспечваць перавозкамі патрэбы Чырвонай Арміі. Сам жа Мікалай Анісімавіч пакінуў станцыю апошнім, ужо пасля поўнага заканчэння дэмантажу і эвакуацыі лакаматыўнага дэпо. Пад вечар 15 ліпеня на станцыі скрозь было ціха і пустэльна. Ад усёй чыгуначнай тэхнікі засталіся толькі адзін паравоз з падчэпленым да яго адным класным вагонам і дрызіна, прызначаныя для эвакуацыі самога начальніка станцыі. Яны стаялі на парах у пакгаўзе і пад паветкай, падрыхтаваныя ў любую хвіліну рушыць у шлях. “І вось а пятай гадзіне раніцы 16 ліпеня, - прыгадвае М.А. Галіновіч, - я атрымоўваю каманду па тэлефоне ад начальніка ваенных зносін арміі аб неадкладным выездзе з Крычава, таму што немцы ўжо былі на падыходзе да станцыі”. Разам з ім накіраваліся на ўсход памочнік ваеннага каменданта станцыі і начальнік Крычаўскага лакаматыўнага дэпо А. Дзянісаў. Паперадзе ішла дрызіна, а з ёй класны вагон з трыма чалавекамі, які цягнуў за сабой асобны паравоз. Едучы па мосце цераз раку Сож, ніхто з іх не падазраваў, што яго замініравалі савецкія салдаты. Аб гэтым здагадаліся толькі тады, калі, ад'ехаўшы ад моста ў напрамку да лесу на 300–400 метраў, пачулі моцны выбух і, павярнуўшыся ў бок Крычава, заўважылі, як падняліся ў неба груды металу і затым абрушыліся ў ваду. Было добра відаць, як на самай сярэдзіне ракі апусціліся ў ваду фермы моста, задраўшы ўверх свае канцы на берагавых апорах. У гэтую ж хвіліну яны ўбачылі нямецкіх матацыклістаў, якія імчаліся з Крычава ў бок яго чыгуначнага вузла.

З таго часу, як М.А. Галіновіч пакінуў Крычаў, яму давялося працаваць у Клімавічах, Унечы, Варонежы (у жніўні 1941 года тут знаходзілася аператыўная група Беларускай чыгункі), Старым Оскале, Волаве (каля Яфрэмава), Ельцы, ізноў у Варонежы, на станцыі Бакал Паўднёва-Уральскай магістралі, адкуль яго ў верасні 1943 года па загадзе намесніка наркома шляхоў зносін адкамандазівалі ў распарадженне ўпраўлення Беларускай чыгункі, аператыўная група якой базіравалася на станцыі Унеча. Тут ён атрымаў загад аб назначэнні на ранейшую пасаду начальніка станцыі Крычаў, толькі што вызваленую ад ворага. Цягнікі

туды яшчэ не хадзілі. Давялося разам з машыністам-інструктарам Р. Шведчанкам накіравацца пяхком. Двое сутак ішлі ад Унечы да Крычава. Тут яшчэ не паспелі дагарэць будынкі самой станцыі, паравознага дэпо. Не баячы марна ні хвіліны часу і не чакаючы чыёй-небудзь дапамогі, чыгуначнікі самі ўзяліся за аднаўленне пуцывога развіцця, дэпоўскай і станцыйнай гаспадарак, воднай сістэмы, аб'ектаў змазачнай гаспадаркі, вагоннага ўчастка. З гэтай мэтай з ліку чыгуначнікаў пачалі стварацца будаўнічыя брыгады. Іх дзейнасць набыла больш арганізаваны характар пасля таго, як была заснавана аператыўная група па аднаўленні Крычаўскага чыгуначнага вузла, на чале якой знаходзіўся М.А. Галіновіч. Па ініцыятыве камуністаў на ўсіх адказных месцах будаўніцтва разгарнулася сацыялістычнае спаборніцтва – гэты выпрабаваны сродак узняцця працоўнай актыўнасці мас – за выкананне кожным рабочым дзённых нормаў выпрацоўкі. Дзякуючы самаадданай працы чыгуначнікаў, іх вялікаму жаданню зрабіць свой пасільны ўклад у перамогу над ворагам, былі завершаны ў вызначаны тэрмін усе асноўныя віды работ для забеспячэння прыёму прыбываўшых на станцыю воінскіх цягнікоў.

Не маглі заставацца безудзельнымі да ходу работ па аднаўленні чыгунак рабочыя і служачыя прамысловых прадпрыемстваў, калгаснае сялянства, інтэлігенцыя, вучні старэйшых класаў агульнаадукацыйных школ. Яны добра разумелі, што ад стану чыгунак у многім залежыць і поспех правядзення наступальных аперацый Чырвонай Арміі і хутчэйшая нармалізацыя жыцця і працы ў вызваленых раёнах, таму з такім вялікім энтузіязмам, упартасцю расчышчалі пуці, будавалі чыгуначны насып, нарыхтоўвалі шпалы, прыводзілі да парадку тэрыторыю на прывакзальных плошчах, станцыях, у дэпо і выконвалі іншыя, хаця і не кваліфікаваныя, але працаёмкія работы. Гэта дае падставы сцвярджаць, што адраджэнне чыгунак Беларусі ў 1943 г. насіла ўсенародны характар. Кожны адноўлены ўчастак рэйкавага шляху – гэта вынік агульных намаганняў ваенных чыгуначнікаў, транспартных будаўнікоў, грамадзянскіх чыгуначнікаў і мясцовага насельніцтва.

У сістэме мер па аднаўленні транспарту рэспублікі надзвычай важнае значэнне надавалася Гомельскаму паравоза-вагоннарамонтнаму заводу. Да вайны ён з'яўляўся адным з буйнейшых у краіне прадпрыемстваў па рамонце рухомага саставу. За некалькі дзён да захопу Гомеля фашысцкімі войскамі завод быў вывезены на аднатыповае яму прадпрыемства Уфы – паравозарамонтны завод. Асноўная і абстрагаваная сродкі Гомельскага ПВРЗ складалі ў канцы 1941 года звыш адной трэці такіх сродкаў Уфінскага ПРЗ. У гэты час на Гомельскім ПВРЗ працавала каля 600 чалавек, а астатнія яго работнікі

Нарком шляхоў зносін адкамандзіраваў на Валагодскі і Чыцінскі ПВРЗ, Мурманскі, Омскі і Алатырскі ПРЗ, а таксама на іншыя прадпрыемствы транспарту.

З вызваленнем першых чыгуначных ліній і участкаў Беларусі ад нямецка-фашысцкіх акупантаў стала адчувацца вострая патрэба да рамонтна-паравозаў і вагонаў, паколькі многія з іх знаходзіліся ў дрэнным тэхнічным стане. Вось чаму найхутчэйшы ўвод у эксплуатацыю Гомельскага ПВРЗ набываў такую сур'ёзную вастрыву. Зыходзячы з гэтага, НКШЗ СССР ужо ў верасні, г. зн. за два месяцы да выгнання ворага з горада, сфарміраваў аператыўную групу па аднаўленні прадпрыемства. У склад яе былі ўключаны камерцыйны дырэктар П.А. Лізуноў, галоўны бухгалтар А.А. Лісцвін, начальнік аддзела працы і зарплат С.І. Кудраўцаў, начальнік ваеннага цэха К.В. Злотнікаў і іншыя кіруючыя работнікі і спецыялісты. Напярэдадні баёў за Гомель аператыўная група размяшчалася непаладку ад яго на станцыі Гародня Чарнігаўскай вобласці з тым, каб, як толькі будзе выгнаны вораг, без зацяжкі часу прыбыць на месца і пачаць падрыхтоўку да адраджэння прадпрыемства.

Праз два дні пасля вызвалення горада група ўжо знаходзілася на заводзе. Пасланыя ёю прадстаўнікі ў Буда-Кашалёўскі і Церахоўскі раёны заняліся выяўленнем і адпраўкай на завод былых рабочых-рамонтнікаў. Праз некалькі дзён уключыліся ў работу каля 40 чалавек. "Гэты нешматлікі калектыў, - успамінаюць работнікі завода ў брашуры "Гомельскі вагонорамонтны", - з вялікім натхненнем узяўся за аднаўленне разбураных будынкаў, пачаў збіраць абсталяванне" (стар. 55). Доўгі час у калектыве вагонарамонтнікаў у высокай пашане былі М. Федарцоў, П. Драбышэўскі, П. Радзькін і іншыя работнікі, што першымі пачыналі нялёгкаю барацьбу з разрухай.

Пытанні аднаўлення чыгуначнай гаспадаркі займалі ў той час адно з вядучых месцаў у дзейнасці тэрытарыяльных партыйных і савецкіх органаў рэспублікі. Яны шмат увагі ўдзялялі таму, каб узмоцніць кантакт у рабоце паміж воінскімі і грамадзянскімі будаўніча-аднаўленчымі арганізацыямі, надаць больш арганізаваны характар удзелу шырокіх народных мас у адраджэнні транспарту, пашырыць шэфства прамысловых прадпрыемстваў, калгасаў і саўгасаў, дзяржаўных і грамадскіх устаноў над аднаўляемымі станцыямі і вакзаламі, паравознымі і вагоннымі дэпо, дыстанцыямі пуці і да т.п. Зыходзячы з рашэнняў пастановы ЦК ВКП(б) ад 31 мая 1943 г. аб ліквідацыі палітаддзелаў на чыгуначным транспарце, абкамы, райкамы і гаркамы партыі Беларусі прынялі актыўны ўдзел у стварэнні на чыгунках партыйных арганізацый, аказанні ім канкрэтнай дапамогі ў разгортванні масава-палітычнай

работы. З мэтай хутчэйшага аднаўлення Беларускай магістралі Гомельскі, Магілёўскі і Палескі абкамы КП(б)Б, выканкамы Саветаў дэпутатаў працоўных гэтых абласцей ажыццявілі шэраг арганізацыйна-гаспадарчых мерапрыемстваў па забеспячэнні аб'ектаў будаўнічымі матэрыяламі і транспартнымі сродкамі, рэстаўрацыі падарваных рэк, змацаванняў, стрэлачных пераводаў, вырабе на месцах рознага інструменту, наладжванні вучобы па авалодванні будаўнічымі прафесіямі. Адноўлены Касцюковіцкі райпрамкамбінат пачаў вырабляць шпалы для патрэб Беларускай чыгункі.

У разгортванні будаўнічых работ на транспарце важную ролю адыграла прынятая ў верасні 1943 г. пастанова ЦК ЛКСМБ “Аб бліжэйшых задачах камсамольскіх арганізацый Беларусі ў раёнах, вызваленых ад нямецка-фашысцкіх захопнікаў”. Абласныя, раённыя, гарадскія камітэты камсамола правялі вялікую работу па мабілізацыі членаў ВЛКСМ і несаюзнай моладзі на транспарт як на адзін з перадавых і адказных участкаў працоўнага фронту. Пад канец 1943 г. у аднаўленні чыгунак рэспублікі ўдзельнічала больш як трыццаць камсамольска-маладзёжных брыгад, звыш трох тысяч камсамольцаў і моладзі.

Там, дзе чыгуначныя войскі, транспартныя будаўнікі, чыгуначнікі і мясцовае насельніцтва вялі наступ на разруху ў цесным узаемадзеянні між сабой, былі атрыманы добрыя вынікі. На Гомельскім чыгуначным вузле праца не спынялася нават у цёмныя восеньскія ночы. За суткі ўкладвалі па 10–12 км галоўнага пуці, моцна разбуранага праціўнікам. Літаральна ўжо на трэці дзень пасля вызвалення горада на вузле пачаўся рух цягнікоў, а на пяты дзень з Гомеля рушылі да фронту першыя воінскія эшалоны па двух найважнейшых стратэгічных напрамках – Жлобінскім і Калінкавіцкім. За кароткі тэрмін былі ўведзены ў эксплуатацыю два вялікія масты цераз рэкі Іпуць і Сож, наладжана на вузле паязная дыспетчарская сувязь, адноўлены сістэма водазабеспячэння, склады паліва, службовыя памяшканні для паравозных і паязных брыгад, устаноўлены вуглепад'ёмныя краны.

Належны клопат быў працяглены аб быцце чыгуначнікаў Гомеля. Пад канец 1943 г. прыняў сваіх наведвальнікаў Гомельскі клуб чыгуначнікаў імя У.І. Леніна. Тут былі адчынены зала для дэманстрацыі кінафільмаў, бібліятэка, зала для правядзення сходаў і шэраг іншых памяшканняў. Да гэтага ж часу ўжо распачаліся заняткі на электратэхнічным і эксплуатацыйным факультэтах Гомельскага чыгуначнага тэхнікума (дырэктар Г. Багданаў), на якіх навучалася 360 чалавек, у тым ліку 60 былых партызан. Поплеч з рабочымі-будаўнікамі навучэнцы займаліся рамонтам і добраўпарадкаваннем аўдыторый, сталоўкі, класнага абсталявання, сваімі сіламі нарыхтавалі на зіму дровы. Тэхнікум шляхоў

зносін быў першай у вызваленым горадзе сярэдняй спецыяльнай навучальнай установай. Раней за ўсе гарадскія культустановы аднавіў таксама сваю дзейнасць і Гомельскі клуб чыгуначнікаў.

У такім жа напружаным працоўным рытме вялося аднаўленне і на іншых станцыях, участках чыгунак. Толькі па сігнале паветранай трывогі часова спынялі работу і хаваліся ў бяспечныя месцы, а як неба зноў становілася чыстым, рукі будаўнікоў з новай сілай уздымалі молат, браліся за рыдлёўку ці кірку і працавалі, пераадольваючы стому, да тае пары, пакуль не прыходзіла ім на змену новая партыя людзей.

З вялікай радасцю будаўнікі транспарту і чыгуначнікі рэспублікі сустрэлі вестку аб разгортванні на магістралях Савецкага тылу шэфства над аднаўляемымі чыгункамі. Пра гэта яны даведаліся са змешчанага ў газеце “Гудок” ад 24 лістапада 1943 г. артыкула начальніка Беларускай чыгункі генерала-дырэктара цягі III-га рангу Н. Краснабаева. У ім паведамлялася, што работнікі Пермскай магістралі шлюць на Беларусь цэлы эшалон у складзе 41 вагона з матэрыяламі і інструментамі, які ўжо накіраваўся з Масквы да месца прызначэння. Той колькасцю інструментаў і запасных частак, якую прysłалі пермякі, можна было поўнасьцю ўкамплектаваць адно паравознае дэпо, адну дыстанцыю пуці з 10 акалодкаў і 30 рабочых аддзяленняў, адну пагрузачна-разгрузачную кантору, пяць станцый трэцяга і адну станцыю другога класаў. У ім мелася таксама шмат неабходнага абсталявання для пасажырскіх станцый, сігнальныя прылады для 150 цягнікоў, два вагоны рысор, вагон чыгуннага ліцця, аконныя рамы, дзверы, поўнае абсталяванне, падручнікі і школьныя прылады для школы на 280 дзяцей і іншае.

Умовы ваеннага часу звычайна не давалі магчымасці рабіць капітальнае аднаўленне чыгункі. У першую чаргу пракладвалі пуць, узводзілі масты і тыя аб’екты гаспадаркі, без якіх нельга было забяспечыць рух цягнікоў. Пры такім падыходзе да вырашэння гэтай адказнай справы ўдавалася, нягледзячы на велізарныя разбурэнні, у вельмі сціслыя тэрміны арганізаваць пропуск воінскіх эшалонаў да фронту. Пад канец 1943 г. ужо на большасці чыгуначных участкаў, меўшыся ў вызваленых раёнах рэспублікі, адыцяўляліся перавозкі воінскіх і народнагаспадарчых грузаў. На Беларускай магістралі, напрыклад, на 1 студзеня 1944 г. было адноўлена 97 прац. агульнай працягласці ачышчаных ад ворага сталёвых магістраляў, сотні мастоў, дзесяткі станцый і раз’ездаў, звыш 500 стрэлачных пераводаў і шэраг іншых вытворчых і бытавых прадпрыемстваў, больш чым на 60 км заменены рэйкавыя кавалкі (да 9 м даўжыні) рэйкамі нармальнай даўжыні, амаль на 30 км укладзены новыя шпалы.

Але гэта былі толькі першыя крокі ў аднаўленні транспарту. Тэхнічны стан большасці ўведзеных у эксплуатацыю участкаў пуці і аб'ектаў знаходзіўся на вельмі нізкім узроўні. Сквозь па ўсёй Беларускай магістралі, за выключэннем толькі адной з вядучых яе ліній Бранск – Гомель, хуткасць руху цягнікоў для паравозаў серыі Э і астатніх блізкіх да іх па магутнасці серый вызначалася памерамі ад 15 км да 25 км /гадз., у той час як напярэдадні вайны сярэднятэхнічная хуткасць у цэлым па чыгунцы складала 36 км/гадз. Абмежаванні ў хуткасці былі выкліканы неўстанаўленнем падводных сувязяў на палевых апорах мастоў, нераўнамерным асяданнем апор, слабым змацаваннем рэек на стыках і г.д. Пад многімі мастамі не былі ачышчаны рэчышчы рэк ад узарваных пралётных збудаванняў, адсутнічалі лёдарэзы. Па некаторых мастах дазвалялася вадзіць цягнікі з хуткасцю не вышэй як 5 км/гадз.

Разам з аднаўленнем чыгуначнай гаспадаркі прымаўся экстранныя меры па арганізацыі перавозак грузаў. Фронт не мог абыходзіцца без паступлення дадатковай ваеннай тэхнікі, боепрыпасаў, людскіх рэзерваў. Вялікую патрэбу зведвалі ў народнагаспадарчых грузах вызваленая раёны. Вось чаму на адноўленых участках чыгункі без прамаруджання пачыналі прапускаць цягнікі. Часам ад моманту прыняцця ўчастка ў эксплуатацыю і да праходу першага састава па ім працягала ўсяго толькі некалькі гадзін. На раз здаралася і такое, што аднавіцелі транспарту яшчэ працягвалі ліквідоўваць апошнія рэшткі разбурэнняў, а за іх спінамі ўжо пыхкаў паравоз, не збаўляючы пары, каб як толькі будзе аддадзены знак аб завяршэнні работы, рушыцца наперад, да лініі фронту.

Арганізацыя перавозак ускладалася як на спецыяльныя фарміраванні НКШЗ СССР: ваенна-эксплуатацыйныя аддзяленні (упершыню створаны ў час бітвы пад Масквой у кастрычніку 1941 г.), калоны паравозаў Асобага рэзерву, так і на лінейныя падраздзяленні чыгункі. Працавалі ўсе яны ў цесным узаемадзеянні паміж сабой.

Асабліва адказныя даручэнні па выкананні стратэгічных перавозак ажыццяўлялі калоны паравозаў Асобага рэзерву, якія скарыстоўваліся на самых галаўных участках франтавых магістраляў. Першыя тры такія калоны былі сфарміраваны паводле пастановы Дзяржаўнага Камітэта Абароны яшчэ ў маі – чэрвені 1942 г. Укамплектаваны былі яны ў асноўным эвакуіраванымі ў савецкі тыл чыгуначнікамі Заходняй магістралі. Пазней у калонах паравозаў Асобага рэзерву стала працаваць шмат работнікаў і Беларускай чыгункі. За вялікія заслугі перад Радзімай многія з іх адзначаны высокімі ўрадавымі ўзнагародамі. 5 лістапада 1943 г. званне Героя Сацыялістычнай Працы з уручэннем Ордэна Леніна і залатога медала было прысвоена пяці чыгуначнікам Беларусі – начальніку паравознай калоны № 3 М.Я. Макараву, паравозным

машыністам А.А. Яноўскаму, Алене Міронаўне Чухнюк, К.Н. Мышастаму, паязному вагоннаму майстру А.В. Глебаву.

Шмат вёрстаў скалясіў кожны з іх па франтавых дарогах. На самыя перадавыя пазіцыі Сталінградскага фронту вадзіла воінскія эшалоны А.М. Чухнюк, якая працавала тады ў складзе 4-й калоны паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ. У ёй было нямала чыгуначнікаў Беларусі – машыніст-інструктар А.К. Дубадзелаў са станцыі Асіповічы, машыністы В.П. Пракопчык, П.А. Шарц (абодва са Жлобінскага дэпо), І.Г. Лыкаў (з Маладзечанскага дэпо), Г.Ф. Андрыеўскі (з Магілёўскага дэпо) і інш. Пасля ранення Алена Міронаўна водзіць саставы ўзіму 1942/43 г. па чыгунцы Варкута – Котлас. У час бітвы пад Курскам і Арлом вопытны машыніст ізноў на перадавых рубяжах. Затым забяспечвае перавозкамі войскі, што вялі баі за Гомель, і адной з першых прыбывае ў вызвалены горад, з якога яна ў суровым 1941 г. павяла на ўсход апошні цягнік з матэрыяльнымі каштоўнасцямі.

Да таго, як увосень 1943 г. з’явіліся на Беларусі першыя калоны паравозаў Асобага рэзерву, яны ўжо набылі багаты вопыт працы ў франтавых умовах, мелі стройную арганізацыйную структуру. У склад кожнай з іх уваходзілі дзесяткі паравозаў, рухомыя рамонтныя майстэрні, вагоны-цяплушкі для паязных брыгад і рамонтнікаў. Строга ў вызначаныя тэрміны дастаўляла стратэгічныя грузы да месца баявых пазіцый абслугоўваючая франтавая ўчасткі Беларускай магістралі паравозная калона № 35, якую ўзначальваў Любараў. У калоне было багата наватараў-лунінцаў¹, клапатліва даглядаўшых рухомыя састаў. Як правіла, усе паравозы працавалі без заходу на міжпаязны рамонт. Калектыў калоны сваімі сіламі выконваў прамывачны рамонт лакаматываў, прычым прастой апошніх на рамонце быў на дзве гадзіны ніжэй за норму. Да канца 1943 г. машыністы калоны № 35 правялі каля сотні вялікагрузных саставаў вагою ад 1500 да 2000 т кожны. Высокіх паказчыкаў у абслугоўванні франтавых часцей дабіваліся дыслакаваныя ў той жа час на тэрыторыі Беларусі паравозныя калоны № 9, № 22 і інш.

Поруч з воінскімі эшалонамі пайшлі па здадзеных у эксплуатацыю ў 1943 г. участках пуці і цягнікі з грузам, прызначаным для гаспадарчых патрэб аднаўляемых раёнаў Беларусі. Згодна з прынятай у жніўні таго ж года пастановай СНК СССР і ЦК ВКП(б) “Аб неадкладных мерах па аднаўленні гаспадарак ў раёнах, вызваленых ад нямецкай акупацыі”, Народнаму Камісарыяту шляхоў зносін даручалася забяспечыць

¹ Так называлі паслядоўнікаў машыніста Томскай чыгункі М. Лунина, які выступіў перад вайной ініцыятарам руху за ўзорны догляд паравоза і пашырэнне аб’ёму рамонтнага выконваемага сілай самой лакаматываўнай брыгады.

бесперабойную падачу вагонаў пад пагрузку запасных частак і матэрыялаў у вызваленыя раёны. За праходжаннем гэтых вагонаў устанавіваўся паўсядзённы кантоль, і прасоўвацца яны павінны былі “нароўні з абароннымі грузамі”¹. У кастрычніку з савецкага тылу на станцыі Беларускай магістралі было завезена 58,3 тыс. т груза, у лістападзе – 198,2 і ў снежні – 251,8 тыс. т. Прыбыццё грузаў па станцыях Гомельскай і Магілёўскай абласцей павялічылася ў апошнім месяцы 1943 г. у параўнанні з лістападам у тры разы. Вялікія памеры выгрузачных аперацый выконвала станцыя Добруш. У лістападзе прыбыццё грузаў тут складала 16908 т, у снежні – 14293 т. З завозімых па чыгунках на Беларусь грузаў найбольшая ўдзельная вага прыпадала на збожжавыя, нафтапрадукты, машыны і абсталяванне, каменны вугаль, баклейныя і гастронамічныя тавары. Аднак у параўнанні з прыбыццём ваеннай тэхнікі і амуніцыі завоз народнагаспадарчых грузаў, вядома, быў у шмат разоў меншы.

Першыя крокі былі зроблены ў аднаўленні пасажырскіх (галоўным чынам службовых) перавозак. Да канца года было перавезена на Беларускай чыгунцы 24 тыс. чалавек. Прыгарадныя перавозкі пасажыраў пакуль што яшчэ не ажыццяўляліся, таму што не былі створаны для гэтага неабходныя ўмовы.

Пры ўзнаўленні эксплуатацыйнай дзейнасці на чыгунках рэспублікі давялося сустрэцца з вялікімі цяжкасцямі. Не мінулі яны і самога штаба ўпраўлення Беларускай магістралі. Многія адміністрацыйныя работнікі і спецыялісты, што тут працавалі да вайны, знаходзіліся на фронце альбо на іншых чыгунках краіны. У службовых памяшканнях упраўлення магістралі панавала празмерная скучанасць, па некалькі службаў і аддзелаў размяшчаліся ў адным невялічкім пакойчыку. Бракавала самага неабходнага: пісчай паперы, чарніла, чыстых справаздачных бланкаў, розных канцэлярыскіх прылад. З-за існаваўшых абмежаванняў у пасажырскім руху справаздачы з гаспадарчых адзінак ва ўпраўленне і ў адваротным напрамку дастаўлялі ў таварных ці воінскіх цягніках або і зусім пеша. Несвоечасовае паступленне службовай інфармацыі перашкаджала аператыўнаму кіраванню працэсам перавозак.

Надта мізэрнай была матэрыяльна-тэхнічная база чыгуначнага транспарту. Неставала рухомага саставу, шмат паравозаў і вагонаў прастойвалі з-за наяўнасці сур’ёзных тэхнічных няспраўнасцей. З прычыны непрыстасаванасці памяшканняў тэхніку рамантавалі і пад адкрытым небам. Няпоўная ўкамплектаванасць штату машыністамі паравозаў і іх памочнікамі, паравознымі качагарамі вяла да парушэння

¹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. – Т. 6. – М., 1971. – С. 88.

рэжыму працы і адпачынку лакаматыўных брыгад. Не аднойчы здаралася ім быць на службе па дзве пары запар.

У асабліва складаных умовах даводзілася працаваць на станцыях, удаленых на малую адлегласць ад лініі фронту. Іх дзейнасць не раз перапынялі налёты варожай авіяцыі. Каб забяспечыць аператыўнае кіраванне перавозкамі, важнейшыя службовыя памяшканні станцый разам з персаналам размяшчаліся ў зямлянках і бліндажах. Туды ж пераводзіліся і стрэлачныя пасты. Толькі больш разгалінаваная сетка рэйкавых шляхоў магла сведчыць аб тым, што на дадзеным месцы дзейнічае пункт па арганізацыі транспартавання стратэгічных грузаў.

Пад сур'ёзнай пагрозай для жыцця вадзілі беларускія чыгуначнікі цягнікі па франтавых участках. Не разгубіўся ў час начнога налёту варожай авіяцыі на Крычаўскі вузел машыніст манеўровага паравоза С.Ф. Лявонаў. Ад узрываў бомбаў дрыжала зямля. Былі нанесены пашкоджанні некаторым наземным збудаванням. Увесь персанал пастараўся хутка падацца ў бомбасховішчы і іншыя бяспечныя месцы. Толькі санітарны цягнік з параненымі, большасць з якіх не магла рухацца, працягваў стаяць на пуцях. Рызыкуючы загінуць, Лявонаў сеў у паравоз і павёў яго да санітарнага састава. На шчасце, усё закончылася ўдачна для адважнага машыніста і параненых. Цягнік мінуў вузел і апынуўся ў бяспечнай зоне.

Ці вось другі прыклад. Толькі што праклалі чыгуначны шлях ад Добруша да Навабеліцкай. Але, каб пачаць пропуск воінскіх эшалонаў, патрэбна было спачатку абкатаць яго. Самыя нязначныя прыкметы руху цягніка: дым паравоза, стук колаў па рэйкавых стыках і г.д. – маглі выклікаць падазрэнне і, значыцца, агонь ворага, які вельмі пільна сачыў за тым, што адбываецца на Гомельскім напрамку, і кідаў у бой усё да апошняга, каб толькі ўтрымаць у сваіх руках гэты важны ў стратэгічных адносінах горад. Праверыць надзейнасць пуці было даручана адважнаму машыністу Н. Мірончыку, набыўшаму пад Сталінградам багаты вопыт ваджэння франтавых саставаў. Першыя кіламетры шляху ад Добруша ў напрамку да станцыі Навабеліцкая пройдзены без усялякіх здарэнняў. Нішто быццам бы і не прадракала бяды. Але так працягвалася да тае пары, пакуль фашысты не заўважылі клубы дыму над чыгункай. Яны зразумелі, што літаральна пад іх носам воіны-чыгуначнікі падрыхтавалі да эксплуатацыі франтавы ўчастак. На блізкай адлегласці ад цягніка пачалі рвацца снарады, але ніводзін з іх не патрапіў у цэль. І на гэты раз бяспасрашны машыніст давеў свой састаў да прызначанага месца. Заданне было выканана. Пробны рэйс паказаў, што па ўчастку Добруш – Навабеліцкая можна вадзіць воінскія эшалоны аж да самой лініі фронту.

Гэта далёка не адзінкавыя выпадкі праяўленага ў 1943 г. транспартнікамі рэспублікі гераізму. Друк таго часу пакінуў нам нямала слаўных старонак аб іх баявых подзвігах. Аднак даводзіцца лічыцца з тым, што ў сувязі з неабходнасцю захавання ў строгай тайне ад ворага каардынаты чыгуначных прадпрыемстваў, якія неслі асноўную нагрузку на перавозках, карэспандэнты газет і часопісаў не заўсёды асвятлялі падзеі з канкрэтным указаннем чыгуначнага вузла ці станцыі, дзе яны адбываліся. Таму ў большасці выпадкаў сённяшняму чытачу ці даследчыку амаль немагчыма гэты матэрыял аднесці да пэўнага месца, а вядома толькі, што ён датычыць жыцця і працы калектываў беларускіх чыгуначнікаў увогуле.

Разруха на транспарце, цяжасці прыфрантавога становішча запатрабавалі ад чыгуначнікаў вялікага напружання для таго, каб забяспечыць выкананне даведзенага ім аб'ёму перавозак. Ставілася задача максімальна выкарыстаць ў наяўнасці транспартныя сродкі, дабіцца глыбокага ўсведамлення кожным чыгуначнікам дзяржаўнай важнасці даручанай яму справы. Як і ўсе сталёвыя магістралі краіны, чыгункі Беларусі ў той час знаходзіліся (у адпаведнасці з Указам Прэзідыума Вярхоўнага Савета СССР ад 15 красавіка 1943 г.) на ваенным становішчы. Усе рабочыя і служачыя лічыліся мабілізаванымі і былі замацаваны за транспартам. Яны неслі адказнасць за парушэнне дысцыпліны на службе нароўні з ваеннаслужачымі Чырвонай Арміі. Увядзенне гэтай меры садзейнічала павышэнню працоўнай дысцыпліны чыгуначнікаў Беларусі, чоткай арганізацыі перавозак, росту вытворчай актыўнасці. Адначасова былі прыняты захады па заахвочванні тых, хто не шкадаваў сваіх сіл, праяўляў вялікую настойлівасць і адвагу на перадавых пазіцыях барацьбы з ворагам. У верасні 1943 г. для чыгуначнікаў краіны былі ўведзены нагрудныя знакі: “Выдатны паравознік”, “Выдатны работнік службы руху”, “Выдатны пуцявік”, “Выдатны сувязіст”, “Выдатны вагоннік” і г.д. Узнагароджваць імі мелі права таксама і начальнікі чыгунак і іх службаў. У тым жа месяцы загадам НКШЗ СССР была павялічана колькасць пераходных Чырвоных сцягоў за першае і другое месцы ва Усесаюзным сацыялістычным спаборніцтве работнікаў транспарту, асігноўваліся дадатковыя грашовыя сродкі на заахвочванне пераможцаў. Прычым на долю рабочых выдзялялася не менш за палавіну тых сродкаў, што ішлі на індывідуальнае прэміяванне.

Правядзенне ў жыццё новых дадатковых мер па мабілізацыі працоўных мас на выкананне заданняў па ваінскіх і народнагаспадарчых перавозках станоўча адбілася на росце вытворчай актыўнасці работнікаў транспарту, паляпшэнні эксплуатацыйнай дзейнасці і чыгунак

вызваленых раёнаў рэспублікі. Паводле даных на 1 студзеня 1944 г. з агульнай колькасці 5906 рабочых і служачых пуцявой гаспадаркі Беларускай магістралі стаханаўцаў было 291 і ўдарнікаў – 250 чалавек. За выдатную безаварыйную працу ў 1943 г. да 50 машыністам Гомельскага і Крычаўскага паравозных дэпо былі выданы наркамаўскія грашовыя прэміі ў памеры месячнага акладу.

Сярод перадавікоў вытворчасці мелася нямала і жанчын. Сустрэць іх можна было на любым адказным участку. Узорнай працай, наватарствам вызначаліся дзяжурная па станцыі Клімавічы М.Р. Афанасенка, тэлеграфістка ўпраўлення Беларускай чыгункі В.З. Бабкіна, дыспетчар Гомельскага аддзялення Т.Б. Гурчанава, вагонны майстар Гомельскага ўчастка Н.П. Лук'янава, інжынер Магілёўскага вагоннага ўчастка станцыі Крычаў Н.О. Дзянісава. Выключную энергію і выдатныя арганізатарскія здольнасці праявіла ў час станаўлення і першыя месяцы дзейнасці Упраўлення Беларускай магістралі начальнік аддзела ўліку В.В. Пакатава. Ёй належала вялікая заслуга ў наладжванні справаздачнасці як у службах і аддзелах упраўлення чыгункі, так і на асобных прадпрыемствах і ў гаспадарчых адзінках транспарту.

Ад першых дзён адкрыцця руху цягнікоў высокай зладжанасцю і чоткім рытмам працы вызначаліся многія прадпрыемствы Гомельскага чыгуначнага вузла. Нягледзячы на няпоўнае аднаўленне асобных важных чыгуначных аб'ектаў, наносімыя пашкоджанні транспартнай гаспадарцы варажай авіяцыяй, вузел з дня на дзень павялічваў памеры перавозак воінскіх грузаў для франтавых злучэнняў. Па выніках Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва чыгуначнікаў за снежань 1943 г. калектыву станцыі Гомель – Навабеліцкая (начальнік Азараў) быў уручаны пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР і выдана другая грашовая прэмія. Гэтая станцыя была першым на Беларусі транспартным прадпрыемствам, удастоеным у 1943 г. такой высокай узнагароды.

Увод у строй усё новых і новых чыгуначных участкаў пуці, павышэнне ўзроўню арганізацыі эксплуатацыйнай дзейнасці, невычэрпнае жаданне беларускіх чыгуначнікаў унесці свой пасільны ўклад у перамогу над ворагам рабілі магчымым ужо праз адзін – два месяцы дабіцца прыкметнага павелічэння памераў перавозак. Сярэднесутачная пагрузка на Беларускай чыгункі ў снежні была на 9 прац. вышэй, чым у лістападзе, сярэднесутачная выгрузка – на 7 прац. Грузабарот магістралі за гэты час павялічыўся на 13 прац. Калі ў лістападзе ў сярэднім за суткі прымалі па 697 вагонаў, дык у апошнім месяцы 1943 г. – па 797.

Тры месяцы ўпартай працы не прайшлі дарма. Паўсюдна на месцы былых руін і развалін кіпела работа па адбудаванні чыгуначнага пуці,

вытворчых аб'ектаў і службовых будынкаў. Там, дзе былі завершаны аднаўленчыя мерапрыемствы першай чаргі, рушылі цягнікі, якія сілкавалі фронт неабходнымі грузамі. Сталёвыя шляхі з'яўляліся асноўнай артэрыяй паступлення на Беларусь і народнагаспадарчых грузаў.

У адказны для Радзімы час жорсткай бітвы з фашызмам беларускі народ прыклаў шмат намаганняў, каб хутчэй аднавіць транспартную гаспадарку, разгарнуць эксплуатацыйную дзейнасць на чыгунках. Здзейсненыя на гэтым важным участку барацьбы з ворагам подзвігі робяць вялікі гонар ваенным і грамадзянскім чыгуначнікам, мясцоваму насельніцтву. Аб людзях працоўнага фронту, што не шкадавалі сваіх сіл, а калі трэба, дык не спыняліся і перад ахвяраваннем свайго жыцця ў імя перамогі над фашызмам, мы гаворым цяпер, калі ўжо споўнілася больш за 60 гадоў ад пачатку вызвалення ўсходняй часткі тэрыторыі Беларусі ад нямецка-фашысцкай акупацыі, з пачуццём асаблівай павагі і любові. Іх бяспрыкладны гераізм, бясстрашша навекі ўпісаны ў летапіс баявой і працоўнай славы беларускага народа.

НАПЯРЭДАДНІ ВЯЛІКАЙ БІТВЫ

З надыходам зімы 1943/44 года тэмп наступлення Чырвонай Арміі на беларускім напрамку паволі пачаў збаўляцца. Пераадольваючы жорсткае супраціўленне фашыстаў, савецкія войскі вызвалілі 14 студзеня Мазыр і Калінкавічы, а 24 лютага занялі Рагачоў. Ад гэтага часу можна гаварыць пра пэўную стабілізацыю межаў савецка-германскага фронту, што праходзіў па тэрыторыі Беларусі. Наперадзе ж савецкіх войск чакалі новыя схваткі з ворагам, да якіх патрэбна было рыхтавацца ўсебакова і з вялікай стараннасцю. Вось як характарызуе ваеннае становішча тых дзён начальнік Аператыўнага ўпраўлення Генеральнага штаба генерал арміі С.М. Штаменка:

– Пасля таго, як было вырашана, дзе засяродзіць галоўныя намаганні ў летнюю кампанію 1944 года, на парадак дня адразу паўстала пытанне аб тэрмінах дзеянняў. Арыенціровачныя разлікі паказалі, што да пачатку наступлення ў Беларусі спатрэбіцца некаторая аператыўная паўза для перагруповкі войск, назапашвання і падвозу неабходных матэрыяльных сродкаў, асабліва боепрыпасаў і паліва. Было ясна, што ўсё гэта немінуча выклікае вялізнае напружанне ў рабоце чыгунак. Транспартныя цяжкасці з'явіліся таксама адной з прычын непазбежнасці пераходу да часовай абароны¹.

Гэта часовая перадышка была максімальна выкарыстана для падрыхтоўкі новага скрышальнага ўдару па ворагу. Да ліку найважнейшых арганізацыйна-гаспадарчых мер, што патрэбна было ажыццявіць да пачатку Беларускай аперацыі, адносілася павелічэнне прапускнай і правазной здольнасцяў усіх прыфрантавых шляхоў зносін, і асабліва чыгуначных, з тым, каб у патрэбны момант можна было зрабіць перадыслакацыю велізарнай колькасці войск, а затым ажыццяўляць бесперабойнае забеспячэнне армій баявой тэхнікай, боепрыпасамі, прадуктамі харчавання. Таму ставілася першачарговай задачай давесці тэхнічную аснашчанасць чыгуначных ліній, арганізацыю перавозачнага працэсу да такога ўзроўню, каб у пярэдадзень наступальнай аперацыі стала магчымым за выключна кароткі тэрмін сканцэнтраваць на рашаючых участках фронту войскі і тэхніку, хутка даставіць іх у вызначанае месца, пазбавіўшы гэтым самым ворага загадзя прыняць контрмеры.

Чыгуначныя войскі, транспартныя будаўнікі, чыгуначнікі і мясцовае насельніцтва не шкадавалі сіл для выканання гэтай важнай у стратэгічных адносінах задачы. З пачуццём высокай адказнасці перад

¹ Штаменко С. М. Генеральный штаб в годы войны. – М., 1968. – С. 229.

Радзімай працавалі яны над аднаўленнем і павышэннем тэхнічнай узброенасці пуці, паравозных дэпо, вагонных дэпо і ўчасткаў, станцый і іншых гаспадарчых аб'ектаў, добраўпарадкаваннем розных службовых будынкаў. Ні ў лютыя маразы, ні ў снежныя завеі ці веснавы бездараж не спынялася праца. Час прыспешваў. Патрэбна было кожны дзень, які яшчэ заставаўся да наступальнай аперацыі, як мага больш эфектыўна скарыстаць для аднаўлення новых і прывядзення ў належны парадак раней здадзеных у эксплуатацыю чыгуначных участкаў, па якіх планавалася прапуская асноўны паток ваінскіх эшалонаў.

Плануючы нанесці рашаючы ўдар па ворагу на беларускім напрамку, Стаўка Вярхоўнага Галоўнакамандавання ў спешным парадку прымала ўсе неабходныя захавы на паскарэнні тэмпаў і павышэнні якасці аднаўленчых работ на прыфрантавых магістралях. У студзені 1944 года Дзяржаўны Камітэт Абароны прыняў пастанову аб паляпшэнні работы шэрагу франтавых і прыфрантавых чыгунак, якая датычыла і сталёвых магістраляў вызваленых раёнаў Беларусі. З мэтай забеспячэння нармальнай работы франтавых чыгуначных участкаў 1-га Прыбалтыйскага і трох Беларускіх франтоў сюды “былі накіраваны ад начальніка Тылу Чырвонай Арміі і Цэнтральнага ўпраўлення ваенных зносін упаўнаважаныя з групамі афіцэраў (аператыўныя групы)”¹.

Тэхнічнае прыкрыццё і аднаўленне на чыгунках Беларусі вялі Упраўленні ваенна-аднаўленчых работ № 7 (начальнік генерал-маёр М.Т. Ступакоў, 1-ы Прыбалтыйскі фронт), № 4 (начальнік генерал-маёр А.П. Смірноў, 3-і Беларускі фронт), № 9 (начальнік палкоўнік П.І. Бакараў, 2-і Беларускі фронт), № 1 (начальнік генерал-маёр Ф.Н. Дронін, 1-ы Беларускі фронт), у складзе якіх працавалі восем ваенных чыгуначных брыгад. Ім быў прыдадзены таксама шэраг будаўніча-аднаўленчых спецыяльных фарміраванняў Народнага Камісарыята шляхоў зносін. Незадоўга да пачатку Беларускай наступальнай аперацыі ў распараджэнне франтоў, што ўдзельнічалі ў ёй, прыбылі яшчэ Упраўленне ваенна-аднаўленчых работ № 20 (начальнік генерал-маёр Н.В. Барысаў) і пяць паасобных ваенных чыгуначных брыгад.

З месяца на месяц умацоўваліся ў арганізацыйна-гаспадарчых адносінах Упраўленні будаўніча-аднаўленчых работ Беларускай і Заходняй чыгунак, а таксама прыдадзеныя ім спецыяльныя фарміраванні НКШЗ СССР. На працягу першага і часткова другога кварталаў 1944 года ў сістэме УБАР Беларускай чыгункі працавалі галаўныя рамонтна-аднаўленчыя цягнікі № 9 і № 35, машынна-пуцявыя станцыі № 7 і № 29, Вадрэм № 9, якія мелі больш за дзве тысячы работнікаў. Сваімі сіламі і

¹ Эшелон за эшелоном. – М., 1981. – С. 73.

сродкамі УБАР Беларускай чыгункі аднавіла і пусціла ў эксплуатацыю ў першым квартале тры ўласныя лесазаводы, у тым ліку адзін у Гомелі і два за межамі рэспублікі, у кааперацыі з мясцовымі арганізацыямі распачала апрацоўку лесаматэрыялу на трох піларамах. Трохі пазней наладзіліся да выпуску розных матэрыялаў, абсталявання і канструкцый механізаваных будаўнічых двары, што меліся на будучастках УБАР.

Багаці Беларусі лесам дазвалялі пры ўмелай арганізацыі працы і наяўнасці транспартных сродкаў без асаблівых цяжкасцяў задаволіць існаваўшыя патрэбы ў лесаматэрыялах. Урадам рэспублікі з дзяржаўнага фонду на 1944 год было выдзелена для аднаўлення чыгунак Беларусі 300 тысяч кубаметраў лесу. Як правіла, лясныя дзялянкі адводзіліся паблізу ад пагрузачных чыгуначных пунктаў. Ужо на працягу першых трох месяцаў 1944 года толькі будаўнічыя ўчасткі УБАР Беларускай магістралі нарыхтавалі 47,5 тысячы кубаметраў дзелавай драўніны.

Тэрытарыяльныя партыйныя і савецкія органы аказалі канкрэтную дапамогу ўпраўленням будаўніча-аднаўленчых работ у забеспячэнні іх рабочай сілай. Так, за першае паўгоддзе на ўчасткі УБАР Беларускай чыгункі прыйшло па арганізацыйным наборам 728 і па мабілізацыі з ліку мясцовага насельніцтва 5484 чалавекі. Акрамя таго, у шэрагі транспартных будаўнікоў гэтага Упраўлення ўліліся пасля заканчэння вытворчага навучання звыш 700 кваліфікаваных цесляроў, сталяроў, муляроў, тынкоўшчыкаў і іншых. У выніку своечасова праведзеных захадаў тут ужо ў першым квартале не адчувалася недахопу ў кадрах. Агульная забяспечанасць рабочай сілай у другім квартале склала 116 працэнтаў: пры плане 3350 фактычна было занята на вытворчасці ў сярэднім 3917 чалавек. Некалькі больш цяжкасцяў меліся з укамплектаваннем кадрамі будаўнічых арганізацый УБАР Заходняй магістралі. У той час як у першым квартале пры адносна невялікім памеры аднаўленчых работ Упраўленне цалкам задавальняла сябе рабочай сілай, дык у другім, гэта значыць, калі прыкметна пашыраліся маштабы апошніх, яно было ўкамплектавана на 77 працэнтаў¹.

Ажыццяўленне рашучых мер па ўмацаванні матэрыяльна-тэхнічнай базы будаўнічых участкаў і забеспячэнні іх рабочай сілай спрыяла павышэнню тэмпаў аднаўленчых работ на транспарце. На ўсіх участках вытворчасці будаўнікі транспарту паказвалі высокія ўзоры працы, актыўна змагаліся за датэрміновы ўвод у эксплуатацыю аднаўляемых аб'ектаў. Пры захаванні амаль без змяненняў агульнай колькасці рабочых УБАР Беларускай чыгункі лік стаханаўцаў вырас з 658 чалавек у першым квартале да 1142 ў другім і ўдарнікаў адпаведна з 1300 да 1689 чалавек.

¹ Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.). – Мінск: Навука і тэхніка, 1976. – С. 21

Калектыў будаўнікоў УБАР Беларускай чыгункі з месяца ў месяц перавыконваў даведзеныя яму планы аднаўленчых работ. Па выніках Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва яму тры разы запар – у лютым, сакавіку і красавіку – прысуджаўся пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР. Такой жа ўзнагароды дабіўся па выніках чэрвеня прыдадзены УБАР Беларускай чыгункі галаўны рамонтна-аднаўленчы цягнік № 35. У вызначаны тэрмін і якасна правялі адказныя работы па пуцявым развіцці вузлоў Гомель і Навабеліцкая машынна-пуцявыя станцыі № 7 і № 29, якія з першага мая 1944 года сталі ўжо скарыстоўвацца на эксплуатацыйнай дзейнасці ў межах Беларускай чыгункі. Заданне па прадукцыйнасці працы ў сярэднім па ўсіх спецфарміраваннях, якія знаходзіліся ў складзе УБАР, было перавыканана ў першым квартале на 11 працэнтаў, у другім – на 21 працэнт, што было значна вышэй, чым у цэлым па Упраўленні¹.

Высокі працоўны ўздым панаваў у будаўнічых калектывах УБАР Заходняй магістралі. Калі ў першым квартале 1944 года сярэдні працэнт выканання рабочымі нормаў выпрацоўкі складаў 102, дык у другім – 125.

Важнай перадумовай стабільнай працы будаўнічых арганізацый УБАР Беларускай і Заходняй магістраляў з'явіліся іх добрыя таварыскія ўзаемаадносіны з чыгуначнікамі, высокае адчуванне адказнасці аднаго перад адным за выкананне даручанага задання. Калі справа заходзіла пра хутчэйшае аднаўленне таго ці іншага ўчастка пуці, чыгуначнага аб'екта, дык менш за ўсё глядзелі, хто тут заказчык, а хто падрадчык. Дзейнічалі супольна. Гэты станоўчы факт з асобай пахвалою адзначаецца і ў растлумачальнай запісцы УБАР Беларускай чыгункі да справаздачы за 1944 год. Справай аднаўлення, гаворыцца ў ёй, штодзённа займаліся кіраўніцтва чыгункі, камандзіры і проста радавыя чыгуначнікі. УБАР, якое заклікана выканаць асноўны план аднаўленчых работ, кожны дзень адчувала ўвагу, падтрымку і дапамогу ўсяго калектыву Беларускай магістралі, у першую чаргу кіраўніцтва яе. Аказаная чыгункай значная дапамога садзейнічала калектыву Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ паспяхова выканаць даведзены план².

Дасягненне высокіх вытворчых паказчыкаў тым больш значыла, што атрыманы яны былі амаль пры такіх жа цяжкіх умовах, якія існавалі ў вызваленых раёнах Беларусі ўвосень і зіму 1943 года. Асабліва адстаючым участкам з'яўлялася матэрыяльна-тэхнічная база будаўнічых арганізацый. І надзейнага выйсця з гэтага становішча вельмі цяжка, а парою і зусім немагчыма, было знайсці. У цэнтралізаваным парадку паступала мізэрная колькасць тэхналагічнага абсталявання,

¹ Нацыянальны архіў Рэспублікі Беларусь. У далейшым – НАРБ. Ф. 1017. в. 2, с. 7, а. 52.

² Тамсама Ф. 1203. в. 1, с. 7, а. 42.

механізмаў, будаўнічых матэрыялаў. Маючы ў сваім распараджэнні шмат панашанай і папсаванай тэхнікі, упраўленні будаўніча-аднаўленчых работ не маглі належным чынам арганізаваць рамонт яе, таму што адсутнічалі гаражы і спецыяльныя майстэрні. На працягу ўсяго першага квартала, калі стаялі маразы, часта выпадаў снег ці ішоў дождж. механізмы рамантавалі ў палявых умовах – у палатках, зямлянках, пад паветкаю, а падчас і проста пад адкрытым небам. Будаўнікі з мясцовага насельніцтва працягвалі жыць у зямлянках і падвалах, у кепска прыстасаваных да жылля памяшканнях. Забеспячэнне хлебам пачалося толькі з лютага. Кіраўніцтва ўчасткаў вымушана было даваць рабочым кароткатэрміновыя водпускі для паездкі дамоў за прадуктамі харчавання, адзеннем і абуткам. З прычыны частых захворванняў многія рабочыя шмат дзён знаходзіліся на бюлетэнях. За два першыя кварталы давялося звольніць з-за кепскага стану здароўя 661 будаўніка, што складала амаль адну пятую частку агульнага ліку тых, хто па розных прычынах пакінуў вытворчасць.¹

З сярэдзіны вясны прыкметна сталі расці памеры перавозак ваеннаслужачых і грамадзянскага насельніцтва. Усё гэта абавязвала побач з неаслабнай увагай да арганізацыі перавозак воінскіх грузаў і боепрыпасаў пэўны клопат праявіць аб тэхнічным стане станцый, вакзалаў, пасадачных платформаў, станцыйных пуцей, пагрузачна-разгрузачных пляцовак. Каб хутчэй устараніць меўшае месца адставанне на дадзеным участку працы, ЦК КП(б)Б абавязаў у маі 1944 года абкамы, гаркамы і райкамы партыі аказаць практычную дапамогу партыйным і гаспадарчым арганізацыям Беларускай чыгункі ў наладжванні пасажырскіх перавозак. Было прынята рашэнне правесці месячнік па прыбіранні і расчыстцы пасажырскіх памяшканняў, прывакзальнай тэрыторыі ўсіх месцаў грамадскага карыстання². Усяго за веснавы час на ачыстцы пуцей, добраўпарадкаванні памяшканняў вакзалаў і прылеглай да іх тэрыторыі грамадскасцю гарадоў на Беларускай чыгунцы было адпрацавана 3700 чалавека-гадзін. Ужо да 1 мая на 50 станцыях (ўсяго на гэты дзень на вызвалены ад ворага ўчастках Беларускай магістралі мелася 75 вакзалаў, з якіх захавалася неразбуранымі толькі 9) былі часова прыстасаваны для білетных кас і пасажыраў памяшканні ў жылых дамах, дашчаных будынках і зямлянках³. На ўсіх вузлавых станцыях былі адноўлены вагі і адкрыта прыёмка багажу.

Напружаны характар набыла барацьба за хутчэйшае аднаўленне і ўвод у эксплуатацыю Гомельскага паравоза-вагонарамонтнага завода. На

¹ Тамсама. Ф. 1017, в. 2, с. 7, а. 51.

² Тамсама. Ф. 4, в. 61, с. 30, а. 30.

³ Тамсама. Ф. 1041, в. 1, с. 2, а. 70.

роднае прадпрыемства варочаліся з Уфы, Волагды і іншых гарадоў кадравыя рабочыя, каб прыняць актыўны ўдзел у разборцы паваленых будынкаў, адраджэнні найбольш важных вытворчых цэхаў і участкаў. Зімой 1944 года дала першы ток адноўленая заводская электрастанцыя, у чым асабліва вялікая заслуга была галоўнага механіка гэтага прадпрыемства І.А.Скойбеды, майстра кацельнай гаспадаркі А.Ф.Быкоўскага і майстра цагляна-печавых работ Пракоф'ева. Неўзабаве ўступілі ў строй інструментальная і мадэльная майстэрні, у адрамантаваным чыгуначным цэху была пушчана вагранка. Сваімі сіламі рамонтнікі ўклалі на тэрыторыі завода 700 пагонных метраў чыгуначнай каляі, далучылі пучкі прадпрыемства да чыгуначных пучей станцыі Гомель-Гаспадарчы. На дапамогу паравоза-вагонарамонтнікам у красавіку прыбылі спецыяльныя будаўнічыя арганізацыі НКШЗ СССР. У парадку рээвакуацыі з Уфінскага паравозарамонтнага завода ў Гомель была дастаўлена частка абсталявання. Розныя варштаты і абсталяванне выдзелілі Гомельскаму ПВРЗ таксама іншыя заводы чыгуначнага транспарту краіны, а пэўная частка іх паступала па асобных пастаўках. Паводле даных на 11 красавіка, на завод было дастаўлена больш за два дзесяткі варштатаў, прэсаў, генератараў і электрарухавікоў. Шмат неабходных інструментаў і механізмаў выраблялася на месцы. Нарэшце здзейснілася доўгачаканая мара калектыву работнікаў Гомельскага ПВРЗ. Яшчэ поўным ходам ішлі аднаўленчыя работы, а з мая распачынаецца рамонт пасажырскіх вагонаў. Першыя вагоны даводзілася рамантаваць пад адкрытым небам.

На ўсіх адказных участках аднаўлення чыгунак разам з вопытнымі кадрамі будаўнікоў самааддана працавалі ў зімова-веснавы перыяд 1944 года камсамольцы і моладзь рэспублікі. Высокай прадукцыйнасці заўжды дабівалася брыгада сувязістаў Тані Фядорынай з Гомеля, у склад якой уваходзіла восем дзяўчат-камсамолак. Прафесіямі будаўнікоў-мантажнікаў ім давялося авалодваць у працэсе самога аднаўлення. Аднак, нягледзячы на гэта, іх майстэрства і якасць працы хутка раслі. Асобныя заданні па мантажы аб'ектаў сувязі Беларускай чыгункі яны перавыконвалі ў тры разы, а то і больш. Пры неабходнасці дзяўчаты выходзілі на працу і ў нерабочы час, не шкадуючы сваіх сіл у барацьбе з разрухай. У лютым брыгадзе Т.Фядорынай было прысвоена ганаровае званне "франтавой". Гэта была першая на Гомельшчыне маладзёжная франтавая брыгада.

На будаўнічых участках чыгунак, як і ў іншых сферах працоўнай дзейнасці, пашыраўся рух за стварэнне камсамольска-маладзёжных брыгад. Ім даручаліся самыя адказныя і складаныя заданні. І моладзь стойка змагалася за іх выкананне, паказваючы ўзоры добрасумленых

адносін да працы. У красавіку 1944 года толькі на Гомельскім чыгуначным вузле мелася 14 камсамольска-маладзёжных брыгад і змен. Сярод іх асаблівым поспехам вызначалася франтавая брыгада тынкоўшчыкаў Валасевіча. Даведзеныя ёй нормы выпрацоўкі брыгада перавыконвала ў паўтара раза. На 120–150 працэнтаў выконвала зменныя заданні камсамольска-маладзёжная брыгада сувязістаў, якую ўзначальваў Музычэнка.

Наведаўшы ўвесну 1944 года Гомельскую вобласць, спецыяльны карэспандэнт газеты “Известия” Б. Ямпольскі так паведаў яе чытачам пра ход аднаўленчых работ на чыгуначным транспарце: “Колькі ні едзеш, побач па новых, белых шпалах цягнуцца рэйкі. Міма мільгаюць новыя, свежаабструганыя тэлеграфна-тэлефонныя ступы, павіслі над рэкамі і ярамі новыя масты і трубаправоды. Сярод вялікага разбурэння, ўпаўшых на зямлю ў грудзі камянёў ваданпорных вежаў, чорных каробак абгарэлых станцый, жалезных касцей згарэўшых паравозаў і вагонаў радуюць вока новыя, са светлых дошак вакзалы, пуцявыя будкі. Паабал чыгункі пілююць і валяць лес, капаюць катлаваны, ўзводзяць дамы. Уражанне такое, быццам едзеш цераз адну вялікую будоўлю. Яркім, далёка бачным агнём гараць семафоры, запрашаючы цягнік усё далей і далей”¹.

Пры ўсіх намаганнях чыгуначных войск, транспартных будаўнікоў ход аднаўленчых работ не ў поўнай меры задавальняў камандаванне савецкімі войскамі. Шэраг важных аб’ектаў са значным спазненнем увозіўся ў строй. Відаць было, што патрэбны дадатковыя меры па паскорванні тэмпаў будаўніцтва. Пры склаўшайся сітуацыі нельга было не пайсці на больш масавае прыцягненне да аднаўленчых работ і чыгуначнікаў эксплуатацыйнага штату. Згодна з загадам начальніка Беларускай чыгункі ад 21 лютага 1944 года ўсім начальнікам гаспадарчых адзінак прадпісвалася пакінуць на эксплуатацыйнай дзейнасці мінімальную колькасць работнікаў, а ўсіх астатніх пасылаць на аднаўленне чыгуначнай гаспадаркі. Пры адсутнасці эксплуатацыйнай работы ўсе чыгуначнікі незалежна ад іх прафесіі і роду заняткаў павінны былі выкарыстоўвацца на аднаўленні.

Сур’ёзная размова аб забеспячэнні плана аднаўленчых работ у другім квартале ішла 10 красавіка 1944 года на пасяджэнні пастаяннай нарады пры начальніку Беларускай магістралі. Адзначалася, што Упраўленне будаўніча-аднаўленчых работ, службы чыгункі не прынялі належных захадаў па мабілізацыі матэрыяльных і працоўных рэсурсаў на выкананне вытворчай праграмы. Многія важныя аб’екты былі не поўнаасцю ўкамплектаваны будаўнічымі кадрамі. З прычыны

¹ Известия. – 1944. – 14 мая.

нездавальняючай арганізацыі работ, нізкага стану працоўнай дысцыпліны, адсутнасці належных клопатаў да быту людзей каля двух тысяч чалавек з мясцовага насельніцтва пакінула вытворчасць. З вялікімі перабоямі ішла нарыхтоўка і вывозка лесу, маруднымі тэмпамі стваралася ўласная база па вытворчасці будаўнічых матэрыялаў. Праектна-аднаўленчы адзел Беларускай магістралі не поўнасю забяспечваў тыповымі праектамі тыя аб'екты работ, якія выконваліся сіламі саміх службаў чыгункі. Улічваючы, што для паспяховага выканання плана будаўніча-аднаўленчых работ неставала рабочай сілы, начальнік Беларускай магістралі аддаў 15 красавіка загад, які абавязваў кожнага чыгуначніка адпрацаваць на аднаўленні транспарту не менш як тры дні на месяц за кошт ушчыльнення свайго рабочага часу на вытворчасці. Начальнікі гаспадарчых адзінак павінны былі скласці графікі выхаду сваіх работнікаў на працу для аднаўлення першачарговых аб'ектаў і адзіз раз у пяць дзён дакладваць аб іх выкананні. Ва ўсе раёны Гомельскай, Магілёўскай і Палескай абласцей адкамандзіроўваліся кіруючыя работнікі, каб там з дапамогаю мясцовых Саветаў дэпутатаў працоўных правесці дадатковую мабілізацыю рабочай сілы і вярнуць на аднаўленне транспарту тых, хто самавольна пакінуў працу.

Асабліва ўвага кіраўніцтва Беларускай чыгункі была звернута на пуцявую гаспадарку, якая апынулася перад вяснова-летнім перыядам у надзвычай цяжкім становішчы. З надыходам цёплых вясенніх дзён значна павялічвалася ў параўнанні з асенне-зімовым перыядам аб'ём работ па сярэднім рамоне пуці, замене стрэлачных пераводаў, перавадных брусаў і г.д. Аднак да выканання іх кіраўніцтва службы пуці і гаспадарчых адзінак своечасова не прыняла ўсіх неабходных захадаў. Пры плане мець на 1 красавіка ў пуцявых калонах 1200 рабочых фактычна ў іх распараджэнні знаходзіліся толькі 680 чалавек. Амаль зусім адсутнічалі зямлянкі, баракі і вагоны для размяшчэння рабочых пуцявых калон. Зведваўся востры недахоп у самых найпрасцейшых пуцявых інструментах. Калоны зусім не мелі ў сваім распараджэнні шпальных і рэйкавых кляшчоў, папярочных піл, рэйкарэзных варштатаў, жалезных рыдлёвак і іншага інструменту, неабходнага для рамонтных работ. Да гэтага часу калоны не мелі ніводнай аўтамашыны, аўтадрызіны і электрастанцыі. Вельмі дрэнна задавальняліся патрэбы ў рэйках, накладках, падкладках, нітах, поўнасю адсутнічалі кастылі.

Выкрышчэ меўшых месца недахопаў у арганізацыі аднаўленчых работ на транспарце і рашучая барацьба па іх пераадоленні дапамаглі некалькі павысіць тэхнічны стан чыгуначнай гаспадаркі, лепш падрыхтаваць яе да летніх перавозак. Вырашэнне гэтых задач абпіралася на высокую актыўнасць працаўнікоў сталёвых магістраляў. Яны

настойліва змагаліся за пераўтварэнне ў жыццё прынятых кіраўніцтвам чыгунак захадаў па хутчэйшым аднаўленні транспартнай гаспадаркі. Больш таго, сярод чыгуначнікаў знайшлося багата патрыётаў, якія пайшлі значна далей, чым прадпісвалася ім зверху інструкцыямі. Усё больш масавай з'явай становіўся добраахвотны выхад чыгуначнікаў у вольны ад працы час на рамонт пуці, вытворчых карпусоў, службовых памяшканняў, будаўніцтва жылля і культурных устаноў. З каштоўнай ініцыятывай: працаваць на аднаўленні дэпо ў вольны ад паездак час (па 5 гадзін у суткі) выступіў увесну 1944 года машыніст Гомельскага паравознага дэпо С. Яўмененка. І ён застаўся гаспадаром свайго слова. Да сярэдзіны красавіка ім ужо было адпрацавана на аднаўленні дэпо 25 гадзін.

Высакародны ўчынак машыніста С. Яўмененкі хутка разнёсся па ўсіх цэхах і вытворчых участках і быў ухвалены партыйнай арганізацыяй дэпо. Па яе рашэнні быў падрыхтаваны спецыяльны выпуск насценнай газеты "Паравознік", у якім паведамлялася аб тым, якое важнае значэнне ў хутчэйшым адраджэнні былой магутнасці дэпо будзе мець распаўсюджанне ініцыятывы С. Яўмененкі сярод шырокіх працоўных мас. Гэтай жа тэме была прысвечана інструктыўная нарада агіткалектыву, пасля якой агітатары разгарнулі растлумачальную работу на замацаваных за імі ўчастках аб пачыне перадавога машыніста. На бачных месцах вывешваліся плакаты з заклікамі выходзіць па прыкладу С. Яўмененкі на аднаўленне гаспадаркі роднага дэпо.

Патрыятычны заклік С. Яўмененкі не мог пакінуць безудзельным ніводнага сумленнага паравозніка. Кожны жадаў як мага хутчэй прывесці ў належны стан вытворчыя карпусы, рухомы састаў, сваё рабочае месца, каб паспяхова забяспечваць фронт, аднаўляемую гаспадарку горада і насельніцтва перавозкамі. Яго ініцыятыву ў ліку першых падтрымалі машыністы А. Аляксандраў, С. Бачароў, П. Башкін, А. Буднікаў і іншыя работнікі Гомельскага паравознага дэпо.

Такіх энтузіястаў-аднаўленцаў нямала было і ў іншых чыгуначных калектывах. Ніколі не спяшаўся дадому пасля заканчэння працы старшы стрэлачнік станцыі Добруш К.М. Грэбень, тры сыны якога ваявалі ў радах Чырвонай Арміі, а дачка-партызанка была закатавана фашыстамі. За кошт свайго асабістага часу ён зрабіў і нарыхтаваў для замацавання за ім стрэлачнага паста шмат рознага інструменту і матэрыялаў.

Працоўны пафас ахапіў і членаў чыгуначных сем'яў. Сярод іх шырокае распаўсюджанне атрымаў узімку і ўвесну 1944 года патрыятычны рух за стварэнне чаркасаўскіх брыгад з ліку хатніх гаспадынь, жонак работнікаў сталёвых магістраляў. Ініцыятарам яго на Гомельскім чыгуначным вузле была маці чатырох франтавікоў

А.І. Панкова. У яе брыгаду ўваходзілі 25 хатніх гспадынь. Па 8–10 гадзін у суткі працавалі яны на розных участках будаўніцтва. Шмат карыснага зрабілі на аднаўленні транспартнай гаспадаркі чаркасаўскія брыгады жонкі старшыні мясцовага паравознага дэпо Раеўскай, жонкі начальніка станцыі Гомель З.Г. Азаравай і іншых патрыётак.

Праўленнем высокай свядомасці, сумленных адносін да выканання свайго грамадзянскага абавязку быў таксама актыўны ўдзел беларускіх чыгуначнікаў у зборы грашовых сродкаў у фонд Чырвонай Арміі. Калектыў рабочых, ІТР і служачых Гомельскага электратэхнічнага завода НКШЗ СССР са сваіх асабістых зберажэнняў унёс на пабудову танкавай калоны “Гомель” 80 тыс. рублёў. Браты Іосіф і Станіслаў Язерскія перадалі па 2500 рублёў кожны ў фонд дапамогі савецкім войскам. У пісьме да Вярхоўнага Галоўнакамандуючага, якое было надрукавана ў “Гомельскай праўдзе” ад 4 сакавіка 1944 года, работнікі завода прасілі пабудавання на іх сродкі танкі перадаць доблесным войскам дывізіі, атрымаўшым званне “Гомельскіх”. Да 200 тысяч рублёў унеслі на пабудову баявых самалётаў работнікі Крычаўскага чыгуначнага вузла. На правым борце кожнай машыны, пабудаванай на іх сродкі, стаяў надпіс: “Ад крычаўскіх чыгуначнікаў”¹. Па 120 тысяч рублёў перадалі на будаўніцтва танкавай калоны вагоннікі Гомельскага ўчастка, рабочыя і служачыя апарату ўпраўлення Беларускай чыгункі². Шмат грошай паступіла і ад іншых калектываў чыгуначных прадпрыемстваў і арганізацый транспарту. Ужо да сакавіка работнікі Беларускай магістралі ўнеслі на пабудову танкавай калоны больш як два мільёны рублёў³.

Уважліва сачылі па друку за ходам аднаўлення франтавых магістраляў іх калегі з тылавых чыгунак краіны. Яны вельмі добра ўсведамлялі сабе, як яшчэ многа сіл патрэбна прыкласці працоўным Беларусі, каб прывесці ў належны стан рэйкавыя шляхі, і таму не маглі ў гэты адказны час, час вялікіх выпрабаванняў не працягнуць сваім сябрам па працы руку дапамогі, як гэта зрабілі ў 1943 годзе работнікі Пермскай чыгункі. Па ініцыятыве перадавых рабочых і служачых у транспартных калектывах краіны ўсё больш шырокі размах набывала барацьба за аказанне практычнай дапамогі беларускаму народу ў аднаўленні сталёвых магістраляў. Выяўлялася, што можна з наяўных матэрыялаў і абсталявання без шкоды для ўласнай вытворчасці перадаць беларускім чыгуначнікам. Але галоўнай крыніцай дапамогі было не гэта. Транспартнікі тылу не лічыліся з часам, не звярталі ўвагі на стому і пасля заканчэння працоўнага дня спецыяльна заставаліся на вытворчасці, каб

¹ Савецкая Беларусь. – 1944. – 17 чэрвеня.

² Гудок. – 1944. – 26 апреля, 2 июня.

³ Савецкая Беларусь. – 1944. – 4 сакавіка.

нарыхтаваць матэрыялу, вырабіць неабходныя для аднаўлення і эксплуатацыі чыгунак інструменты і абсталяванне. Шмат што адсылалі яны на Беларусь і са сваіх асабістых зберажэнняў, а часта нават дзяліліся тым, у чым самі мелі вострую патрэбу.

З вялікай цеплынёй і радушшам сустрэлі ў студзені 1944 года работнікі Беларускай магістралі прыбыўшы да іх эшалон з падарункамі ад калектыву Разана-Уральскай чыгункі. У ім было багата рознага слясарнага і транспартнага інструменту, сігнальных прылад, мэблі. Дапаможная сельская гаспадарка чыгункі атрымала надзвычай патрэбнае ёй насенне. У маі 1944 года, калі стала вядома, што калектыў Разана-Уральскай магістралі неўзабаве збіраецца паслаць другі эшалон з абсталяваннем і інструментам, начальнік Беларускай чыгункі аддаў загад аб узнагароджанні васьмі работнікаў значком “Ударніку сталінскага закліку”, якія вызначаліся ў зборы і адпраўцы падарункаў. Сярод узнагароджаных былі электрамеханік 6-й Саратаўскай дыстанцыі сувязі І.Ф. Ямелін, прараб Саратаўскага аддзялення руху М.А. Лысянкоў і іншыя¹. Тром актывістам была аб’яўлена падзяка з выдачай грашовай прэміі ў памеры іх месячнага акладу.

На дапамогу беларускім чыгуначнікам ахвотна прыйшлі шырокія масы транспартнікаў Краснаярскай магістралі. У паравозных дэпо, вагонарамонтных пунктах, на дыстанцыях пуці і сувязі нарыхтоўваліся самыя разнастайныя матэрыялы і абсталяванне. У канцы студзеня 1944 года шэсць вагонаў з падарункамі ад краснаярскіх чыгуначнікаў узялі курс на Заходнюю магістраль. На пачатку другога квартала таго ж года ад іх прыйшоў і на Беларускаю чыгунку эшалон у складзе 66 вагонаў. Сярод дастаўленага грузу было нямала будаўнічых дэталей і канструкцый для службова-тэхнічных памяшканняў, зборны жылы дом, стотонныя вагі і іншае абсталяванне. Адзельны рабочага забеспячэння Краснаярскай чыгункі прыслалі 20 галоў буйной рагатай жывёлы, насенне агародніны, якім можна было засеяць не менш як 150 гектараў зямельнай плошчы².

З сакавіка пачала рэгулярна паступаць дапамога Гомельскаму чыгуначнаму вузлу ад яго шэфа – станцыі Рузаеўка (Мардоўская АССР) Куйбышаўскай чыгункі. У першым прысланым эшалоне з 10 вагонаў знаходзілася 3620 розных прадметаў чыгуначнага абсталявання. Свядлоўск, Уфа, Барнаул, Алатыр, Барысаглебск, Яраслаў, Тамбоў, Арджанікідзе – вось тыя гарады, з якіх вясной 1944 года паступалі электраматоры, зварачныя трансфарматыры, варштаты, паравыя машыны,

¹ НАРБ. Ф. 1041, в. 1, с. 11, а. 160.

² Савецкая Беларусь. – 1944 – 8 красавіка.

аўтамабілі і іншае абсталяванне Гомельскаму паравоза-вагонарамонтнаму заводу¹.

Бескарыслівая дапамога тылавых абласцей краіны ў значнай ступені садзейнічала пераадоленню прадпрыемствамі транспарту Беларусі вострага недахопу ў многіх будаўнічых матэрыялах, абсталяванні, інструменту, запасных частках і да т.п. Яснае ўсведамленне таго, што ў час выпадшых вялікіх выпрабаванняў у барацьбе з разрухай на транспарце ты не адзінокі, радавала, натхняла беларускіх чыгуначнікаў на новыя працоўныя подзвігі. І чым менш заставалася часу да пачатку летняй наступальнай аперацыі, тым з большай энергіяй кіпела работа на аднаўленні і ўзмацненні прапускной і правазной здольнасці важнейшых прыфрантавых чыгуначных участкаў Беларусі.

Выключная ўвага ваеннага камандавання, партыйных і савецкіх органаў аднаўленню чыгуначнага транспарту вызваленыя раёнаў Беларусі, прыцягненне на гэты ўчастак працоўнага і баявога фронту вялікай колькасці рабочай сілы, матэрыяльных рэсурсаў дазвалялі ў многіх выпадках прыкметна павысіць раней да гэтага дасягнуты ўзровень тэхнічнай аснашчанасці транспарту і пайсці далей за тыя рубяжы, якія ставіліся перад будаўнікамі пры выкананні работ першай чаргі, што затым мела вельмі важнае значэнне як у бесперабойным забеспячэнні запланаванага на перыяд ваенных дзеянняў аб'ёму перавозак, так і ў эканоміі сродкаў пры поўным, капітальным адраджэнні чыгунак гаспадаркі. На высокай тэхнічнай аснове аднаўляўся мост цераз раку Сож ля Гомеля. Кіраўніцтва Беларускай чыгункі, палічыўшы немэтазгодным узвядзенне часовага маста, прыняло рашэнне аб капітальным адбудаванні яго пасля таго, як пройдуць веснавыя воды. Каб не парушыць рух цягнікоў, іх пропуск быў арганізаваны па глыбокім абходзе Гомельскага чыгуначнага вузла цераз перадвузлавую станцыю Іпуць. Капітальна, з улікам перспектывы далейшага развіцця, аднаўляліся таксама пасажырскі вакал станцыі Гомель, будынкi паасобных паравозных і вагонных дэпо, важнейшыя гаспадарчыя аб'екты чыгунак, звязаныя з абслугоўваннем перавозак. Сваім загадам ад 26 мая 1944 года начальнік Беларускай магістралі абавязаў кіраўнікоў службаў і аддзелаў ужо да 1 чэрвеня падаць у планы аддзел чыгункі тытульныя спісы аднаўленчых работ другой чаргі².

Выкананне шырокага комплексу арганізацыйна-гаспадарчых мерапрыемстваў па тэрміновым і якасным аднаўленні чыгунак на вызваленай тэрыторыі Беларусі садзейнічала значнаму паляпшэнню іх тэхнічнага ўзроўню ў адносінах да таго, якім ён быў пад канец 1943 года.

¹ Купреева А. П. Народы СССР – трудящимся Белоруссии. – Мн., 1981. – С. 84, 86.

² НАРБ. Ф. 1017. в. 2, с. 5, а. 6.

Па многіх чыгуначных участках дазвалялася на больш высокіх хуткасцях вадзіць цягнікі альбо былі адменены раней устаноўленыя абмежаванні норм хуткасці і вагі саставаў. Вось што, напрыклад, пісаў пра стан Беларускай чыгункі перад самай аперацыяй “Баграціён” яе начальнік Н. Краснабаеў: “Да пачатку наступлення на чыгунцы была праведзена вялізная арганізацыйная і падрыхтоўчая работа. Былі правераны стан і прапуская здольнасць кожнага перагону, кожнай станцыі і пункта. Былі пабудаваны новыя раз’езды для павелічэння прапускання здольнасці найважнейшых напрамкаў, укладзены дадатковыя разгрузачныя пуці, пабудавана сувязь, якая забяспечыла чоткае камандаванне работай чыгункі, і праведзены шэраг іншых мерапрыемстваў па паляпшэнні руху цягнікоў. Усе гэтыя меры забяспечылі напружаныя перавозкі, дазволілі арганізаваць бесперабойнае прасоўванне цягнікоў да фронту”¹.

Само сабой разумеецца, што праведзеная за першае паўгоддзе 1944 года работа па ўводзе ў эксплуатацыю новых чыгуначных участкаў і ўмацаванні тэхнічнай аснашчанасці раней здадзеных яшчэ не магла канчаткова прадвырашыць паспяховае выкананне заданняў па транспарціроўцы грузаў для фронту і народнай гаспадаркі. Не менш важным фактарам з’яўлялася і рацыянальная арганізацыя перавозак на ўсіх уведзеных у строй участках чыгунак з улікам складанасці франтавых ўмоў і характару ваенных дзеянняў.

Ад першых месяцаў 1944 года Беларуская чыгунка пачала ажыццяўляць эксплуатацыйную дзейнасць у межах Бранск – Гомель, Бахмач – Гомель, Унеча – Крычаў, Крычаў – Цёмны Лес (на Оршу), Крычаў – Драніха (на Магілёў), Гомель – Галявіцы (на Калінкавічы), Гомель – Салтанаўка (на Жлобін). Чатыры апошнія ўчасткі з’яўляліся галаўнымі і эксплуатаваліся спачатку чыгуначнымі войскамі, а затым па меры прасоўвання Чырвонай Арміі на захад былі перададзены ваенна-эксплуатацыйным аддзяленням руху Беларускай магістралі. Усяго тут скарыстоўвалася на перавозках часткова альбо поўнасю 6 ваенна-эксплуатацыйных аддзяленняў і 18 паравозных калон Асобага рэзерву НКШЗ СССР.

Увод у строй новых чыгуначных участкаў і павелічэнне агульнага аб’ёму перавозак адразу ж выявілі востры дэфіцыт у многіх відах тэхнікі і асабліва ў паравозах і вагонах. Каб ліквідаваць яго, з тылавых магістраляў краіны ў БССР накіроўваецца рухомы састаў. Так, Беларуская магістраль да 15 красавіка ў свой пастаянны рабочы парк атрымала ад іншых чыгунак 167 паравозаў. Праўда, значная большасць з іх, асабліва прысланыя Краснаярская, Паўночна-Пячорская і Горкаўская магістралямі, знаходзілася ў незадавальняючым тэхнічным стане. Кожны

¹ Железнодорожный транспорт. – 1945 – № 2-3. – С. 32.

паравоз з Краснаярскаяй чыгункі меў па 50–90 пунктаў няспраўнасцяў у экіпажнай частцы, тэндэрных цялежках, арматуры, электраправодцы. Напалавіну адсутнічаў прызначаны па вопісе слясарны і кацагарны інструменты, паравозы не мелі сігнальных прылад.

У спешным парадку на кароткатэрміновых курсах навучаліся кадры эксплуатацыйнікаў, тэрмінова праводзілася ўкамплектаванне штатаў станцый, паравозных дэпо, вагонных участкаў, дыстанцый пуці і іншых гаспадарчых адзінак. І ўсё ж за такі кароткі час поўнасьцю не давялося ўкамплектаваць штаты эксплуатацыйнымі кадрамі. Бракавала нават рабочых, непасрэдна звязаных з абслугоўваннем рухомага саставу. На 1 красавіка 1944 года ў паравозных дэпо Беларускай чыгункі мелася 423 машыністы паравозаў пры плане 784, адпаведна памочнікаў машыністаў – 559 і 784, паравозных качагараў – 127 і 695.

Пры такіх даволі цяжкіх умовах працы, калі неставала тэхнічных сродкаў і кваліфікаваных кадраў эксплуатацыйнікаў, вельмі важным было максімальна выкарыстаць у інтарэсах фронту меўшыся ў наяўнасці чыгунак тэхніку, працоўныя рэсурсы, настойліва дабівацца таго, каб кожны работнік добра ўяўляў сабе ўсю адказнасць пастаўленых перад ім задач і з поўнай аддачай сіл і энергіі змагаўся за іх выкананне. І варта адзначыць, што транспартнікі рэспублікі не засталіся ў даўгу перад Радзімай у час выпаўшых на яе долю суровых выпрабаванняў. Яны праявілі высокі працоўны гераізм, самаадданасць у забеспячэнні франтоў ваеннай тэхнікі, боепрыпасамі, рыштункам, прадуктамі харчавання, у масавай перакідцы вайсковых злучэнняў з аднаго ўчастка фронту на іншы. Ужо першы месяц 1944 года пераканаўча сведчыў, наколькі добра падрыхтаваліся чыгуначнікі рэспублікі да засваення растурых памераў воінскіх і народнагаспадарчых грузаў. Па выніках студзеня калектыву работнікаў Беларускай чыгункі быў уручаны пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР. Працуючы ва ўмовах сістэматычных налётаў варожай авіяцыі і артылерыйскага абстрэлу, ён выканаў агульны план пагрузкі на 253 працэнты, у тым ліку воінскіх грузаў (пагрузка якіх павялічылася ў параўнанні са снежнем 1943 года ў два разы) на 143 працэнты. Поўнасьцю рэалізаваны заданні Дзяржаўнага Камітэта Абароны па змяншэнні на эксплуатацыі рабочага парку і па перадачы парожніх вагонаў, у выніку чаго павысілася манеўранасць у рабоце самой Беларускай чыгункі і павялічыліся магчымасці для выканання плана пагрузкі на іншых магістралях краіны.

Добрымі вытворчымі паказчыкамі закончылі работнікі Беларускай чыгункі і другі зімовы месяц 1944 года. Гомельскае аддзяленне руху (начальнік В.І. Канавалаў) у лютым план прыёму вагонаў выканалі на 125 і пагрузкі грузаў – на 279 працэнтаў, прастой транзітнага вагона

даведзены да 3 гадзін пры норме 4,2 гадзіны¹. Нягледзячы на разбурэнні пуці і сродкаў сувязі, якія прычыняліся фашысцкімі бамбардзіроўшчыкамі, участковая хуткасць руху павялічылася амаль у два разы ў параўнанні са студзенем. Калектыву гэтага аддзялення, а таксама Гомельскаму аддзяленню паравознай гаспадаркі і Гомельскаму паравознаму дэпо за паспяховую работу ў лютым былі прысуджаны пераходныя Чырвоныя сцягі НКШЗ СССР. Стараннай працай у дэпо вызначалася паравозная брыгада Аляксандра Брыкса. Усе яе шэсць членаў, як і сам кіраўнік, прыйшлі ў дэпо з партызанскіх атрадаў і актыўна ўключыліся ў барацьбу за выкананне і перавыкананне планаў паравозак.

Вельмі мала часу спатрэбілася і чыгуначнікам станцыі Калінкавічы, каб добра прыладзіцца да працы ў прыфрантавых умовах і затым выйсці ў лік перадавых калектываў Беларускай магістралі. 14 студзеня на станцыі адгрымеў толькі апошні бой, а за люты ёй ужо прысуджаюць пераходны Чырвоны сцяг чыгункі, якога яна дабілася за хуткі абарот вагонаў, скарачэнне іх прастояў пад грузавымі аперацыямі, своечасовае адпраўленне і безаварыйнае прасоўванне цягнікоў.

За паспяховае выкананне задання Дзяржаўнага Камітэта Абароны і НКШЗ СССР, праяўлення ў час зімовых перавозак энергію і ініцыятыву загадам Народнага камісара шляхоў зносін 177 работнікаў Беларускай магістралі былі ўзнагароджаны рознымі нагруднымі значкамі. У ліку заахвачаных былі старшы машыніст вадакачкі Гомельскага аддзялення В.А. Венцлавіч, майстар водазабеспячэння Жлобінскага аддзялення М.М. Строганаў, якія атрымалі значкі “Ганароваму чыгуначніку”, вагонны майстар Р.І. Куцаеў, слесар пункта тэхнічнага агляду Р.К. Лысенка (абодва са станцыі Крычаў), узнагароджаныя значком “Выдатны вагоннік”. За ўмелую арганізатарскую працу намеснік начальніка чыгункі М.С. Мурзін быў адзначаны значком “Выдатны адміністрацыйны работнік”.

Узяты на старце 1944 года тэмп калектыву работнікаў Беларускай чыгункі забяспечваў і ў наступныя месяцы. Асабліва высокай рытмічнасцю вызначалася іх праца ў маі і чэрвені, гэта значыць, якраз напярэдадні завяршэння падрыхтоўкі Беларускай наступальнай аперацыі, калі на плечы магістралі легла непамерна вялікая нагрузка па задавальненні перавозкамі 1-га і 2-га Беларускіх франтоў. Ва ўсе месцы выгрузкі кіраўніцтва чыгункі камандзіравала спецыяльных упаўнаважаных для падтрымлівання дзелавога кантакту з прадстаўнікамі воінскіх часцей. Гружаныя саставы, як правіла, суправаджалі па франтавых участках вопытныя кіруючыя работнікі, якія працавалі тут да

¹ НАРБ Ф 1041, в. 1, с. 5, а. 117-119

вайны і добра ведалі мясцовыя асаблівасці, профіль пуці. Практыкаваўся пропуск воінскіх цягнікоў у адным кірунку так званай “пачкай”, што пазбаўляла ад неабходнасці рабіць скрыжаванні і да мінімуму скарачала інтэрвалы паміж чарговымі адпраўленнямі саставаў. Апошнія часцяком без затрымак праходзілі чыгуначныя вузлы і буйныя станцыі, а падмену паравозаў рабілі на перадвузлавых станцыях, чым пазбягаліся магчымыя страты ад нападаў варожай авіяцыі. Ужываліся і іншыя перадавыя метады перавозкі воінскіх эшалонаў, дзякуючы чаму дасягаўся высокі ўзровень выкарыстання транспартнай тэхнікі, забяспечваўся бесперабойны падвоз грузаў. Аб гэтым, напрыклад, сведчыў такі факт, што па асобных прыфрантавых участках у час засяроджвання перавозак прапускілі ў тры разы больш цягнікоў, чым пры звычайных умовах. Парою на адным перагоне адначасова знаходзіліся ў руху да трох саставаў, аднак іх прасоўванне было так арганізавана, што за перыяд воінскіх перавозак не здарылася ніводнай аварыі. Транспартны канвеер, як дакладны гадзіннікавы механізм, працаваў рытмічна, не ведаючы колькі-небудзь істотных затрымак па прычынах тэхнічнага ці арганізацыйнага характару.

У той час на Беларускай і Заходняй чыгунках шырокі размах набылі сацыялістычнае саборніцтва па прафесіях, на адну паездку, на адно дзяжурства, комплекснае саборніцтва паравознікаў, работнікаў службы руху і вагоннікаў за найбольш эфектыўнае выкарыстанне транспартных сродкаў, паўнейшае забеспячэнне патрэб фронту перавозкамі. Шматгранную работу па развіцці сацыялістычнага саборніцтва, мабілізацыі мас на паспяховае выкананне дзяржаўных планаў перавозак праводзіла партыйная арганізацыя Крычаўскага вузла на чале са сваім сакратаром Серыкавым. Каштоўную дапамогу ёй стала аказваў Магілёўскі абкам КП(б)Б. На спецыяльным бюро абкама партыі разгляджалася пытанне аб стане партыйна-масавай работы на Крычаўскім вузле. Партыйныя і прафсаюзныя арганізацыі, гаспадарчыя кіраўнікі ўсямерна садзейнічалі павышэнню палітычнай і працоўнай актыўнасці чыгуначнікаў, вялі рашучую барацьбу за ўмацаванне транспартнай дысцыпліны. Ва ўсіх службах вузла меліся дошкі паказчыкаў выканання прынятых абавязанняў, выходзілі восем насценных газет. Да пачатку масавых летніх перавозак з моладзі і камсамольцаў было падрыхтавана 32 памочнікі машыністаў паравоза, 42 качагары і 100 слесараў. Многія маладыя рабочыя, якія толькі што закончылі курс тэхнічнага навучання, у паўтара раза і больш перавыконвалі свае зменныя заданні¹.

¹ Савецкая Беларусь. – 1944. – 20 чэрвеня.

У арганізацыі мас на барацьбу за ўзорнае забеспячэнне фронту і народнай гаспадаркі перавозкамі, выхаванні камуністычнай свядомасці важную ролю адыгрывала газета “Железнодорожник Белоруссии”, якая аднавіла свой выпуск 23 лютага 1944 года. На яе старонках рэгулярна змяшчаліся цікавыя матэрыялы аб працоўных і баявых подзвігах транспартнікаў, развіцці слаборніцтва за дасягненне высокіх вытворчых паказчыкаў. Загадам НКШЗ СССР ад 8 мая 1944 года шэраг работнікаў газеты быў узнагароджаны нагруднымі значкамі. Розныя ўзнагароды атрымалі таксама актывісты насценных газет. За ініцыятыву і энергію, праяўленыя ў друку па мабілізацыі чыгуначнікаў на выкананне заданняў па перавозках, значком “Ударніку Сталінскага прызыву” былі ўзнагароджаны рэдактары насценных газет “Паравознік” Гомельскага дэпо М.Я. Баронін, “Вагоннік” Гомельскага вагоннага ўчастка Я.П. Ермакова, “Сувязіст” Гомельскай дыстанцыі сігналацыі і сувязі А.К. Наркевіч.

Сярод калектываў працаўнікоў сталёвых магістраляў шырыўся рух за права называцца франтавымі зменамі і брыгадамі, у якім актыўны ўдзел прымалі камсамольцы і моладзь. На пачатку 1944 года 180 маладзёжных калектываў чыгунак рэспублікі дабіліся гэтага ганаровага звання¹. Для абагульнення вопыту іх работы 19-20 красавіка ў Гомелі праводзіўся злёт маладых чыгуначнікаў Беларускай магістралі. У прынятым звароце камсамольцы і моладзь чыгункі заклікалі аддаць усе свае сілы і ўменне для канчатковага разгрому ворага. Ставілася задачай стварыць на кожным прадпрыемстве транспарту не менш як па адной камсамольска-маладзёжнай змене, арганізаваць на ўсіх вузлах і рашаючых станцыях пасты з членаў ВЛКСМ і перадавой моладзі па прасоўванні воінскіх эшалонаў да фронту і па захаванні грузаў у час перавозкі.

Зварот удзельнікаў злёту знайшоў гарачы водгук у маладых чыгуначнікаў рэспублікі. Высокімі дасягненнямі ў працы адклікнулася на яго адзіная камсамольска-маладзёжная змена В. Малашонка з Гомельскага чыгуначнага вузла, якая з’явілася ініцыятарам хуткаснай апрацоўкі і прасоўвання франтавых маршрутаў. Гэта было даволі вялікае па колькасці рабочых маладзёжнае фарміраванне: аб’ядноўвала 1350 чалавек². У яго ўвайшлі ўсе камсамольска-маладзёжныя брыгады і змены важнейшых участкаў вузла, што прымалі непасрэдны ўдзел у арганізацыі руху, абслугоўванні цягнікоў. Заступіўшы 22 красавіка на начное дзяжурства, яна дабілася рэкорднай для Беларускай магістралі выпрацоўкі на разгрузцы вагонаў, перавыканаўшы заданне больш чым у

¹ Комсомол Белоруссии. Цифры и факты. – Мн., 1968 – С. 49.

² Купреева А.П. Возрождение народного хозяйства Белоруссии. – Мн.: Наука и техника, 1976. – С. 109.

паўтара раза. Па выніках сацыялістычнага спаборніцтва камсамольска-маладзёжных брыгад чыгункі за красавік 1944 года адзіная змена Малашонка заваявала першае месца і атрымала пераходны Чырвоны сцяг ЦК ЛКСМБ і ўпраўлення Беларускай магістралі. І ў далейшым яна ішла ў шарэнзе перадаваёй вытворчасці, несучы працоўную вахту на самых адказных участках перавозачнага працэсу. За чэрвень змена арганізавала хуткасную перапрацоўку звыш тысячы таварных экспрэсаў, графікавае адпраўленне якіх складала 97 працэнтаў.

Такіх перадавых маладзёжных калектываў мелася нямала на чыгунках рэспублікі. У агульных дасягненнях транспартнікаў Беларусі па перавозках ваеннай тэхнікі, боепрыпасаў, жывой сілы для забеспячэння патрэб маючай адбыцца летняй наступальнай аперацыі, дастаўцы грузаў для аднаўляемых гарадоў і вёсак іх уклад несумненна велізарны, як велізарны ўклад усяго калектыву беларускіх чыгуначнікаў у цэлым. Аб гэтым сведчаць многія факты, у тым ліку і заваяванні транспартнікамі рэспублікі якраз напярэдадні Беларускай аперацыі высокіх прызавых месцаў ва ўсесаюзным сацыялістычным спаборніцтве. Так, калектыву работнікаў Беларускай магістралі двойчы – за май і чэрвень 1944 года – уручалі пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР. За гэтыя два месяцы на чыгунку прыбыло 990 тысяч тон груза, альбо на 66 працэнтаў больш, чым за сакавік і красавік¹.

Прыклады высокай арганізаванасці ў працы, сапраўднага бястрашша і гераізму паказвалі калоны паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ СССР, што працавалі на чыгунках Беларусі. Перадавой сярод іх з'яўлялася калона № 22. У лютым і сакавіку яна выходзіла пераможцам сацыялістычнага спаборніцтва сярод паравозных калон Беларускай магістралі. За гэтыя два месяцы ёю перавезена звыш нормы да 40 тысяч тон груза, паспяхова выконваліся заданні па сярэднясутачным прабегу цягнікоў і па іншых паказчыках. У красавіку начальнік Беларускай чыгункі ўзнагародзіў значком, аб'явіў падзякі і выдаў грашовыя прэміі 35 лепшым работнікам калоны. Значок “Выдатны паравознік” быў уручаны старшаму машыністу А.М. Круку, машыністам Ф.М. Дульдзіеру і Л.Т. Скасарэнку, паязному качагару А.Г. Сапобіну.

Сістэматычна перавыконвала заданні па перавозках грузаў на галаўных франтавых участках Чырванасцяжная калона паравозаў № 35. У ёй працавала шмат високакваліфікаваных і адважных паравознікаў, якія пакрылі сябе неўвядальнай славай у тыя грозныя дні. Узоры добрасумленнага выканання свайго абавязку перад Радзімай паказалі памочнік машыніста Н.П. Нежывсясаў і паравозны качагар А.І. Ціхаміраў. Першага красавіка варажы самалёт абстраляў іх цягнік на ўчастку

¹ НАРБ. Ф. 1041, в. 1, с. 330, а. 93, 106–110, 117, 129

Васілевічы – Хойнікі. Але смельчакі не пакінулі паравоз, працягвалі трымацца вызначанага курсу і забяспечылі дастаўку эшалона да месца прызначэння. За праяўлены гераізм і адвагу начальнік Беларускай чыгункі ўзнагародзіў іх значком “Выдатны паравознік” і выдаў прэміі па 1000 рублёў кожнаму. У сувязі з адкамандзіраваннем у красавіку калоны на іншую магістраль начальнік Беларускай чыгункі аб’явіў кожнаму з яе работнікаў падзяку у асабовую справу¹.

Стабільна мелі высокія вытворчыя паказчыкі на працягу ўсяго першага паўгоддзя 1944 года паравозныя калоны №№ 9, 27, 62 і многія іншыя, што эксплуатаваліся на чыгунках рэспублікі. Да калектываў гэтых калон з поўным правам можна дапасаваць тую высокую адзнаку, якую ў свой час дала газета “Красная звезда” працы ваенных чыгуначнікаў. У перадавым артыкуле яна пісала, што “паспяхова баявая работа магчыма толькі пры бесперабойным сілкаванні фронту рэзервамі, тэхнікай, боепрыпасамі, харчаваннем у самых грандыёзных памерах. І той факт, што нашы ваенныя чыгуначнікі насуперак усім перашкодам, у цяжэйшых умовах забяспечваюць паспяховае рашэнне гэтай найважнейшай задачы, робіць іх гордаццю ўсёй Чырвонай Арміі, усяго савецкага народа”².

Самаадданая праца паравозных калон Асобага рэзерву служыла добрым прыкладам для ўсіх астатніх чыгуначнікаў, якім таксама неаднаразова даводзілася ажыццяўляць перавозкі грузаў у самых небяспечных умовах. Асабліва часта пад сур’ёзную пагрозу ставілася іх жыццё ў самыя апошнія дні перад наступленнем Чырвонай Арміі. І ў такіх звязаных з рызыкай для жыцця ўмовах працавалі не толькі паравозныя брыгады, што вадзілі цягнікі да самай лініі фронту. Ніводзін працоўны калектыў чыгуначнікаў Беларусі не быў гарантаваны ад нападу варожай авіяцыі да таго, пакуль поўным ходам не разгарнуўся вызваленчы паход Чырвонай Арміі на захад у час летняга наступу 1944 года. Часцей за ўсё налёты рабіліся ўначы. Каб не ставіць людзей пад такую пагрозу, на шэрагу франтавых чыгуначных станцый сістэматычна арганізоўвалася адпраўка рабочых і служачых разам з сем’ямі на ноч у навакольныя вёскі, а раніцай яны зноў вярталіся да месца працы. Але не былі выключэннем і дзённыя налёты фашысцкіх самалётаў на чыгуначныя станцыі, паравозныя дэпо, масты і іншыя важныя аб’екты, што часта не абыходзілася і без чалавечых ахвяр.

Да самага пачатку стратэгічнай аперацыі “Баграціён” масавыя і масіраваныя налёты рабіла фашысцкая авіяцыя на Крычаўскі чыгуначны вузел, дзе тады размяшчалася Магілёўскае аддзяленне службы руху Беларускай чыгункі. “Нямецкія вылюдкі, – успамінаў былы намеснік

¹ Тамсама, с. 103, а. 213; с. 104, а. 8.

² Красная звезда – 1944. – 23 апреля.

начальніка гэтага аддзялення М.А. Галіновіч, – бязлітасна бамбілі не толькі чыгуначныя аб'екты, але і жылы пасёлак, не меўшы ніякай каштоўнасці ў стратэгічных адносінах. Хаця не выключана, што вораг мог ведаць, што ў адным з жылых дамоў абсталяваўся штаб Магілёўскага аддзялення службы руху, бо не было такога выпадку, каб пры паветраным нападзенні на станцыю нямецкая авіяцыя не рабіла спробы разбамбіць гэты будынак. Пры набліжэнні самалётаў даводзілася экстрана пакідаць яго і ратавацца ў больш бяспечным месцы. У час аднаго з такіх налётаў быў паранены асколкам ад бомбы старшы дыспетчар Р. Майсеенка”.

З набліжэннем рашучых баёў за канчатковае вызваленне Беларусі ад нямецка-фашысцкіх акупантаў узмацнілі сваю ўвагу і сталі аказваць больш дзейную дапамогу чыгуначнікам у арганізацыі перавозак абласных, раённых і гарадскія камітэты партыі, Саветы дэпутатаў працоўных. Пашыраліся кантакты, расла дзелавая садружнасць напярэдадні летняга наступлення паміж ваенным камандаваннем і кіраўніцтвам чыгунак, паміж савецкімі воінамі і працаўнікамі сталёвых магістраляў, што самым спрыяльным чынам уплывала на стан перавозак.

І ўсё ж, нягледзячы на дасягнутае за вясну і чэрвень 1944 года паляпшэнне эксплуатацыйнай дзейнасці чыгуначнага транспарту, працягвалі адчувацца перабоі ў ажыццяўленні воінскіх перавозак, што не магло не выклікаць непакою ў камандавання франтоў. “Ажыццяўляючы перагрупоўку войск і назапашваючы для маючага адбыцця наступлення неабходныя матэрыяльныя сродкі, – пісаў генерал арміі С.М. Штаменка, – мы ўвесь час зведвалі пачуццё трывогі за чыгуначны транспарт... Пра нашы асцярогі не раз дакладвалася Сталіну. Але Вярхоўны разлічваў на Наркома шляхоў зносін і, як неўзабаве высветлілася, яўна пераацаніў магчымасці апошняга. Чыгункі да тэрміну сваёй задачы не вырашылі, з-за чаго пачатак аперацыі давялося адкласці на некалькі сутак”¹.

З-за незадавальняючай работы чыгунак (тут, а таксама ніжэй маюцца на ўвазе не толькі чыгункі Беларусі, але і суседнія з імі) затрымлівалася прыбыццё да месца прызначэння войск 3-га Беларускага фронту. 11 чэрвеня на адрас НКШЗ СССР было паслана пісьмо за подпісамі начальніка Генеральнага штаба Маршала Савецкага Саюза А.М. Васілеўскага і яго намесніка генерала-лейтэнанта А.Г. Карпаносава з просьбай любой цаной “паскорыць чыгуначныя перавозкі з тым, каб закончыць іх не пазней за 18 чэрвеня”². Сваю асцярогу за нясвоечасовы падвоз па чыгунках асобных вайсковых злучэнняў выказаў А.М. Васілеўскі ў ноч на 14 чэрвеня і ў данясенні на імя Вярхоўнага

¹ Штаменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – М., 1968. – С. 243

² Военно-исторический журнал. – 1969. – № 9. – С. 55.

Галоўнакамандуючага. Раніцай 14 чэрвеня І.В. Сталін паведаміў, што ў сувязі са зрывам тэрмінаў чыгуначных перавозак пачатак аперацыі адкладваецца на 23 чэрвеня.

Глыбокі аналіз склаўшагася становішча сведчыў аб тым, што неабходны новыя экстраныя захады па павышэнні ўзроўню перавозак, умацаванні зладжанасці ў працы паміж упраўленнямі франтоў і кіраўніцтвам чыгунак. Устанаўліваўся яшчэ больш жорсткі дыспетчарскі кантроль за пагрузкай і прасоўваннем кожнага воінскага цягніка. На многія буйныя пагрузачныя станцыі была паслана дадатковая колькасць афіцэраў аператыўных упраўленняў штабаў, якія займаліся прыёмкай прыбыўшых воінскіх эшалонаў, суправаджалі войскі ва ўказаныя месцы. Выключна вялікае значэнне мела прынятая ў сярэдзіне чэрвеня 1944 года Бюро ЦК КП(б)Б пастанова аб стане партыйна-палітычнай работы на Беларускай чыгунцы. Зыходзячы з важнасці ўнутрыпартыйнай і масава-палітычнай работы для мабілізацыі чыгуначнікаў на пасяховае вырашэнне пастаўленых перад імі адказных задач па перавозках стратэгічных грузаў, Бюро ЦК КП(б)Б распрацавала шэраг эфектыўных мер па яе паляпшэнні. Для павышэння ідэйна-палітычнага ўзроўню камуністаў, партыйнага і гаспадарчага актыву і аказання практычнай дапамогі агітатарам і прапагандыстам намячалася стварыць на Гомельскім, Крычаўскім і Калінкавіцкім вузлах партыйныя кабінеты, укамплектаваўшы іх кваліфікаванымі загадчыкамі, кансультантамі і неабходнай літаратурай. Партыйная група дарожнага камітэта прафсаюзаў абавязвалася прыняць меры па павелічэнні колькасці чырвоных куткоў на прадпрыемствах, шырока разгарнуць палітычную і культурна-масавую работу сярод чыгуначнікаў, якія працавалі на палявых станцыях, акалодках пуці, наладзіць рэгулярны выезд на лінію вагон-клуба з вопытнымі дакладчыкамі. У пастанове асабліва падкрэслівалася, што партыйна-палітычная работа павінна быць накіравана на ўсямернае ўмацаванне воінскай дысцыпліны, выхаванне палітычнай пільнасці работнікаў, звязаных з рухам цягнікоў¹.

Прынятыя ваеннымі камандаваннем сумесна з ЦК КП(б)Б і СНК Беларусі захады па паляпшэнні эксплуатацыйнай дзейнасці транспарту далі станоўчыя вынікі. Гэта добра было відаць на прыкладзе работы Беларускай чыгункі, калектыў якой упэўнена асвойваў усё ўзрастаўшыя памеры перавозак воінскіх і народнагаспадарчых грузаў. План пагрузкі ў чэрвені чыгунка выканала на 104 працэнты, у тым ліку воінскіх грузаў – на 115 працэнтаў, выгрузкі – на 145, заданне па прыёме вагонаў – на 117 і па здачы паражняку – на 145 працэнтаў. Абарот вагона быў паскораны супроць нормы амаль на шэсць працэнтаў. У параўнанні з маем

¹ НАРБ. Ф. 4, в. 61, с. 38, а. 7-8.

сярэдняясутачная выгрузка павялічылася з 1112 да 2118 вагонаў, прыём грузаных вагонаў – з 964 да 1873, прастой транзітнага вагона скараціўся з 7,2 да 5,7 гадзіны, мясцовага вагона – з 17,6 да 12,2 гадзіны, сярэдняясутачны прабег паравоза вырас з 65 да 86 кіламетраў.

На сталёвых магістралях Беларусі, як і на ўсіх астатніх, што ўдзельнічалі ў перавозках для падрыхтоўкі аперацыі “Баграціён”, бесперапынна кіпела дружная работа. Да 23 чэрвеня былі завершаны прадугледжаныя ў планах ваеннага камандавання перавозкі, дастаўлены ў назначаныя месцы войскі і баявая тэхніка. А калі ж наступленне Чырвонай Арміі пачалося некалькі позней, чым першапачаткова намячалася, дык гэта тлумачылася галоўным чынам неабходнасцю выканання празмерна вялікіх аб’ёмаў перавозак па сканцэнтраванні на галаўных участках франтоў войск, тэхнікі, боепрыпасаў і ні ў якім разе слабай работай чыгунак. Наадварот, напярэдадні аперацыі “Баграціён” транспартны канвеер краіны, у тым ліку і Беларусі, функцыянаваў, як ніколі да гэтага, чотка і зладжана, аб чым часта пісалі і пішуць у сваіх успамінах цяпер вядомыя савецкія ваеначальнікі. Высокая ацэнка дзейнасці савецкіх чыгуначнікаў у перыяд падрыхтоўкі да Беларускай аперацыі дадзена і ў чацвёртым томе “Истории Отечественной войны Советского Союза 1941–1945” (М., 1962 г.). У ім гаворыцца: “Дзякуючы велізарным намаганням работнікаў тылу, транспорт у цэлым справіўся з ускладненымі на яго задачамі” (стар. 165–166).

У паласе наступлення чатырох франтоў агульнай працягласцю 700 кіламетраў, значная частка якой праходзіла па тэрыторыі Беларусі, “было засяроджана 40 працэнтаў асабовага складу ўсёй дзеючай арміі, 49 працэнтаў гармат і мінамётаў, 77 працэнтаў танкаў і самаходна-артылерыйскіх устаноўк”¹. Штодзень у той час 1-ы Прыбалтыйскі і тры Беларускае франты прымалі па 90 – 100 цягнікоў, а ўсяго за 1 – 23 чэрвеня ім было дастаўлена звыш 75 тысяч вагонаў з войскамі, тэхнікай і рознымі боепрыпасамі. “Усё гэта, – пісаў праз чвэрць стагоддзя Маршал Савецкага Саюза С.К. Цімашэнка, – дало магчымасць стварыць неабходную перавагу ў тэхнічных сродках барацьбы на ўсіх рашаючых напрамках”².

У чэрвені 1944 года сярэдняясутачны аб’ём пагрузкі для забеспячэння запланаванага летняга наступлення раўняўся 3600 вагонам, што складала адну чвэрць воінскіх пагрузак усёй сеткі чыгунак краіны. Пры недастатковай колькасці выгрузачных пунктаў, недахопе механізмаў для выгрузкі цяжкай баявой тэхнікі і нягледзячы на частыя артылерыйскія абстрэлы і налёты варожай авіяцыі ў месцы, дзе

¹ Освобождение Белоруссии 1944. – М., 1970. – С. 244.

² Звязда. – 1969. – 29 мая.

адбывалася выгрузка войск і баявой тэхнікі, ваенныя чыгуначнікі, работнікі Беларускай і Заходняй магістраляў без усякіх адцяжак выконвалі заданні савецкага камандавання па транспартным абслугоўванні франтоў, якія павінны былі прыняць удзел у ажыццяўленні велізарнай па сваіх маштабах аперацыі “Баграціён”.

Досвіткам 23 чэрвеня моцныя гарматныя стрэлы, выбухі авіяцыйных бомбаў ускалыхнулі зямлю, апавясціўшы ўвесь свет пра пачатак новых баёў за выгнанне фашыстаў з акупіраванай савецкай тэрыторыі. На вялікай працягласці заходняга напрамку савецка-германскага фронту авангардныя часці Чырвонай Арміі імкліва кінуліся ў атаку і пачалі паспяхова прасоўвацца наперад. А ўслед за імі, як і ў час іншых баявых аперацый, рушылі чыгуначныя войскі, прыкладваючы шляхі да новых перадавых франтавых рубяжоў.

ПА ВОГНЕННЫХ РЭЙКАХ

Раніцай 23 чэрвеня 1944 года пачалася адна з самых вялікіх кампаній другой сусветнай вайны – Беларуская наступальная аперацыя пад кодавай назвай “Баграціён”. Ад першых жа дзён яе гераічная Чырвоная Армія стала адзін за адным вызваляць беларускія гарады і вёскі ад фашысцкай акупацыі. Абарончыя рубяжы праціўніка, нягледзячы на ўсю іх моц, рухнулі пад скрышальнымі ўдарамі войск 1-га Прыбалтыйскага і трох Беларускіх франтоў. Вораг не змог доўгі час утрымліваць абарону і пачаў у спешцы адыходзіць з займаемых пазіцый.

Высокія тэмпы прасоўвання Чырвонай Арміі на захад абумовілі неабходнасць правядзення ў самых мінімальныя тэрміны першачарговых работ па аднаўленні вызваляемых чыгунак Беларусі. Бадай што ніводная баявая аперацыя не залежала ў такой вялікай ступені ад дзейнасці чыгуначнага транспарту, як Беларуская. Гэта было выклікана як велізарнай плошчай, на якой разгортваліся ваенныя падзеі, так і ўдзелам у яе ажыццяўленні вялікай колькасці баявой сілы і тэхнікі, што не мела месца ў час папярэдніх аперацый савецкіх войск па разгроме фашысцкіх армій¹. Да таго ж імклівы рух на захад па пятах адступаўшага непрямцяля ставіў павышаныя патрабаванні да наладжвання транспартных камунікацый паміж фронтам і тылам, у чым вядучую ролю павінны былі адыграць чыгуначныя шляхі.

Усё гэта даволі выразна ўяўляла сабе савецкае камандаванне пры распрацоўцы аперацыі “Баграціён”. Яно загадзя намеціла і ажыццявіла шэраг неадкладных захадаў па аднаўленні нават яшчэ занятых акупантамі чыгунак Беларусі. Адначасова з правядзеннем узімку – увесну 1944 года аднаўленчых работ на чыгуначным транспарце ў вызваленых раёнах рэспублікі поўным ходам ішла падрыхтоўка да адраджэння чыгуначных участкаў, гаспадарчых аб’ектаў транспарту, якія працягвалі знаходзіцца ў руках ворага. 27 красавіка 1944 года Дзяржаўны Камітэт Абароны, зыходзячы з цвёрдай упэўненасці ў паспяховым ажыццяўленні запланаванай на лета наступальнай аперацыі, прыняў пастанову, якая абавязвала Народны камісарыят шляхоў зносін СССР правесці неабходныя падрыхтоўчыя работы па аднаўленні на занятай акупантамі тэрыторыі чыгуначных участкаў: Орша – Магілёў, Магілёў – Жлобін – Калінкавічы, Віцебск – Орша.

¹ Па фронце Беларуская аперацыя займала адлегласць больш за 1000 кіламетраў (ад Заходняй Дзвіны да Прыпяці) і ў глыбіню ішла да 600 кіламетраў (ад Дняпра да Віслы і Нарэва). Да пачатку наступлення ў складзе 1-га Прыбалтыйскага і трох Беларускіх франтоў налічвалася 1,4 мільёна чалавек – Освобождение Белоруссии. с. 5.

Выконваючы гэту пастанову, НКШЗ СССР накіраваў у прыфрантавыя раёны пэўную колькасць кіруючых кадраў, ІТР і рабочых для будучых транспартных будаўнічых арганізацый, аказаўшы ім канкрэтную практычную дапамогу ў стварэнні неабходных запасаў сыравіны і матэрыялаў, абсталявання, механізмаў і да т.п. Воіны-чыгуначнікі разам з транспартнымі будаўнічымі арганізацыямі загалова нарыхтавалі пэўны запас канструкцый мастоў, шпалаў, вялікую колькасць розных часовых драўляных збудаванняў і г.д. Пры гэтым асабліва ўвага была звернута на падрыхтоўку да аднаўлення тых чыгуначных вузлоў і станцый, якія ў адпаведнасці з планамі ваеннага камандавання павінны былі выконваць асноўны аб'ём перавозак. З мэтай больш дакладнага вызначэння характару і ступені нанесеных акупантамі пашкоджанняў праводзілася тэхнічная разведка чыгуначных участкаў і аб'ектаў у бліжэйшых і глыбокіх тылах ворага. Каштоўную інфармацыю аб стане чыгунак у паласе праціўніка савецкае ваеннае камандаванне атрымоўвала ад беларускіх партызан. У гэты ж час у прыфрантавых раёнах поўным ходам ішло фарміраванне штатаў па эксплуатацыі яшчэ не вызваленых ад гітлераўцаў чыгуначных ліній, станцый, паравозных і вагонных дэпо, дыстанцый пуці і г.д. Па распараджэнні НКШЗ СССР з тылавых магістраляў краіны варочаліся эвакуіраваныя з Беларусі на ўсход чыгуначнікі для таго, каб, як толькі пачнецца вызваленне чыгуначных участкаў, укамплектаваць іх кадрамі, якія тут працавалі да вайны і добра ведалі спецыфіку мясцовых умоў. На прыфрантавыя станцыі завозілі ўсемагчымыя віды транспартных сродкаў, механізмы, апаратуру, а таксама рознае абсталяванне і матэрыялы для адміністрацыйных службаў.

Дзякуючы своєчасова праведзеным падрыхтоўчым мерапрыемствам па аднаўленні транспартнай гаспадаркі і арганізацыі эксплуатацыйнай дзейнасці чыгунак стала магчымым у многіх выпадках у выключна кароткія тэрміны адкрыць рух воінскіх цягнікоў на захад.

Савецкае ваеннае камандаванне сумесна з кіраўніцтвам партызанскіх злучэнняў дэталёва распрацавалі мерапрыемствы па зрыве намераў ворага па разбурэнні чыгунак у час адступлення. У планах франтоў, якія прымалі ўдзел у ажыццяўленні аперацыі “Баграціён”, прадугледжваліся захады па першачарговым вызваленні важных у стратэгічных і тактычных адносінах чыгуначных вузлоў і станцый, мастоў і розных гаспадарчых будынкаў. Праводзіліся смелыя праходы танкавых часцей у варожы тыл з тым, каб перарэзаць у патрэбным месцы чыгунку, заняць размешчаныя на ёй аб'екты, пазбавіўшы ворага магчымасці вывесці апошнія са строю. Шмат якія чыгуначныя ўчасткі яшчэ задоўга да таго, як сюды прыйшлі савецкія войскі, былі вызвалены і

ўтрымліваліся беларускімі партызанамі. Супраць спецыяльных чыгункаразбуральных машын тыпу “Крук” паспяхова дзейнічала авіяцыя. На чыгуначную лінію Масква – Віцебск – Орша некалькі ўдалых вылетаў зрабіла эскадрылля адважнага камандзіра Героя Савецкага Саюза А. Яфімава. Сваімі дакладнымі бомбакіданнямі яна вывела са строю некалькі машын “Крук”. І на ўчастку Жлобін – Бабруйск савецкія лётчыкі трапным агнём знішчылі чыгункаразбуральную машыну, якая ўжо паспела вывесці са строю 25 кіламетраў шляху¹. Не ўдалося фашыстам скарыстаць чыгункаразбуральныя машыны ў раёне станцый Коханаві і Барысаў. Іх планы былі сарваны смелымі дзеяннямі групы штурмавікоў пад камандай старшага лейтэнанта Л.І. Бяды, дзякуючы чаму чыгуначны ўчастак Орша – Барысаў на момант прыходу савецкіх войск знаходзіўся амаль у поўнай спраўнасці. Гэта адна з прычын, што тэмп аднаўлення лініі Орша – Мінск склаў 21,2 кіламетра ў суткі пры плане 10–11 кіламетраў².

Але ж у цэлым большасць чыгуначных ліній Беларусі, вызваленых за час летняга наступлення, уяўляла сабою жаклівы малюнак варварскіх разбурэнняў. Скрозь, дзе толькі дазвалялі абставіны, вораг пакідаў пасля сябе дашчэнту разваленыя ці зусім спаленыя карпусы службовых і вытворчых будынкаў, узарваныя масты і стрэлачныя пераводы, папсаваныя рэйкі і шпалы, зруйнаванае чыгуначнае палатно. Агульны ўрон, нанесены акупантамі чыгуначнаму транспарту БССР, склаў 8118,2 мільёна рублёў (у цэнах 1941 года). Было разбурана пуці поўнасю 1239,3 кіламетра, часткова – 4787 кіламетраў, адпаведна верхняга збудавання чыгуначнага палатна – 922,4 і 6932,6 кіламетра, чыгуначных мастоў – 52,1 і 19,8 тысячы пагонных метраў³. Ад агульнай колькасці мастоў і шляхаводаў захавалася толькі чвэртка. Вялікія страты панесла пасажырская гаспадарка чыгунак рэспублікі. Прыгодная плошча вакзальных памяшканняў была амаль на 90 працэнтаў меншая ў параўнанні з той, што мелася напярэдадні Вялікай Айчыннай вайны⁴.

У многіх выпадках аб колішнім існаванні ў тым ці іншым месцы высокаразвітых у тэхнічных адносінах пуці альбо чыгуначных аб’ектаў можна было меркаваць па аграмадных кучах згрувашчаных цаглін і каменю, пакарожанай металічнай арматуры і канструкцый ды дзе-нідзе ўцалелых ад разбурэнняў, чорных ад дыму і патрэсканых ад узрываў бомбаў і снарадаў сценах будынкаў. На асобных участках чыгункі нават было б лягчэй нанаві пабудаваць пуць, чым аднавіць разбураны. Ды

¹ Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.). – Мінск: Навука і тэхніка, 1976 – С. 29

² Гудок. – 1975. – 31 января. Железнодорожник Белоруссии. – 1976. – 8 мая.

³ Преступления немецко-фашистских оккупантов в Белоруссии. – Мн., 1965. – С. 424.

⁴ Кацяш Г. Стальныя магістралі рэспублікі. – Мн., 1957. – С. 17.

толькі каб не парушыць даваенную сістэму размяшчэння чыгуначнай сеткі, адпавядаўшую эканамічнаму і культурнаму развіццю рэспублікі, даводзілася ўкладваць шпалы і рэйкі, будаваць розныя вытворчыя аб'екты на тым самым месцы, дзе яны знаходзіліся раней.

Страшным відовішчам паўстала перад вачыма людзей тэрыторыя аднаго з буйнейшых транспартных прадпрыемстваў Беларусі Мінскага вагонарамонтнага завода імя Мяснікова. Асноўныя карпусы вагоназборачнага цэха завода аб'ёмам больш за 60 тысяч кубічных метраў былі зусім разбураны. Акупанты нічога не пакінулі ад будынкаў цэнтральнага склада, электрастанцыі. Непашкоджанымі засталіся толькі сцены кавальскага, рысорнага, механічнага, колавага, паракацельнага і дрэваапрацоўчага цэхаў. Найбольш каштоўныя варштаты і абсталяванне фашысты вывезлі ў Германію, а чаго не змаглі – знішчылі на месцы. Нанесеная імі заводу шкода перавысіла адзін мільён рублёў.

Умовы аднаўлення чыгуначнага транспарту рэспублікі ў час Беларускай аперацыі ў многім адрозніваліся ад папярэдняга перыяду. Па-першае, транспарт даводзілася аднаўляць пры надзвычай хуткім прасоўванні савецкіх войск на захад, у выніку чаго патрэбна было вельмі аператыўна вырашаць, па меры таго, як вызваліліся раёны Беларусі, пытанні аб разгортванні аднаўленчых работ на ўсё новых і новых участках; па-другое, аднаўленне вялося на значна большай тэрыторыі і з прыцягненнем куды большай, чым раней, колькасці рабочай сілы і матэрыяльна-тэхнічных сродкаў. Калі ўвесну 1944 года ў сілу пэўнай стабілізацыі фронту на беларускім напрамку аднаўленчыя работы на асобных участках можна, а падчас і нават неабходна было весці капітальна, дык у перыяд летняй наступальнай аперацыі аднаўленне нядаўна вызваленых участкаў завяршалася, як правіла, толькі выкананнем самых першачарговых работ, каб як-небудзь пусціць першы воінскі эшалон на захад. Так дыктавалі ваенныя абставіны. Марудзіць нельга было, бо своечасовы падвоз воінскіх грузаў для дзеючай арміі ў многім прадвызначаў поспех ажыццяўлення пастаўленых перад ёю баявых задач.

Патрабаваннямі ваеннага часу нязменна кіраваліся і пры вырашэнні пытанняў аб чарговасці аднаўлення таго ці іншага паралельнага чыгуначнага ўчастка. Дарэчы, такіх участкаў чыгуначная сетка рэспублікі мела нямала. Ва ўсіх без выключэння выпадках лічылася мэтазгодным распачынаць аднаўленне не самага кароткага з іх, а таго, які меў найменшую ступень разбурэння, хаця б ён быў і аднакалейны. Менавіта з такіх пазіцый зыходзіла камандаванне чыгуначных войск 1-га Беларускага фронту, калі яно больш кароткую і двухкалейную лінію Калінкавічы – Лунінец – Жабінка (458 кіламетраў) з мноствам у яе раёне

прытокаў Прыпяці аднесла на другі план і загадала адразу ж пасля вызвалення прыступіць да аднаўлення лепш захаванай ад разбурэння, але даўжэйшай амаль на 200 кіламетраў лініі Калінкавічы – Жлобін – Бабруйск – Асіповічы – Баранавічы, побач з якой праходзіла шаша, што рабіла магчымым бакавы падвоз будаўнічых матэрыялаў на шырокім фронце. Указаная лінія была адноўлена ў самы кароткі тэрмін, а лінія Калінкавічы – Лунінец – Жабінка ўвайшла ў эксплуатацыю толькі праз два месяцы пасля заканчэння Беларускай аперацыі¹.

На ўчастках, якія не маглі адыгрываць колькі-небудзь важнай ролі ў франтавых перавозках, пэўны час зусім не вялі аднаўленчых работ. Толькі за рэдкім выключэннем ішло паралельнае аднаўленне адразу ж дзвюх калей на двухпутных лініях, бо для выканання гэтых работ часта не хапала патрэбных матэрыялаў і абсталявання, рабочай сілы. І толькі пасля таго, як ўжо была ўведзена ў строй першая каляя, прыступалі, калі для гэтага меліся ўсе неабходныя ўмовы, да аднаўлення другой.

Фашыскае камандаванне добра ведала, якое важнае значэнне маюць чыгуначныя аб'екты прыфрантавой паласы для пасляховага ажыццяўлення ўжо распачатай новай стратэгічнай аперацыі Чырвонай Арміі, таму любой цаной імкнулася дэзарганізаваць транспартнае забеспячэнне яе войск. Аднаўленне некаторых найбольш важных аб'ектаў не спынялася нават пры налётах нямецкай авіяцыі.

Вось які ўспамін аб гэтых днях пакінула адна з работніц будаўнічых спецфарміраванняў Н. Якаўлева. “Памятаю, – пісала яна, – калі мы стаялі сваім поездам у Новабеліцы, прыйшло данясенне – моцна разбіты чыгуначныя вузлы Гомель, Магілёў, Унеча, Крычаў. Атрымалі заданне на працягу сутак аднавіць гэты вузел. Рух быў адноўлены ў тэрмін, сувязь наладжана. Гэта працоўная перамога далася нялёгка. Загінула маладзенькая, прыгожая дзяўчына Зося – асколак прабіў яе грудзі побач з камсамольскім значком. У Гомелі загінуў прараб Кашын. Вечарам на КП быў зачытаны загад аб узнагароджанні групы аднаўленцаў ордэнамі і медалямі. Усяму асабоваму саставу была аб'яўлена падзяка”².

Нягледзячы на страшэнны разбурэнні чыгуначнага транспарту БССР, налёты варожай авіяцыі, аднаўленча-будаўнічыя работы ў перыяд Беларускай аперацыі праводзіліся даволі высокімі тэмпамі. Асабліва гэта ўдавалася там, дзе камандаванне франтоў, чыгуначных войск, партыйныя і савецкія органы рэспублікі з усёй сур'ёзнасцю паставіліся і своечасова правялі ўсе неабходныя мерапрыемствы па аднаўленні транспартнай гаспадаркі, змаглі падняць на вырашэнне такой важнай стратэгічнай

¹ Антипенко Н.А. На главном направлении. – М., 1967. – С. 157.

² Вячэрні Мінск. – 1975. – 18 чэрвеня.

задачи і дзяржаўнай справы шырокія масы мясцовага насельніцтва. Так менавіта разгортваліся работы ў паласе 3-га Беларускага фронту. Аднаўленне вялося на многіх прыфрантавых учтках. У складзе фронту мелася дзве чыгуначныя брыгады па 11 тысяч чалавек у кожнай, а таксама шэраг спецыяльных фарміраванняў НКШЗ СССР, у якія ўваходзілі 2,5 тысячы будаўнікоў. Сабе на дапамогу ваенныя чыгуначнікі прыцягнулі вялікую колькасць рабочай сілы з ліку мясцовага насельніцтва. Штосутачна на работах, якія не патрабавалі асаблівай кваліфікацыі, было занята ў сярэднім да 8 тысяч жыхароў размешчаных паблізу ад чыгункі населеных пунктаў. За 28 дзён ад пачатку летняй наступальнай аперацыі чыгуначныя войскі Упраўлення ваенна-аднаўленчых работ № 4 (начальнік генерал-маёр А.П. Смірноў) 3-га Беларускага фронту і прыдадзеныя яму спецфарміраванні аднавілі каля 1500 кіламетраў галоўных і станцыйных пуцей, амаль сотню штучных збудаванняў, у тым ліку 14 сярэдніх і вялікіх мастоў, дзесяткі пунктаў водазабеспячэння, больш як 10 тысяч провада-кіламетраў сувязі¹. На такіх чыгуначных лініях, як Орша – Мінск, за суткі ўводзілі ў эксплуатацыю ў сярэднім па 21 кіламетры, Мінск – Вільнюс – па 19 кіламетраў, што значна перасягала сярэднія тэмпы аднаўленчых работ ваенных чыгуначнікаў. На лініі Мінск – Вільнюс яны адсталі ад войск усяго толькі на 80 кіламетраў. Не болей за тыдзень спатрэбілася для таго, каб пасля выгнання ворага з Мінскай вобласці на ўсёй яе тэрыторыі перашыць чыгуначную каляю з заходнееўрапейскай на айчынную, часткова аднавіць стрэлачную гаспадарку, водазабеспячэнне і г.д. На восьмыя суткі пасля вызвалення па ўсіх найважнейшых чыгуначных лініях вобласці хадзілі да фронту воінскія эшалоны. За час Беларускай аперацыі мінёры-чыгуначнікі 3-га Беларускага фронту абясшкодзілі і знішчылі 63 тысячы мін розных тыпаў, 1290 фугасаў, вялікую колькасць бомбаў і снарадаў. Воінам-чыгуначнікам не раз даводзілася кідаць працу і брацца за зброю, каб уступіць у схватку з фашыстамі, якія прарываліся з акружэння. Толькі чыгуначнымі войскамі Упраўлення ваенна-аднаўленчых работ № 4 у баях з праціўнікамі было забіта 112 і ўзята ў палон 1060 нямецкіх салдат і афіцэраў².

Сур'ёзным выпрабаваннем для ваенных чыгуначнікаў 3-га Беларускага фронту было аднаўленне моста цераз Заходнюю Дзвіну ля Віцебска. Яшчэ цягнуліся жорсткія баі, а сюды накіроўваецца мостапад'ёмная група. Двое сутак было патрачана на размініраванне і расчыстку месца пад мост. У асабліва цяжкіх умовах даводзілася

¹ Гудок. – 1944. – 8 августа.

² Терехин К.П., Таралов А.С., Томашевский А.А. Воины стальных магистралей. – М., 1969. – С. 197-198.

працаваць вадалазам, якія праводзілі закладку ўзрыўчаткі пад фермы паваленага моста. Сілай цяжэння вады, якая бурліла паміж тарчаўшымі над яе паверхняй элементамі моста, не раз адносіла вадалазаў ад месца працы. Але вадалазы аказаліся мацней за водную стыхію. Сваю работу яны не спынялі нават уночы. Толькі калі высока ў небе чуўся гул фашысцкіх самалётаў і з'яўляўся бляск асвятляльных ракет, вадалазы на паўтары-дзве гадзіны выходзілі з вады. Да канца другіх сутак яны ўклалі пад вадой 3800 супрацьтанкавых мін і каля тоны толу. Узрыў такой вялікай колькасці мін і толу агульнай вагою у 20 тон дапамог поўнаасцю расчысціць месца для ўзвядзення моста. На адлегласці 700–900 метраў ад месца выбуху можна было бачыць металічныя кавалкі ферм вагою да паўтоны, закінутыя ўзрыўной хваляй¹. Датэрміновае і якаснае выкананне вадалазных работ стварыла добрыя ўмовы будаўнікам для хуткаснага аднаўлення такога важнага чыгуначнага аб'екта.

Аднак у сілу розных прычын не на ўсіх прыфрантавых участках так паспяхова вырашаліся пытанні аб забеспячэнні савецкіх войск транспартнымі камунікацыямі. Асабліва сур'ёзнае становішча стварылася ў паласе 1-га Беларускага фронту, у распараджэнні якога знаходзілася вялікая колькасць жывой сілы і ваеннай тэхнікі, выдзеленых яму для выканання баявых задач у адпаведнасці з агульным планам аперацыі “Баграціён”. Але да пачатку летняга наступлення 1-ы Беларускі фронт меў толькі адну чыгуначную брыгаду, а другая ўсё яшчэ знаходзілася ў стадыі фарміравання. Адкамандзіраванае яму з поўдня Упраўленне ваенна-адаўленчых работ № 20 (начальнік генерал-маёр М.У. Барысаў) прыбыло да месца прызначэння ажно ў канцы 3-га тыдня, пасля таго, як пачалася летняя наступальная аперацыя. З меўшыміся ў наяўнасці сіламі і сродкамі ваенныя чыгункі ніяк не паспявалі за войскамі, якія хутка рухаліся на захад. На адным з моцна разбураных участкаў Шацілкі – Жлобін – Бабруйск за суткі аднаўлялася ў сярэднім па 1–2 кіламетры пры плане 5 кіламетраў. У выніку з непамерна вялікім спазненнем быў адчынены шлях першаму цягніку да Бабруйска: на 21-ы дзень наступлення. Да гэтага часу перадавыя часці 1-га Беларускага фронту знаходзіліся за 350–400 кіламетраў на захад ад Бабруйска.

Ход аднаўленчых работ у сферы дзеяння 1-га Беларускага фронту значна паскорыўся толькі з прыбыццём Упраўлення ваенна-адаўленчых работ № 20 у складзе трох чыгуначных брыгад, набыўшага да гэтага багаты вопыт вядзення такіх работ на чыгунках Каўказа, Данбаса і Прыдняпроўя. Ва Упраўленні належным чынам была пастаўлена работа па ўкараненні перадавой тэхналогіі, паўсямесным скарыстанні мясцовых

¹ Судоподзем. Л. – М., 1947. – С. 150–154.

матэрыялаў, збіранні і рамонце папсаванага праціўнікам абсталявання, што садзейнічала павышэнню тэмпаў аднаўлення чыгуначнай гаспадаркі. Не раз здаралася, што ваенныя будаўнікі Упраўлення № 20 у раёнах з невялікай ступенню разбурэння чыгуначнага шляху аднаўлялі па 50–60 кіламетраў за суткі. Пры гэтым яны не абмяжоўваліся правядзеннем работ толькі першай чаргі, а калі дазвалялі абставіны, вялі і капітальнае аднаўленне чыгунак.

Паспяхова справіліся ваенныя чыгуначнікі 1-га Беларускага фронту з аднаўленнем усіх важнейшых у яго паласе мастоў, чым забяспечвалася хуткае адкрыццё руху цягнікоў на захад. У якасці прыкладу можна назваць будаўніцтва моста цераз Дняпро ля горада Рэчыцы, дзе было занята каля дзвюх тысяч чалавек, скарыстоўваліся многія віды машын і механізмаў. Каб паскорыць тэмпы аднаўлення, работы адначасова разгарнуліся з абодвух берагоў і з цэнтра. У цяжкіх умовах адбывалася аднаўленне чыгуначнага моста цераз Бярэзіну ля населенага пункта Шацілкі. “Тут аднаўленчыя работы, – піша начальнік тылу 1-га Беларускага фронту Н.А. Анціпенка, – вяліся на вачах ў праціўніка. Чыгуначнікі неслі вялікія страты ад метадычнага агню артылерыі і ад налётаў варожай авіяцыі, але не спынялі сваёй работы”¹. На 60 гадзін раней за зададзены тэрмін быў адноўлены мост даўжынёю 294,4 метра і вышынёю 8,52 метра цераз Заходні Буг ля Брэста².

Амаль адначасова з воінскімі чыгуначнікамі прыступалі да працы спецыяльныя транспартна-будаўнічыя арганізацыі Народнага камісарыята шляхоў зносін СССР, грамадзянскія чыгуначнікі-эксплуатацыйнікі, мясцовае насельніцтва. За час летняга наступлення ўзнікла вялікая колькасць новых участкаў будаўніча-аднаўленчых работ у межах Беларускай і Заходняй чыгунак. У выніку гэтага Упраўленні будаўніча-аднаўленчых работ ператварыліся ў яшчэ больш буйныя арганізацыі па колькасці занятых у іх чалавек і наяўных матэрыяльна-тэхнічных сродкаў. Побач з правядзеннем работ першай чаргі яны ў асобных выпадках займаліся ўжо праз некалькі дзён пасля вызвалення таго ці іншага раёна Беларусі і капітальным аднаўленнем транспартнай гаспадаркі.

У сіцілья тэрміны разгортвалася дзейнасць на нанова ўтвораных будаўнічых участках УБАР Беларускай чыгункі. Услед за наступаючымі войскамі Упраўленне накіроўвала ў вызваленныя раёны аператыўныя групы па зборы трафейнага абсталявання, інструментаў, будмеханізмаў і транспартных сродкаў. З дапамогай трафейных упраўленняў 1-га і 2-га Беларускіх франтоў гэтыя групы сабралі 9 лесанільных рам, 33 варштаты,

¹ Анціпенко Н.А. На главном направлении. – М., 1967. – С. 158.

² Железнодорожный транспорт. – 1945. – № 1. – С. 49.

12 грузавых і 4 легкавыя аўтамашыны, 8 гусенічных і колавых трактараў, 13 аўтатрактарных прычэпаў і шмат іншай тэхнікі. Неўзабаве большая колькасць машын і механізмаў прайшла рэнавацыю і была ўведзена ў эксплуатацыю, што дазволіла ў пэўнай ступені механізаваць многія працаёмкія працэсы на будаўніцтве.

Прыкладна на другі ці трэці дзень пасля выгнання ворага прыбывалі ў вызначаныя месцы і адразу ж ўключаліся ў працу аператыўныя групы будаўніча-аднаўленчых участкаў УБАР Заходняй магістралі. Для будаўніча-аднаўленчых участкаў чыгункі, утвораных на вызваленай тэрыторыі за час летняга наступлення, было прыцягнута на працу з ліку мясцовага насельніцтва больш як 5 тысяч чалавек. Аператыўныя групы паспяхова правялі ўсе захавы па зборы і арганізацыі рамонтнага трафейнага абсталявання і механізмаў.

Сярод рабочых будаўніча-аднаўленчых участкаў разгарнулася ўпартае барацьба за скарачэнне тэрмінаў уводу ў дзеянне чыгуначных аб'ектаў. Працуючы ў неймаверна цяжкіх умовах, калі адчуваўся востры недахоп нават у найпрасцейшых сродках механізацыі, нерэгулярна паступалі альбо зусім адсутнічалі ў наяўнасці шмат якія віды сыравіны і матэрыялаў, яны паказвалі сапраўдныя ўзоры высокасумленых адносін да выканання абавязкаў перад Радзімай. Найлепшых вытворчых паказчыкаў дабіваліся летам 1944 года прыбыўшыя на Беларусь з усходніх чыгунак краіны цясляр А. Хадыка, кастыльшчык К. Карпаў (казак па нацыянальнасці), якія працавалі ў Магілёўскім БАУ. Выконваючы свае заданні на 130–150 працэнтаў, яны дабіваліся пры гэтым высокай якасці работ, умела перадавалі набыты перадавы вопыт тым, хто толькі што прыйшоў на аднаўленне транспарту.

Багата вопытных майстроў сваёй справы, добрасумленых рабочых працавала і на іншых будаўніча-аднаўленчых участках УБАР Беларускай чыгункі. Па выніках Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва за жнівень месяц яму быў прысуджаны пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР і ВЦСПС.

Да ліку перадавых будаўніча-аднаўленчых участкаў УБАР Заходняй чыгункі адносіліся Аршанскі і Віцебскі, дзе шырокі размах набыў рух за перавыкананне планавых заданняў па ўводзе ў эксплуатацыю аб'ектаў транспартнай гаспадаркі.

Не шкадавалі сіл для расчысткі ад грудаў развалін і кучаў попелу тэрыторый паравозных і вагонных дэпо, станцый і вакзалаў, адміністрацыйных будынкаў і жылля чыгуначніка-эксплуатацыйніка. Там, дзе адчуваўся недахоп у ведах і практычным вопыце, на падмогу прыходзілі працоўны энтузіязм, непахіснае жаданне любой цаной авалодаць навыкамі будаўнічай справы, каб, не адстаючы ад

транспартных будаўнікоў, змагацца за хутчэйшае адраджэнне разбуранай гаспадаркі.

Шмат увагі навучанню чыгуначнікаў будаўнічым прафесіям і прапагандзе перадавога вопыту ўдзяляла кіраўніцтва Беларускай магістралі. З гэтай мэтай у Гомельскім клубе чыгуначнікаў была арганізавана вытворчая тэхнічная выстаўка, дзе была прадстаўлена вялікая колькасць экспанатаў, апавядаючых аб удзеле рабочых і служачых транспарту ў аднаўленні сваёй магістралі. Наведвальнікі выстаўкі знаёміліся з тым, як можна на месцы наладзіць масавы выроб розных будаўнічых матэрыялаў і інструменту, і вучыліся карыстацца імі, пераймалі лепшы вопыт арганізацыі працы на будаўніча-аднаўленчых работах. Усё гэта садзейнічала росту вытворчага майстэрства чыгуначнікаў, распаўсюджанню сярод іх дасягненняў перадавых калектываў, занятых аднаўленнем транспартнай гаспадаркі ўласнымі сіламі. За летні перыяд калектывы чыгункі нарыхтаваў, перавёз і распілаваў для аднаўлення сваёй гаспадаркі каля 4000 вагонаў лесу, вырабіў больш як 300 тысяч штук шпал.

Вялікі аб'ём аднаўленчых работ выканалі сваімі сіламі калектывы Магілёўскага аддзялення службы руху, Асіповіцкага чыгуначнага вузла і многіх іншых прадпрыемстваў Беларускай магістралі, вызваленых за час летняй наступальнай аперацыі. За 3,5 месяца пасля выгнання акупантаў магілёўскія работнікі службы руху аднавілі 7300 кубічных метраў пасажырскіх і 460 кубічных метраў службова-тэхнічных будынкаў, да паўсотні стрэлачных будак, 480 кубічных метраў багажных памяшканняў, адрамантавалі 100 кубічных метраў жылля і 1800 кубічных метраў памяшканняў кандуктарскіх рэзерваў і г.д.¹ Ужо да ліпеня паспелі замяніць узарвання рэйкі, засыпаць варонкі, паправіць стрэлачныя пераводы асіповіцкія пуцевікі на чале з начальнікам дыстанцыі Г. Гардыенка. На чыгуначным вузле была пушчана электрастанцыя, адноўлена кацельня, адрамантаваны пакінуты немцамі паравоз, пачалі працаваць паліклініка, сталоўка, камплектавацца курсы стрэлачнікаў, дзяжурных па станцыі, галоўных кандуктараў.

Багата гераічных подзвігаў здзейснілі ў барацьбе з разрухай на транспарце чыгуначнікі Заходняй магістралі. У першы ж дзень пасля выгнання фашыстаў вярнуўся ў родныя месцы начальнік Мінскай дыстанцыі пуці В. Хадасевіч. З ім прыбылі дарожныя майстры Калеснікаў, Прашко і Шаметавец, якія шмат гадоў да вайны працавалі на гэтай дыстанцыі пуці. Кантору дыстанцыі давялося размясціць ва ўласнай

¹ Тамсама. – № 2-3. – С. 35-36.

кватэры Хадасевіча, паколькі службовыя будынкi не паспелі размініраваць.

Як толькі стала вядома аб вяртанні на Мінскую дыстанцыю пуці яе начальніка і іншых кіруючых работнікаў, сюды адразу ж сталі масамі прыходзіць працаваўшыя тут да акупацыі пуцевікі. Неўзабаве ў дыстанцыі ўжо налічвалася каля двух тысяч чалавек. Пры наяўнасці такой колькасці рабочых і ўмелай арганізацыі працы можна было шырокім фронтам разгарнуць работы па адраджэнні пуцявой гаспадаркі Мінскага вузла. У васьмі адноўленых кузнях пачалі рамонт і выраб інструментаў і матэрыялаў верхняй будовы пуці. Сталяр Шышакоў за кароткі час абсталяваў майстэрню, сабраў і пусціў у ход два такарныя і тры свідравальныя варштаты, электразварачны агрэгат, некалькі цыркулярных піл і вырабіў шмат пуцявога інструменту, патрэбнага для выканання рамонтных работ.

Калектыў мінскіх пуцевікоў, пачынаючы ад іх начальніка і канчаючы простым радавым рабочым, быў аб'яднаны адзінай высакароднай мэтай: у самы бліжэйшы час забяспечыць пропуск цераз сталічны вузел франтавых эшалонаў. І з гэтай адказнай задачай ён паспяхова справіўся. Пуцевікі сваімі сіламі перашылі пуць з заходнееўрапейскай каляі на айчынную, адрамантавалі 70 разбураных фашыстамі стрэлак-крыжавін. На другі ж дзень пасля прыходу ў сталіцу Беларусі Чырвонай Арміі пайшлі на Захад воінскія цягнікі па адноўленых участках Мінскай дыстанцыі пуці.

Першыя поспехі ў працы з'явіліся для мінскіх пуцевікоў магутным штуршком па далейшай мабілізацыі іх сіл на хутчэйшае адраджэнне сваёй гаспадаркі. З дапамогаю мясцовага насельніцтва яны круглыя суткі працягвалі расчыстку, укладку і перашыўку пуцей, пачалі занавя ўзводзіць пуцявыя будкі, інтэрнаты. Калі нестала рабочага інвентару, працавалі напераменку ім. Заданне Наркома шляхоў зносін СССР – за два тыдні перашыць на вузле 55 прыёмна-адправачных пуцей – сталічныя пуцевікі выканалі датэрмінова.

Не мелі аніякіх падстаў для прамаруджвання з правядзеннем першачарговых будаўніча-аднаўленчых работ чыгуначнікі Брэст-Літоўскай і Беластоцкай магістраляў. Не мелі таму, што тут па розных прычынах затрымлівалася ўтварэнне спецыяльных упраўленняў будаўніча-аднаўленчых работ. На першым часе ўсю асноўную нагрузку па аднаўленні транспартнай гаспадаркі неслі ваенныя чыгуначнікі і работнікі эксплуатацыйнага штату вызначаных магістраляў.

На многіх важных аб'ектах Брэст-Літоўскай магістралі паспяхова працавалі ў канцы лета 1944 года воіны-чыгуначнікі Упраўлення ваенна-аднаўленчых работ (УВАР) №№ 1, 9 і 20. Менавіта ў іх распараджэнне

былі перададзены Народным камісарыятам шляхоў зносін СССР неабходныя фінансавыя сродкі на выкананне аднаўленчых работ першай чаргі ў межах Брэст-Літоўскай магістралі. У выпадку ж, калі аб'ект першай чаргі быў адноўлены сіламі і на сродкі гаспадарчых адзінак чыгункі, яны павінны былі здаць яго па акце Упраўленню ваенна-аднаўленчых работ і прад'явіць яму рахунак для пакрыцця панесеных выдаткаванняў. Дробныя аб'екты здаваліся УВАР пасля іх аднаўлення, а буйныя – па частках па стане на 1 і 16 дня кожнага месяца¹.

Чоткае ўзаемадзеянне ваенных і грамадзянскіх чыгуначнікаў прыносила добры плён. Ужо 11 жніўня 1944 года дарожная камісія па прыёме ў эксплуатацыю адноўленых участкаў першай чаргі атрымала ад УВАР № 9 адзін з найбольш важных у стратэгічных адносінах участкаў Баранавічы-Палескія – Ліда (выключна). Яшчэ праз 17 дзён пасля гэтага яно перадало ў эксплуатацыю адноўлены ўчастак Баранавічы-Цэнтральныя – Ваўкавыск (выключна). Ад УВАР № 1 Брэст-Літоўская чыгунка ў тым самым месяцы прыняла ўчастак Баранавічы-Палескія – Лунінец і Баранавічы-Палескія – Цімкавічы (выключна). У аднаўленні апошняга прымала ўдзел і УВАР № 20².

Хутка набірала высокі тэмп у працы камандзіраваная на Брэст-Літоўскую чыгунку вагонарамонтная калона НКШЗ СССР № 32. У пачатку жніўня 1944 года яна знаходзілася на станцыі Баранавічы-Цэнтральныя і праводзіла там аднаўленне прадпрыемстваў вагоннай гаспадаркі: вырабляла неабходныя для яе інструменты і інвентар, займалася перастаноўкай вагонаў з заходнееўрапейскай на айчынную каляю.

Пры ўсіх дасягненнях ваенных чыгуначнікаў і прыбыўшых у заходнія вобласці Беларусі спецфарміраванняў НКШЗ СССР абставіны вымушалі ісці на як мага больш масавае скарыстанне саміх рабочых і служачых чыгунак на аднаўленні транспартнай гаспадаркі. І варта адзначыць, што іх рэзервы былі максімальна выкарыстаны ў імя гэтай мэты. Добра дапамагала тут своечасовая арганізацыйна-гаспадарчая падрыхтоўка да разгортвання аднаўленчых мерапрыемстваў. У адпаведнасці з загадам № 2 начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі ад 7 ліпеня 1944 года былі сфарміраваны Баранавіцкая, Брэсцкая і Лунінецкая аператыўныя групы, якім побач з іншымі абавязкамі даручалася па прыбыцці на месца прызначэння прыступіць да аднаўлення транспарту. “Работнікаў, – зазначалася ў загадзе, – якіх нельга неадкладна

¹ НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 13, а. 48.

² Тамсама, а. 25, 85–86.

скарыстоўцаў, неабходна заняць непасрэдна на аднаўленчых работах свайго аддзялення”¹.

Амаль увесь свой час праводзіла на аднаўленчых работах большасць калектываў пуцявой гаспадаркі і службы руху. І працавалі яны з поўнай аддачай сіл. Гэта даказвае і наяўнасць вялікай колькасці загадаў начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі аб прэміяванні пуцевікоў і работнікаў службы руху за іх самаадданую працу, у прыватнасці пры аднаўленні і перашыўцы каляі з заходнееўрапейскай на айчынную ў раёне вузлоў Баранавічы-Цэнтральныя і Баранавічы-Палескія, станцыі Івацэвічы, Бяроза-Картузская. Пад кіраўніцтвам і пры непасрэдным удзеле начальніка станцыі Івацэвічы В.К. Саламахі яе калектыву на свае сілы і сродкі паспяхова вёў будаванне тыповых стрэлачных будак, абсталяваў і ацяпліў да канца жніўня разбураны барак, у якім размясцілі службовае памяшканне. На гэты час і калектыву Бяроза-Картузская пабудоваў для сябе службовае памяшканне, некалькі стрэлачных будак, абсталяваў і ацяпліў барак пад пасажырскі будынак. Дзякуючы максімальнаму выкарыстанню ўнутраных рэсурсаў, гэтыя станцыі поўнасю забяспечылі свае патрэбы сігнальным начыннем і іншымі інструментамі і інвентаром². Уся гэта работа праводзілася пад кіраўніцтвам намесніка начальніка станцыі Н.Т. Дабравольскага. Яго і В.К. Саламаха начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі ўзнагародзіў значком “Ударнік Сталінскага прызыву” і выдаў кожнай станцыі па 2 тысячы рублёў для прэміявання тых, хто асабліва вызначыўся ў працы.

Таленавітымі арганізатарамі чыгуначнікаў у іх нялёгкай барацьбе за аднаўленне транспарту праявілі сябе начальнік Баранавіцкага дэпо Н. Серыкаў і яго намеснік Ф. Дрык, якія прыбылі сюды ўслед за савецкімі войскамі. Пад кіраўніцтвам вопытных камандзіраў вытворчасці баранавіцкія паравознікі ўзяліся перш за ўсё за выраб найпрасцейшага інструменту: рыдлёвак, ламоў, малаткоў і да т.п., за аднаўленне электрастанцыі, вадакачкі. Паколькі ад былой кузні засталіся толькі адны разваліны і кучы попелу, інструмент выраблялі пад адкрытым небам. На тэрыторыі дэпо ўвесь дзень і ўсю ноч палаў агонь, у якім плавілі метал, большай часткай кавалкі рэк. Далёка разносіліся моцныя ўдары молата па кавалдзе. І хаця дэпо былі прычынены вялікія разбурэнні і амаль ўсе асноўныя работы па яго аднаўленні і адбудаванні вяліся ўручную, ужо на чацвёрты дзень пасля вызвалення горада баранавіцкія паравознікі змаглі арганізаваць у сябе экіпіроўку лакаматываў. Загадамі начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі ад 12 і 14 жніўня 1944 года больш за 20 чалавек былі

¹ Мясца на ўвазе скарыстанне чыгуначнікаў на эксплуатацыйнай рабоце.

² НАРБ Ф. 1117, в. 1, с. 13, а. 1-2.

³ Тамсама, а. 69.

прэміяваны за датэрміновы рамонт і ўстаноўку двух скіпавых вуглепад'ёмнікаў склада паліва, аднаўленне механічнага цэха і дэпо вузкай каляі.

У сістэме першачарговых мерапрыемстваў па аднаўленні транспартнай гаспадаркі Брэст-Літоўскай чыгункі важнае месца займала перастаноўка вагонаў заходнееўрапейскай каляі на айчынную. Выкананне гэтай работы ўскладалася на калектыў вагоннага дэпо Стоўбцы. Ён абавязваўся ўжо да 1 верасня прыступіць да перастаноўкі вагонаў. Таму ў экстраным парадку былі прыняты меры па падрыхтоўцы неабходнага інструменту і прыстасаванняў, укамплектаванні брыгад вопытнымі рабочымі па перастаноўцы вагонаў, перашыты спецыяльна для гэтага пуці на адпаведную каляю.

У барацьбу з разрухай на транспарце актыўна ўключыліся многія падраздзяленні Беластоцкай чыгункі, якая літаральна праз тры-чатыры дні пасля вызвалення Беластока ўступіла ў эксплуатацыю. Да ліку яе перадавых калектываў па правядзенні аднаўленчых работ з поўным правам можна аднесці Ваўкавыскае паравознае дэпо. Рабочыя і служачыя яго не сядзелі, склаўшы рукі, у чаканні прыходу ваенных чыгуначнікаў і транспартных будаўнікоў. Першы ж дзень вызвалення горада ад фашысцкай кабалы быў днём напружанай працы для многіх работнікаў дэпо. З горада і навакольных вёсак сюды ішлі чыгуначнікі, каб прыняць непасрэдны ўдзел у аднаўленні свайго прадпрыемства. Найбольшая колькасць рабочых была паслана напачатку на збор жалеза, будаўнічых матэрыялаў, якія валяліся каля чыгункі, на нарыхтоўку мясцовай сыравіны. Па ініцыятыве намесніка начальніка паравознага аддзялення Валенціка ў дэпо ствараецца аднаўленчая брыгада колькасцю 38 чалавек, у склад якой увайшлі памочнікі машыністаў паравозаў, качагары, рабочыя-рамонтнікі. Хоць ніхто з іх раней не працаваў мулярамі, яны хутка авалодалі гэтай будаўнічай прафесіяй і праз колькі дзён на іх рахунак было ўжо запісана 1200 квадратных метраў цаглянай кладкі. Добра працавалі і на іншых участках гаспадарчага фронту. Як вынік гэтага, калектыў дэпо ўжо 15 жніўня змог выпусціць першы паравоз з прамывачнага рамонту¹.

На Беластоцкай магістралі ў масавых маштабах практыкаваўся таксама выхад на аднаўленне транспартнай гаспадаркі работнікаў адміністрацыйнага апарату самога ўпраўлення, яго службаў і аддзелаў.

Па-баявому натхнялі масы на хутчэйшае адраджэнне разбуранай гаспадаркі адміністрацыя і партыйная арганізацыя Мінскага вагонарамонтнага завода імя Мяснікова. Да 20 жніўня яго калектыў сабраў 24 маторы, 32 дамкраты, 10 адзінак пнеўматычнага інструменту,

¹ Гродзенская праўда. – 1944. – 25 кастрычніка

сотні штук напільнікаў, ключоў, зубіл, 200 тон металу, 230 кубічных метраў лесаматэрыялаў, 5 кіламетраў правадоў і кабелю, вялікую колькасць цвікоў і шмат іншага матэрыялу і інструментаў, неабходных для выканання будаўніча-аднаўленчых работ. На заводзе было створана больш за два дзесяткі рамонтна-аднаўленчых брыгад. Высокай прадукцыйнасцю і добрай якасцю работ вызначалася брыгада, што вяла выпраўленне металічных фермаў. Зменныя заданні яна перавыконвала ў чатыры разы. Да ліку лепшых адносіліся таксама брыгады, занятыя на аднаўленні памяшканняў заводскай канторы і сталоўкі, рамонце кватэр¹.

Стан работ па аднаўленні чыгуначнай гаспадаркі быў прадметам штодзённых клопатаў партыйных і савецкіх органаў рэспублікі. Гэтае пытанне не раз абмяркоўвалася на бюро ЦК КП(б)Б, абкамаў, рай(гар)камаў партыі, пасяджэннях СНК БССР, выканкамаў Саветаў дэпутатаў працоўных. Як толькі выявіліся цяжкасці з прывядзеннем да належнага парадку чыгуначных шляхоў у зоне дзеяння 1-га Прыбалтыйскага фронту, СНК БССР і ЦК КП(б)Б прынялі ў жніўні пастанову, якой абавязвалі аблвыканкамы і абкамы партыі Віцебскай і Віленскай абласцей неадкладна мабілізаваць з мясцовага насельніцтва 8 тысяч чалавек і паслаць іх на 20 дзён у распараджэнне Упраўлення ваенна-аднаўленчых работ гэтага ж фронту для араджэння ліній Смаленск – Віцебск – Полацк, Невель – Полацк – Маладзечна, Невель – Віцебск – Орша².

Згодна з рашэннямі ўрада рэспублікі Упраўленням будаўніча-аднаўленчых работ чыгунак быў перададзены на дагаворных асновах шэраг заводаў па вырабе будаўнічых матэрыялаў. Пад кіраўніцтвам партыйных, савецкіх і камсамольскіх органаў рэгулярна ўчыняліся масавыя выходы мясцовага насельніцтва на расчыстку і рамонт рэйкавага шляху, паўсюдна наладжвалася шэфства заводаў і фабрык, калгасаў і саўгасаў над чыгуначнымі прадпрыемствамі. Па закліку ЦК камсамола Беларусі тысячы юнакоў і дзяўчат выходзілі ў вольны ад працы час на аднаўленне чыгунак.

Найбольш актыўнымі ўдзельнікамі ва ўсіх грамадскіх мерапрыемствах па барацьбе з ліквідацыяй вынікаў фашысцкай акупацыі на транспарце правялі сябе самі чыгуначнікі. Пасля заканчэння працоўнага дня яны часта ішлі разам з членамі сваіх сем'яў на расчыстку пуці, разборку паваленых і будаўніцтва новых карпусоў дэпо, вакзалаў, аднаўленне вадакачак, розных пуцявых будынкаў і г.д., што забяспечвала хуткі ўвод у эксплуатацыю чыгуначных участкаў і гаспадарчых аб'ектаў, меўшых першараднае значэнне для арганізацыі перавозак. Сярод

¹ Звезда. – 1944. – 23 жніўня; Советская Белоруссия. – 1944. – 26 августа.

² НАРБ. Ф. 4, в. 61, с. 53, а. 17.

чыгуначнікаў сістэматычна арганізоўваліся нядзельнікі. У час праведзенага ў ліпені на Беларускай магістралі ўсечыгуначнага нядзельніка на працу выйшла каля 10 тысяч работнікаў транспарту і членаў іх сем'яў. Масавы характар насілі нядзельнікі і на іншых чыгунках, Гомельскім ПВРЗ і Мінскім ВРЗ.

Па прыкладзе хатніх гаспадынь усходніх раёнаў рэспублікі і на прадпрыемствах транспарту, што былі вызвалены за час летняга наступлення, пачалі стварацца чаркасаўскія брыгады. Адчувальны ўклад у аднаўленне Баранавіцкага паравознага дэпо ўнеслі чаркасаўскія брыгады Н. Агарковай, П. Грачовай і В. Шуліко. Яны займаліся пераборкай цаглін на развалінах узарваных будынкаў, рамонтам сталоўкі, гаража і іншых аб'ектаў.

Застрэльшчыкамі многіх добрых спраў на аднаўленні чыгунак праявілі сябе камсамольцы і моладзь рэспублікі. Па пачыне мічурынскіх і саратаўскіх камсамольцаў яны прынялі ўлетку 1944 года актыўны ўдзел у двухдэкадніку па навядзенні чысціні і парадку на чыгуначных вакзалах. За добрую арганізацыю працы ў час гэтага двухдэкадніка інструктар па транспарце аддзела рабочай моладзі ЦК ЛКСМБ П.І. Кажушка быў узнагароджаны значком "Ганаровы чыгуначнік". Розныя ганаровыя значкі атрымалі таксама сакратары чыгуначных вузлавых камітэтаў камсамола І.І. Бараніцкі (Гомель), М.Е. Івіцкі (Жыткаў), сакратар камітэта камсамола станцыі Мазыр І.Г. Грыгор'еў. Наколькі масавым было дачыненне камсамольцаў і моладзі да правядзення першачарговых работ па адраджэнні чыгуначнага транспарту, відаць з таго, што толькі з Мінскай вобласці ў ліпені-жніўні 1944 года ў іх бралі ўдзел 3480 маладых рабочых¹.

На дапамогу толькі што вызваленым чыгуначным участкам прыходзілі калектывы прадпрыемстваў транспарту, дзе на гэты час ужо былі дасягнуты пэўныя поспехі ў залечванні ран, нанесеных вайной і фашысцкай акупацыяй. Так, перадавы на Беларускай чыгунцы калектывы пуцевікоў Гомельскай дыстанцыі, узяўшы шэфства над Бабруйскай дыстанцыяй пуці, ужо да сярэдзіны ліпеня вырабіў для яе 102 пуцявыя ключы, 109 кастыльных ламоў, 72 малаткі і шмат іншага пуцявога інструменту².

Сваёй самаадданай працай беларускія чыгуначнікі аказалі вялікую дапамогу ваенным чыгуначнікам, транспартным будаўнікам у хутэйшым аднаўленні і павышэнні прапускання здольнасці галаўных франтавых чыгуначных участкаў, сілкаваўшых стратэгічнымі грузамі савецкія войскі, якія ўдзельнічалі ў вызваленні рэспублікі ад нямецка-

¹ Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй. – Мн., 1971. – С. 106.

² Гомельская праўда. – 1944. – 16 ліпеня.

фашысцкіх акупантаў. Не праходзіла і тыдня ад моманту выгнання гітлераўцаў, як на многіх чыгуначных участках і лініях пачынаўся рух цягнікоў. У самы заходні пункт Беларусі, г. Брэст, першы састаў прыбыў на трэці дзень вызвалення горада. Усяго толькі тры тыдні спатрэбілася для таго, каб увесці ў эксплуатацыю ўсе найважнейшыя лініі Брэст-Літоўскай чыгункі. Не лішнім будзе заўважыць, што дасягнута гэта было ва ўмовах адсутнасці на ёй спецыяльнага ўпраўлення будаўніча-аднаўленчых работ. У ліпені ўступіла ў строй і другая магістраль рэспублікі – Беластоцкая.

У выніку выканання вялікай праграмы аднаўленчых і рамонтных работ на Беларускай чыгунцы ўжо да пачатку восені на 145 кіламетрах пуці дазвалялася вадзіць цягнікі з хуткасцю да 70 кіламетраў у гадзіну і на 1159 кіламетрах – з хуткасцю 40 кіламетраў супраць 10–30 кіламетраў на момант здачы гэтых участкаў у эксплуатацыю¹. Павышэнне хуткасцей руху і вагі воінскіх цягнікоў стварала добрыя ўмовы для таго, каб лепш забяспечваць франты неабходнымі грузамі.

Такія першыя перамогі ў выкананні аднаўленчых работ на чыгуначным трыспарце рэспублікі ў перыяд Беларускай стратэгічнай аперацыі. Дасягнуць іх ваенныя і грамадзянскія чыгуначнікі, транспартныя будаўнікі змаглі, толькі дзякуючы актыўнай дапамозе ўсіх працоўных Беларусі. “Сотні тысяч мясцовых жыхароў і партызан, – успамінаў былы першы сакратар ЦК КПБ(б) і старшыня СНК БССР П.К. Панамарэнка, – нарыхтоўвалі і падвозілі лес, зараўноўвалі ямы і калдобіны на дарогах, самі і сумесна з сапёрамі будавалі масты, аднаўлялі чыгункі, шляхі, масты і збудаванні, яны пусцілі лесапільныя заводы і забяспечвалі чыгункі шпаламі. Там жа, дзе не было такіх заводаў альбо яны былі поўнасю разбураны, шпалы вырабляліся ўручную. Грабарскія работы, перашыўка пуці, аднаўленне водазабеспячэння – ва ўсіх гэтых работах разам з чыгуначнымі войскамі ўдзельнічалі насельніцтва і партызаны”².

Наўміручай славай пакрылі сябе чыгуначнікі рэспублікі, якія абслугоўвалі перавозкамі 1-ы Прыбалтыйскі і тры Беларускае франты ў час правядзення летняй наступальнай аперацыі. Ім не раз даводзілася дастаўляць грузы ў месцы, дзе яшчэ не так даўно ішлі жорсткія схваткі з ворагам, дзе яшчэ гарэла зямля і пахла пажарамі баёў. Вось як апісаў умовы працы ў той час начальнік аддзялення перавозак 3-га Беларускага фронту М.Л. Сакалоў:

– Да 40 цягнікоў, а ў паасобныя дні нават больш, прымаў і адпраўляў у тыя дні Мінскі вузел. Авіяцыя праціўніка рабіла на горад і

¹ НАРБ. Ф. 1041, в. 1, с. 2, а. 253

² Освобождение Белоруссии. – 1944 – С. 172.

чыгуначны вузел налёты; праўда, страты і разбурэнні ад бамбёжак былі адносна невялікімі.

Тут мне ўпершыню давялося быць сведкай скарыстання задымлення станцый вузла ў якасці аднаго са сродкаў маскіроўкі. Густы дым закрываў не толькі тэрыторыю вузла, але і захопліваў горад, што не дазваляла ворагу рабіць прыцэльнае бомбакіданне. Работа на станцыі абцяжарвалася і звычайна з пачаткам задымлення амаль спынялася. Толькі праз 1,5–2 гадзіны, калі дым уздымаўся на 2–3 м, можна было праводзіць сартавальную работу¹.

Як і напярэдадні Беларускай наступальнай аперацыі, у летні перыяд шырока скарыстоўваліся на самых адказных франтавых участках чыгунак калоны паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ СССР, у складзе якіх шмат працавала чыгуначнікаў рэспублікі. На працягу ўсяго часу высокіх тэхніка-эканамічных паказчыкаў дабіваліся паравозныя калоны № 3 (начальнік Звярко), № 5 (Якаўлеў), № 22 (Буланенкаў), № 35 (Любараў), якія па выніках сацыялістычнага спаборніцтва за жнівень 1944 года заваявалі пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР. У многіх адносінах добрым прыкладам для іншых калектываў былі працоўныя здзяйсненні калоны паравозаў № 29, якая ў час летняга наступлення вадзіла саставы ў межах Брэст-Літоўскай чыгункі. Яна сістэматычна выконвала ўсе заданні па спецпаравозках, у добрым стане трымала парк лакаматываў, працавала без ніводнага выпадку аварый і браку. Начальнік гэтай чыгункі сваім загадам ад 31 жніўня 1944 года ўзнагародзіў дваццаць найлепшых работнікаў калоны № 29 значкамі “Ударнік Сталінскага закліку”, “Выдатны паравознік”, “Выдатны работнік руху”, “Выдатны вагоннік”.

Чотка была арганізавана ў час летняга наступлення работа ўсіх звенняў Ваенна-эксплуатацыйнага аддзялення № 15, якое скарыстоўвалася на Беларускай чыгунцы. Яго калектыву не толькі паспяхова спраўляўся з выкананнем заданняў па перавозках грузаў і баявой сілы, але і прымаў актыўны ўдзел у аднаўленні пуцей, стрэлачных пераводаў, вадакачак, сувязі і г.д. У перыяд эксплуатацыі ўчастка Жлобін – Асіповічы – Мінск перад ВЭА № 15 была пастаўлена адказная задача: неадкладна арганізаваць работу Асіповіцкага вузла і забяспечыць пропуск тэрміновых аператыўных цягнікоў і паражняковых маршрутаў у патрэбных памерах. Выкананню гэтай задачы была падпарадкавана ўся арганізацыйна-масавая і палітычная работа ў аддзяленні. У выніку тэрмінова ажыццёўленых захадаў з дня на дзень павялічвалася прапускная здольнасць Асіповіцкага вузла і ўчастка Асіповічы – Мінск, павышаўся ўзровень іх эксплуатацыйнай дзейнасці. Загадам начальніка Беларускай чыгункі ад 31 жніўня звыш 70 работнікаў былі

¹ Военные сообщения за 50 лет. – М., 1967. – С. 216.

ўзнагароджаны значкамі і прэміяваны. Сярод іх быў і начальнік палігадзела ВЭА № 15 М.М. Ашанін, адзначаны за добрую арганізацыю асабовага і начальніцкага складу на выкананне аператыўных заданняў па перавозках і аднаўленчых работах¹.

У цеснай зладжанасці з мясцовымі калектывам і Брэст-Літоўскай чыгункі працавалі ваенна-эксплуатацыйныя аддзяленні №№ 34, 41 і 42. На першым часе ў руках кіраўніцтва ВЭА было сканцэнтравана аператыўнае камандаванне ўсімі вузламі і ўчасткамі, на тэрыторыі якіх яны ажыццяўлялі сваю дзейнасць. Начальнікі аддзяленняў руху чыгункі пераводзіліся на становішча намеснікаў начальнікаў ВЭА з захаваннем за імі ўсіх гаспадарчых функцый. Усе начальнікі служб аддзяленняў чыгункі абавязваліся ўвязваць сваю работу з ВЭА і даваць заданні па аператыўна-эксплуатацыйнай рабоце сваім падраздзяленням толькі праз начальніка ВЭА. Такое размежаванне функцый паміж мясцовым кіраўніцтвам і Ваенна-эксплуатацыйнымі аддзяленнямі, цесная зладжанасць у іх дзейнасці дапамагалі паспяхова вырашыць многія складаныя пытанні аднаўлення разбуранай транспартнай гаспадаркі і хутчэйшай арганізацыі перавозак па прынятых у эксплуатацыю ўчастках. Гэта пацвярджаюць вытворчыя дасягненні ВЭА № 42, якое працавала на Лунінецкім аддзяленні руху. Яно дамагалася найвышэйшых на Брэст-Літоўскай чыгунцы вынікаў у сацыялістычным спаборніцтве па выкананні загаду Наркама шляхоў зносін СССР аб пропуску паражняковых саставаў з хуткасцю не менш за 400 кіламетраў за суткі. Дзякуючы чоткаму ўзаемадзеянню ўсіх службаў, звязаных з арганізацыяй руху, прабег парожніх саставаў па ўчастку Баранавічы – Лунінец часам даходзіў да 800 кіламетраў у суткі².

Нічым не ўступалі воінскім чыгуначнікам і работнікам спецыяльных фарміраванняў НКШЗ СССР у смеласці і складанасці працы грамадзянскія чыгуначнікі. Самыя адказныя даручэнні не раз выконвалі паравознікі-франтавікі Беларускай чыгункі старшы машыніст Ціханаў, яго памочнік Дзмітрыеў і качагар Мось. Ведучы цягнікі на франтавых поласах, яны ўмела захоўвалі светамаскіроўку, дабіваліся максімальнага скарачэння часу знаходжання эшалонаў на асабліва небяспечных прыпынках. Франтавыя грузы яны дастаўлялі да месца прызначэння ў поўнай спраўнасці і з вялікім нагонам часу на шляху руху. Толькі ў ліпені брыгада Ціханава выратавала ад варожых бомбаў два воінскія эшалоны³.

¹ НАРБ. Ф 1041, в. 1, с. 105, а. 253–254.

² Тамсама Ф 1117, в. 1, с. 13, а. 52.

³ Гомельская праўда – 1944. – 30 ліпеня

Смела вадзіў цягнікі з боепрыпасамі да лініі фронту машыніст Гомельскага паравознага дэпо Барташэвіч. У час адной з такіх паездак у першыя дні аперацыі “Баграціён” асколкамі снарада былі прабіты будка яго паравоза і ў некалькіх месцах абшыўка катла. Вопытны машыніст не разгубіўся, змог і пры такім стане паравоза вывесці састаў у бяспечнае месца і выратаваць воінскі груз. У гэты ж дзень Барташэвічу давялося здзейсніць яшчэ адзін гераічны подзвіг: вывесці з-пад агню фашысцкай авіяцыі цягнік з параненымі. Ураджаў калегаў па працы сваёй храбрасцю і адвагай машыніст паравоза таго ж дэпо А. Раеўскі. Калі недалёка ад яго паравоза разарвалася бомба і пашкодзіла вентыль расхалоджання катла, у выніку чаго ўзнікла пагроза выхаду са строю машыны, ён, не зважаючы на небяспеку, адразу ж кінуўся тушыць агонь у топцы, затым неадкладна ліквідаваў усе няспраўнасці і рушыў наперад у бок фронту¹. І такіх гераічных учынкаў было нямала на рахунку кожнай лакаматыўнай брыгады, якой даручалася абслугоўваць франтавыя ўчасткі.

Пастаянна даводзілася рызыкаваць жыццём у час Беларускай летняй наступальнай аперацыі і работнікам іншых служб. Ацэньваючы амаль праз сорок гадоў пасля яе завяршэння ўклад беларускіх чыгуначнікаў у разгром ворага, былы намеснік начальніка Заходняй магістралі Г.І. Кацяш з поўнай падставай назваў іх працу боем, ратнай славай. “Кожны дзень быў выпрабаваннем на стойкасць і мужнасць. Аб сабе не думалі – усё для перамогі. І гэта дазволіла вынесці бамбёжкі і бяссонныя ночы, і смутак страт...”²

Па меры вызвалення тэрыторыі рэспублікі пачынаюць стварацца новыя адміністрацыйна-гаспадарчыя органы кіравання транспартам у маштабах асобных прадпрыемстваў, аддзяленняў і ўпраўленняў чыгункі. Акрамя раней арганізаваных упраўленняў Беларускай і Заходняй магістралёў, ствараюцца ўпраўленні Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак. Упраўленне Беларускай магістралі (начальнік Н.І. Краснабаеў) знаходзілася ў Гомелі, Заходняй (начальнік В.П. Ягораў) – у Смаленску, Брэст-Літоўскай (начальнік Г.І. Перацаў) – у Баранавічах, Беластоцкай (начальнік Я.І. Сакалінскі) – у Маладзечна, а з верасня 1944 года пераведзена ў Гродна. Упраўленні чыгунак, адміністрацыйна-гаспадарчыя органы аддзяленняў і нізавых прадпрыемстваў разгарнулі актыўную работу па хутчэйшай арганізацыі перавозак на здадзеных у эксплуатацыю чыгуначных лініях.

Адначасова са стварэннем адміністрацыйнага апарату кіравання распачалася вялікая арганізацыйна-масавая кампанія па абранні на чыгуначным транспарце БССР партыйных, прафсаюзных і камсамольскіх

¹ Савецкая Беларусь. – 1944. – 28 чэрвеня.

² Железнодорожник Белоруссии. – 1983. – 3 сентября.

органаў. Для больш аператыўнага кіраўніцтва чыгуначнымі партыйнымі арганізацыямі ў межах усяго горада з развітай транспартнай гаспадаркай ствараюцца вузлавыя партыйныя камітэты. Згодна з рашэннем Бюро ЦК КП(б)Б ад 22 жніўня 1944 года ў 16 чыгуначных вузлавых парткамах былі ўстаноўлены наступныя пасады вызваленага работнікаў: сакратар вузлавога парткама, загадчык, прапагандыст-кансультант і бібліятэкар парткабінета, тэхнічны сакратар. А на такіх буйных станцыях, як Мінск, Гомель і Орша, ўстанаўлівалася яшчэ і пасада вызваленага намесніка сакратара вузлавога партыйнага камітэта¹. Прынятыя меры садзейнічалі павышэнню ролі парткамаў у кіраўніцтве работай партыйных арганізацый вузла.

Усю сваю нястомную дзейнасць адміністрацыйна-гаспадарчыя органы і грамадскія арганізацыі накіроўвалі на рашучае пераадоленне цяжкасцяў ваенных умоў, павышэнне працоўнай актыўнасці чыгуначнікаў у барацьбе за бездакорнае забяспечанне патрэб фронту і народнай гаспадаркі перавозкамі.

Разгортванне эксплуатацыйнай работы на чыгунках рэспублікі ў час Беларускай наступальнай аперацыі і ў першыя дні пасля канчатковага вызвалення тэрыторыі ад ворага праходзіла ў такіх жа цяжкіх умовах, што і зімою – вясной 1944 года. На многіх толькі што адноўленых лініях і ўчастках было ўстаноўлена шмат абмежаванняў адносна вагі і хуткасці прапускаемых цягнікоў, што выклікалася невыпраўленасцю пуці і штучных збудаванняў. З прычыны нізкага ўзроўню тэхнічнай аснашчанасці станцый, недахопу станцыйных пуцей, пагрузачна-разгрузачных механізмаў шмат часу бавілася на пропуск транзітных саставаў, фарміраванне і расфарміраванне мясцовых цягнікоў. Для выканання даведзеных чыгункам перавозак не хапала паравозаў і вагонаў. Нялёгка было і з палівам для паравозаў. У якасці апошняга часта даводзілася ўжываць буры вугаль нізкага гатунку.

Нармалізацыі перавозак перашкаджала і такая акалічнасць, як наяўнасць на тэрыторыі БССР двух тыпаў чыгуначнай каляі – айчынай (шырыня 1542 міліметры) і заходнееўрапейскай (шырыня 1435 міліметраў). За час акупацыі амаль уся сетка чыгунак Беларусі была перашыта на заходнееўрапейскую каляю, таму пасля выгнання нямецка-фашысцкіх захопнікаў вельмі цяжка было адразу ж за кароткі тэрмін перавесці яе на айчынную каляю. Адначасовае выкарыстанне абедзвюх калей і, значыцца, двух тыпаў рухомага саставу, абавязвала мець для апошніх асобныя спецыяльныя дэпо і рамонтныя базы, абслуговы персанал. Асаблівыя цяжкасці ўзніклі ў сувязі з неабходнасцю стварэння

¹ НАРБ. Ф. 4, в. 61, с. 61, а. 19.

пагрузачна-разгрузачных пунктаў для перавалкі грузаў з вагонаў айчыннай у вагоны заходнеўрапейскай каляі і наадварот.

Інтэнсіўны ўвод у строй усё новых і новых чыгуначных ліній і ўчасткаў у вызваленых раёнах Беларусі вылучыў у якасці адной з важнейшых задач забеспячэнне транспарту эксплуатацыйнымі кадрамі. У першую чаргу рабіліся захады да вяртання на чыгунку тых, хто працаваў на ёй да вайны. На ўчасткі працы, не звязаныя са спецыяльнай падрыхтоўкай і высокай кваліфікацыяй чыгуначніка, прымаліся асобы з мясцовага насельніцтва без усякага навучання, якія ўжо ў працэсе вытворчай дзейнасці авалодвалі навыкамі работнікаў транспарту. Аднаўляліся чыгуначныя вучылішчы па падрыхтоўцы кадраў масавых прафесій. На базе асобных прадпрыемстваў чыгунак адчыняліся школы ФЗН, дзейнічалі курсы па навучанні кадраў.

Сур'ёзныя клопаты аб укамплектаванні кадрамі прадпрыемстваў і арганізацый транспарту праяўлялі на Брэст-Літоўскай чыгунцы. 4 жніўня 1944 года яе начальнік выдаў спецыяльны загад аб мерах па падрыхтоўцы кадраў і стварэнні неабходнага рэзерву масавых прафесій. Усе начальнікі служб і гаспадарчых адзінак абавязваліся неадкладна арганізаваць у сябе падрыхтоўку і тэхнічнае навучанне такіх кадраў. Разам з аддзелам прыёму і звальнення чыгункі, інспектарамі па падрыхтоўцы кадраў яны павінны былі падабраць выкладчыкаў для групавога і індывідуальнага навучання, здольных на высокім узроўні арганізаваць тэхнічную вучобу і палітычнае выхаванне кадраў. Забеспячэнне курсаў і сістэмы індывідуальнага навучання неабходнымі вучэбнымі планамі, праграмамі і вучэбна-справаздачнай дакументацыяй, сістэматычнае метадычнае кіраўніцтва, кантроль за ходам і якасцю навучання ўскладаліся на Сектар падрыхтоўкі кадраў чыгункі. Канкрэтныя меры былі вызначаны па падборы і стварэнні памяшканняў для тэхнічнай вучобы, забеспячэнні іх неабходным абсталяваннем і інвентаром, па выдзяленні рабочых месц для праходжання вытворчага навучання¹.

У планах падрыхтоўкі кадраў масавых прафесій важнае месца адводзілася Баранавіцкай дарожнай тэхнічнай школе, загад аб арганізацыі якой быў выдадзены начальнікам Брэст-Літоўскай чыгункі таксама 4 жніўня. Начальнікам яе быў назначаны Д.Я. Пунтус. Часова пад вучэбныя памяшканні школы адводзіўся чырвоны куток паравознага дэпо. Адпаведныя службы і гаспадарчыя адзінкі абавязваліся забяспечыць камандзіраваных на вучобу ў школу жыллем і харчаваннем. У першым годзе работы школы яе кантынгент павінен быў складаць не менш за 250 чалавек. На такую ж колькасць навучэнцаў была разлічана і адкрытая ў апошняй дэкадзе жніўня на станцыі Брэст дарожная тэхнічная

¹ Тамсама. Ф 1117, в. 1, с. 13, а 8.

школа. Размяшчалася яна ў будынку мясцовага тэхнікума чыгуначнага транспарту. У яго ж абавязак уваходзіла арганізацыя ў школе чытання лекцый па спецыяльных тэхнічных дысцыплінах. У школе рыхтавалі дзяжурных па станцыі, дарожных майстроў, паязных вагонных майстроў, памочнікаў паравозных машыністаў. Першы выпуск іх планавалася ажыццявіць ужо ў канцы 1944 года.¹

Прыняцце экстраных захадаў па мабілізацыі на транспарт кадраў масавых прафесій з ліку мясцовага насельніцтва, арганізацыя іх падрыхтоўкі на курсах і ў дарожных тэхнічных школах з'явіліся важнай перадумовай для дасягненняў пэўных зрухаў у наладжванні работы чыгунак Беларусі. Але ўсё ж праблема забеспячэння транспарту эксплуатацыйнымі кадрамі, асабліва высокай кваліфікацыі, была, бадай што, найменш вырашанай за ўсе астатнія праблемы, якія ўзніклі перад кіраўніцтвам чыгунак рэспублікі ў перыяд летніх перавозак. Многія рашаючыя ўчасткі працы адчувалі вострую патрэбу ў рабочай сіле. Паводле даных, на 1 жніўня 1944 года на Заходняй чыгунцы не хапала для поўнага ўкамплектавання штатаў 8,7 тысячы работнікаў вядучых прафесій². На першых часах яшчэ далёка не ўсё можна было зрабіць па стварэнні нармальнага умоў для працы. Здаралася і такое, што нават паравозныя качагары з-за адсутнасці чаравікаў босымі працавалі ля топак, ставячы гэтым самым сваё здароўе пад сур'ёзную пагрозу.

Рашуча пераадольваючы цяжкасці ваеннага часу, беларускія чыгуначнікі настойліва дабіваліся вытворчых перамог на ўсіх адказных участках працоўнага фронту. На многіх прадпрыемствах транспарту былі заведзены спецыяльныя Кнігі падарункаў мацеры-Радзіме, куды запісваліся працоўныя поспехі найлепшых работнікаў і асобных калектываў; сістэматычна практыкаваліся масавыя выходы на работу ў выхадныя дні.

Прыклады ўзорнай працы паказвалі паравознікі, работнікі службы руху, вагоннікі, словам, усе, хто быў непасрэдна звязаны з абслугоўваннем перавозак. На працягу кожнага летняга месяца Беларуска чыгунка ў два разы перавыконвала норму на прамывачным рамонце і паспяхова спраўлялася з даведзенай ёй нормай па ад'ёмным рамонце паравозаў. Прадукцыйнасць працы рабочых на рамонце лакаматываў склала ў чэрвені ў сярэднім 153, у ліпені – 155 працэнтаў. З агульнай колькасці рабочых службы лакаматыўнай гаспадаркі ў чэрвені 4007 чалавек стаханаўцаў мелася 881, ударікаў – 541, адпаведна ў ліпені – 1691, 910, у жніўні – 6779, 1860 і 1112³.

¹ Тамсама, а. 15, 42.

² Тамсама Ф. 4, в. 18, с. 62, а. 81.

³ Тамсама. Ф. 1041, в. 1, с. 2, а. 172, 177.

З пачуццём высокай адказнасці перад Радзімай у яе суровы час барацьбы з фашызмам працавалі паравознікі Магілёва. Прыклад паказваў стары кадравы рабочы Р.Я. Міткалёў, які да гэтага ўжо 40 гадоў аддаў чыгунцы. Вярнуўшыся ў роднае дэпо ўслед за перадавымі часцямі Чырвонай Арміі, ён перш-наперш прыступіў да арганізацыі інструментальнай майстэрні. Неўзабаве былі падрыхтаваны пневматычны малаток, 9 свідравальных і 4 вальцовачныя варштатаў і распачаты выпуск рознага інструменту, неабходнага для выканання рамонтных работ. Бригада Міткалёва ў ліпені 1944 года штотдзённа перавыконвала норму выпрацоўкі ў 1,5 раза. Да 15–16 паравозаў з экіпіроўкі выпускала за змену другая перадавая бригада дэпо, якую ўзначальваў П.Ф. Яфімаў. Добра была наладжана ў Магілёўскім дэпо і халодная прамыўка паравозаў. Так, бригада П.Е. Міткевіча з такой прамыўкі выпускала за дзень у сярэднім па тры паравозы¹.

Змагаючыся за максімальнае выкарыстанне рухомага саставу і лепшае задавальненне перавозкамі патрэб фронту і народнай гаспадаркі, паравознікі Беларусі праяўлялі вялікую актыўнасць да ўкаранення добра вядомых на транспарце і станюўча пацверджаных практыкай перадавых вопытаў працы. Асаблівую актуальнасць у той час, як ніколі, меў лунінскі рух. Шырокі ўдзел у ім дапамог выкрыць і выкарыстаць нямала меўшыхся ўнутраных рэзерваў, дасягнуць значнага павышэння тэхніка-эканамічных паказчыкаў у рабоце лакаматыўнага парку. Аб гэтым пераканаўча сведчаць дасягненні лунінскіх паравозных бригад Беларускай чыгункі. За два апошнія летнія месяцы яны толькі на прамывачным рамонце паравозаў сэканомілі каля 70 мільёнаў рублёў і, акрамя таго, ашчадзілі 1355 тон топліва. Многія лунінскія бригады на працягу доўгага часу не мелі ніводнага выпадку заходу паравоза ў дэпо на рамонт паміж прамыўкамі. Найлепшая лунінская бригада С. Бачарова з Гомельскага дэпо сістэматычна вадзіла цяжкаваговыя цягнікі, перавыконвала тэхнічную хуткасць на 5 і больш кіламетраў у гадзіну².

З карыснай ініцыятывай выступіў ветэран Мінскага паравознага дэпо майстар У.Ф. Баранчык. Паколькі фашысты пакінулі пасля сябе дашчэнтну разбітае сталічнае дэпо, ён прапанаваў і стаў першым праводзіць рамонт паравозаў без іх заходу ў дэпо. Пакуль запраўлялі паравоз вадой і вугалем, Баранчык паспяваў выканаць дробны рамонт. Яго ініцыятыву неўзабаве падтрымалі астатнія рамонтнікі, дзякуючы чаму ў Мінскім дэпо палепшылася скарыстанне лакаматываў, што мела надзвычай важнае значэнне, калі ўлічыць, што чыгункі рэспублікі зведвалі ў той час вострую патрэбу ў рухомым саставе.

¹ За Радзіму – 1944 – 27 жніўня.

² Советская Белоруссия – 1944. – 23 сентября.

Мощным творчым парываннем былі ахоплены работнікі службы руху. Іх штодзённыя пошукі накіроўваліся на максімальнае паскарэнне прасоўвання да фронту цягнікоў, выяўленне рэзерваў найлепшага скарыстання рухомага саставу. Па-ранейшаму выдатныя паказчыкі ў працы мела адзіная камсамольская змена В.С. Малашонка з Беларускай магістралі. Кожнае дзяжурства яна прасоўвала большую частку цягнікоў, як франтавых, з высокай хуткасцю. Да канца ліпеня на рахунак змены ўжо было занесена каля тысячы франтавых цягнікоў, дзякуючы чаму значна паскорыўся рух воінскіх грузаў, скарочаны абарот вагонаў. Гэта змена выйшла пераможцам сацыялістычнага спаборніцтва ў гонар Дня савецкага чыгуначніка. Ёй быў уручаны пераходны чырвоны сцяг ЦК ЛКСМБ і Упраўлення Беларускай чыгункі¹.

Найбольшай зладжанасцю ў працы вызначаўся на Беларускай чыгуныцы ўлетку 1944 года калектыў работнікаў Гомельскага аддзялення руху (начальнік Канавалаў). Рашэннем ВЦСПС і НКШЗ СССР яму па выніках Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва чыгуначнікаў краіны за жнівень месяц быў прысуджаны пераходны Чырвоны Сцяг Дзяржаўнага Камітэта Абароны і выдадзена 1-ая прэмія.

Добрасумленна працавалі на карысьць фронту і аднаўляемай гаспадаркі вагоннікі чыгунак рэспублікі. Яны не шкадавалі сіл і часу, каб хутка і якасна праводзіць агляд і рамонт вагонаў, у якіх тады адчувалася вострая патрэба. Па ініцыятыве перадавікоў многія вагоннікі заставаліся на сваіх рабочых месцах пасля заканчэння працоўнага дня, з тым каб за кошт звышурочных гадзін выпусціць з рамонту дадатковую колькасць адзінак рухомага саставу. У вольны ад працы час вагоннікі займаліся збіраннем параскіданых у розных месцах буксавак накрывак, падшыпнікаў, рэсораў, дзвярных накладак, гаек і іншых дэталей, неабходных для рамонтнага вагонаў.

Глыбока ўсведамляў значэнне сваёй працы для перамогі над ворагам калектыў Гомельскага паравоза-вагонрамонтнага завода (дырэктар – М.Я. Гузераў, парторг – У.І. Пузыноўскі). Перадавым участкам прадпрыемства па праву з'яўляўся вагонны цэх, у якім не мелася ніводнага адстаючага чалавека. Маладыя слесары В.Я. Цітоў з месяца ў месяц выконваў норму выпрацоўкі на 190–200 працэнтаў, Н.В. Шляпін – на 175, сталяры К.М. Гуцаў – на 200, Г.М. Варцаба – на 165 працэнтаў. Ліпеньскую вытворчую праграму цэх выканаў на 120, жнівеньскую – на 140 працэнтаў. Барацьба за высокія вытворчыя паказчыкі набыла шырокі размах і ў іншых цэхах Гомельскага ПВРЗ, што забяспечвала добрыя поспехі ў працы для калектыву ў цэлым. Па выніках Усесаюзнага спаборніцтва заводаў Народнага камісарыята шляхоў зносін

¹ Гомельская праўда – 1944. – 30 ліпеня; Чырвоная змена – 1944. – 12 жніўня.

за ліпень 1944 года калектыву Гомельскага ПВРЗ за выкананне плана рамонту пасажырскіх вагонаў на 140 працэнтаў і паспяховае правядзенне работ 1-й чаргі па аднаўленні завода была выддзена 3-я грашовая прэмія ў памеры 20 тысяч рублёў. Датэрмінова было завершана заданне па рамонце вагонаў і ў жніўні. Завод заняў 3-е месца па Саюзе¹.

З думай, як найлепш забяспечыць перавозкамі фронт і народную гаспадарку, працавалі і работнікі астатніх службаў чыгунак рэспублікі. У лік перадавых чыгуначных калектываў краіны выйшла Баранавіцкая дыстанцыя сігналацыі і сувязі (начальнік Крывавусаў, старшыня МК Носава), якая за жнівень месяц заваявала пераходны Чырвоны Сцяг ДКА і атрымала 1-ю грашовую прэмію. За самаадданую працу па выкананні заданняў урада па перавозках і сацыялістычных абавязцельстваў да Дня савецкага чыгуначніка толькі на Беларускай магістралі Народным камісарам шляхоў зносін было ўзнагароджана больш за 200 рабочых і служачых, у тым ліку 54 чалавекі значком “Ганаровы чыгуначнік”².

Высокі працоўны энтузіязм беларускіх чыгуначнікаў, народжаны ад незгасаемага жадання ўнесці свой пасільны ўклад у перамогу над ворагам, адыграў рашаючую ролю ў асваенні даволі вялікіх памераў грузавой работы, якую ўзялі на свае плечы чыгункі рэспублікі ўжо ў першыя дні наступальнай аперацыі. Заўважым, што на Беларускай магістралі, напрыклад, сярэднясутачная пагрузка вагонаў у ліпені перавышала гэты паказчык за жнівень амаль у два, сярэднясутачная выгрузка – у паўтара раза. Былі дасягнуты некаторыя станоўчыя вынікі ў паляпшэнні шэрагу важнейшых тэхніка-эканамічных паказчыкаў скарыстання транспартных сродкаў. За тры летнія месяцы сярэднясутачны прабег паравоза на Беларускай чыгунцы вырас з 65 да 110 кіламетраў, сярэдня вага грузавога цягніка брута – з 913 да 937 тон, сярэднясутачны прабег вагона – з 67 да 148 кіламетраў.

Неймаверныя намаганні шматтысячнай арміі беларускіх чыгуначнікаў па наладжванні эксплуатацыйнай дзейнасці транспарту і павышэнні тэхніка-эканамічных паказчыкаў, дапамога ім ад партыйных і савецкіх органаў рэспублікі, ваеннага камандавання, хаця і прывялі да адчувальнага поспеху, аднак не ў стане былі за такі кароткі тэрмін істотна паўплываць на ліквідацыю меўшыхся на гэтым важным участку гаспадарчага фронту цяжкасцяў і перашкод. Трохгадовая рабаўніцкая палітыка фашысцкіх акупантаў, жорсткія баі ў час летняй наступальнай аперацыі даваліся ў знак амаль на кожным кроку. Асабліва кідалася ў вочы прымітыўная тэхнічная аснашчанасць чыгунак. Толькі перавозкі ажыццяўляліся з дапамогай тэхнікі, а так усюды пераважала ручная

¹ Сталинская молодежь. – 1944. – 29 сентября.

² НАРБ Ф 1041, в. 1, с. 8, а. 288–291.

праца: на пагрузачна-разгрузачных работах, рамонце рухомага саставу, пуці і г.д. Да таго ж далёка не ўсе тыя, хто прыйшоў на транспарт, мелі належную кваліфікацыю і вытворчы вопыт, што абцяжарвала хутчэйшае прыстасаванне да працы ва ўмовах ваеннага часу. Складанасць аднаўлення эксплуатацыйнай дзейнасці яшчэ больш ярка выражаецца, калі ўлічыць, што пачыналася яна адразу ж з асваення непамерна вялікіх аб'ёмаў перавозак, ва ўмовах інтэнсіўнага руху на чыгунках. Не раз было і такое, што яшчэ не паспелі адправіць на Захад пробны цягнік, а ўжо на падыходзе да гэтай жа станцыі стаялі дзесяткі саставаў, меўшых заданне хутчэй даставіць неабходны груз імкліва наступаўшым часцям Чырвонай Арміі. Шмат цяжкасцяў узнікла ў сувязі з нераўнамерным наступленнем грузаў, няправільным планаваннем асноўных грузапатокаў. Часта здаралася, што асобныя чыгуначныя ўчасткі і станцыі літаральна задышаліся ад вялікага наплыву цягнікоў, у той час як на астатніх перавозачная работа ажыццяўлялася прыкладна ў межах іх прапускной і правазной здольнасці. Таму не выпадкова чыгункі Беларусі не справіліся ў летнія месяцы з выкананнем такога ўніверсальнага паказчыка, як абарот вагона. Нават на Беларускай магістралі, значная частка якой яшчэ да пачатку летняй наступальнай аперацыі была вызвалена ад акупантаў, і то ў ліпені абарот вагона склаў у сярэдзіне 5,6 і ў жніўні – 7,1 сутак супраць 2,4 сутак у 1940 годзе. Пры заданні 3 сутак фактычна абарот вагона на Брэст-Літоўскай чыгунцы дасягнуў у жніўні 4,8 сутак. Акрамя вышэй зазначаных прычын, на запавольванне абароту вагона адмоўна адбіваліся прастой вагонаў на тэхнічных станцыях, нясвоечасовая разгрузка і пагрузка, нізкая хуткасць руху цягнікоў. Так, на падыходах да станцыі Ваўкавыск штодзённа каля двух дзесяткаў саставаў прастойвалі больш за суткі, чакаючы прыёму з Брэст-Літоўскай чыгункі¹. У ліпені на Беларускай магістралі па раскладзе адпраўлена і праехала толькі 47 працэнтаў агульнага ліку цягнікоў, у жніўні – 57 працэнтаў.

Невыкананне заданняў па асобных паказчыках ні ў якім разе не паніжае таго аграмаднага ўкладу, які ўнеслі чыгуначнікі рэспублікі разам з усімі працаўнікамі сталёвых магістраляў краіны ў забеспячэнне перавозкамі патрэб франтоў, якія ўдзельнічалі ў Беларускай наступальнай аперацыі. Толькі для 3-га Беларускага фронту за паўтара месяца летняга наступлення было праведзена па чыгуначнай лініі Смаленск – Орша – Мінск – Маладзечна 45,5 тысячы вагонаў (прыкладна 20–22 цягнікі ў суткі) з рознымі грузамі, у той час як пры падрыхтоўцы контрнаступлення на Ніжняй Волзе для прымаўшых удзел у ім некалькіх франтоў у сярэднім за суткі разгружалася па 40 цягнікоў². Усяго ж для

¹ Тамсама Ф. 4, в. 61, с. 73, а. 21.

² Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. – 1964. – С. 238.

перавозкі войск і грузаў забеспячэння ў час Беларускай стратэгічнай аперацыі спатрэбілася звыш 440 тысяч вагонаў, гэта значыць прыкладна 65 працэнтаў усяго рабочага парку вагонаў краіны. Нашы войскі зрасходавалі звыш 400 тысяч тон боепрыпасаў, каля 300 тысяч тон паліва, 500 тысяч тон прадуктаў харчавання і фуражу, а ім жа фактычна было падвезена на 25–30 працэнтаў больш зазначанай колькасці грузаў, з тым каб стварыць неабходныя ўмовы для ажыццяўлення далейшых баявых дзеянняў¹. І амаль уся гэта грамадная колькасць грузаў прайшла па чыгунках Беларусі.

Ваенныя і грамадзянскія аднавіцелі транспарту, чыгуначнікі-эксплуатацыйнікі з гонарам выканалі свяшчэнны абавязак у адказны час бітвы з фашысцкай Германіяй, сваёй добрасумленнай працай дапамаглі Чырвонай Арміі хутчэй вызваліць з рабства і няволі беларускі народ, стварылі неабходныя перадумовы для арганізацыі перавозак народнагаспадарчых грузаў і пасажыраў у межах усёй тэрыторыі рэспублікі.

¹ Ковалев И.В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны. – М., 1968. – С. 36, 38.

З ПОЎНАЙ АДДАЧАЙ СІЛ

Пасля завяршэння Беларускай аперацыі баявыя дзеянні Чырвонай Арміі значна ўзмацніліся на іншых франтах барацьбы з фашыскай Германіяй. З прычыны гэтага перавозкі стратэгічных грузаў і войск па чыгунках Беларусі перасталі мець такі напружаны характар, як непасрэдна ў час летніх баёў. З'явілася магчымасць пры трохі больш спакойных абставінах падвесці вынікі будаўніча-аднаўленчых работ на транспарце, прааналізаваць, што ў першую чаргу неабходна зрабіць па павышэнні правазной і прапускной здольнасці чыгуначных ліній з інтэнсіўным рухам цягнікоў, па паляпшэнні арганізацыі перавозачнага працэсу, бо чыгункі Беларусі, як найкарацейшыя транспартныя шляхі зносін СССР з Заходняй Еўропай, на заключным этапе вайны павінны былі ўзяць на сябе асноўную нагрузку па перавозках воінскіх грузаў. Неабходнасць правядзення шырокага комплексу мер па ўзмацненні тэхнічнай узброенасці чыгуначнай гаспадаркі і зладжанасці ў працы ўсіх звенняў транспартнага канвеера дыктавалася і ўнутрыгаспадарчымі патрэбамі Беларускай ССР. Набыты вопыт аднаўлення народнай гаспадаркі ў іншых рэспубліках краіны, а таксама ў вызваленай увосень 1943 года ўсходняй частцы Беларусі пераканаўча сведчыў аб тым, наколькі важна мець добрыя шляхі зносін, галоўным чынам чыгуначныя, для выканання будаўнічых работ па адраджэнні гарадоў і вёсак, ажыццяўленні эканамічных сувязей паміж суседнімі і аддаленымі раёнамі.

Пастаўленыя перад чыгуначным транспартам адказныя ваенныя і народнагаспадарчыя задачы да многага абавязвалі транспартных аднавіцеляў, чыгуначнікаў-эксплуатацыйнікаў. Кіраўнікам вытворчасці і грамадскіх арганізацый патрэбна было прыкласці шмат намаганняў, праявіць высокі арганізатарскі талент, каб змагчы павесці за сабою ўсіх работнікаў транспарту на рашучую барацьбу за дасягненне новых працоўных перамог на гэтым важным участку бітвы з паслякупацыйнай разрухай.

Цяпер асноўны цэнтр аднаўленчых работ на транспарце пераносіўся ў вызваленая за час летніх баёў раёны Беларусі і больш за ўсё на Брэст-Літоўскую і Беластоцкую чыгункі, якія станавіліся прыфрантавымі стальнымі артэрыямі. Сюды адразу ж прыбыў шэраг упраўленняў ваенна-аднаўленчых работ, у тым ліку №№ 1, 9 і 20, якім даручалася выкананне самых адказных задач. І з вырашэннем іх ваенныя чыгуначнікі спраўляліся ў вызначаны тэрмін. Выключна важнае значэнне для хутчэйшага аднаўлення транспартнай гаспадаркі і разгортвання

эксплуатацыйнай дзейнасці вызваленых за час Беларускай аперацыі чыгунак мела таксама скарыстанне тут розных спецыяльных фарміраванняў НКШЗ СССР. Асабліва добрай працай вызначаўся калектыў рамонтна-зварачнага цягніка № 2, які адным з першых быў камандзіраваны на Брэст-Літоўскую чыгунку. Акрамя сваёй асноўнай работы – зваркі рээк, яго калектыў шмат адрамантаваў і вырабіў накладак і змацаванняў, падрыхтаваў да 10 снежня для дыстанцыйных майстэрняў 18 высокакваліфікаваных зваршчыкаў. Вялікі аб'ём работ па аднаўленні вагоннай гаспадаркі, вырабе інструменту і інвентару, перастаноўцы заходнееўрапейскіх вагонаў каляя 1435 міліметраў на айчынную каляю 1524 міліметры штомесячна выконвала на Брэст-Літоўскай чыгунцы вагонарамонтная калона НКШЗ № 32.

З вызваленнем Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак бадай што не самай тэрміновай справай стала перашыўка заходнееўрапейскай каляя на айчынную, што мела надзвычай важнае значэнне для бесперапыннага руху цягнікоў з усходу на захад і ў адваротным напрамку. На буйнейшых станцыях Баранавічы-Цэнтральныя і Баранавічы-Палескія ўжо да пачатку другой дэкады жніўня была закончана гэтая работа. У сціслыя тэрміны змаглі завяршыць яе і на іншых станцыях і ўчастках чыгунак.

Адначасова з гэтым даводзілася пераабсталёўваць рухомыя састаў з вузкай на шырокую каляю. Увесь асноўны аб'ём такіх работ на Брэст-Літоўскай чыгунцы было вырашана сканцэнтраваць на станцыі Стоўбцы. У сувязі з гэтым яе вагоннае дэпо ператваралася ў магутную вытворчую базу, дзе поўным ходам разгарнулася падрыхтоўка да вырабу і назапашвання неабходнага інструменту і абсталявання. Экстраныя захавы праводзіліся па ўкамплектаванні вытворчых участкаў рабочай сілай. Для многіх мясцовых жыхароў, якія прыходзілі сюды на працу, сама вытворчасць з'явілася і школай для набыцця той ці іншай канкрэтнай прафесіі. Зусім нявопытнымі прыбылі сюды за два дзесяткі кіламетраў ад Стоўбцаў юнакі з вёскі Магільнае Уздзенскага раёна А.Ц. Барысевіч, Л.Р. Лыч, Р.Ц. Туміловіч. Але пры падтрымцы кадравых рабочых, якія добра валодалі сталярнай і слясарнай справай, неўзабаве і гэтыя хлопцы прыладзіліся да працы і сталі пасяхова спраўляцца са сваімі заданнямі. Дзякуючы вялікім старанням стаўбцоўскіх вагоннікаў, на чыгунку неўзабаве сталі паступаць у вялікай колькасці пераабсталяваныя на айчынную каляю вагоны, у якіх тады мелася надзвычай вострая патрэба. Да канца 1944 года было пераабсталявана 610 трафейных вагонаў, а таксама выканана вялікая работа па капітальным, сярэднім і гадавым рамонце айчынных вагонаў, чаму ў значнай ступені садзейнічалі мерапрыемствы па ўзмацненні тэхнічнай узброенасці дэпо.

Па забяспечанасці рамонтных работ некаторымі відамі тэхнічных сродкаў яно ўжо перасягнула даваенны ўзровень.

Наяўнасць значнай колькасці разбураных фашыстамі чыгуначных мастоў абавязвала да прыняцця тэрміновых захадаў па іх хутчэйшым аднаўленні. Зыходзячы з практыкі папярэдніх гадоў, гэта ўскладалася на спецыяльныя даволі буйныя па колькасці рабочых арганізацыі – мостацягнікі. У іх абавязкі таксама ўваходзіла выцягванне са дна рэчак затопленых металаканструкцый. На Брэст-Літоўскай чыгунцы да стварэння такога мостацягніка першай катэгорыі пад № 813 прыступілі ў пачатку верасня 1944 года. Згодна з загадам яе начальніка кантынгент работнікаў мостацягніка планавалася давесці да 700 чалавек. У тым жа месяцы засноўваецца дарожны мостацягнік пры службе пуці як самастойная гаспадарча-разліковая адзінка. Размяшчаўся ён на Баранавіцкай дыстанцыі пуці. У яго распараджэнне перадаваліся 14 крытых двухвосевых вагонаў, адзін класны і дзве платформы. Буйной працоўнай перамогай на гэтым важным участку гаспадарчай дзейнасці было, несумненна, паспяховае аднаўленне ў кастрычніку 1944 года 26-м маставым чыгуначным батальёнам і дарожна-аднаўленчым цягніком моста праз раку Уша на 852 кіламетры¹.

Вопыт іншых чыгунак сведчыў, што поспех аднаўленчых работ, арганізацыі эксплуатацыйнай дзейнасці шмат у чым залежыць ад таго, у якім стане знаходзяцца станцыі, уключаючы і невялікія з іх па сваіх памерах. Улічваючы гэта, кіраўніцтва Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак выдзялілі і паслалі на пасады начальнікаў станцый і іх намеснікаў нямала вопытных камандзіраў, усямерна дапамагалі ім у арганізацыі работ. Ужо на пачатку верасня на многіх станцыях гэтых чыгунак адначасова са стварэннем неабходных умоў для пропуску цягнікоў была завершана сваімі сіламі пабудова вялікай колькасці тыпавых стрэлачных будак, абсталявана, прыстасавана і ацеплена шмат розных будынкаў разбураных баракаў пад службовыя памяшканні, поўнасю нарыхтаваны за кошт мясцовых рэсурсаў патрэбныя для станцый сігнальныя прылады. Датэрмінова справіліся з выкананнем плана аднаўленчых работ станцыі Люсіна (начальнік Г.Д. Андрэў), Буды (В.І. Рыкус), Лунінец (Г.У. Крывіцкі), Сенькевічы (М. Сіткалёў), Кобрын (В.Е. Сарокін), Гарадзец (С.П. Карабцоў), за што іх кіраўнікі ўзнагароджаны ў кастрычніку 1944 года значком “Выдатны аднавіцель”. За паспяховае выкананне плана аднаўленчых работ начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі аб’явіў падзяку начальнікам станцый Ліпнікі (К.П. Міхайленка) і Янаў-Палескі (В.М. Патапаў).

¹ НАРБ. Ф. 117, в. 1, с. 13, а. 92, 137, с. 15, а. 22.

Як вядома, найважнейшай умовай зладжанай эксплуатацыйнай дзейнасці чыгунак з'яўляюцца надзейныя сродкі сігналацыі і сувязі. Іх значэнне яшчэ больш узрасло ў перыяд моцнай разрухі на транспарце, у час інтэнсіўных перавозак воінскіх грузаў і баявой сілы. Разуемеючы гэта, кіраўніцтва Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак надавалі першачарговае значэнне дадзенаму ўчастку аднаўленчых работ. 4 жніўня начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі аддаў загад аб арганізацыі 6 ваенна-аднаўленчых лятучак: тры на Баранавіцкіх дыстанцыях сувязі, па адной на Брэсцкай, Лунінецкай і Жабінскай. У склад кожнай такой лятучкі ўваходзіла па 20 сувязістаў. Для размяшчэння асабовага складу лятучкі, захавання інструменту кожнай з іх выдзяляліся па два крытыя вагоны і адна платформа. Асабовы склад лятучкі знаходзіўся на казарменным становішчы. Акрамя лятучак, на кожным акалодку дыстанцый сувязі ствараліся аднаўленчыя брыгады ў складзе 4–5 чалавек. У канцы верасня была адноўлена і пушчана ў эксплуатацыю галоўная электратэхнічная майстэрня службы сігналацыі і сувязі Брэст-Літоўскай чыгункі, якая правяла вялікую работу па рамонце апаратуры СЦБ і сувязі, а таксама рознага інструменту. Арганізацыйна-гаспадарчыя захады па аднаўленні матэрыяльна-тэхнічнай базы і ўдасканаленні працэсаў службы сігналацыі і сувязі стваралі добрыя ўмовы для разгортвання творчай актыўнасці рабочых. Добра працаваў у той час калектыў 1-й дыстанцыі сігналацыі і сувязі (Баранавічы-Цэнтральныя), якая своечасова – да пачатку кастрычніка – аднавіла сувязь штаба Брэст-Літоўскай чыгункі з яе найважнейшымі вузламі, што садзейнічала бесперабойнаму прасоўванню цягікоў да лініі фронту. Па выніках сацыялістычнага спаборніцтва ў верасні месяцы ёй быў прысуджаны пераходны Чырвоны Сцяг Дзяржаўнага Камітэта Абароны СССР. З нагоды гэтай перамогі начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі ўзнагародзіў начальніка дыстанцыі М.А. Крывавусава і тэлеграфістку А.С. Шагун значком “Ударнік Сталінскага прызыву” і 7 чалавек – значком “Выдатны аднавіцель”.

Жадаючы як мага большы ўклад унесці ў забеспячэнне перавозкамі фронту і народнай гаспадаркі, многія калектывы прадпрыемстваў транспарту, не чакаючы каманды зверху, па сваёй уласнай ініцыятыве прыступалі да аднаўленчых работ, максімальна выкарыстоўваючы для гэтага мясцовыя рэсурсы. Асаблівы энтузіязм паказвалі пуцевікі. Не будзе перабольшаннем сказаць, што сваімі дасягненнямі ў перавозках воінскіх і народнагаспадарчых грузаў у першыя дні пасля завяршэння Беларускай аперацыі чыгункі вельмі многім абавязаны таму, што было зроблена пуцевікамі ініцыятыўным, гаспадарчым асобам. Найбольш зладжаным рытмам вызначалася работа 5-й дыстанцыі пуці, якая аднаўляла пуцявую гаспадарку Брэсцкага чыгуначнага вузла. Яна

паспяхова выканала план летніх пуцявых работ, своечасова падрыхтавала акалодкі да работы ў зімовых умовах, за тры дні да сканчэння запланаванага тэрміну забяспечыла рух цягнікоў цераз мост на рацэ Заходні Буг, да канца кастрычніка перашыла і аднавіла 165 кіламетраў галоўных і 63 кіламетры станцыйных пуцей, уклала 114 стрэлачных пераводаў. За выдатную працу ў верасні месяцы дыстанцыі быў уручаны пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР. І ў далейшым яна не зніжала тэмпаў працы. План чацвёртага квартала па нарыхтоўцы шпал яна яшчэ да канца лістапада перавыканала ў паўтара раза. На гэты час ёю было нарыхтавана 28 тысяч штук снегавых колляў, 4 тысячы штук драўляных лапат, пабудавана 19 тысяч пагонных метраў плеченых платоў, адноўлены і адрамантаваны 41 лінейна-пуцявы будынак. Паводле свайго пуцявога развіцця Брэсцкі чыгуначны вузел быў ужо ў асноўным прыведзены да даваеннага стану¹.

Больш планамерны і арганізаваны характар стала насіць адраджэнне вызваленых летам 1944 года чыгунак пасля таго, як там былі створаны ўпраўленні і ўчасткі будаўніча-аднаўленчых работ. Загад начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі аб заснаванні на базе Дарбуда такога ўпраўлення быў аддадзены 5 верасня. Яно мела па адным будаўніча-аднаўленчым участку на станцыях Баранавічы-Цэнтральная, Брэст-Літоўск і Лунінец, шэраг прарабскіх пунктаў будмайстроў, рамонтна-пракатную базу (Баранавічы-Палескія), якая павінна была забяспечваць механізацыю будаўнічай вытворчасці, своечасовы рамонт будмеханізмаў і абсталявання, аўтатранспарту і іх раўнамернае размеркаванне па будаўнічых аб'ектах, буддвор, дзе ажыццяўлялася вытворчасць сталярных вырабаў, цялярскіх дэталей, паасобных канструкцый будынкаў, распілоўка лесу, выраб цвікоў і г.д. Але ўжо ў канцы верасня буддвор з усёй сваёй вытворчай базай і рабочай сілай быў перададзены аддзелу матэрыяльна-тэхнічнага забеспячэння Брэст-Літоўскай чыгункі, на базе якога была створана майстэрня па вырабе будаўнічых полуфабрыкатаў, інвентару і інструменту. Улічваючы вялікі аб'ём рамонтных работ службовых будынкаў самога Упраўлення Брэст-Літоўскай чыгункі, пры ім была створана асобная будаўнічая група, у абавязкі якой таксама ўваходзіла своечасова падрыхтаваць да зімы ўсе службовыя будынкі Упраўлення. З мэтай узмацнення зладжанасці ў рабоце будаўнікоў і транспартнікаў было вырашана пры падвядзенні вынікаў работы гаспадарчых адзінак, службаў і аддзяленняў чыгункі ўлічваць у якасці асноўнага паказчыка выкананне імі плана аднаўленчых работ і дапамогу будаўнікам. Ажыццяўленне кантролю, тэхнічнага

¹ Тамсама Ф. 1117, в. 1, с. 15, а. 25, 128.

нагляду і прыёмкі ў эксплуатацыю будаўніча-аднаўленчых работ было ўскладзена на створаную ў пачатку кастрычніка групу заказчыка.

Кіраўніцтва Брэст-Літоўскай чыгункі прымала ўсе неабходныя захады для стварэння належных умоў працы Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ, перад якімі стаялі тады надзвычай важныя задачы. Калі ў яго ўзніклі цяжкасці з укамплектаваннем вытворчых участкаў рабочай сілай, начальнік чыгункі 9 снежня аддаў загад аб адкамандзіраванні ім напастаянна больш за 500 рабочых, у асноўным з дыстанцый пуці, сігналізацыі і сувязі, якія валодалі будаўнічымі прафесіямі. Каб яшчэ больш павысіць адказнасць эксплуатацыйных службаў за аднаўленне, ім былі даведзены канкрэтныя планы і вызначаны пэўныя тэрміны завяршэння такіх работ. Загадам начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі ад 15 верасня 1944 года служба пуці павінна была за чацвёрты квартал выканаць гаспадарчым спосабам аднаўленчых работ на 12 мільёнаў рублёў, паравозная – на 1,3, сувязі – на 1,9, вагонная – на 0,4, руху – на 0,3 мільёна рублёў¹.

У мабілізацыі мас на адраджэнне транспарту і ў вырашэнні ўсіх астатніх важных гаспадарчых задач кіраўніцтву чыгунак і іх прадпрыемстваў дзейсную дапамогу аказвалі мясцовыя партыйныя і савецкія органы, савецкае ваеннае камандаванне. Як і ў час летняга наступлення, работа чыгуначнага транспарту з'яўлялася прадметам самай пільнай увагі з боку ЦК КП(б)Б і СНК БССР. Паўсюдна ў будаўнічых арганізацыях транспарту, калектывах чыгуначнікаў праводзілася мэтанакіраваная растлумачальная работа аб вялікай ролі чыгуначнага транспарту ў ваенных аперацыях, аднаўленні народнай гаспадаркі. Для чытання лекцый і дакладаў, правядзення гутарак на прадпрыемствы і арганізацыі транспарту пасылаліся вопытнейшыя агітатары і прапагандысты. Перад рабочымі, ІТР і служачымі транспарту неаднаразова выступалі армейскія палітработнікі, камандзіры чыгуначных войск, часці якіх асабліва вызначаліся на аднаўленні франтавых магістраляў. На канкрэтных прыкладах з працоўнага жыцця таго ці іншага прадпрыемства паказвалася, што яшчэ неабходна зрабіць яго калектыву, каб паспяхова справіцца з пастаўленымі перад ім задачамі. Добра арганізаваная палітыка-масавае работа дапамагала кожнаму будаўніку транспарту і чыгуначніку найлепш усваядоміць свой абавязак у барацьбе за дасягненне агульнага поспеху ў працы.

Суровы экзамен будаўнікам транспарту і працаўнікам сталёвых магістраляў належала вытрымаць перад надыходзячай зімой, паколькі многія чыгуначныя ўчасткі і гаспадарчыя аб'екты былі адноўлены “на хуткую руку”, мелі шмат істотных недаробак. Самы сур'ёзны непакой

¹ Тамсама, с. 13, а. 101.

выклікаў стан пуцявой гаспадаркі. Вось, да прыкладу, некалькі лічбаў, якія больш пераканаўча за ўсякія словы могуць пацвердзіць гэта. У сярэдзіне верасня на галоўным і станцыйных пуцях нават Беларускай чыгункі ляжала 25 тысяч дэфектных рэек, 732 тысячы непрыгодных шпал, больш за 65 тысяч трэснутых накладак, 88 тысяч дэфектных нітоў, 720 тысяч дэфектных кастылёў¹. На многіх пераездах меліся няспраўныя насцілы, неставала снегаачышчальных машын. З прычыны інтэнсіўнага руху цягнікоў, недахопу баластных вяртушак чыгунка вельмі дрэнна забяспечвала свае патрэбы ў баласце. Са значным спазненнем выконваліся заданні па замене непрыгодных тэлеграфных слупоў, фарбаванні семафораў і г.д. Аналагічныя з'явы назіраліся на пачатку восені і на астатніх чыгунках рэспублікі.

Добра прадбачачы, якія могуць узнікнуць цяжасці з перавозкамі з надыходам зімы, кіруючыя работнікі ўпраўленняў чыгунак, камандзіры вытворчасці з усёй сур'ёзнасцю прыняліся за своечасовую распрацоўку і ажыццяўленне неабходнага комплексу арганізацыйна-гаспадарчых захадаў па падрыхтоўцы транспарту да работы ў зімовых умовах. Калі патрабавалі гэтага абставіны, на нейкі час спыняліся будаўніча-аднаўленчыя работы нават на шэрагу важных аб'ектаў, з тым каб больш матэрыяльных сродкаў і працоўных сіл пераклучыць на падрыхтоўку гаспадаркі да зімы.

Каштоўную дапамогу транспартнікам у падрыхтоўцы да зімы аказалі партыйныя і савецкія органы рэспублікі. Па гэтым пытанні ў верасні 1944 года пры ЦК Кампартыі Беларусі адбылася сумесная нарада кіраўнікоў чыгунак і загадчыкаў транспартных аддзелаў абкамаў партыі і была прынята пастанова ЦК КП(б)Б і СНК БССР. Апроч начальнікаў чыгунак, аддзяленняў руху і дыстанцый пуці, адказнасць за падрыхтоўку да зімы і правядзенне мерапрыемстваў па барацьбе са снежнымі заносамі ўскладалася таксама на першых сакратароў абкамаў, гар(рай)камаў КП(б)Б, старшын абласных, гар(рай)выканкамаў. Усе чыгуначныя вузлы і станцыі, участкі і перагоны, размешчаныя ў месцах з найвялікшай імавернасцю быць занесенымі снегам, прымацоўваліся да адпаведных раённых, гарадскіх, пасялковых і сельскіх Саветаў дэпутатаў працоўных, якія павінны былі забяспечыць іх рабочай сілай і гужавым транспартам. Мясцовае насельніцтва, якое прыцягвалася да снегабарацьбы, забяспечвалася прадуктамі харчавання і прамысловымі таварамі ў адпаведнасці з вызначанымі нормаў для рабочых прамысловасці, транспарту і сувязі. Гэтай жа пастановай партыйныя і савецкія органы рэспублікі абавязваліся ўзмоцніць дапамогу прадпрыемствам транспарту

¹ Тамсама Ф. 1041, в. 1, с. 2, а. 244, 247-248.

ў правядзенні масавых нядзельнікаў, арганізацыі шэфства заводаў і фабрык над паравозамі.

Некалькі часу пазней ЦК КП(б)Б і СНК БССР прынялі і дапамаглі ажыццявіць яшчэ шэраг важных мерапрыемстваў па стварэнні ўсіх неабходных умоў для нармальнай дзейнасці транспарту ў зімовы перыяд. Сярод прынятых захадаў варта адзначыць дапамогу чыгункам у забеспячэнні іх палівам, крапежным лесам, шпальнай сыравінай галоўным чынам за кошт мясцовых паліўных рэсурсаў. На чацвёрты квартал чыгункам рэспублікі выдзялялася 545 тысяч складачных кубаметраў дроў, сотні тысяч кубаметраў дзелавой драўніны. Для іх нарыхтоўкі і вывазкі мабілізоўвалася на перыяд з 1 кастрычніка 1944 года па 1 красавіка 1945 года насельніцтва сельскай мясцовасці і гарадоў у наступнай колькасці: пешых рабочых – 27590 і вазакоў з коньмі – 10000 чалавек. Кожны пешы павінен быў за час мабілізацыі выканаць 140 і вазок з канём – 120 дзённых нормаў. Уся адказнасць за забеспячэнне чыгунак дрывамі і шпаламі была ўскладзена асабіста на першых сакратароў абкамаў КП(б)Б і старшынь аблвыканкамаў. Адзін раз у дэкаду першыя сакратары абкамаў партыі павінны былі на сваіх бюро заслухоўваць справаздачы лесанарыхтоўчых арганізацый, абласных упраўленняў Галоўснаблесу, сакратароў РК КП(б)Б і старшынь райвыканкамаў аб ходзе нарыхтоўкі і вывазкі дроў і дзелавой драўніны чыгункам, аб выкананні планаў па мабілізацыі для іх грамадзянскага насельніцтва, прымаць, калі гэтага патрабуюць абставіны, усе неабходныя аператыўныя захады па дапамозе транспарту¹. 19 снежня 1944 года ЦК КП(б)Б вынес спецыяльнае рашэнне, якім прапанаваў абкамам, гар(рай)камам партыі вылучыць і замацаваць за пэўнымі чыгуначнымі ўчасткамі на ўвесь зімовы перыяд адказных партыйных і савецкіх работнікаў, найлепшых прапагандыстаў для аказання прадпрыемствам транспарту дапамогі ў забеспячэнні нармальнай эксплуатацыйнай дзейнасці, правядзенні агітацыйна-масавай работы, тэхнічным навучанні кадраў.

Прынятыя партыяй і ўрадам рэспублікі захады адыгралі вялікую ролю ў падрыхтоўцы чыгуначнай гаспадаркі да зімы. У адказ на гэтыя клопаты транспартныя будаўнікі, чыгуначнікі памнажалі свае намаганні і прыклалі шмат сіл, каб прывесці гаспадарку транспарту ў такі стан, які дазваляў бы і пры складаных умовах зімягга надвор'я паспяхова спраўляцца з заданнямі па перавозках.

Рушліва рыхтаваўся да зімы калектыў адной з перадавых на Беларусі дыстанцый пуці – Мінскай, якую ўзначальваў В. Хадасевіч. Тут кожны акалодак уласнымі сіламі забяспечыў сябе неабходнай колькасцю

¹ Тамсама. Ф. 4, воп. 1, с. 8, а. 8–12.

снегаахоўнага інвентару. Начальнік пуцявой майстэрні Пятроў капітальна адрамантаваў і пусціў у эксплуатацыю старую пілараму, якая поўнасьцю забяспечыла дыстанцыю шчытаплёнкай. Ужо да сярэдзіны верасня ў мінскіх пуцевікоў мелася патрэбная ім колькасць шчытоў – 43 тысячы штук, было падрыхтавана шмат колляў, драўляных лапат, кірак і іншага інструменту для снегабарацьбы, выраблена 10 тысяч шпал. Сваю пілараму яны пераклочылі на выраб шчытаплёнкі для іншых дыстанцый пуці Заходняй чыгункі. Для іх жа было нарыхтавана і адпраўлена 500 кубаметраў дзелавага лесу, некалькі тон металічных вырабаў – кірак, нітоў, змацаванняў, 100 кілаграмаў розных інструментаў, адрамантаваны ў сваіх майстэрнях 4 аўтамашыны. Да 1 кастрычніка калектыў дыстанцыі ў асноўным завяршыў усе работы па падрыхтоўцы да снегабарацьбы. Былі поўнасьцю ліквідаваны пярэджанні (за выключэннем на часовых мастах) хуткасці руху цягнікоў¹.

Гэта не адзінкавы прыклад добрасумленых адносін да працы, глыбокага ўсведамлення свайго абавязку перад Радзімай. Сустрэць зіму ў поўнай гатоўнасці – было дэвізам многіх чыгуначных калектываў.

Разам з рабочымі і служачымі транспарту актыўны ўдзел у барацьбе за захаванне высокага рытму і зладжанасці перавозак у зімовы перыяд прымалі сотні тысяч працоўных Беларусі. Цесная дружба ўсталявалася паміж работнікамі прамысловасці і чыгуначнікамі Магілёва. Калектывы 9 прадпрыемстваў і арганізацый, у т.л. шаўковая і швейная фабрыкі, трубаліцейны і гарбарны заводы, абласны будаўнічы трэст, узялі шэфства над 10 паравозамі. Яны дапамагалі лакаматыўным брыгадам ацяпліць паравозы, выдзелілі для іх 300 кілаграмаў абцірачнага матэрыялу, 10 пар абутку і шмат іншага, праяўлялі сталыя клопаты аб рабоце падшэфных паравознікаў. Шырокі абмен думкамі аб дасягнутых вытворчых поспехах меў месца 17 снежня 1944 года на сумеснай сустрэчы прадстаўнікоў ад шэфав і паравозных брыгад, на якой прысутнічаў намеснік начальніка Беларускай чыгункі М.С. Мурзін. На сустрэчы з радасцю адзначалася, што паравозы, над якімі устаноўлена шэфства, маюць лепшыя тэхніка-эканамічныя паказчыкі, чым у сярэднім па дэпо.

Канкрэтная размова аб аказанні практычнай дапамогі чыгуначнікам у падрыхтоўцы да зімы ішла на нарадзе дырэктароў прадпрыемстваў Гомеля, якая адбылася ў верасні. Было вырашана кожнаму прадпрыемству ўзяць шэфства над пэўнай чыгуначнай адзінкай ці гаспадарчым аб'ектам. Услед за прыняццем рашэння шэфы прыступілі да практычных спраў. Лесакаамбінат перадаў чыгуначнай станцыі 25 кубічных метраў піламаатэрыялаў. Аблмясцпром арганізаваў рамонт

¹ Гудок. – 1944. – 27 октября.

абутку для лакаматыўных брыгад. Паравознае дэпо атрымала ад сваіх шэфай адну тону высокаякаснага ацяпляльнага матэрыялу.

Настойлівыя намаганні чыгуначнікаў і дапамога ім з боку партыйных і савецкіх органаў, рабочых і служачых прамысловасці, калгаснага сялянства садзейнічалі паспяховаму вырашэнню ўсіх найважнейшых праблем, звязаных з падрыхтоўкай чыгунак да работы ў зімовы перыяд. 95 працэнтам гаспадарчых адзінак Заходняй, Беларускай, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай магістралёў былі своечасова выдадзены пашпарты гатоўнасці да зімы. З агульнай колькасці прыпісаных за чыгункамі паравозаў адзнака “выдатна” атрымала пры камісійным аглядзе 19,5 працэнта, “добра” – 40,7 і “здавальняюча” – 29,8 працэнта. Астатнія паравозы засталіся не падрыхтаваны да зімы з прычыны позняга паступлення іх у дэпо беларускіх чыгунак.

Па выніках падрыхтоўкі пуцявой гаспадаркі да зімы першае месца сярод чыгунак Захада заняла Брэст-Літоўская магістраль. Ужо на канец 1-й дэкады кастрычніка тут было адрамантавана 61 тысяча і зроблена 18 тысяч новых шчытоў, нарыхтавана 143 тысячы колляў і 20 тысяч драўляных лапат. Да пачатку лістапада гадавы план па замене рэк быў выкананы на 686 працэнтаў, па сярэднім рамонце пуці – на 122, па рамонце камплектаў стрэлачных пераводаў – на 150, па рамонце накладак, пракладак, кастылёў і нітоў – на 115 працэнтаў¹.

У адпаведнасці з вызначанымі тэрмінамі праводзіліся перадзімнія работы ў пуцявой гаспадарцы і іншых чыгунках. Ва ўсіх дыстанцыях пуці была нарыхтавана вялікая колькасць снегавых шчытоў, драўляных лапат, колляў, увязачнага матэрыялу і г.д. Усе чыгуначныя перагоны, дзе найбольш за ўсё маглі ўтварыцца снежныя заносы, былі поўнасю абстаўлены шчытамі і плеценымі агароджамі. Паводле даных, на 15 снежня 1944 года чыгункі рэспублікі заключылі з калгасамі дагаворы-абавязцельствы на выдзяленне 57,4 тысячы чалавек і 5,6 тысячы падвод (што складала адпаведна 97 і 91 працэнт да патрэбы) для барацьбы са снежнымі заносамі на пуцях².

Ад першых дзён восені па-баявому змагаліся за выкананне сваіх заданняў калектывы гаспадарчых адзінак Упраўленняў будаўніча-аднаўленчых работ чыгунак рэспублікі. Ні праліўныя восеньскія дажджы і слота, ні зімовыя халады і сцюжы не маглі з’явіцца колькі-небудзь істотнай перашкодай для нарошчвання тэмпаў аднаўленча-будаўнічых работ. Нягледзячы на тое, што працягвалі мець месца цяжкасці з забеспячэннем аднаўляемых участкаў і розных гаспадарчых аб’ектаў матэрыяльна-тэхнічнымі сродкамі і рабочай сілай, будаўнікі транспарту

¹ Советская Белоруссия. – 1944. – 13 октября, 1 ноября.

² НАРБ. Ф. 4, воп. 18, с. 59, а. 32–35.

паспяхова спраўляліся з уводам у эксплуатацыю ўсё новых і новых кіламетраў пуці, мастоў і пуцеправодаў, станцый, вытворчых карпусоў паравозных і вагонных дэпо, службовых будынкаў і жылых дамоў. Цяпер ужо Упаўленні будаўніча-аднаўленчых работ зьяўляліся асноўнай арганізацыяй па адраджэнні гаспадаркі чыгуначнага транспарту, бо, як толькі тэатр ваенных дзеянняў перамясціўся на захад ад межаў рэспублікі, многія ваенныя чыгуначныя брыгады Упраўленняў ваенна-аднаўленчых работ франтоў і спецыяльныя фарміраванні НКШЗ СССР, што працавалі ўлетку на беларускіх чыгунках, услед за войскамі перадыслакаваліся бліжэй да фронту.

Кіраўніцтва УБАР чыгунак добра сабе ўсведамляла значэнне пастаўленых перад транспартнымі будаўнікамі задач і вяло настойлівую барацьбу па мабілізацыі рабочых мас і матэрыяльных сродкаў для іх паспяховага выканання. Прыклад у працы паказвалі будаўнікі УБАР Беларускай магістралі, якому двойчы (за верасень і лістапад) прысуджалі пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ і ВЦСПС. Усе аб'екты, ад здачы якіх у эксплуатацыю больш за ўсё залежала нармальнае працаванне чыгункі, былі здадзены ў вызначаны НКШЗ тэрмін. У цэлым па Упраўленні прадукцыйнасць працы рабочых вядучых прафесій складала ў чацвёртым квартале 111 працэнтаў. Амаль кожны 10-ы рабочы-здзельшчык перавыконваў норму выпрацоўкі ў паўтара і болей разоў. З будаўніча-аднаўленчых участкаў УБАР Заходняй чыгункі добрымі паказчыкамі вызначаліся Аршанскі, Віцебскі і Мінскі. Вытворчую праграму другога паўгоддзя яны выканалі адпаведна на 201, 144 і 109 працэнтаў. У снежні на гэтых БАУ працавалі звыш за 920 стаханаўцаў і ўдарнікаў, альбо на 30 працэнтаў больш, чым у жніўні¹. Такі рост шэрагаў перадавікоў пры захаванні амаль без змяненняў агульнай колькасці рабочых – сведчанне добрай арганізацыі вытворчых працэсаў на будоўлі, высокай працоўнай і палітычнай актыўнасці мас. З месяца ў месяц расло майстэрства будаўнікоў УБАР Брэст-Літоўскай і Беластоцкай магістраляў.

Сваю асноўную ўвагу пацоўныя калектывы УБАР накіроўвалі галоўным чынам на аднаўленне і тэхнічнае ўмацаванне найбольш грузанапружаных чыгуначных участкаў і вузлоў, станцый, штучных збудаванняў пуцявой гаспадаркі, каб давесці прапускную і правазную здольнасць чыгунак да вызначаных дзяржаўнымі планамі памераў. Там, дзе гэта патрабавалася, адкрывалі дадатковыя раз'езды з узвядзеннем на іх усіх важнейшых станцыйных памяшканняў, сродкаў сувязі і сігналізацыі, будавалі дадатковыя пункты водазабеспячэння, прымаліся меры па ліквідацыі існаваўшых абмежаванняў хуткасці руху цягнікоў з

¹ Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.). – Мінск: Навука і тэхніка, 1976. – С. 31.

прычыны таго, што на многіх чыгуначных лініях, уключаных і вызваленых ад ворага ўвосень 1943 года, тэхнічны стан верхняй будовы пуці не быў яшчэ даведзены да належнага ўзроўню.

Вялікую праграму работ па пуцявым развіцці Гомельскага чыгуначнага вузла, умацаванні паравознай, вагоннай і іншых гаспадарак выканалі рабочыя БАУ № 4 (начальнік Пакроўскі). Да канца 1944 года яны ўклалі каля 80 кіламетраў станцыйных пуцей, увялі ў эксплуатацыю 12 стойлаў і майстэрню ў паравозным дэпо, вагоназборачны цэх у вагонарамонтным дэпо, пескападачу і шэраг іншых аб'ектаў. Паспяхова ажыццяўляў аднаўленне Жлобінскага вузла БАУ № 6 (начальнік Цітоў). Пад канец года гэты вузел ужо забяспечваў нармальнае прасоўванне грузаў у розных напрамках, у чым была вялікая заслуга будаўнікоў транспату, якія ўклалі 86 кіламетраў станцыйных пуцей, закончылі паравознае дэпо на 6 стойлаў, стварылі добрыя ўмовы для правядзення рамонтнага вагонаў. Паспяхова выканаў сваю праграму Асіповіцкі будаўніча-аднаўленчы ўчастак № 7 (начальнік Верыч), поўнасьцю закончыўшы на працягу чацвёртага квартала капітальнае аднаўленне мастоў на ўчастку Асіповічы – Мінск, паравозных дэпо на станцыях Асіповічы і Слуцк агульнай колькасцю на 10 стойлаў.

Экстраныя захады прымаліся па аднаўленні Мінскага чыгуначнага вузла. Тут, акрамя створанага ў ліпені 1944 года БАУ № 5 Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ Заходняй чыгункі, скарыстоўваўся БАУ № 19 (начальнік А.О. Пурцеладзе) добра вядомага ў сістэме НКШЗ СССР Упраўлення будаўніцтва № 101. У парадку мабілізацыі з Мінскай вобласці на працягу трэцяга квартала на гэты будучастак паступіла 787 чалавек. На 1 студзеня 1945 года ў яго распараджэнні меўся 991 работнік, у тым ліку 862 рабочыя. Своечасовае забеспячэнне будаўнічых аб'ектаў рабочай сілай з'явілася важнай перадумовай для шырокага разгортвання аднаўленчых работ. Да пачатку 1945 года БАУ № 19 здаў у эксплуатацыю 15 стойлаў у прамавугольным дэпо станцыі Мінск, перашыў на гэтай жа станцыі з заходнееўрапейскай на айчынную каляю 36 кіламетраў пуці і выканаў шэраг іншых важных работ. У адпаведнасці з загадам начальніка Упраўлення будаўніцтва № 101 ад 28 жніўня 1944 года ў Мінску ствараецца Кантора мантажных і сантэхнічных работ (начальнік А.В. Манькоўскі) па правядзенні комплекснага будаўніцтва паравознай і вагоннай гаспадарак. Пад агульным кіраўніцтвам Канторы рабочыя-мантажнікі, прыцягнутыя з розных службаў Мінскага чыгуначнага вузла, прыступілі ў верасні да аднаўлення аднаго з найважнейшых аб'ектаў – электрастанцыі, якую спалілі і падарвалі фашысты перад самым адступленнем. У вызначаны тэрмін і з адзнакай “выдатна” ўвялі яны ў строй першую чаргу электрастанцыі. За

своечасовае і якаснае выкананне задання начальнік Заходняй чыгункі прэміяваў 7 лепшых будаўнікоў, у т.л. прапраба электрамонтажных работ Б.В. Кузняцова, рабочых Дзядова і Харкова, якія штомесячна выконвалі норму выпрацоўкі ў сярэднім на 190–200 працэнтаў. Да канца 1944 года Кантора забяспечыла таксама ўвод у дзеянне трох электрастанцый Мінскага вузла, помпу на вадакачцы станцыі Мінск-Пасажырская, завяршыла пракладку кабельнай сеткі і збудаванне часовага асвятлення сталічнага вакзала.

З мэтай хутчэйшага аднаўлення важнейшых службаў сталічнага вузла сярод чыгуначнікаў-эксплуатацыйнікаў сістэматычна арганізаваліся нядзельнікі. Да пачатку лістапада камсамольцы і моладзь пасажырскага вакзала станцыі Мінск зрабілі тры масавыя выходы на адраджэнне роднага прадпрыемства. У час аднаго з іх працавала 8 камсамольска-маладзёжных брыгад. Брыгада Б. Каласоўскага ў складзе 5 чалавек за 6 гадзін выняла з развалін, ачысціла і склала ў штабелі каля адной тысячы штук будаўнічай цэгля, вынесла шмат смецця. Кожны камсамалец гэтай станцыі на аднаўленні транспарту ўжо адпрацаваў па 18–20 чалавека-гадзін¹.

Упэўнена залечваліся раны вайны на самых заходніх чыгуначных вузлах Беларусі, што бліжэй за астатнія знаходзіліся ад лініі фронту. З гэтай прычыны якраз і існавала вострая неабходнасць тэрміновага правядзення там усіх неабходных работ па аднаўленні і ўмацаванні транспартнай гаспадаркі. Хаця пасля заканчэння летняй наступальнай аперацыі савецкія войскі і выйшлі на рубяж Віслы, многія заходнія чыгуначныя вузлы рэспублікі працягвалі захоўваць за сабою вядучае месца ў ажыццяўленні стратэгічных грузаў і жывой сілы. Асабліва гэта датычыла Брэскага вузла, дзе скрыжоўваліся тры чыгуначныя напрамкі: Ковель – Брэст, Гомель – Брэст, Мінск – Брэст. Гэты вузел павінен быў адыграць вялікую ролю ў забеспячэнні войск перавозкамі ў час падрыхтоўкі і правядзення імі Вісла-Одэрскай аперацыі. У Брэсце знаходзіліся франтавыя распарадчыя станцыі, склады – артылерыйскія і прадуктовыя, рэчавыя і інтэнданцкія, гаруча-змазачных матэрыялаў і іншыя, шпітальная база і ветлазарэт фронту, перасыльныя лагеры, на адрас якіх паступала шмат розных грузаў. Каб узяць прапускную і правазную здольнасць Брэскага вузла да поўнай адпаведнасці прад'яўляемым яму маштабам перавозак, патрэбна было пайсці на вялікія затраты матэрыяльных сродкаў і людскіх сіл. На аднаўленне яго былі кінуты многія грамадзянскія і ваенныя будаўнічыя арганізацыі, тут шырока скарыстоўваліся розныя віды машын і механізмаў, дзякуючы чаму да пачатку 1945 года шэраг важнейшых аб'ектаў вузла набыў даволі

¹ Сталинская молодежь. – 1944. – 1 ноября

добрую па тым часе тэхнічную базу. Больш як 1640 кіламетраў пуці шырокай і каля 230 кіламетраў вузкай каляі было адноўлена да пачатку 1945 года на Беластоцкай чыгунцы. Тут было ўведзена ў эксплуатацыю 7 вузлавых станцый, 37 пунктаў водазабеспячэння, Ваўкавыскі, Гродзенскі, Лідскі, Маладзечанскі вагонарамонтныя пункты і шэраг іншых гаспадарчых і службовых аб'ектаў¹.

Па меры завяршэння аднаўленчых работ, паляпшэння тэхнічнага стану пуці адмяняліся раней устаноўленыя працяглыя папярэджанні хуткасцяў руху цягікоў. У многіх месцах былі яны зняты загадам начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі ад 9 кастрычніка 1944 года, у прыватнасці на мастах праз рэкі Нёман, Шчара, Моўчадзь і Мышанка, пуцеправод Бараўцы – Дамашэвічы, ручай на 1005 кіламетры, сухадолы на 1059 кіламетры і на перагоне Іўная – Слонім, на ўсёй даўжыні перагонаў Бяроза – Картузская – Паўловічы і Лахва – Лунінец – Дзятлавічы, на абводным пуці 961 кіламетра перагона Івацэвічы – Косава. На гэтай жа чыгунцы з 20 лістапада дапускалася вадзіць лакаматывы серый СУ, С, К, Э^у, Э і Щ з хуткасцю да 60 кіламетраў у гадзіну на участках Стоўбцы – Баранавічы – Цэнтральныя, Баранавічы – Палескія – Ліда і Жабінка – Брэст.

З надыходам восеньскіх халадоў і даждлівых дзён яшчэ з большай сілай узмацнілася дапамога чыгуначнікам у аднаўленні транспарту з боку работнікаў прамысловасці, дзяржаўных і грамадскіх устаноў і арганізацый, калгаснага сялянства, хатніх гаспадынь, вучняў сярэдніх школ. Асабліва адчувальную падтрымку аказвала грамадскасць мінскім вагонарамонтнікам. Калектыў гэтага завода і сам прыкладваў шмат сіл для хутчэйшага аднаўлення свайго прадпрыемства. З гэтай мэтай кожны работнік штодня заставаўся пасля змены на дзве гадзіны, каб заняцца расчысткай заводскай тэрыторыі, разборкай цэглы, і па два выхадныя дні ў месяц працаваў на рамоне разбураных цэхаў.

І ўсё ж, нягледзячы на гэта, ход аднаўлення завода не ішоў такімі шпаркімі тэмпамі, як меркавалася. Надта вялікія былі памеры разбурэнняў. Відзец было, што для аднаўлення яго ўласнымі сіламі давядзецца затраціць яшчэ вельмі шмат часу. А марудзіць нельга было. Краіна мела вострую патрэбу ў спраўных вагонах. Гэта добра сабе ўсведамлялі не толькі вагонарамонтнікі. На дапамогу ім прыйшло насельніцтва блізка размешчаных ад завода жылых кварталаў сталіцы. Сваім рашэннем Мінскі гарадскі Савет дэпутатаў працоўных прымаваў да завода 7 вулічных камітэтаў, якія абавязваліся аказваць яму ўсемагчымую дапамогу ў аднаўленчых работах. У нядзелю 8 кастрычніка

¹ В. Д. Якутов. Деятельность Компартии Белоруссии по восстановлению и развитию железнодорожного транспорта республики в 1943–1950 гг.: Автореф. дис. ... канд. истор. наук. – Мн., 1967. – С. 9.

– гэты дзень быў аб’яўлены днём масавага ўдзелу гараджан у аднаўленні сталіцы – на адраджэнне Мінскага ВРЗ толькі адных хатніх гаспадынь з’явілася 485 чалавек. Шмат прыйшло і служачых, навучэнцаў. Да іх прыходу рабочыя завода вырабілі 150 кірак, 100 ламоў, 200 малаткоў, 85 насілак, 25 тачак і г.д. За 6 гадзін напружанай працы было разабрана і ачышчана цэглы 25,7 тысячы штук, перанесена да месца будаўніцтва – 5,5 тысячы і складзена ў штабелі – 35,3 тысячы штук, сабрана 13,5 тоны жалезнага лому, разабрана 7 кубічных метраў бутавай кладкі¹.

Масавыя выходы гараджан на аднаўленне Мінскага ВРЗ арганізаваліся і ў час астатніх нядзельнікаў. 22 кастрычніка сюды з’явілася каля тысячы чалавек, у тым ліку 277 рабочых з ВРЗ, 412 – з будаўнічага ўчастка № 12 і 133 хатнія гаспадыні. На іх рахунак было запісана 40 тысяч штук разабранай, ачышчанай і складзенай цэглы, 86 тон сабранага металалому. Хатнія гаспадыні, якія з 9 кастрычніка сталі штодня выходзіць па 100–150 чалавек на аднаўленне завода, адпрацавалі за кастрычнік больш за 20 тысяч чалавека-гадзін. Сярод жанчын-актывістак часта можна было бачыць увіхаўшуюся на працы 56-гадовую хатнюю гаспадыню Максімаву. Сотні гадзін свайго вольнага часу аддала яна на карысць аднаўлення завода, за што атрымала дзве падзякі ад адміністрацыі.

Актыўны ўдзел гарадскога насельніцтва ў аднаўленні Мінскага ВРЗ станю́ча ўплываў на паскарэнне тэмпаў работы, натхняў вагонармонтнікаў на новыя працоўныя подзвігі. Цвёрда стрымоўваючы дадзенае слова, яны з дня ў день вялі настойлівую барацьбу з разрухай. Многія з іх па 12 і больш гадзін не выходзілі з прадпрыемства, працавалі без выхадных дзён. Бригада сталяроў У. Мішкевіча штодзённа выконвала норму выпрацўкі на 270–300 працэнтаў. З дапамогай грамадскасі першую чаргу аднаўленчых работ удалося закончыць да свята Вялікага Кастрычніка пры планавым заданні – 1 студзеня 1945 года. Да пачатку снежня ўжо былі адбудаваны механічны, дрэваапрацоўчы, кавальскі цэхі, кацельня, лесасушылка, адрамантаваны і зманціраваны 20 варштатаў, пушчаны ў эксплуатацыю два катлы, адбудавана 7 тысяч квадратных метраў вытворчай плошчы, 536 квадратных метраў складскіх памяшканняў. На 1 студзеня 1945 года аднавілі і здалі ў эксплуатацыю 55 тысяч кубічных метраў вытворчых цэхаў, службовых і бытавых памяшканняў. Гэта з’явілася вялікай перамогай вагонарамонтнікаў, іх важкім укладам у адраджэнне роднага прадпрыемства.

Гэтак жа сама не шкадавала сіл і часу насельніцтва іншых гарадоў і вёсак Беларусі ў барацьбе з цяжкімі вынікамі фашысцкай акупацыі на

¹ Советская Белоруссия. – 1944. – 15 октября.

транспартце, што мела неацэнна важнае значэнне як для фронту, так і для народнай гаспадаркі.

У суботніках, нядзельніках па аднаўленні транспартнай гаспадаркі па-ранейшаму актыўны ўдзел прымалі самі чыгуначнікі. Вялікі аб'ём работ выканалі 10 снежня ў час нядзельніка віцебскія транспартнікі, якія выпрацавалі 4200 чалавека-дзён. Займаліся яны разборкай завалаў, пераноскай і складваннем у штабелі цэглы, капаннем катлаванаў, падрыхтоўкай чыгуначнага палатна для ўкладвання рэек і іншымі работамі. І хаця ўсе гэтыя віды работ адносіліся да разраду працаёмкіх дый выконваць іх даводзілася ў асноўным уручную, чыгуначнікі-энтузіясты справіліся з імі задоўга да заканчэння вызначанага часу і ў значна большых, чым было ўстаноўлена заданнямі, памерах. Рабочыя кузні ўжо а першай гадзіне дня на 130 працэнтаў выканалі заданне па разборцы жалезабетонных перакрыццяў. Прама з начной змены прыйшла на нядзельнік брыгада аглядчыкаў вагонаў. Ёй даручылі капанне качагарных канаваў. Нялёгка было без сну зноў брацца за працу. Але жаданне ўнесці свой уклад у адраджэнне былой магутнасці чыгуначнага вузла брала верх над стомай, прымушала забыцца на сон і адпачынак, падвойвала сілы брыгады. А 12 гадзіне дня яна рапартавала аб правыкананні свайго задання на 30 працэнтаў¹.

Усё новыя і новыя працоўныя перамогі запісвалі на свой рахунак калектывы чаркасаўскіх брыгад чыгунак рэспублікі. На якіх толькі ўчастках аднаўлення можна было сустрэць гэтых непакойных і руплівых хатніх гаспадынь! Калі патрэбна было, яны ішлі ў паравозныя і вагонныя дэпо, на станцыі і вакзалы, каб выканаць там тэрміновы рамонт, навесці належны парадак і чысціню ў цэхах і майстэрнях, гардэробных і сталоўках, у памяшканнях для пасажыраў. Ахвотна дапамагалі чаркасаўцы і дыстанцыям пуці, не шукаючы там лёгкай працы для сябе. Чаркасаўскія брыгады Г.С. Зайцавай і Е.М. Трацяковай з Гомельскай дыстанцыі пуці да лістапада паспелі разабраць, ачысціць і скласці 23 тысячы штук цэглы, сабраць і вынесці 169 кубічных метраў смецця, спланаваць пад забудоўлю 196 квадратных метраў плошчы, ачысціць і вынесці з пуцей 850 кубічных метраў шлаку, сабраць і пагрузіць 15 тон металалому і выканаць шэраг іншых работ². Загадам начальніка Беларускай магістралі ад 6 лістапада 1944 года звыш 20 актыўных удзельнікаў чаркасаўскага руху з членаў сем'яў пуцявых работнікаў чыгуначкі былі ўзнагароджаны значкамі і больш за 20 актывістак атрымалі падзякі, прычым 14 з іх выданы грашовыя прэміі. Сярод узнагароджаных

¹ Віцебскі рабочы. – 1944. – 13 снежня.

² НАРБ. Ф. 1041, воп. 1, с. 106, а. 160–161.

значком “Ударнік Сталінскага прызыву” былі брыгадзіры чаркасаўскіх брыгад Г.С. Зайцава і Е.М. Траццякова.

Добрымі справамі праславілася чаркасаўская брыгада З.Г. Азаравай з Гомельскага чыгуначнага вузла, у складзе якой налічвалася 20 хатніх гаспадынь. Ад моманту свайго заснавання (8 сакавіка 1944 года) і да сярэдзіны лістапада таго ж года брыгада адпрацавала на аднаўленні каля 8 тысяч гадзін. За вялікую актыўнасць у барацьбе за адраджэнне транспартнай гаспадаркі ёй быў уручаны пераходны сцяг Гомельскага гарадскога Савета дэпутатаў працоўных. Больш як на 1500 гадзін аддалі ў кастрычніку ў фонд аднаўлення Гомельскага паравознага дэпо чаркасаўскія брыгады Патапавай і Раеўскай.

Такі ж важкі ўклад у агульную справу ўносілі чаркасаўскія брыгады і на іншых чыгуначных вузлах рэспублікі. Сваёй самаадданай працай жанчыны-патрыёткі заслужылі вялікую павагу ў чыгуначнікаў, якія бачылі ва ўдзельніках гэтага руху сваіх надзейных памочнікаў у барацьбе з разрухай.

Транспартнікам рэспублікі руку дружбы зноў працягнулі рабочыя і служачыя іншых магістраляў краіны. Актыўны ўдзел у шэфстве паранейшаму прымаў калектыў Разана-Уральскай чыгункі. Па ініцыятыве рабкораў дарожнай газеты “Рабочий транспорта” на старонках апошняй вёўся спецыяльны аддзел “Створым фонд аднаўлення падшэфнай Беларускай чыгункі”, у якім рэгулярна друкаваліся артыкулы, апавядаючыя аб тым, як праводзяцца на чыгунцы нядзельнікі, зборы металу, мэблі, посуду, кніг і г.д., як разгортваецца рух за выпуск звышпланавай прадукцыі ў пазаўрочны час. Гэтаму ж пытанню прысвячаліся спецыяльныя лістоўкі-лозунгі, што выдаваліся на прадпрыемствах транспарту, маляўніча аформленыя плакаты пад назваю “А чым ты дапамог Беларускай?” У лістападзе 1944 года на адрас Беларускай чыгункі прыбыў ужо трэці эшалон з 29 вагонаў ад Разана-Уральскай магістралі¹. А ўсяго да пачатку 1945 года яна перадала сваёй падшэфнай чыгунцы 84 вагоны розных будаўнічых матэрыялаў, абсталявання, інструментаў, запчастак, сабрала і выслала 132 тысячы рублёў грашыма².

Прыняцце ў асенне-зімовы перыяд 1944 года новых мер па хутчэйшым адраджэнні транспартнай гаспадаркі, рашучая барацьба мас за іх правядзенне ў жыццё садзейнічалі паспяховаму асваенню вялікай праграмы аднаўленча-будаўнічых работ на чыгунках рэспублікі. З усіх галін чыгуначнай гаспадаркі найбольшы аб’ём работ быў выкананы на пуцявой гаспадарцы і гаспадарцы руху. Заслуга ў гэтым вялікая і саміх

¹ Гудок. – 1944. – 6 октября, 10 ноября.

² НАРБ. Ф. 1041, воп. 1, с. 107, а. 112.

чыгуначнікаў, асабліва пуцевікоў. Яны не толькі старанна неслі свае асноўныя абавязкі, звязаныя з эксплуатацыйнай дзейнасцю чыгунак, але прымалі самы непасрэдны ўдзел у будаўніча-аднаўленчых работах, выходзячы дзеля гэтага на працу ў выхадныя дні альбо пасля заканчэння сваёй змены. Агульнымі намаганнямі ўсіх, хто быў заняты на работах па аднаўленні транспарту, стала магчымым да канца 1944 года ўвесці ў эксплуатацыю яшчэ некалькі важных чыгуначных учаскаў, значную колькасць мастоў, розных гаспадарчых аб'ектаў ці трохі палепшыць іх тэхнічны стан. На 1 студзеня 1945 года прапускная здольнасць станцый на такіх участках, як Гомель – Унеча, Гомель – Жлобін, Гомель – Чарнігаў, Магілёў – Крычаў была даведзена да 50–70 працэнтаў адносна даваеннай.

Некалькі ўзмацнела ў тэхнічных адносінах гаспадарка сігналізацыі і сувязі, што мела выключна важнае значэнне для паляпшэння кіравання перавозкамі і стварала больш спрыяльныя ўмовы для захавання бяспечнага руху цягнікоў. Працягваліся работы па ўкараненні на найбольш загрузаных участках дыспетчарскай сувязі, падстанцыйнай селектарнай і падстанцыйнай індуктарскай сувязі, электражэзлавай сігналізацыі, па ўстаноўцы семафораў ці замене драўляных семафораў металічнымі.

Пэўнага поспеху дабіліся ў аднаўленні пасажырскай гаспадаркі. Пад залы для пасажыраў часова прыстасоўваліся жылыя дамы, службова-тэхнічныя будынкi і іншыя памяшканні. На многіх вакзалах пачалі дзейнічаць пакоі маці і дзіцяці, цырульні, медпункты, буфеты. У лік адных з найлепшых вакзалаў рэспублікі выйшаў Гродзенскі пасажырскі вакзал. Яго будынак сур'ёзна пашкодзілі фашысты пры адступленні. Аднак ужо да наступлення зімы тут былі абсталяваны залы для ваеннаслужачых, транзітных пасажыраў, асобныя пакоі для параненых салдат і афіцэраў і іншыя службовыя памяшканні. Значная частка работ па рамонце і абсталяванні вакзала была выканана ў час нядзельнікаў і за кошт уласных сіл работнікаў вакзала.

У шэрагу выпадкаў адноўленыя аб'екты набывалі лепшую тэхнічную аснашчанасць і тэхналагічную схему, чым да вайны. Па больш удаканаленых схемах і праектах, да прыкладу, вялі аднаўленне Жлобінскага чыгуначнага вузла. Тут стварылі добра прадуманую схему размяшчэння сартавальнага і прыёмна-адправачных пуцей, павялічылі карысную даўжыню станцыйных пуцей, чым забяспечылі прыём доўгасастаўных цягнікоў, увялі ў строй дадатковыя выцяжныя пуці, замест веернага паравознага дэпо з кароткімі стойламі аднавілі дэпо ў выглядзе прамавугольнай секцыі з доўгімі стойламі, разлічанымі на паравозы магутных серый. Было палепшана ў параўнанні з даваенным

часам размяшчэнне сартавальных пуцей і стрэлачных гарлавін Гомельскага вузла, што дазволіла спрасціць манеўровую станцыйную работу, павялічыць сартавальную і прапускную здольнасць. У паравозным дэпо Гомель разам з аднаўленнем разбураных вытворчых памяшканняў пачалі будаваць і зусім новы цэх – бандажны¹.

Дзякуючы прад'яўленню такіх высокіх патрабаванняў да якасці аднаўленчых работ ужо пад канец 1944 года можна было бачыць іх станоўчае ўздзеянне на рост тэхнічнай узброенасці чыгунак, а таксама на стварэнне спрыяльных умоў для паляпшэння арганізацыі перавозак. Гэта дае нам права для сцвярджэння, што і ў час вайны аднаўленне чыгуначнага транспарту БССР у пэўнай ступені можна назваць і тэхнічнай рэканструкцыяй яго.

Для паспяховага выканання намечанага на бліжэйшы час росту памераў перавозак ваенных і народнагаспадарчых грузаў патрэбна было адначасова з працэсам вялікіх клопатаў аб павышэнні прапускнай і правазной здольнасці чыгунак шмат што зрабіць па ўкамплектаванні прадпрыемстваў транспарту яшчэ не ставаўшай ім рабочай сілай, арганізацыі тэхнічнага навучання кадраў, забеспячэнні чыгуначнікаў і іх сем'яў жыллём, самымі неабходнымі камунальна-бытавымі паслугамі. У вырашэнні ўсіх гэтых пытанняў чыгункам вялікую дапамогу аказвалі партыйныя і савецкія органы рэспублікі. Пры існаванні надзвычай цяжкага становішча з забеспячэннем рабочай сілай усіх без выключэння галін народнай гаспадаркі яны прымалі самыя рашучыя меры, каб укамплектаваць транспарт кадрамі. Толькі з Мінскай вобласці да лістапада 1944 года былі пасланы на Заходнюю і Беларускаю чыгункі для сталай працы каля 7 тысяч чалавек². Пачынаючы са снежня, на транспарт у адпаведнасці з рашэннем саюзнага ўрада варочаюцца з Чырвонай Арміі дзяжурныя па станцыі, паязныя манеўровыя дыспетчары, саставіцелі, сцэпшчыкі і кандуктары. Па распараджэнні НКШЗ СССР у вызваленыя летам 1944 года раёны была камандзіравана вялікая колькасць рабочых і спецыялістаў чыгуначнага транспарту. Да 1 верасня толькі ў службу сігналізацыі і сувязі Брэст-Літоўскай магістралі было прыслана 102 чалавекі, у тым ліку з Ташкентскай чыгункі – 63, Разана-Уральскай – 10, Ашхабадскай – 8, Арэнбургскай – 4, Маскоўска-Кіеўскай – 2. Праз дваццаць два дні ў гэтую службу яшчэ прыбыло 118 рабочых і спецыялістаў.

Цяжкасці з забеспячэннем транспарту рабочай сілай вымушалі прымаць на працу і падлеткаў маладзей за 16 гадоў. З мэтай правільнага скарыстання людзей такога ўзросту на працы загадам начальніка Брэст-

¹ Железнодорожный транспорт – 1945. – № 2–3. – С. 35.

² Советская Белоруссия. – 1944. – 1 ноября.

Літоўскай чыгункі ад 7 кастрычніка 1944 года забаранялася пасылаць іх на начныя і звышурочныя работы, зменныя дзяжурствы, на работы, звязаныя з рухам цягнікоў. Для такіх рабочых устанавіваўся 6-гадзінны працоўны дзень, штотыднёвыя дні адпачынку, штогадовыя водпускі. Катэгарычна забаранялася браць на транспарт падлеткаў маладзей за 14 гадоў.

Новыя захады рабіліся па падрыхтоўцы моладзі ў чыгуначных вучылішчах рэспублікі. У 1944/1945 навучальным годзе, акрамя здадзеных у красавіку ў эксплуатацыю Гомельскага і Калінкавіцкага ЧВ, распачалі навучанне маладых рабочых Жлобінскае (жнівень), Магілёўскае і Мінскае (абодва заснаваны ў катрычніку) і Брэсцкае (снежань) чыгуначныя вучылішчы. У гэтых шасці ўстановах навучалася каля 1400 юнакоў і дзяўчынак. Павялічылася і колькасць школ ФЗН, створаных на базе буйных прадпрыемстваў транспарту. Да пачатку вучобы будучыя навучэнцы школ ФЗН па некалькі тыдняў працавалі па аднаўленні вучэбных, жылых і розных бытавых памяшканняў ЧВ і школ ФЗН. Не пашкадавалі энергіі і часу на гэта навучэнцы Магілёўскага ЧВ № 5. Яны самі абсталявалі сталоўку, інтэрнат, пакоі для заняткаў, клуб і ваенны кабінет, нарабілі патрэбную колькасць сталоў і партаў, навіцыягвалі з-пад абломкаў дамоў абгарэлых ложкаў і адрамантавалі іх, прымалі ўдзел у падрыхтоўцы паліва на зіму, рамонце печак, ацяпленні памяшканняў і г.д.

Кадры чыгункам рыхтавалі таксама Гомельская, Аршанская, Баранавіцкая, Брэсцкая і іншыя дарожныя тэхнічныя школы. На многіх прадпрыемствах дзейнічалі кароткатэрміновыя курсы па падрыхтоўцы кадраў, шырока практыкавалася індывідуальнае і брыгаднае навучанне рабочых.

Добра была арганізавана работа па падрыхтоўцы і павышэнні кваліфікацыі кадраў на Беларускай магістралі. Аддзел кадраў чыгункі сістэматычна арганізоўваў семінары і курсы па павышэнні кваліфікацыі тых работнікаў, якія вялі ў сваіх калектывах заняткі па тэхнічнай вучобе, праводзіў з начальнікамі аддзелаў кадраў гаспадарчых адзінак спецыяльныя нарады па пытаннях тэхнічнага навучання, часта накіроўваў адказных асоб на лінейныя станцыі для праверкі і аказання ім практычнай дапамогі ў наладжванні вучобы. З мэтай найлепшай арганізацыі падрыхтоўкі кадраў і ўзмацнення тэхнічнай прапаганды ў верасні 1944 года ствараецца Дарожны метадычны савет у складзе 18 чалавек, старшынёй якога быў назначаны начальнік аддзела кадраў чыгункі М.С. Мурзін, яго намеснікам – начальнік сектара падрыхтоўкі кадраў М.А. Сіроткін. Крыху пазней былі арганізаваны вузлавыя метадычныя саветы ў Гомелі, Жлобіне, Магілёве, Асіповічах і

Калінкавічах. У іх функцыі ўваходзіла аказанне метадычнай дапамогі кіраўнікам і выкладчыкам тэхнічнага навучання гаспадарчых адзінак па ўсіх найважнейшых пытаннях, звязаных з падрыхтоўкай кадрў. Вынікам такой пільнай увагі кіраўніцтва Беларускай чыгункі да вырашэння гэтай важнай праблемы з'явілася паспяхова рэалізацыя дзяржаўнага планаў па падрыхтоўцы і павышэнні кваліфікацыі кадрў. Заданне 1944 года па падрыхтоўцы кадрў чыгунка выканала на 230 працэнтаў. На курсах павышэння кваліфікацыі было навучана звыш 20 тысяч чалавек, альбо ў 3,3 раза больш, чым прадугледжвалася па плане¹. Многія прадпрыемствы транспарту амаль поўнасю ўкамплектавалі кадрамі ўсе важнейшыя ўчасткі вытворчасці.

Пад канец 1944 года ў лік перадавых чыгунак краіны па падрыхтоўцы кадрў выйшла Заходняя магістраль. За год яна падрыхтавала 25 тысяч новых кадрў, альбо 238 працэнтаў плана. Рашаючым фактарам такога поспеху з'явілася актыўнае прыцягненне да навучання кадрў старэйшых рабочых, стаханавцаў, перадавых інжынераў і тэхнікаў. Толькі за два месяцы (жнівень – верасень) аддзельныя кадры прынялі на працу 6818 чалавек, што дазволіла да наступлення зімы пераадолець меўшыся ўлетку цяжкасці з укамплектаваннем вызваленых ад акупацыі прадпрыемстваў транспарту кадрамі масавых прафесій. Паводле даных, на 1 студзеня 1945 года на чыгунцы неставала да плана толькі 130 рабочых. Амаль поўнасю былі ўкамплектаваны ўсе асноўныя ўчасткі каманднымі кадрамі. На кіруючую працу за 1944 год вылучана да 800 чалавек, у т.л. на пасады начальніка Аршанскага аддзялення руху – Я.П. Юшкевіч, начальніка паравознага дэпо Віцебск – В.Х. Разумілаў, Орша – Г.С. Вязоўскі, Полацкага вагоннага дэпо – А.В. Глебаў, станцыі Мінск-Пасажырскі – А.Г. Няхайчык², якія шмат зрабілі для хутэйшага наладжвання працы ў сваіх калектывах, праявілі сябе вопытнымі камандзірамі вытворчасці.

Пэўных поспехаў у вырашэнні кадровай праблемы дабілася і Брэст-Літоўская магістраль. Аддзельны кадры ўпраўлення і прадпрыемстваў яе правялі вялікую работу сярод насельніцтва блізка размешчаных да чыгункі гарадоў і вёсак па прыцягненні яго для працы на транспарце. Шмат увагі тут надавалася таксама тэхнічнай вучобе з кадрамі, замацаванню іх за вытворчасцю. Усяго да канца года было падрыхтавана 6236 рабочых, у тым ліку індывидуальна-брыгадным метадам – 4078, на курсах – 2158, павысіў кваліфікацыю 4581 рабочы, з іх у стаханавскіх школах – 600³. Нягледзячы на цяжкасці прыфрантавых умоў, было

¹ НАРБ. Ф. 1041, воп. 1, с. 107, а. 279.

² Тамсама. Ф. 4, в. 18, с. 62, а. 74.

³ Тамсама. Ф. 1117, в. 1, с. 1368, а. 48.

вырашана арганізаваць з 10 кастрычніка вячэрнія школы рабочай моладзі. Усе начальнікі гаспадарчых адзінак абавязваліся асабіста ўстанавіць кантроль за наведваннем заняткаў маладымі рабочымі, аказваць поўнае садзейнічанне дырэктарам школ у арганізацыі вучэбнага працэсу, усямерна заахвочваць тых, хто паспяхова вучыцца.

У арганізацыі прапаганды і тэхнічнай вучобы каштоўную дапамогу Брэст-Літоўскай чыгунцы аказаў яе шэф – Днепрапятроўскі інстытут інжынераў чыгуначнага транспарту. У канцы лістапада ён камандзіраваў на чыгунку групу дацэнтаў і асістэнтаў з шасці чалавек, якія за месяц прачыталі для работнікаў транспарту 25 лекцый, арганізавалі 30 кансультацый. Сумесна з транспартным аддзелам Брэскага абкама КП(б)Б супрацоўнікі Інстытута правялі 10–11 снежня на Брэскім вузле навукова-вытворчую канферэнцыю чыгуначнікаў. Найбольш шырока былі прадстаўлены на ёй секцыі пуці – 120 чалавек і цягі – 70 чалавек. На канферэнцыі абмяркоўваліся самыя надзённыя вытворчыя пытанні. Акрамя вучоных, з дакладамі выступалі і камандзіры вытворчасці, інжынеры вузла. Свае прамовы яны прысвяцілі такім тэмам: “Вопыт аднаўлення пуці на Брэскай дыстанцыі”, “Мабілізацыя рэсурсаў дыстанцыі па снегабарачыбе ва ўмовах прыфрантавой паласы”, “Асаблівасці ў рабоце паравознага аддзялення станцыі Брэст”, “Арганізацыя рамонту ў разбураным дэпо” і іншым¹.

Выкладчыкі з Днепрапятроўска наведалі Брэскі чыгуначны тэхнікум, тэхнічную і многія іншыя сярэднія школы, дзе азнаёміліся з арганізацыяй вучэбнага працэсу і ўнеслі шэраг прапаноў па паляпшэнні метадыкі выкладання прадметаў, выступілі перад навучэнцамі з лекцыямі аб новых відах тэхнікі на чыгуначным транспарце, служачым Брэскай тэхнічнай школы прачыталі курс па тэхнічным нарміраванні і па штучных збудаваннях. Карыснай для справы была паездка вучоных Днепрапятроўскага інстытута інжынераў чыгуначнага транспарту на Баранавіцкі вузел, дзе яны правялі навукова-практычную канферэнцыю, дапамагалі стварыць Навукова-тэхнічны савет пры начальніку чыгункі, удзельнічалі ў правядзенні Дарожнага метадычнага савета і бібліятэчнага савета ўпраўлення чыгункі. Кандыдат тэхнічных навук Д.Б. Ламазяў, наведваючы Баранавіцкую электрастанцыю, дасканалы азнаёміўся з яе дзейнасцю, а затым выступіў перад рабочымі і служачымі са спецыяльным дакладам аб мерапрыемствах па паляпшэнні работы станцыі. Укараненне ўнесенай ім прапановы аб пераводзе ўсіх агрэгатаў электрастанцыі на паралельную работу дало магчымасць на кожным з іх эканоміць у год па 300 кубічных метраў дроў². Такая цесная ўзаемасувязь

¹ Советская Белоруссия – 1944 – 27 декабря. Зара – 1944 – 12 снежня.

² НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 15, а. 225.

тэорыі з практыкай садзейнічала не толькі павышэнню тэхнічных ведаў чыгуначнікаў, але і рабіла станючы ўплыў на вытворчую дзейнасць транспартных калектываў.

Былі прыняты канкрэтныя захады па пашырэнні маштабаў падрыхтоўкі спецыялістаў сярэдняй адукацыі. Ад восені ў рэспубліцы, апроч Гомельскага чыгуначнага тэхнікума, які ўжо ў 1943/44 навучальным годзе прыступіў да падрыхтоўкі спецыялістаў, распачаліся заняткі ў Аршанскім і Брэст-Літоўскім тэхнікумах чыгуначнага транспарту. У тым, што гэтыя навучальныя ўстановы так хутка адчынілі свае дзверы для абітурыентаў, вялікая заслуга належала кіраўніцтву Заходняй і Брэст-Літоўскай чыгунак, якія аказалі немалую дапамогу ў аднаўленні і абсталяванні навучальных карпусоў, бібліятэк, сталовак і іншых памяшканняў тэхнікумаў.

У Брэцкім тэхнікуме чыгуначнага транспарту заняткі пачаліся з кастрычніка месяца. Да таго як сесці за парту, яго будучыя навучэнцы добра папрацавалі разам са сваімі выкладчыкамі, работнікамі Брэцкага чыгуначнага вузла над аднаўленнем і рамонтам памяшканняў і майстэрняў тэхнікума, вырабам неабходнай мэблі і вучэбна-наглядных дапаможнікаў. За добрую арганізацыю і актыўны ўдзел у аднаўленчых работах начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі ўзнагародзіў начальніка тэхнікума М.В. Губенку нагрудным значком “Выдатны адміністрацыйны работнік”. Тэхнікум пачаў вучобу ў складзе 15 вучэбных груп, у якіх займалася 450 чалавек. На чацвёрты квартал чыгунка выдзеліла яму 150 тысяч рублёў для завяршэння першачарговых аднаўленчых работ і набыцця абсталявання, выдала ложка, пасцельныя прыналежнасці, рознае абсталяванне для вучэбных кабінетаў. З прычыны адсутнасці выкладчыкаў па некаторых дысцыплінах начальнік чыгункі дазволіў інжынерам Брэцкага вузла працаваць у тэхнікуме па сумяшчэнні ў межах дзвюх гадзін за дзень¹. Удзел навучэнцаў і выкладчыкаў у аднаўленчых работах не спыняўся нават і пасля таго, як у тэхнікуме пачалася вучоба.

Аршанскі тэхнікум рыхтаваў спецыялістаў для службы руху і грузавой работы, Гомельскі – меў такі ж профіль і выпускаў яшчэ кадры па сувязі, сігналацыі і блакіроўцы. Самы шырокі профіль быў у Брэст-Літоўскага тэхнікума. Акрамя тых спецыялістаў, якія рыхтаваліся ў вышэй адзначаных навучальных установах, тут займаліся і будучыя работнікі пуцявой гаспадаркі.

Выкладчыкі тэхнікумаў падтрымлівалі цесныя сувязі з прадпрыемствамі транспарту, неаднаразова выступалі перад чыгуначнікамі з лекцыямі і дакладамі па важнейшых праблемах

¹ Тамсама, с. 14, а. 74.

арганізацыі вытворчасці і працы на транспарце. Аўдыторыі тэхнікумаў з'яўляліся месцам частых сустрэч перадавікоў-чыгуначнікаў з выкладчыкамі і навучэнцамі.

Разам з правядзеннем разнастайнага комплексу мер па разгортванні тэхнічнага навучання, прапагандзе перадавога вопыту на чыгунках Беларусі надавалася шмат увагі ідэйна-палітычнаму выхаванню мас. Ставілася задача няўхільна дабівацца таго, каб працаўнікі сталёвых магістраляў глыбока ўсведамлялі сабе сваё месца ў барацьбе за дасягненне ўсё новых рубяжоў у паляпшэнні арганізацыі перавозак, не шкадавалі сіл і энергіі для выканання пастаўленых перад імі задач па транспартным абслугоўванні Чырвонай Арміі і адраджаемай народнай гаспадаркі. Выхаванне чыгуначнікаў у духу высокай палітычнай актыўнасці, сталай гатоўнасці пайсці на любыя выпрабаванні ў імя дасягнення агульнага поспеху станюча адбіліся на росце іх працоўнай актыўнасці. З нязломнай воляй і зайздроснай упартасцю пераадольвалі яны ўсе цяжкасці, народжаныя жорсткім рэжымам трохгадовай фашысцкай акупацыі, і дабіваліся выдатных поспехаў у перавозках воінскіх і народнагаспадарчых грузаў.

У першых шарэнгах, як заўсёды, ішлі паравознікі, на долю якіх выпалі самыя суровыя выпрабаванні. Нягледзячы на выкананне вялікага аб'ёму работ па аднаўленні транспартнай гаспадаркі, усё яшчэ працягвалі існаваць істотныя перашкоды для арганізацыі нармальнага руху цягнікоў. Многія чыгуначныя ўчасткі мелі яшчэ даволі нізкую прапускную і правазную здольнасць, на многіх кіламетрах пуці былі ўстаноўлены абмежаванні адносна вагі і хуткасці руху цягнікоў. На Беларускай чыгунцы, напрыклад, у першым месяцы восені, яшчэ больш як на 800 кіламетрах пуці была ўстаноўлена хуткасць цянікоў толькі ад 10 да 30 кіламетраў у гадзіну. Дый сама паравозная гаспадарка не была даведзена да такога стану, каб даць лакаматыўным брыгадам неабходную прастору для развіцця іх творчай актыўнасці. На перавозках скарыстоўваліся паравозы і вагоны, якія мелі тэхнічныя непапраўнасці. У некаторых дэпо рамонт паравозаў рабілі пад адкрытым небам ці ў дрэнна прыстасаваных памяшканнях, бракавала слясарнага інструменту. Пачаўшы восеньскія перавозкі, лакаматыўная служба Беларускай чыгункі мела ўкамплектаванасць штатаў машыністаў на 92 працэнты, паравозных качагараў – на 60, слесароў па рамонце паравозаў – на 71, машыністаў вуглепадымальных кранаў – на 67¹. Не хапала таксама кашальшчыкаў, машыністаў вадакачак, рабочых па падачы і пагрузцы паліва.

Аднак гэтыя цяжкасці не маглі пахіснуць у перадавога атрада чыгуначнікаў веру ў перамогу. Загартаваныя ў працы, выхаваныя ў духу

¹ Тамсама Ф. 1041, в. 1, с. 2, а. 176-177.

вялікай любві да Радзімы, беларускія паравознікі смела ішлі наперад. З падвоенай энергіяй працавалі яны ў асенне-зімовы перыяд, упэўнена нарошчваючы тэмпы перавозак. Ва ўсіх дэпо раслі шэрагі перадавікоў, якія спаборнічалі за ваджэнне цягнікоў на вялікім клапане (г.зн. пры максімальным скарыстанні магутнасці паравоза), за апал паравоза нізкагатункавым вугалем, за эканомію паліва з тым, каб стварыць неабходны запас яго для зімовага перыяду. Многія машыністы дасканалы авалодалі майстэрствам ваджэння цягнікоў павышанай вагі. Найбольшага поспеху ў гэтым дабіваліся машыністы дэпо Лунінец. За кастрычнік яны правялі 56 цяжкаваговых саставаў, у якіх перавезена дадаткова да задання каля 24 тысяч тон грузаў. У дэпо шырока практыкавалася ваджэнне адным паравозам цягнікоў падвоенай вагі. Такіх цягнікоў лунінецкія майстры правялі ў кастрычніку 28 і перавезлі ў іх звыш за норму дзесяткі тысяч тон грузаў. Ад ваджэння цяжкаваговых і падвоенай вагі саставаў дэпо сэканоміла за месяц 40 паравозаў¹.

Паравознікі Гомельскага дэпо зарэкамендавалі сябе добрымі майстрамі скарыстання ў якасці паліва для лакаматываў нізкакаснага вугалю. Гэтаму садзейнічала тэхнічная вучоба кадраў. Для 100 паравозных качагараў былі арганізаваны курсы без адрыву ад вытворчасці па вывучэнні вопыту апалу паравоза нізкагатункавым палівам. Выкладчыкамі на курсах былі самі машыністы дэпо, якія ўжо мелі пэўны вопыт у працы на такім паліве. У дэпо адбылася вытворчая нарада качагараў, прысвечаная гэтаму ж пытанню. Шэраг арганізацыйна-тэхнічных мерапрыемстваў у сувязі з пераходам на апал паравозаў вугалем нізкага гатунку быў праведзены і з машыністамі. Лепш за ўсіх авалодалі гэтай справай брыгады машыністаў Дуленка і яго напарніка П. Філіпскіх. Яны ўмела скарыстоўвалі шлакадсеў і згар, прымешвалі да вугалю драўнянае пілавінне. За лістапад імі было сэканомлена 34 тоны вугалю. Ашчадна выдаткоўвалі паліва брыгады У. Андрушкі, Шкудовіча і іншых машыністаў.

Важнае значэнне ў працы паравознікаў мела ўменне вадзіць саставы на высокіх хуткасцях. Па гэтым паказчыку не раз выходзіла ў лік перадавікоў Аршанскага дэпо брыгада імя Героя Савецкага Саюза К. Заслонава, якую ўзначальваў старшы машыніст А.М. Сікорскі. І ў зімовы перыяд яна стала дабівалася эканоміі паліва, на 60–65 працэнтаў перавыконвала заданні па тэхнічнай хуткасці. Дасканалы авалодала майстэрствам вадзіць цягнікі на высокай хуткасці паравозная брыгада старшага машыніста Віцебскага дэпо М. Гаравога. Яна давяла сярэднесутачны прабег паравоза да 500 кіламетраў.

¹ Советская Белоруссия – 1944 – 10 октября

Далейшае развіццё сярод лакаматыўных брыгад атрымаў лунінскі рух. Гэтаму ўсямерна садзейнічалі кіраўнікі вытворчасці, партыйныя і прафсаюзныя арганізацыі, добра ведаючы, якой эфектыўнасці можна дасягнуць, калі ў паход за беражлівы догляд паравозаў, за выкананне дробнага рамонту іх уласнымі сіламі выйдучь шырокія масы. Па праву лічылася “лунінскай” брыгада машыніста Гродзенскага дэпо М.А. Шырмы. Яго памочнік Я. Зеленд і качагар К. Хоміч добра налажыліся да слясарнай справы. У верасні брыгада зрабіла прамыўку і адрамантавала свой паравоз, на 32 мінуцы скараціла яго прастой пад экіпіроўкай. Старанны догляд машыны, захаванне ўсіх правілаў эксплуатацыі забяспечвалі працу без аварыяў і браку, прывялі да высокіх міжпрамыславых прабегі. Толькі за 20 дзён кастрычніка брыгада Шырмы дасягнула 114 мінут нагону ў дарозе¹.

Прыклады сапраўднага гераізму паказвалі калоны паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ СССР. З канца лета 1944 года на Беларусі іх ужо больш за ўсё працавала на Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунках, якія цяпер сталі прыфрантавымі. Сярод пераможцаў сацыялістычнага спаборніцтва на Брэст-Літоўскай магістралі тады вельмі часта ўпаміналася паравозная калона № 29. Яна паспяхова спраўлялася з заданнямі па транспартным абслугоўванні фронту, заўсёды трымала ў надзейным тэхнічным стане замацаваны за ёю лакаматыўны парк. Зладжаная работа гэтай калоны з’явілася адным з фактараў, што па выніках сацыялістычнага спаборніцтва за верасень месяц Баранавіцкае аддзяленне паравознай гаспадаркі змагло заваяваць пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР. Не выпадкова сярод 33 узнагароджаных работнікаў аддзялення за гэту выдатную працоўную перамогу на калону № 29 даводзілася 18 чалавек. Вялікая мужнасць і сапраўдны працоўны гераізм у барацьбе за хутчэйшае прасоўванне цягнікоў да лініі фронту праяўлялі байцы і камандзіры паравознай калоны № 15. Яна была вядома на Брэст-Літоўскай чыгунцы як ініцыятар ваджэння скразных цяжкаваговых цягнікоў, скарачэння прастою паравозаў пад экіпіроўкай². Паспяхова спраўляўся з перавозкамі воінскіх грузаў на Брэст-Літоўскай магістралі калектыў калоны паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ СССР № 68, начальнікам якой быў А.А. Саф’ян. Толькі за снежань 1944 года яна правяла да 65 велікагрузных цягнікоў, перавёзшы ў іх звыш нормы 26 тысяч тон грузу. Лепшымі майстрамі зарэкамендавалі сябе машыністы Краўцоў і Лукавіцкі, на рахунку якіх было адпаведна 6 і 5 цяжкаваговых саставаў. Цягнікі павышанай вагі машыністы 68-й калоны вадзілі, як правіла, па кальцы, што значна паскарала рух цягнікоў, у некалькі разоў

¹ Гродзенская праўда. – 1944. – 25 кастрычніка.

² НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 13, а. 113; с. 14, а. 47–48.

скарачала час стаянкі паравозаў у асноўным дэпо. Толькі за снежань па калыцы было дастаўлена 35 саставаў. Брыгады машыністаў калоны Гарбунова і Шасткова дабіваліся не раз па 900 кіламетраў прабегу паравоза за суткі. Па выніках сацыялістычнага спаборніцтва за гэты месяц калоне быў прысуджаны пераходны Чырвоны сцяг ВЦСПС і НКШЗ¹. Выдатна нёс службу на Брэст-Літоўскай чыгунцы асабовы склад паравознай калоны № 17. За два гады свайго існавання ёй ужо давалося ажыццяўляць транспартнае абслугоўванне шасці ваенных франтоў. Сістэматычна выконвалі заданні па спецпаравозках, у добрым тэхнічным стане ўтрымлівалі лакаматыўны парк і працавалі без аварый і браку паравозныя калоны №№ 64, 110 і іншыя.

У дасягненні высокіх тэхніка-эканамічных паказчыкаў скарыстання паравозаў важнае значэнне меў іх высакаякасны і хуткасны рамонт. Прыклад у гэтым паказаў калектыў работнікаў Аршанскага дэпо. Комплексныя рамонтныя брыгады Г. Вольскага, М. Каласоўскага, В. Коржана ўпраўляліся з прамыўкай аднаго паравоза за 11 гадзін пры норме 18 гадзін.

Вялікую стараннасць да працы праяўлялі работнікі службы руху. Сярод іх атрымалі шырокае развіццё такія формы творчай актыўнасці, як спаборніцтва дыспетчараў за паскарэнне абароту вагонаў, заключэнне дагавораў на спаборніцтва паміж дыспетчарамі двух суседніх аддзяленняў, спаборніцтва (на адну паездку) дыспетчара з паязнымі брыгадамі і работнікамі лінейных станцый на бесперапынны пропуск цягніка і г.д. Усё перадавое і прагрэсіўнае ў працы асабліва ўмела дастасоўвалі да практыкі аршанскі дыспетчар І. Пасіевіч, неаднаразова займаўшы прызавыя месцы ў спаборніцтве дыспетчараў Заходняй магістралі, кіраўнік адзінай змены Гомельскага аддзялення Г. Канавалаў, старшы дыспетчар Магілёўскага аддзялення М. Самчэўскі, старшы памочнік начальніка станцыі Брэст-Цэнтральны М.Д. Ліпуноў, які пры норме 50 мінут рабіў апрацоўку цягнікоў за 10 мінут, многія работнікі службы руху станцыі Баранавічы-Цэнтральныя, дзе план абароту вагона ў верасні быў перавыкананы на 60 працэнтаў, прастой транзітнага вагона скарочаны больш як на дзве гадзіны.

Умела ўкаранялі хуткасную апрацоўку саставаў і фарміраванне іх са станцыйнай маркай чыгуначнікі ваенна-эксплуатацыйнага аддзялення № 46, што працавала на Брэст-Літоўскай магістралі. Ініцыятарам гэтых перадавых метадаў з'яўляўся саставіцель І. Палянскі. З 15 верасня па 15 кастрычніка калектыў станцыі Брэст-Усходні, якую абслугоўвала ВЭА № 46, адправіў са станцыйнай маркай больш як сотню цягнікоў, што дало эканомію звыш 2 тысяч вагона-гадзін. Тут шырока практыкавалася

¹ Советская Белоруссия. – 1945. – 16 января

спаборніцтва дыспетчараў з машыністамі паравозаў на адну паездку з выдачай пуцёўкі на беспрыпыначны праход састава па ўчастку. Перадавы дыспетчар К. Тарбазанаў толькі за кастрычнік арганізаваў пропуск па пуцёўках 32 франтавых экспрэсаў з сярэдняй участкавай хуткасцю 25,3 кіламетра ў гадзіну пры норме 16¹.

Многія перадавыя прыёмы і метады працы знайшлі актыўную падтрымку ў калектыве ВЭА № 42, якое ўвосень 1944 года базіравалася на Лунінецкім аддзяленні Брэст-Літоўскай чыгункі. Тут шырокі размах набыло спаборніцтва за ваджэнне хуткасных саставаў, што стала магчымым у выніку якаснага выканання аднаўленчых работ, цеснага супрацоўніцтва работнікаў руху, паравознікаў, пуцевікоў і іншых прафесій. У найлепшых машыністаў паравозных калон № 17 Чудзеснага і № 15 Лісаваго прабегі парожніх саставаў складалі па 800 кіламетраў у суткі ці былі вельмі блізка да такой адзнакі. Неаднаразова ўзнагароджваўся начальнікам Брэст-Літоўскай чыгункі за выдатную працу калектыву ВЭА № 34, які займаўся аднаўленнем і ажыццяўляў перавозкі на Брэсцкім чыгуначным вузле. Гэтак жа паспяхова ў першыя месяцы пасля вызвалення Брэст-Літоўскай чыгункі тут ажыццяўляла перавозкі ваенна-эксплуатацыйнае аддзяленне № 41. Яго працу стала вызначала цеснае ўзаемадзяенне з мясцовымі чыгункамі, чым і забяспечваўся іх агульны поспех.

І такіх прыкладаў высокасвядомых адносін да выканання службовых абавязкаў можна прывесці нямала і па ўсіх астатніх катэгорыях работнікаў чыгуначнага транспарту. Пацвярджэннем сказанаму можа быць калектыву Мінскай дыстанцыі пуці. Гэтай перадавой не толькі ў рэспубліцы, але і ва ўсёй краіне дыстанцыі тры месяцы запар (верасень – лістапад) прысуджалі Чырвоны сцяг Дзяржаўнага Камітэта Абароны. За самаадданую працу ў гады Вялікай Айчыннай вайны ВЦСПС і Міністэрства шляхоў зносін СССР уручылі ў 1946 годзе калектыву работнікаў Мінскай дыстанцыі пуці на сталае захаванне Чырвоны сцяг НКШЗ, які прысуджаўся ў час вайны пераможцам Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва, а таксама ўзнагародзілі Граматай ВЦСПС і МШЗ.

Рэкорднай выпрацоўкі – 20 нормаў за змену – дабіўся стаханавец Аршанскага вагоннага ўчастка Масаловіч. Такі вынік быў забяспечаны, дзякуючы вынайденаму наватарам фрэзеру па дрэве, з дапамогай якога рабіліся ачыстка дошак, што ішлі на абшыўку вагона, і вытачка канавак у іх. Па дзве нормы выпрацоўвалі камсамольцы-слесары Мінскага вагоннага дэпо Дзмітровіч, Мураў, Філіповіч і іншыя. Камсамольская змена тэлеграфістаў Брэсцкай дыстанцыі сігналізацыі і сувязі (старшая па

¹ Там же. – 1944. – 5 ноября.

змене Л.П. Парашына) скараціла час для прыёмкі і перадачы тэлеграм да 4 мінут замест 20 па норме.

Найвялікшага поспеху ў забеспячэнні фронту і народнай гаспадаркі дабіваліся, як правіла, тья калектывы, дзе ўсталёўваліся добрыя ўзаемаадносіны і цесная зладжанасць у працы паміж паравознікамі, работнікамі службы руху і грузавой гаспадаркі, вагоннікамі, пуцевікамі, сувязістамі і іншымі. Таму гэтае пытанне заўжды знаходзілася ў цэнтры ўвагі камадзіраў вытворчасці, партыйных, прафсаюзных і камсамольскіх арганізацый чыгуначнага транспарту.

Высокае ўзаемаразуменне важнасці цеснага супрацоўніцтва работнікаў рашаючых прафесій паказваў калектыву Брэсцкага вузла. Усе гаспадарчыя адзінкі яго актыўна ўключыліся ў сацыялістычнае спаборніцтва за паспяховае выкананне абавязацельстваў у гонар Вялікага Кастрычніка. Шмат увагі надавалася індывідуальнаму спаборніцтву. На сходах рабочых і служачых рэгулярна падводзілі вынікі спаборніцтва, пераможцаў заносілі на Дошку гонару, выдавалі ім грашовыя прэміі. Павышэнню працоўнай актыўнасці брэсцкіх чыгуначнікаў садзейнічала добра наладжаная палітыка-масавае работа. Агітацыйную работу вялі 120 вопытных арганізатараў, ва ўсіх 11 партыйных арганізацыях вузла рэгулярна выходзілі насценныя газеты. За кастрычнік-лістапад было выпушчана каля 150 “Баявых лістоў” і “Маланак”. Па выніках перадкастрычніцкага спаборніцтва звыш 100 перадавікоў Брэсцкага вузла было ўзнагароджана значкамі Наркома шляхоў зносін СССР, больш за 300 чалавек атрымалі грашовыя прэміі і 52 занесены на Дошку гонару. Калектыву Брэсцкай дыстанцыі сігналізацыі і сувязі (начальнік Паўлаў, сакратар партарганізацыі Бузінаў, старшыня МК Стогаў) два разы запар – за кастрычнік і лістапад – прысуджалі пераходны Чырвоны сцяг Дзяржаўнага Камітэта Абароны і выдавалі першую грашовую прэмію. Як адзіны і добра адладжаны механізм працавалі гаспадарчыя адзінкі другога буйнога вузла Брэст-Літоўскай чыгункі – Баранавіцкага. Да ліку перадавых тут адносіліся дыстанцыя сігналізацыі і сувязі, аддзяленне паравознай гаспадаркі, паравознае дэпо, аддзяленне руху, дыстанцыя пуці. Добрыя вытворчыя дасягненні гэтых двух буйных вузлоў забяспечылі агульны поспех для ўсяго калектыву Брэст-Літоўскай чыгункі. Заданне кастрычніка па пагрузцы чыгунка выканала на 206 і па абароце вагона на 113 працэнтаў, за што ёй быў прысуджаны пераходны Чырвоны сцяг і першая грашовая прэмія Дзяржаўнага Камітэта Абароны. Уручэнне гэтай высокай узнагароды праходзіла 18 лістапада ў памяшканні клуба ўпраўлення чыгункі. З правай перад прысутнымі выступіў начальнік ваенных зносін 1-га Беларускага фронту генерал-маёр А.Г. Чарнякоў, які ад імя савецкага камандавання выказаў вялікую

падзяку брэст-літоўскім чыгуначнікам за добрасумленную працу на працягу жніўня-кастрычніка. У адказ на высокую ўзнагароду працаўнікі Брэст-Літоўскай магістралі яшчэ з большай энергіяй змагаліся за бесперабойнае забеспячэнне савецкіх войск стратэгічнымі грузамі і з гонарам адстаялі заваяваны Чырвоны сцяг ДКА па выніках сацыялістычнага спаборніцтва за лістапад месяц.

Гэтаму поспеху Брэст-Літоўскай чыгункі папярэднічала правядзенне шэрагу арганізацыйных мерапрыемстваў па развіцці працоўнай актыўнасці рабочых і служачых. З мэтай усямернага садзейнічання росту творчай ініцыятывы рабочых начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі сваім загадам ад 27 лістапада 1944 года абавязаў начальнікаў гаспадарчых адзінак адзін раз у дэкаду інфармаваць групу па ўліку і аналізе спаборніцтва аддзела кадрў аб укараненні ў іх калектывах перадавых метадаў стаханаўскай працы. Каб хутчэй адзначыць каштоўную ініцыятыву асобных работнікаў ці цэлых калектываў, дазвалялася перадаваць аб гэтым інфармацыю па тэлефоне альбо тэлеграфі, не чакаючы спецыяльнага запытання. Начальнікі гаспадарчых адзінак абавязваліся сістэматычна прадстаўляць у групу матэрыялы для заахвочвання іх перадавых работнікаў.

Выдатнай працай вызначаліся многія калектывы гаспадарчых адзінак другой прыфрантовай магістралі рэспублікі – Беластоцкай, якая ў верасні заваявала пераходны Чырвоны сцяг ДКА і ў снежні – пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР і ВЦСПС. Хаця нармальнай працы ў пэўнай ступені перашкаджала няпоўная завершанасць работ па аднаўленні транспартнай гаспадаркі, чыгунка за першы зімовы месяц выканалала план пагрузкі на 115 працэнтаў, выгрузкі – на 120, прыёму і здачы вагонаў адпаведна – на 109 і 103 працэнты. З сярэдняга рамонтнага было выпушчана вагонаў на 24 працэнты больш, чым прадугледжвалася заданнем, з гадавога рамонтнага – на 71 працэнт¹. З перадавых калектываў гэтай чыгункі варта адзначыць у першую чаргу Лідскую дыстанцыю пуці, якую ўзначальваў А. Гапонаў. Да надыходу зімовых халадоў усе асноўныя ўчасткі дыстанцыі былі добра ўкамплектаваны кадрамі. Не лічачыся ні з часам, ні з цяжкасцямі, лідскія пуцевікі настойліва змагаліся за прывядзенне ў належны стан гаспадаркі сваёй дыстанцыі. Дзякуючы гэтаму, яны своечасова падрыхтаваліся да працы ў зімовых умовах, забяспечылі бесперапынны рух цягнікоў у бок фронту. Дыстанцыя поўнасправілася ў снежні з заданнем па папярэднім рамонце пуці, перавыканалала план сярэдняга рамонтнага пуці на 90 працэнтаў, рамонтнага рэек – на 20 і стрэлак – на 180 працэнтаў. У складзе лідскіх пуцевікоў працавалі 202 стаханаўцы і 324 ударнікі, мелася 6 лунінскіх

¹ Гродзенская праўда. – 1945. – 26 студзеня

брыгад. Па выніках Усесаюзнага спаборніцтва за снежань 1944 года калектыў Лідскай дыстанцыі атрымаў пераходны Чырвоны цяг НКШЗ і ВЦСПС і другую грашовую прэмію.

Для мабілізацыі чыгуначнікаў на барацьбу за дасягненне высокіх вытворчых паказчыкаў важную ролю адыгрывалі розныя формы матэрыяльнага заахвочвання перадавікоў вытворчасці. Акрамя выдачы грашовых прэмій пераможцам сацыялістычнага спаборніцтва, значныя грашовыя сродкі асігноўваліся на прэміяванне работнікаў за выкананне ўрадавага плана перавозак, плана пагрузкі воінскіх грузаў і зададзенай хуткасці руху воінскіх саставаў, устаноўленага раскладу руху цягнікоў, плана рамонт рухомага саставу і г.д. На працягу 1944 года з дзяржаўнага бюджэту было прэміявана 3675 работнікаў Беларускай магістралі на суму 280 тысяч рублёў за паспяховае асваенне даведзенага ім урадам Саюза ССР плана перавозак і 1251 чалавек на суму 57 тысяч рублёў за выкананне і перавыкананне заданняў па рамонце паравозаў і вагонаў. Паводле рашэння начальніка чыгункі, 2752 работнікам, што асабліва вызначаліся ў выкананні вытворчых заданняў, было выплачана дзяржаўных прэмій у суме 186 тысяч рублёў, у т.л. рабочым 108 тысяч рублёў. На выплату дзяржаўных прэмій асабліва вызначыўшымся работнікам ва Усесаюзным сацыялістычным спаборніцтве выдаткавана 126 тысяч рублёў, з якіх 94 тысячы рублёў адпушчана на прэміяванне рабочых. За кошт сродкаў, якія адпускаліся на прэміяванне пераможцаў сацыялістычнага спаборніцтва, пералічана ў 1944 годзе на культурна-бытавое абслугоўванне і жыллёвыя патрэбы рабочых і служачых Беларускай магістралі 92 тысячы рублёў¹.

За самаадданую працу на карысць Радзіме Народны камісарыят шляхоў зносін СССР, кіраўніцтва чыгунак рэспублікі сістэматычна выдавалі рабочым і служачым транспарту каштоўныя падарункі. Той, хто быў заняты на самых адказных участках вытворчасці ці працаваў у надзвычай цяжкіх умовах, атрымліваў прадуктовыя карткі павышанай катэгорыі, у першую чаргу забяспечваўся жыллём, рознымі камунальна-бытавымі паслугамі. Усё гэта разам з паўсядзённай арганізацыйна-масавай работай партыйных і прафсаюзных арганізацый, камандзіраў транспарту, накіраванай на выхаванне ў мас сумленных адносін да працы, садзейнічала росту палітычнай і вытворчай актыўнасці беларускіх чыгуначнікаў.

У гэты адказны час барацьбы з ворагам не хацелі заставацца безудзельнымі да працы пенсіянеры-чыгуначнікі. Шмат хто з іх яшчэ перад вайной пайшоў на заслужаны адпачынак. Але, як толькі Беларусь вызвалілася з-пад фашысцкай няволі, многія ветэраны вярнуліся на

¹ НАРБ. Ф. 1041, в. 1, с. 602, а. 161-164.

транспарт, ведаючы, як патрэбны былі яму рабочыя рукі, працоўны вопыт. Нічым не ўступаў маладым рабочым бляхар Гомельскага вагоннага ўчастка пенсіянер Зубкоў. Ён штодня перавыконваў норму выпрацоўкі. Калі калектыў участка стаў на стаханаўскую вахту ў гонар 27-й гадавіны Кастрычніка, стары чыгуначнік абавязаўся на 200 працэнтаў выконваць свае заданні, навучыць прафесію бляхара аднаго вучня. І дадзенаму абяцанню Зубкоў заставаўся верным. Прыкладам для маладых рабочых вагоннага ўчастка з'яўляліся таксама ветэраны працы П. Коўтун і А. Кенько, якія да выхаду на пенсію адпрацавалі больш за 40 гадоў на транспарце.

Выконваючы свае асноўныя абавязкі па аднаўленні транспартнай гаспадаркі і ажыццяўленні перавозак, чыгуначнікі пільна сачылі за тым, каб ніводзін вытворчы аб'ект не стаў месцам дыверсій з боку варожых элементаў, спецыяльна пакінутых фашыстамі на раней акупаванай імі тэрыторыі. Сапраўдны гераічны ўчынак здзейсніў пуцявы рабочы другога рабочага аддзялення шостага акалодка Жабінскай дыстанцыі пуці П.Г. Раманюк. Якраз напярэдадні свята 27-й гадавіны Кастрычніка, 6 лістапада, ён выявіў на 745-м кіламетры пакладзеную дыверсантамі міну з мэтай крушэння пасажырскага цягніка. Рызыкуючы жыццём, П.Г. Раманюк сам выняў міну незадоўга перад тым, як па гэтым месцы праехаў састаў з пасажырамі. За гэты подзвіг начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі ўзнагародзіў яго значком “Выдатны пуцявік” і выдаў грашовую прэмію ў памеры 1000 рублёў¹.

Высокі ўздым працоўнай актыўнасці транспартнікаў з'явіўся адным з важных фактараў, што чыгункі БССР змаглі адолець ужо ў першыя месяцы эксплуатацыйнай дзейнасці вялікія памеры перавозак, палепшыць выкарыстанне рухомага саставу. У жніўні – снежні 1944 года Брэст-Літоўская магістраль у сярэднім за суткі здавала па 2177 і прымала па 2150 вагонаў, што перасягала адпаведныя паказчыкі за першае паўгоддзе 1941 г. на 115 і 57 вагонаў. Грузаабарот гэтай чыгункі павялічыўся за верасень – снежань 1944 года ў паўтара раза. Грузавыя вагоны абарочваліся амаль на 20 працэнтаў хутчэй, чым у першыя шэсць месяцаў 1941 года. На ўзроўні даваеннага часу знаходзілася сярэдняя вага грузавага цягніка (брута). Калі ў жніўні грузавыя паравозы (без перадачных і вывазных) у сярэднім за суткі праходзілі 96 кіламетраў, дык у снежні – 168 кіламетраў². Пры такіх дасягненнях у арганізацыі эксплуатацыйнай дзейнасці станавілася магчымым з кожным месяцам усё лепш і лепш задавальняць перавозкамі войскі і народную гаспадарку. У снежні 1944 года з гэтай чыгункі 1-му і 2-му Беларускамі франтам

¹ Тамсама. Ф. 1117, в. 1, с. 15, а. 207.

² Тамсама. Ф. 1031, в. 1, с. 2801^б, а. 217, 219, 231, 233, 251.

накіроўвалася па 90 саставаў. Для параўнання зазначым, што ў 1940 годзе ў сярэднім за суткі яна прапускала па 40–60 цягнікоў¹.

Настойліва змагаліся за выкананне планаў перавозак стратэгічных і народнагаспадарчых грузаў і на іншых чыгунках рэспублікі, у прыватнасці на Беларускай. Асабліва вызначаліся ў працы калектывы, якія першымі, яшчэ ўвосень 1943 года, аднавілі эксплуатацыйную дзейнасць. У кастрычніку 1944 года ў складзе работнікаў гэтай магістралі працавала 12 тысяч стаханаўцаў². Яе грузаабарот вырас са 148 мільёнаў тона-кіламетраў у жніўні да 334 мільёнаў у снежні. Абарот вагона за гэты час скараціўся з 7,1 да 4,8 сутак, дынамічная нагрузка на вось грузанага вагона павялічылася з 6,0 да 6,8 тоны. Аднак па шэрагу паказчыкаў скарыстання паравозаў і вагонаў у зімовы перыяд меліся адставанні ў параўнанні з тым, чаго яна дабілася ўлетку. У апошнім месяцы 1944 года тут толькі 29 працэнтаў агульнай колькасці адпраўленых і прайздзеных цягнікоў уклалася ў графік руху. Сярэднясутачны прабег вагона знізіўся за верасень – снежань амаль на 20 працэнтаў.

Забеспячэнне больш-менш устойлівых тэмпаў эксплуатацыйнай дзейнасці ў асенне-зімовы перыяд садзейнічала паспяховаму выкананню многіх паказчыкаў у цэлым за год. Так, калектывы работнікаў Беларускай чыгункі гадавое заданне па сярэднясутачнай пагрузцы вагонаў перавыканаў на 27 працэнтаў, у тым ліку воінскіх грузаў – на 42 працэнты. Амаль на ўзроўні плана знаходзілася фактычнае выкананне заданняў па сярэднясутачнай выгрузцы вагонаў. Дынамічная нагрузка на вось грузанага вагона была на 5 працэнтаў вышэй за планавое заданне. На 50 працэнтаў перавысіла гадавое планавое заданне па агульнай пагрузцы і на 10 працэнтаў па перавозках грузаў Заходняй чыгунка³.

Напружаная барацьба чыгуначнікаў за паліяпшэнне арганізацыі працэсу перавозак, дасягнутае за гэты час павышэнне тэхніка-эканамічных паказчыкаў скарыстання рухомага саставу стваралі рэальныя магчымасці для таго, каб побач з павелічэннем памераў перавозак воінскіх грузаў трохі лепш забяспечыць транспартныя патрэбы народнай гаспадаркі рэспублікі. Гэта мела ў той час першараднае значэнне, бо аднаўляемыя гарады і вёскі зведвалі вострую патрэбу ў грузах, якія паступалі ім не толькі з розных раёнаў Беларусі, але і з-за яе межаў.

Вялікую колькасць рухомага саставу даводзілася скарыстоўваць таксама для перавозкі грузаў, якія ішлі непасрэдна для патрэб саміх чыгунак. Беларускай чыгунка, напрыклад, для аднаўлення сваёй

¹ Купрэева А.П. Народы СССР – тудыжымся Беларусі. – Мн., 1981. – С. 76.

² Марченко И.Е. Трудовой подвиг рабочего класса Белорусской ССР. – Мн., 1977. – С. 33.

³ НАРБ Ф. 4, в. 18, с. 62, а. 74.

гаспадаркі пагрузіла ў 1944 годзе баласту 26136 вагонаў, рэек – 1175, розных аднаўленчых матэрыялаў – 1153, шпал – 788 вагонаў і г.д. Заўважым, што збожжа на станцыях гэтай чыгункі было пагружана ўсяго толькі 4003 і лясных грузаў – 1872 вагоны¹, якія займалі ў даваенныя гады высокую ўдзельную вагу ў структуры народнагаспадарчых грузаў.

З аднаўленнем руху на чыгунках Беларусі яны сталі ажыццяўляць не толькі воінскія перавозкі і ўнутрырэспубліканскія, але і дастаўляць значную колькасць грузаў для іншых рэспублік. Так, толькі Брэст-Літоўская чыгунка за чацвёрты квартал 1944 года пагрузіла і адправіла шахтам Наркомвугалю 2024 вагоны крапежу².

Хаця чыгуначнікі і вельмі многа зрабілі, каб палепшыць транспартнае абслугоўванне прамысловасці, сельскай гаспадаркі, апошнія, аднак, далёка не ў поўнай меры і не ў вызначаныя тэрміны атрымоўвалі грузы з-за перанпружанасці чыгунак воінскімі цягнікамі. У 1944 годзе ўдзельная вага воінскіх грузаў у агульнай колькасці пагружаных на Беларускай чыгунцы вагонаў складала 72 працэнты. Нармалізацыі перавозак народнагаспадарчых грузаў перашкаджалі вялікія прастоі вагонаў пад пагрузкай і выгрузкай, што выклікалася ў асноўным адсутнасцю неабходнай колькасці тэхнічных сродкаў, рабочай сілы. Толькі на Мінскім чыгуначным вузле па віне кліентуры вагоны прастаялі ў лістападзе 33,6 тысячы лішніх вагона-гадзін.

Пэўныя поспехі былі дасягнуты ў павелічэнні памераў пасажырскіх перавозак, нягледзячы і на тое, што на гэтым шляху мелася яшчэ шмат сур'ёзных цяжкасцяў. Акрамя перагружанасці чыгунак воінскімі эшалонамі, вельмі вострая патрэба адчувалася ў рухомым саставе, прызначаным для перавозкі пасажыраў. На пачатку восені ў распараджэнні Беларускай магістралі знаходзіўся толькі 101 пасажырскі вагон, прычым толькі ў 20 вагонах былі поўнасьцю зашклёны аконныя рамы. Адсутнічаў неабходны запас паліва для ацяплення пасажырскіх вагонаў, не былі распачаты работы па аднаўленні вадаправоднай сеткі для забеспячэння вадой пасажырскіх цягнікоў. Не ў лепшым стане знаходзілася ў першы перыяд восені арганізацыя пасажырскіх перавозак і на іншых чыгунках.

А час прыспешваў... Пасля поўнага вызвалення Беларусі ад фашысцкай акупацыі на радзіму вярталася эвакуіраванае на Усход насельніцтва. Адрозна ж узнікла неабходнасць у частых службовых паездках людзей як па раёнах сваёй рэспублікі, так і за яе межы. Чыгуначным транспартам перавозілася немалая колькасць людзей, якія пражывалі ў сельскай мясцовасці, а працавалі ў гарадах. Увосень 1944

¹ Тамсама Ф. 1041, в. 1, с. 188, а. 2.

² Тамсама Ф. 1117, в. 1, с. 19, а. 2.

года сярод пасажыраў узрасла колькасць студэнтаў ВНУ, навучэнцаў тэхнікумаў і школ ФЗН. Чыгункі ўзялі на сябе таксама вялікую нагрузку па перавозцы апынуўшагася за час вайны на тэрыторыі Беларусі насельніцтва іншых рэспублік, якое пажадала вярнуцца ў родныя краі. Згодна з распараджэннем СНК БССР усіх грамадзян, якія належалі да рээвакуацыі і перавозкі па чыгунцы, павінны былі разам з іх маёмасцю і жывёлай адправіць да месца прызначэння ў маршрутных цягніках.

Усё гэта абавязвала кіраўніцтва чыгунак і асабліва пасажырскія службы да прыняцця самых неадкладных захадаў па наладжванні перавозак грамадзянскага насельніцтва. Больш увагі было звернута на хутчэйшы рамонт вагонаў. Пад перавозку пасажыраў у тэрміновым парадку пачалі прыстасоўваць грузавыя вагоны. Дзякуючы ажыццёўленым мерапрыемствам, шэраг станцый чыгунак рэспублікі паспяхова спраўляўся з арганізацыяй пасажырскіх перавозак. Усяго за 1944 год са станцый Беларускай чыгункі было адпраўлена 2397 тысяч пасажыраў, з іх у прамых зносінах (па дзвюх і болей чыгунках) – 601, у мясцовых (у межах адной чыгункі) – 1372 і прыгарадных зносінах – 424 тысячы чалавек¹. З даных вынікае, што $\frac{3}{4}$ агульнага ліку адпраўленых пасажыраў прыпадала на перавозкі ў межах адной чыгункі. Аб'ём перавозак пасажыраў на Брэст-Літоўскай магістралі павялічыўся з 10 мільёнаў пасажыра-кіламетраў у верасні да 22 мільёнаў у снежні 1944 года².

Разам з усёй шматтысячнай арміяй беларускіх чыгуначнікаў настойліва змагаліся за выкананне вытворчай праграмы работнікі гомельскіх заводаў паравоза-вагонарамонтнага і электратэхнічнага НКШЗ СССР, Мінскага ВРЗ, у прадукцыі якіх вялікую патрэбу мелі фронт і народная гаспадарка. На 1 кастрычніка 1944 года з Уфійскага паравозарамонтнага завода ўжо было рээвакуіравана Гомельскаму ПВРЗ 267 рабочых, што мела вельмі важнае значэнне ў забеспячэнні яго кваліфікаванай рабочай сілай. На гэтым прадпрыемстве шырокі размах прыняло спаборніцтва за перавыкананне зменных заданняў у два разы. Для рабочых месцаў перадавікоў вытворчасці, якія дабіваліся такіх паказчыкаў, ставіліся выпелы з надпісам “Слава двухсотнікам”. Іх можна было ўбачыць і ля многіх варштатаў, ціскоў, дзе працавалі камсамольцы і моладзь завода. Высокай прадукцыйнасцю працы вызначалася брыгада слесароў электрасілавога цэха І. Лавягіна, якая сістэматычна перавыконвала даведзеныя ёй планы ў два разы. У снежні яна заняла першае месца ў спаборніцтве сярод маладзёжных брыгад горада і заваявала пераходны Чырвоны сцяг гаркама ЛКСМБ. Больш як у

¹ Тамсама Ф. 1041, воп. 1, с. 336, а. 2.

² Тамсама Ф. 1031, воп. 1, с. 280¹⁰, а. 234.

2,5 раза перавыканала план у гэтым месяцы камсамольска-маладзёжная брыгада слесароў-мантажнікаў, якую ўзначальваў А.І. Хімакоў. Калектыў Гомельскага ПВРЗ на 20 дзён раней за тэрмін выканаў гадавую праграму па выпуску прадукцыі.

Добрых вынікаў у працы дабіваліся многія работнікі Гомельскага электратэхнічнага завода. Сярод іх у вялікай пашане было імя слесара-стаханаўца Паўла Паўлоўскага, нястомнага шукальніка новых рэзерваў паляпшэння вытворчых працэсаў, высокапрадукцыйных інструментаў і прыстасаванняў. Намнога павышалі прадукцыйнасць працы і паляпшалі якасць прадукцыі ўкаранёныя ім прыстасаванні па насечцы напільнікаў, нарэзцы нажовак і штампы для кранштэйнаў. Слесар Сімак, кавалі Валюжынец і Грахоўскі штодзённа выконвалі свае заданні на 200 і болей працэнтаў. Брыгады Быкоўскага і Грушчанкі са слясарна-механічнага цэха далі та верасень тры нормы. Па ініцыятыве электратэхнічнага завода ў горадзе пачалося сацыялістычнае спаборніцтва ў гонар гадавіны вызвалення Гомеля ад нямецка-фашысцкіх захопнікаў. Уступленне ў спаборніцтва выклікала новы ўздым творчай актыўнасці работнікаў Гомельскага ЭТЗ. Няўхільна раслі шэрагі перадавікоў, значна перакрываўшых зменныя заданні, што забяспечвала калектыву прадпрыемства ў цэлым спрыяльныя ўмовы для пастаяннага перавыканання вытворчых планаў.

Сваю першую прадукцыю – 4 класныя пасажырскія і 5 таварных вагонаў – выдаў да канца 1944 года калектыў работнікаў Мінскага ВРЗ. І хця гэта была быццам бы кропля вады ў акіяне, рабочыя бясконца радаваліся сваімі дасягненнямі, бо дабіцца гэтага ім удалося ва ўмовах скрозь яшчэ панаваўшай разрухі, калі былі зроблены яшчэ толькі першыя крокі па аднаўленні прадпрыемства. Атрыманая перамога пасеяла надзею на тое, што ў хуткім часе будуць заваяваны куды большыя рубяжы, і натхняла вагонарамонтнікаў на новыя працоўныя подзвігі.

Сваёй узорнай працай беларускія чыгуначнікі рабілі пасільны ўклад у перамогу савецкага народа над гітлераўскай Германіяй, у барацьбу з цяжкімі вынікамі пасляакупацыйнай разрухі.

Сведчаннем вялікай любові да Радзімы, высокага грамадзянскага абавязку працаўнікоў транспарту рэспублікі з'явіўся таксама іх актыўны ўдзел у аказанні матэрыяльнай дапамогі Чырвонай Арміі і сем'ям франтовікоў. У гэтых адносінах асабліва высокай пахвалы заслугоўвае калектыў Брэст-Літоўскай магістралі. У лістападзе 1944 года кіраўніцтву яе прыйшла тэлеграма асабіста ад Вярхоўнага Галоўнакамандуючага І.В. Сталіна наступнага зместу: “Прашу прадаць чыгуначнікам Брэст-Літоўскай чыгункі, якія сабралі 1700000 рублёў на будаўніцтва танкавай калоны “Брэст-Літоўскі чыгуначнік”, маё брацкае прывітанне і падзяку

Чырвонай Арміі”¹. Акрамя збораў грашовых сродкаў на будаўніцтва танкаў, на гэтай жа чыгунцы аказваліся і іншыя віды матэрыяльнай дапамогі фронту. Толькі рабочыя і служачыя паравознага дэпо Брэст-Усходні нарыхтавалі і сабралі ў кастрычніку для дывізій, якія ўдзельнічалі ў вызваленні горада, 300 кілаграмаў сметанковага масла, 500 бляшанак кансерваў, шмат кандытарскіх вырабаў, сухафруктаў, тытуню, больш за 300 індывідуальных падарункаў і г.д. Вагоны з падарункамі, якія ішлі ад чыгуначнікаў Брэскага вузла воінам 1-га Беларускага фронту, даваралася суправаджаць тым работнікам, хто ўнёс большы ўклад у збор матэрыяльных сродкаў. Паравознікі другога дэпо вузла – Брэст-Цэнтральны па ўласнай ініцыятыве пачалі шэфстваваць над ваенным шпіталем. Яны дапамаглі правесці ў шпіталь электрычнасць, адрамантаваць вадаправод, перадалі параненым байцам нямала кніг, газет, паперы і канвертаў, музычных інструментаў.

Савецкае ваеннае камандаванне высока ацаніла працоўны гераізм беларускіх чыгуначнікаў у цяжкія дні 1944 года. Толькі на Заходняй чыгунцы болей за 260 чалавек былі ўзнагароджаны камандуючымі 1-га Прыбалтыйскага і 3-га Беларускага франтоў ордэнамі і медалямі Савецкага Саюза².

Адначасова з ажыццяўленнем захадаў па адраджэнні гаспадаркі чыгуначнага транспарту БССР, паляпшэнні яго эксплуатацыйнай дзейнасці шмат што рабілася і па вырашэнні востра стаяўшых у той час праблем матэрыяльна-бытавога становішча чыгуначнікаў. Агульнавядома, што без забеспячэння працоўных самымі неабходнымі сродкамі існавання нельга ўсур’ез брацца за вырашэнне ўсіх астатніх гаспадарчых задач незалежна ад іх актуальнасці. Таму невыпадкова і ў першы час пасля выгнання фашыцкіх акупантаў клопаты аб нармалізацыі жыцця і быту чыгуначнікаў былі неаддымнай часткай у агульным комплексе распрацаваных мерапрыемстваў па адраджэнні транспартнай гаспадаркі. Разам з аднаўленнем на тым ці іншым чыгуначным участку важнейшых гаспадарчых аб’ектаў будаўнікі транспарту, чыгуначнікі ўзводзілі там таксама жылыя дамы, медыцынскія ўстановы, магазіны і сталойкі, агульнаадукацыйныя школы, дзіцячыя яслі і сады, шавецкія і пашывачныя майстэрні, цырульні, пральні і г.д. Асабліва шмат сіл і матэрыяльных сродкаў даводзілася адцягваць тады для вырашэння адной з самых цяжкіх праблем – жыллёвай. Многія чыгуначныя сем’і туліліся ў зямлянках, у дрэнна прыстасаваных да жыцця памяшканнях. Відаць было, што без ажыццяўлення неадкладных захадаў узнікла б з набліжэннем халадоў пагражальнае становішча з забеспячэннем рабочых

¹ Советская Белоруссия – 1944 – 25 ноября.

² НАРБ. Ф. 4, в. 18, с. 62, а. 74.

і служачых жыллём. Каб пазбегнуць гэтага, кіраўніцтва чыгунак прыняло на пачатку восені шэраг дадатковых мер па мабілізацыі матэрыяльных сродкаў і працоўных рэсурсаў для паскарэння тэмпаў жыллёвага будаўніцтва, па арганізацыі праверкі на месцах, што можна было без шкоды для эксплуатацыйнай дзейнасці перадаць пад жыллё з уцалелых ад разбурэнняў службовых і адміністрацыйных памяшканняў. Усямерна падтрымлівалася ініцыятыва саміх чыгуначнікаў па будаўніцтве індывідуальных дамоў. Усё гэта не магло не адбіцца на выніках работ у галіне жыллёвага будаўніцтва. Толькі на Беларускай чыгунцы за 1944 год было адноўлена і ўведзена ў эксплуатацыю 35 тысяч квадратных метраў жылой плошчы. Жылы фонд чыгункі з улікам жылой плошчы вызваленых за 1944 год чыгуначных участкаў вырас з 4398 квадратных метраў на 1 студзеня 1944 года да 94437 квадратных метраў (без баракаў) на 1 студзеня 1945 года. Аднак на аднаго жыхара ў дамах чыгункі даводзілася ўсяго толькі 3,4 квадратнага метра жылой плошчы¹.

На 106 працэнтаў выканала ў 1944 годзе план аднаўлення жылля Заходняга магістраль. Найлепшых вынікаў дабіліся Мінскі, Аршанскі, Віцебскі і Полацкі чыгуначныя вузлы: пры плане 10 тысяч квадратных метраў фактычна яны ўвялі ў эксплуатацыю 27,5 тысячы квадратных метраў жылой плошчы. Гаспадарнікі Мінскага паравознага аддзялення дапамаглі рабочым адрамантаваць 24 кватэры, 12 хлявоў і скляпоў, 460 квадратных метраў даху, атынкаваць да 200 квадратных метраў сцен, пафарбаваць і пабяліць 1400 квадратных метраў плошчы і выканаць шэраг іншых работ. У належны стан былі прыведзены інтэрнаты чыгуначнікаў, у якіх пражывала больш за 6500 чалавек. На ўсіх вузлах былі праведзены з удзелам грамадскасці агляды інтэрнатаў, вынікі праверкі заслухоўваліся на пасяджэннях пленумаў райпрафсажаў. З агульнай колькасці інтэрнатаў на 1 снежня 208 былі падрыхтаваны да зімы і прыняты з адзнакай на “выдатна” і “добра” 67. За чацвёрты квартал у інтэрнаты паступіла 107 ложкаў, 40 сталоў, 34 тумбачкі, 50 рэпрадуктараў, 250 коўдраў, 48 матрацаў, 104 падушкі, 280 прасцін, больш за 300 ручнікоў і г.д.², што дазволіла некалькі палепшыць жыллёва-бытавыя ўмовы маладых рабочых.

Першачарговае значэнне набывалі хутчэйшае аднаўленне медыка-санітарных устаноў, арганізацыя лячэбна-прафілактычнай работы сярод чыгуначнікаў. Жорсткі рэжым фашысцкай акупацыі, напружаная праца (часта даводзілася працаваць пасля змены і ў выхадныя дні), незавершанасць работы па стварэнні нармальных умоў на вытворчасці, цяжкасці з жыллём, абмежаванні ў забеспячэнні найбольш спаżyўнымі

¹ Тамсама Ф 1041, в. 1, с. 186, а 9, с. 602, а 173.

² Тамсама Ф. 4, в. 18, с. 62, а 83–84.

прадукамі харчавання адмоўна ўплывалі на стан здароўя. Там-сям узніклі ўспышкі інфекцыйных захворванняў. Таму многія чыгуначнікі і члены іх сем'яў мелі вострую патрэбу ў неадкладным лячэнні.

Работнікі аховы здароўя разам з гаспадарчымі і грамадскімі арганізацыямі праявілі выключную энергію ў барацьбе за хутчэйшае наладжванне медыцынскага абслугоўвання працаўнікоў транспарту. Пасля прыёму і лячэння хворых энтузіясты-медыкі часта ішлі працаваць на будаўнічыя пляцоўкі, каб прыняць непасрэдны ўдзел ва ўзвядзенні медыцынскіх устаноў. На Беларускай магістралі ў час нядзельнікаў працавала па 100 медробнікаў. У 1944 годзе на гэтай чыгунцы былі адкрыты 1-ая вузлавая (на 40 ложкаў) і 2-ая вузлавая (на 60 ложкаў) бальніцы ў Гомелі, Магілёўская бальніца на 50 ложкаў, Жлобінская, Асіповіцкая і Магілёўская паліклінікі, 17 амбулаторый, 3 туберкулёзныя і гэтулькі ж венералагічных кабінетаў, 4 лекарскія і 25 фельдшарскіх пунктаў, Гомельская зубатэхлабараторыя, санэпідэстанцыі ў Жлобіне, Магілёве, Асіповічах, Калінкавічах і шэраг іншых медыка-санітарных устаноў¹. На буйных вузлах чыгунак рэспублікі функцыянавалі дзіцячыя і жаночыя кансультацыі, малочныя кухні, дзіцячыя сады-яслі.

Паступова аднаўлялася на чыгуначным транспарце БССР сетка прадпрыемстваў гандлю і грамадскага харчавання. З мэтай лепшага забеспячэння чыгуначнікаў прадуктамі харчавання прымаліся неабходныя захады па пашырэнні ўласнай харчовай базы аддзелаў рабочага забеспячэння (АРЗ), па развіцці індывідуальнага і калектыўнага агародніцтва. Пад канец 1944 года на Брэст-Літоўскай чыгунцы меліся 22 дапаможныя гаспадаркі, з іх 18 створаны прадпрыемствамі транспарту, 4 – аддзелам рабочага забеспячэння. Яны засеялі больш за 100 гектараў азімымі культурамі, на 300 гектараў правялі зябліва. З усходніх раёнаў краіны дапаможныя гаспадаркі чыгункі атрымалі 25 кароў, 25 цялят і 6 свінаматак². Агародніна і бульба Дарожнаму ўпраўленню рабочага забеспячэння гэтай чыгункі была выдзелена Вінніцкім, Палтаўскім і Харкаўскім аблспажыўсаюзамаі.

Пэўныя крокі былі зроблены па арганізацыі адпачынку чыгуначнікаў у вольны ад працы час. На Беларускай чыгунцы, напрыклад, пад канец 1944 года ўжо было адноўлена 7 клубаў, у якіх меліся 3 станцыянарныя кінаўстаноўкі і 3 кінаперасоўкі, працавала 75 чырвоных куткоў, 10 бібліятэк з кніжным фондам на 25 тысяч экзэмпляраў. У снежні адбыўся дарожны агляд мастацкай самадзейнасці. За актыўны ўдзел у аглядзе і высокія дасягненні ў арганізацыі культурна-масавай работы начальнік Беларускай чыгункі ўзнагародзіў знакам

¹ Тамсама Ф. 1041, в. 1, с. 1843, а. 1–4.

² Гудок. – 1944. – 26 ноября, Советская Белоруссия. – 1945. – 7 января.

“Выдатны адміністрацыйны работнік” кіраўніка драмкалектыву гомельскага клуба чыгуначнікаў імя Леніна А.Р. Скубакова і знакам “Ударнік сталінскага прызыву” 5 чалавек, у тым ліку кіраўніка танцавальнага калектыву А.Г. Шайкевіча, баяніста А.Г. Стануліса (абодва з гомельскага клуба), загадчыцу культаддзела дарпрафсожа Беларускай чыгункі С.М. Шапельскую.

З цікавай праграмай выступалі ў дні падрыхтоўкі і святкавання 27-й гадавіны Кастрычніка калектывы мастацкай самадзейнасці Заходняй, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай магістраляў. Да гэтага свята добра падрыхтаваліся і чыгуначныя бібліятэкі. У многіх з іх былі з густам аформлены кніжныя вітрыны, праводзіліся гутаркі, прысвечаныя рэвалюцыйным традыцыям нашага народа. Дарпрафсож Заходняй чыгункі арганізаваў напярэдадні свята спецыяльную лектарскую групу з інжынерна-тэхнічных работнікаў, выкладчыкаў чыгуначных школ і тэхнікумаў, урачоў, якія выязджалі на прадпрыемствы, наведвалі рабочыя інтэрнаты, дзе праводзілі даклады, гутаркі аб Кастрычніцкай рэвалюцыі, міжнародным становішчы, гераічнай барацьбе Чырвонай Арміі з фашыскай Германіяй, расказвалі аб працоўных подзвігах савецкага народа і г.д.

Станам арганізацыі палітычнага і культурнага абслугоўвання беларускіх чыгуначнікаў пастаянна цікавіўся і аказваў неабходную практычную дапамогу ЦК прафсаюза рабочых чыгунак Цэнтра. У жніўні – верасні на многіх станцыях Беларускай магістралі пабываў калектыў агітцягніка, прысланага сюды з Масквы па распараджэнні НКШЗ СССР. Напярэдадні кастрычніцкага свята са сталіцы СССР быў накіраваны на Брэст-Літоўскую магістраль агітцягнік Маскоўскага Цэнтральнага дома культуры чыгуначнікаў. Цягнік меў тры добра абсталяваныя класныя вагоны. У спецыяльна адведзеным вагоне аўдыторыі для выстаўкі “Вялікая Айчынная вайна” знаходзілася 150 экспанатаў, апавядаўшых аб ратных подзвігах савецкага народа. Матэрыялы вагона тэхнічнай прапаганды агітцягніка знаёмлілі чыгуначнікаў з апошнімі дасягненнямі транспартнай тэхнікі, перадавымі метадамі найлепшых машыністаў паравозаў, саставіцеляў, пуцявых абходчыкаў, аднавіцеляў транспарту. У залах агітцягніка чыталі лекцыі і даклады на палітычныя і тэхнічныя тэмы, дэманстравалі кінафільмы, выступала канцэртная брыгада маскоўскіх артыстаў. За ўвесь час знаходжання на чыгунцы (1 лістапада – 10 снежня) розныя культурна-масавыя мерапрыемствы агітцягніка наведалі 58 тысяч чалавек¹. Яго брыгада дапамагла чыгуначнікам у афармленні чырвоных куткоў, насценных газет, у арганізацыі работы калектываў мастацкай самадзейнасці. Для клубаў і лінейных бібліятэк

¹ НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 15, а. 208.

было перададзена шмат камплектаў настольных гульняў і больш за 1500 экзэмпляраў рознай лтаратуры. Акрамя гэтага, ЦК прафсаюза рабочых чыгунак Цэнтра перадаў бібліятэкам гэтай магістралі 5600 кніг¹.

Так паступова адраджалася дзейнасць культурных устаноў чыгунак рэспублікі, павышалася іх роля ў выхаванні і арганізацыі адпачынку работнікаў транспарту. Пасля заканчэння працоўнага дня чыгуначнікі атрымоўвалі ўсё больш магчымасці разумна і цікава правесці свой вольны час. Наколькі клопаты пра быт і культурнае жыццё чыгуначнікаў займалі адно з вядучых месцаў у дзейнасці адміністрацыі і грамадскіх арганізацый, можна меркаваць па прыкладзе Брэсцкага вузла. Ужо да канца лістапада тут былі адноўлены і адрамантаваны дзве агульнаадукацыйныя школы, дзіцячы сад, вузлавы клуб, некалькі будынкаў лячэбных устаноў, лазня, якая мела ванныя пакоі, і цэнтральнае ацяпленне. Такое ж было характэрным і для многіх іншых чыгуначных вузлаў.

Ажыццёўленыя за такі кароткі час мерапрыемствы па нармалізацыі ўмоваў працы і быту чыгуначнікаў Беларусі станоўча ўплывалі на развіццё іх вытворчай актыўнасці, што ў канчатковым выніку садзейнічала паляпшэнню эксплуатацыйнай дзейнасці транспарту, паспяховаму вырашэнню пастаўленых перад ім задач па забеспячэнні перавозкамі фронту і народнай гаспадаркі, грамадзянскага насельніцтва.

¹ Гудок. - 1944. - 5, 19 ноября.

НА ЗАВЯРШАЛЬНЫМ ЭТАПЕ ВАЙНЫ

Ад першых дзён новага, 1945 года ў высокім працоўным рытме праходзіла жыццё вытворчых калектываў беларускіх чыгуначнікаў. Крытычна адзначаючы свае першыя поспехі ў адраджэнні транспартнай гаспадаркі, абслугоўванні патрэб перамоганоснай Чырвонай Арміі і народнай гаспадаркі, яны добра сабе ўсведамлялі, што гэта толькі пачатак той вялізнай работы, якую належыць ім выканаць у бліжэйшы час, калі на ўсім савецка-нямецкім фронце разгорнуцца рашучыя баі за канчатковы разгром фашысцкай Германіі. Да гэтых баёў рыхтаваліся не толькі савецкія войскі. Усе працоўныя краіны толькі і думалі аб тым, што патрэбна зрабіць, каб яшчэ лепш забяспечыць савецкага воіна магутнай зброяй і рыштункам, адзеннем і прадуктамі харчавання.

Немалыя абавязкі перад Чырвонай Арміяй былі ў беларускіх чыгуначнікаў. Патокі воінскіх грузаў працягвалі расці. З розных раёнаў краіны праз Беларусь ішлі на фронт эшалон за эшалонам. Ішлі яны ўдзень і ўначы, дастаўляючы гераічнай арміі-вызваліцельніцы грузы. Рух ваенных цягнікоў не спыняўся нават у час лютаваўшых зімовых заваяў, калі навокал, здавалася, усё спала мёртвым сном. Але не спалася тады паравозным брыгадам, якія насуперак усім цяжкасцям, не зніжаючы хуткасць, вялі праз цемру ночы давераныя ім цягнікі да прызначанага месца. Заўжды былі напaгaтoвe стрэлачнікі, пуцявыя абходчыкі, пераездныя вартаўнікі, якія пільна сачылі за ходам воінскіх саставаў на сваіх участках і рабілі ўсё ад іх залежнае, каб ні на адну лішнюю хвіліну не затрымаць рух на чыгунцы. З такім напружаннем працавалі работнікі ўсіх службаў і працавалі не адзін-два тыдні, а месяцамі. Людзі вытрымлівалі нагрузку, якая ў мірны час здавалася б проста непасільнай, неверагоднай. Вытрымлівалі, бо ў той час, калі ўся краіна прыкладала такія велізарныя намаганні для хутчэйшага разгрому фашызму, чыгуначнікі не маглі інакш ставіцца да выканання сваіх службовых абавязкаў.

Першыя месяцы эксплуатацыйнай дзейнасці чыгуначнага транспарту ў вызваленай Беларусі пераканаўча паказалі, што, каб паспяхова спраўляцца з перавозкамі воінскіх грузаў, нельга было ні на хвіліну спыняць работы па далейшым умацаванні тэхнічнай аснашчанаасці чыгуначнай гаспадаркі. Тое, што было выканана на адраджэнні транспарту адразу пасля выгнання фашысцкіх акупантаў, а ў многіх выпадках і на працягу ўсяго 1944 года, часта мела самую вострую патрэбу ў тэрміновай перабудове з тым, каб давесці той ці іншы чыгуначны ўчастак і аб'ект да належнага тэхнічнага ўзроўню. У адным з

афіцыйных дакументаў кіраўніцтва Беларускай чыгункі дадзена такая характарыстыка выкананым на той час работам па аднаўленні мастоў: “Усе масты па дзеючых кірунках узводзіліся часова драўлянымі... з разлікам на пропуск паравозаў серый Э^у з хуткасцю 30 км/гадз. Вялікія масты за асобным выключэннем аднаўляліся на абходах на палева-рамных апорах. Сярэднія і малыя масты аднаўляліся па восі існуючага пуці. Лес скарыстоўваўся свежасечаным (з кораня). Тэрміновасць работ выклікала неабходнасць значнага спрощвання”, што рэзка зніжала іх якасць, амаль на 50 працэнтаў скарачала час службы мастоў і іншых збудаванняў. Шэраг буйных мастоў цераз Прыпяць ля Мозыра, Дняпро ля Жлобіна, Магілёва, Рэчыцы, цераз Друць ля Рагачова, Бярэзіну ля Шацілак у першы ж год эксплуатацыі “паказалі сябе як крайне няўстойлівымі” і ў перыяд крыгаходу з’яўляліся небяспечнымі, патрабавалі “асобых мерапрыемстваў па іх захаванні”¹.

Яшчэ ў горшым тэхнічным стане знаходзіліся чыгуначныя шляхі заходніх абласцей Беларусі, дзе пазней прыступілі да аднаўленчых работ і выконвалі іх з вялікім спехам. Словам, хутчэйшае правядзенне ўсіх неабходных мерапрыемстваў па тэхнічным умацаванні транспартнай гаспадаркі заставалася і на пачатку 1945 года самай першараднай праблемай. Гэта дыктавалася перш за ўсё патрабаваннямі ваеннага характару: з набліжэннем тэрміну разгорнутага наступлення савецкіх войск на тэрыторыі фашысцкай Германіі і ў ходзе саміх баёў павінны былі значна ўзрасці памеры воінскіх перавозак, а таксама самімі ўмовамі работы транспарту зімою і ранняй вясной, калі ўзнікаюць дадатковыя цяжкасці, звязаныя са снежнымі завірухамі, з моцнымі маразамі, паводкамі на рэках і азёрах.

Сур’ёзнага падыходу да якасці будаўніча-аднаўленчых работ на транспарце патрабавала тая вялікая адказнасць за перавозкі, што павінна была ўскласціся на яго ў мірны час, у хуткае набліжэнне якога верылі ўсе савецкія людзі, у чым не сумняваліся транспартныя будаўнікі, чыгуначнікі Беларусі. Яны ўдумліва чыталі радкі перадавога артыкула газеты “Правда” ад 12 лютага 1945 года, у якім пісалася:

“... трэба шырокім фронтам разгортваць работы па капітальным аднаўленні чыгуначнай гаспадаркі, асабліва паравозных дэпо, водазабеспячэння, мастоў. Вырашэнне гэтай адказнай задачы патрабуе не толькі высокіх тэмпаў работы, але і высокай якасці, якая забяспечвала б даўгавечнасць збудаванняў.

У франтавых умовах ваеннае становішча не заўсёды і не ўсюды дазваляла будаваць трывала. Цяпер вораг выгнаны з нашай свяшчэннай зямлі. Савецкі народ стаіць напярэдадні завяршэння разгрому

¹ НАРБ Ф. 1041, воп. 1, с. 198, а. 21–22.

страшэннага ворага нашай Радзімы. Цяпер мы можам грунтоўна, моцна, капітальна аднаўляць наш транспарт, каб ён выйшаў з вайны зусім падрыхтаваным да вырашэння новых задач, якія паўстануць перад намі ў пасляваенны перыяд”.

У любы час, нягледзячы ні на якія складаныя ўмовы зімовага і ранневеснавага перыяду, на чыгунках Беларусі працавалі дзесяткі тысяч будаўнікоў. Гэта былі, як і ў папярэднія месяцы, транспартныя будаўніча-аднаўленчыя арганізацыі і спецыялізаваныя фарміраванні Народнага камісарыята шляхоў зносін СССР, падраздзяленні Галоўнага ўпраўлення ваенна-аднаўленчых работ, чыгуначнікі-эксплуатацыйнікі, якія былі часова не заняты на перавозках альбо ішлі аднаўляць сваё прадпрыемства ў вольны ад асноўнай працы час. І нават шэраг ваенна-эксплуатацыйных аддзяленняў быў цалкам вызвалены ад сваіх прамых абавязкаў па арганізацыі перавозак і стаў займацца выключна будаўніча-аднаўленчымі работамі на субпадрадных ад УБАР чыгунак. У прыватнасці, на Брэст-Літоўскай магістралі на такое становішча са студзеня былі пераведзены ВЭА № 42 і № 46. На такіх жа асновах ад УБАР сталі скарыстоўваць згодна з загадам начальніка Брэст-Літоўскай чыгункі на аднаўленчых і аварыйных работах па мастах і аб’ектах паравознай гаспадаркі спецфарміраванне мясцовай супроцьпаветранай абароны¹. На гэтай жа чыгуныцы пастанавілі, каб кожны яе работнік на працягу першага паўгоддзя адпрацаваў на аб’ектах, якія аднаўлялі УБАР, не менш як 40 гадзін (5 рабочых дзён) з вызваленнем яго ў гэтыя дні ад асноўнай працы. Калі ж высветлілася, што яшчэ і гэтых захадаў недастаткова для тэрміновага выканання аднаўленчых работ, начальнік чыгункі распарадзіўся ў пачатку сакавіка накіраваць будаўнікам на дапамогу 450 рабочых з паравозных дэпо, дыстанцый пуці, сігналізацыі і сувязі. Усё гэта станоўча адбілася на вытворчай дзейнасці УБАР Брэст-Літоўскай чыгункі.

На адбудову транспартнай гаспадаркі па-ранейшаму ў вялікіх маштабах прыцягваліся калгаснікі і сяляне-аднаасобнікі, што пражывалі недалёка ад чыгункі, а таксама многія гараджане. Мясцовае насельніцтва рэгулярна выходзіла на масавыя суботнікі і нядзельнікі. На чыгунку людзі ішлі са сваімі прыладамі працы, розным інструментам, многія прыязджалі на падводах. Надзейным саюзнікам чыгуначнікаў было мясцовае насельніцтва ў час барацьбы са снежнымі заносамі. За кожным участкам чыгуначнага пуці былі замацаваны калгасы. І калі руху цягнікоў пагражалі зімовыя завеі, на барацьбу з імі з’язджаліся ў вызначанае месца шмат калгаснікаў. Своечасова і ў патрэбных памерах забяспечвалі ўчасткі чыгункі рабочай сілай, транспартам і ўсімі неабходнымі сродкамі для

¹ Тамсама Ф 1117, в 1, с. 16, а 3, 40, 44.

ачысткі палатна ад снегу партыйныя і савецкія органы Буда-Кашалёўскага, Капыльскага, Пухавіцкага, Шклоўскага і іншых раёнаў. Нават у часы самых моцных заваяў тут не парушаўся вызначаны рытм руху цягнікоў.

Хутчэйшаму аднаўленню і паляпшэнню работы чыгуначнага транспарту садзейнічала добра наладжанае ў многіх гарадах рэспублікі шэфства заводаў і фабрык, устаноў і арганізацый над транспартнымі прадпрыемствамі. Актыўны ўдзел гарадскога і сельскага насельніцтва ў адраджэнні транспартнай гаспадаркі натхняў аднавіцеляў беларускіх чыгунак на заваяванне новых працоўных перамог, дапамагаў пераадоленню тых вялікіх цяжкасцяў, якія меліся на гэтым важным участку гаспадарчага фронту.

Такі ўсеагульны клопат аб стане сталёвых магістралей падахвочваў да новых працоўных перамог усіх тых, каму дзяржава даверыла іх аднаўленне, ствараў цвёрдую ўпэўненасць, што ніякія цяжкасці не змогуць перашкодзіць беларускім чыгуначнікам ажыццяўляць рытмічнае забеспячэнне транспартных патрэб гераічнай Чырвонай Арміі.

З пачуццём высокай адказнасці перад Радзімай ішлі на нялёгкую барацьбу з разрухай рабочыя многіх працоўных калектываў Упраўленняў будаўніча-аднаўленчых работ чыгунак рэспублікі. Хаця арганізацыйны перыяд ужо шмат часу як закончыўся, кожнае з УБАР павінна было працаваць з вялікім напружаннем, бо не ўсе цяжкасці да канца былі пераадолены. Гэта датычыла забяспечанасці іх патрэбнай колькасцю рабочай сілы, тэхнічных сродкаў, абсталявання, будаўнічых матэрыялаў і г.д. Так, будаўніча-аднаўленчыя ўчасткі, што дзейнічалі на Беларускай чыгунцы, на працягу першага квартала 1945 года былі забяспечаны рабочай сілай толькі на 68 працэнтаў, другога квартала – на 90 працэнтаў.

Кампартыя і Урад рэспублікі аказвалі транспартным будаўнікам усемагчымую дапамогу. Улічваючы тое, што і на пачатку 1945 года ўпраўленні будаўніча-аднаўленчых работ недастаткова забяспечваліся ў цэнтралізаваным парадку будматэрыяламі і сыравінаю, былі прыняты дадатковыя захады па дапамозе транспартным будаўнікам у стварэнні сваёй уласнай базы па вытворчасці неабходных матэрыялаў. З 1 лютага УБАР Беларускай чыгункі былі перададзены на арэндных умовах ад Наркома будматэрыялаў БССР цагельны завод № 6 (станцыя Гомель) тэрмінам на 5 гадоў, вапнавы завод (станцыя Клімавічы) тэрмінам на 3 гады. Наркомлес БССР выдзеліў гэтаму УБАР на 1945 год больш за 100 тысяч квадратных метраў ляснога фонду¹. У выніку такой дапамогі многія будаўніча-аднаўленчыя ўчасткі УБАР Беларускай чыгункі змаглі

¹ Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.). – Мінск: Навука і тэхніка, 1976. – С. 36.

значна палепшыць сваю працу, павялічыць уклад у хутчэйшае адраджэнне транспарту. Асаблівую стараннасць і настойлівасць праяўлялі яны пры аднаўленні аб'ектаў паравознай і вагоннай гаспадаркі, службы руху, пэўная частка якіх датэрмінова была ўведзена ў эксплуатацыю. З агульнай колькасці рабочых-здзельшчыкаў УБАР Беларускай чыгункі ў першым квартале 4101 чалавек норму выпрацоўкі на 125–150 працэнтаў выконвалі 700, на 150 працэнтаў і вышэй – 342¹.

Вялікую праграму работ выканалі калектывы ўчасткаў Упраўлення будаўніча-аднаўленчых работ Брэст-Літоўскай магістралі, чаму садзейнічала ажыццяўленне шэрагу мерапрыемстваў па паляпшэнні арганізацыі вытворчых працэсаў, развіцці працоўнай актыўнасці рабочых. І калі яно ўсё яшчэ не змагло справіцца з рэалізацыяй плана першага квартала ў цэлым з прычыны вялікіх адставанняў у час зімовых месяцаў, дык праграму мая значна перавыканала, заваяваўшы пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ. Прадукцыйнасць працы ў першым квартале тут складала 97 працэнтаў, у красавіку – 107, маі – 109. Колькасць стаханаўцаў і ўдарнікаў за гэты час павялічылася з 521 да 785 чалавек. Аб'ём работ у цэлым па УБАР вырас з 619 тысяч рублёў у студзені да 2060 тысяч у красавіку і 2596 тысяч у маі². Узоры высокапрадукцыйнай працы паказвалі рабочыя УБАР на аднаўленні і будаўніцтве цэха пад'ёмкі на станцыі Баранавічы-Цэнтральныя, вадаёмных будынкаў на гэтай жа станцыі, у Брэсце, Бяроза-Картузскай і Луніныцы, другіх пуцей на ўчастку Лясная – Івацэвічы, Брэсцкай вугалеперавалачнай базы, вакзалаў у Баранавічах і Пінску.

Самааддана працавалі на беларускай зямлі прысланыя сюды з розных чыгунак краіны транспартныя спецыялізаваныя арганізацыі. Свае работы яны вялі пераважна там, дзе менш за ўсё маглі б справіцца беларускія будаўнікі ці самі чыгуначнікі-эксплуатацыйнікі з-за складанасці аднаўляемага аб'екта. Таму іх дапамога рэспубліцы ў адраджэнні транспарту мела вельмі важнае значэнне. Каштоўны ўклад у гэтую справу ўнёс калектыв электразварачнага цягніка № 2, які на пачатку 1945 года размяшчаўся на станцыі Пінск. Асноўны цэх яго – зварачны – сістэматычна пераконваў заданні не менш чым на 150 працэнтаў. Паспяхова спраўляліся з рэалізацыяй вытворчай праграмы і астатнія цэхі. Лютаўскае заданне калектыву цягніка рэалізаваў на 127 працэнтаў. Яго найлепшыя работнікі выканалі па тры месячныя нормы і больш. За ўзорную працу ў першым квартале калектыву электразварачнага цягніка № 2 быў прысуджаны пераходны Чырвоны

¹ НАРБ. Ф 1203, в. 1, с. 13, а. 48.

² Тамсама. Ф 1117, в. 1, с. 1244, а. 30, 89.

сцяг НКШЗ СССР, 11 стыханаўцаў узнагароджаны значкамі “Ударнік сталінскага прызыву” і “Выдатны пуцявік”¹.

Не шкадавалі сіл у барацьбе з разрухай чыгуначнікі эксплуатацыйнага штату. Усе яны жылі адною думкаю, хутчэй давесці тэхнічны стан сваёй гаспадаркі да даваеннай адзнакі з тым, каб упэўнена спраўляцца з ускладненымі на іх задачамі па дастаўцы баявой сілы і тэхнікі, пусціць у ход больш рэзерваў для асваення народнагаспадарчых перавозак, у чым рэспубліка з месяца ў месяц зведвала ўсё большую патрэбу. Амаль немагчыма было знайсці сярод чыгуначнікаў любой прафесіі чалавека, які стаяў бы ў баку ад аднаўленчых работ. Калі не ў канцы працоўнага дня, дык у выхадны кожны з іх стараўся хоць на кароткі час затрымацца на прадпрыемстве, каб прыняць непасрэдны ўдзел у яго адраджэнні.

І ўзімку каласальны ўклад у аднаўленне і тэхнічнае ўмацаванне транспартнай гаспадаркі працягвалі ўносіць пуцевікі. Сваю асноўную работу па рамонце і доглядзе за чыгуначным пуцём яны цесна звязвалі з правядзеннем самых кардынальных мерапрыемстваў па капітальным аднаўленні разбуранай пуцявой гаспадаркі. Больш таго, у многіх выпадках тое, што павінны былі рабіць спецыяльныя будаўніча-аднаўленчыя арганізацыі, цалкам выконвалася толькі пуцявымі рабочымі і выконвалася на належным тэхнічным узроўні. У той час, калі ў будаўніках скрозь адчувалася вострая патрэба, актыўны ўдзел пуцевікоў у капітальным аднаўленні чыгуначных шляхоў значна паскараў тэрмін уводу іх у эксплуатацыю, адыграў надзвычай важную ролю ў выкананні заданняў савецкага камандавання па перавозках стратэгічных грузаў, воінскіх злучэнняў.

З асаблівым напружаннем даводзілася працаваць пуцевікам у час пропуску веснавых вод. Нізкі ўзровень тэхнічнага стану многіх мастоў, труб і іншых штучных збудаванняў абавязваў з асаблівай пільнасцю сачыць за імі ў час паводкі, каб не дапусціць іх выхаду з эксплуатацыі, бо нават самая кароткая затрымка руху цягнікоў у бок фронту, куды ўдзень і ўначы ішлі баявыя эшалоны, мела б цяжкія вынікі, адмоўна ўплывала б на транспартнае забеспячэнне савецкіх войскаў у разгар інтэнсіўных баёў.

Паспяхова вытрымаў зімовы экзамен, у поўнай баявой падрыхтаванасці сустрэў і працаваў увесну 1945 года калектыў 6-й дыстанцыі пуці (начальнік Айдзінаў) Брэст-Літоўскай магістралі. Сваімі ўласнымі сіламі дыстанцыя нарыхтавала за першы квартал 20 тысяч шпал замест 9 тысяч па плане. Яна поўнасю адмовілася ад цэнтралізаванага снабжэння шпаламі і нават пераклучылася на выраб апошніх для патрэб

¹ Полесская правда – 1945. – 21 февраля, 11 марта, 22 апреля

іншых дыстанцый чыгункі. Пуцевікі 6-й дыстанцыі надзейна справіліся з пропускам веснавых вод, забяспечылі нармальны рух воінскіх цягнікоў на ўсіх замацаваных за імі чыгуначных участках.

Зімовыя завірухі і веснавое разводдзе не былі таксама нечаканасцю для калектываў многіх іншых дыстанцый пуці Заходняй, Беларускай, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак. Дзякуючы вялікім клопатам і нястомнай працы пуцевікоў, дапамозе ім з боку работнікаў іншых службаў, а калі гэта выклікалася неабходнасцю, і з боку мясцовага насельніцтва, па чыгунках Беларусі нічуць не зніжаўся рытм перавозак у час зімы і веснавых паводкаў. Большасць цягнікоў рухаліся да фронту без спазненняў.

Масавым працоўным гераізмам у час зімовага і веснавага аднаўлення транспарту вызначаліся і работнікі іншых службаў чыгунак Беларусі. Калі ў студзені – лютым 1945 года прадпрыемствы Лунінецкага чыгуначнага вузла не маглі нармальна працаваць з прычыны рэзкага недахопу электраэнергіі, многія рабочыя, у іх ліку М. Ермаловіч і С. Колбік, цэлымі суткамі не выходзілі з цэхаў, прыкладаючы ўсе сілы для таго, каб хутчэй увесці ў строй электрастанцыю. І гэтую справу лунінецкія чыгуначнікі паспяхова давалі да канца. Цяжкасці з забеспячэннем вытворчых патрэб чыгуначнага вузла электраэнергіяй былі ліквідаваны.

Важкі ўклад у адраджэнне транспартнай гаспадаркі ўнесла будаўнічая група Маладзечанскага аддзялення, якую ўзначальваў А.М. Бяссонаў. Створана яна была яшчэ ў жніўні 1944 года. Спачатку меркавалася, што група будзе займацца толькі ўтрыманнем і бягучым рамонтам будынкаў сваёй гаспадаркі. Але па ініцыятыве яе кіраўніка і пры самай актыўнай падтрымцы рабочых мас група перайшла да выканання складаных будаўніча-аднаўленчых работ. Сваімі сіламі яна пабудавала змазачна-раздаточнае памяшканне, паваротны круг, будынак паравознага дэпо на станцыі Крулеўшчына, сталовыя на станцыях Маладзечна і Крулеўшчына, будынак сталярнай майстэрні, да двух дзесяткаў кватэр, гараж, школу і шмат іншых аб'ектаў. За час існавання групы многія рабочыя дасканала авалодалі будаўнічымі прафесіямі і стала дамагацца высокіх паказчыкаў у працы. Пячнік В.В. Новаш дзённыя нормы выконваў на 350 працэнтаў. П.П. Салагуб, які пачынаў свой працоўны шлях у групе з дапаможнага рабочага, авалодаў прафесіямі тынкоўшчыка і муляра і даваў па дзве нормы¹.

Ахвотна выходзілі чыгуначнікі на аднаўленне сваіх прадпрыемстваў у час суботнікаў і нядзельнікаў. Вось вынікі аднаго з

¹ Сядзянская газета – 1945 – 11 ліпеня.

нядзельнікаў, які правялі на пачатку красавіка 1945 года работнікі Гомельскага паравоза-вагонарамонтнага завода. Яшчэ за тры гадзіны да заканчэння працоўнага дня яны нагрузілі і разгрузілі на сартыроўцы дзесяць вагонаў чорнага металалому, склалі ў штабелі 60 тысяч штук цэглы і 100 тон чыгуну, уклалі 57 тон вагонных рысор і штампай, ачысцілі вялікую плошчу ад хламу і смецця. Усяго за час нядзельніка было адпрацавана 4 тысячы чалавека-гадзін.

Накіраванне вялікіх матэрыяльна-тэхнічных сродкаў на адраджэнне чыгуначнага транспарту БССР, высокі працоўны гераізм транспартных аднавіцеляў і чыгуначнікаў-эксплуатацыйнікаў, праяўлены імі на завяршальным этапе барацьбы з гітлераўскім рэйхам, садзейнічалі пэўнаму павышэнню правазной і прапусканай здольнасці многіх сталёвых участкаў. Асабліва значны крок наперад у тэхнічным развіцці зазналі тыя чыгуначныя ўчасткі і вузлы, па якіх у вялікіх маштабах ажыццяўляліся грузавыя перавозкі, дзе фарміравалася і расфарміроўвалася шмат цяжкіх. Дзякуючы ўсяму гэтаму, сталёвыя магістралі рэспублікі атрымалі рэальную магчымасць прапускання на захад і ў адваротным напрамку ўсё большую і большую колькасць эшалонаў, значна павялічыць перавозкі грузаў для прамысловасці і сельскай гаспадаркі.

Нягледзячы на першараднае значэнне тых арганізацыйна-гаспадарчых мерапрыемстваў, якія былі накіраваны ў першую чаргу на забеспячэнне бесперапыннага руху эшалонаў, перавозку найважнейшых народнагаспадарчых грузаў, незабытымі засталіся і аб'екты службы пасажырскай гаспадаркі. Вярнуць чыгуначным вакзалам Беларусі іх даваенную прыгажосць і ўтульнасць з'яўлялася адной з важнейшых задач будаўнічых арганізацый. Шмат што ў гэтым напрамку было зроблена да мая 1945 года ў Гродне. Вакзал гэтага абласнога цэнтра папоўніўся ў красавіку добраўпарадкаваным пакоем працяглага адпачынку для транзітных пасажыраў. Ужо колькі часу ў вакзале функцыянавалі пакой для маці і дзіцяці, спецыяльны пакой для афіцэрскага складу. На Брэст-Літоўскай чыгунцы шырокім фронтам разгарнуліся работы па аднаўленні вакзалаў Баранавічы-Палескія і Пінск, па капітальным рамонце вакзалаў на станцыях Брэст, Стоўбцы, Наваельня, Слонім, Зельва, Мікашэвічы і іншых.

Адначасова з аднаўленнем разбураных і тэхнічным узмацненнем ужо ўведзеных у эксплуатацыю чыгуначных участкаў і розных гаспадарчых аб'ектаў, без чаго не саўладаць было бы з выкананнем велізарных планаў на перавозках воінскіх і народнагаспадарчых грузаў, даводзілася не паслабляць увагі да вырашэння і такой важнай праблемы, як забеспячэнне транспарту кадрамі эксплуатацыйнікаў, якія пры ўсіх

існаваўшых тады цяжкасцях маглі б надзейна спраўляцца з ускладненымі на іх абавязкамі.

Як вядома, поспех вырашэння любой справы ў найвялікшай ступені залежыць ад кадраў, прычым не толькі ад узроўню ўкамплектаванасці штатаў, але і ад прафесійнага майстэрства, тэхнічных ведаў, палітычнай свядомасці работнікаў. Нягледзячы на тое, што ўжо прайшоў пэўны час пасля вызвалення Беларусі, кадравая праблема на транспарце з асаблівай вострынёй стаяла на парадку дня. Паколькі тэхнічнае ўмацаванне транспарту адбывалася недастаткова высокімі тэмпамі і эксплуатацыйную дзейнасць даводзілася ажыццяўляць ва ўмовах незакончанага аднаўлення гаспадаркі, дык, зусім зразумела, што з павелічэннем аб'ёмаў перавозак нязменна павінны былі пашырацца і штаты чыгуначнікаў. Укамплектоўваць іх даводзілася галоўным чынам асобамі з мясцовага насельніцтва, пераважная большасць якога да гэтага ніколі не працавала на транспарце. У заходніх абласцях рэспублікі справа ўскладнялася яшчэ і тым, што тут вымушаны былі браць на транспарт людзей з нізкім агульнаадукацыйным узроўнем, праца якіх была мала эфектыўнай і без правядзення адпаведнага спецыяльнага тэхнічнага навучання не знаходзіла шырокага скарыстання на практыцы. Усё гэта добра разумелі кіраўнікі прадпрыемстваў, партыйных, прафсаюзных і камсамольскіх арганізацый, таму стараліся рабіць самыя неадкладныя захады па забеспячэнні сваіх вытворчасцяў кваліфікаванымі кадрамі, па наладжванні тэхнічнага навучання, бачачы ў гэтым важнейшую ўмову паспяховай работы транспарту. І гэта скрозь давала добры плён.

Па сутнасці не існавала праблемы (у колькасных адносінах) з укамплектаваннем вытворчасці рабочай сілай на Брэст-Літоўскай чыгунцы. У першым квартале тут было ў сярэднім занята 16777 чалавек пры плане 13500. Пры гэтым поўнасю былі забяспечаны кадрамі ўсе службы, звязаныя з арганізацыяй руху цягнікоў. Адным з перадавых прадпрыемстваў на гэтай чыгунцы па падрыхтоўцы кадраў з'яўлялася паравознае дэпо станцыі Брэст-Цэнтральны. На пачатку 1945 года тут не мелася ніводнага чалавека, звязанага з арганізацыяй перавозак, які не здаў бы дзяржаўнага тэхэкзамену па правілах тэхнічнай эксплуатацыі і сігналізацыі. З дапамогаю найбольш кваліфікаваных і пісьменных інжынераў, вопытных машыністаў-інструктараў кіраўніцтва дэпо разгарнула актыўную дзейнасць па тэхнічным навучанні кадраў без адрыву ад вытворчасці. Такой формай навучання рыхтавалася больш за 80 машыністаў паравозаў, слесараў па рамонце паравозаў, токараў, кацельшчыкаў, электрагазаваршчыкаў. Акрамя таго, 12 работнікаў дэпо навучалася з адрывам ад вытворчасці на курсах машыністаў. На прадпрыемстве добра была арганізавана работа па павышэнні вытворчай

кваліфікацыі чыгуначнікаў. У стаханаўскіх школах і школах тэхніміму павышалі свае веды і ўзбагачалі прафесійны вопыт каля ста машыністаў паравозаў і іх памочнікаў, качагараў. Шмат розных мерапрыемстваў з рабочымі і ІТР арганізавалася па лініі тэхнічнага кабінета дэпо, які быў добра забяспечаны ўсімі неабходнымі дапаможнікамі. Надзейным памочнікам кіраўніцтва дэпо ў правядзенні тэхнічнага навучання чыгуначнікаў з'яўлялася камсамольская арганізацыя. Да пачатку лютага 1945 года шляхам індывідуальных заняткаў камсамольцы падрыхтавалі 8 машыністаў паравозаў, 12 памочнікаў машыністаў і 24 качагараў¹.

Тэхнічная вучоба кадраў масавых прафесій займала адно з цэнтральных месцаў у дзейнасці кіраўніцтва Пінскай дыстанцыі пуці. І гэта лёгка зразумець. Каб поўнасьцю забяспечыць усе акалодкі дыстанцыі рабочай сілай, даводзілася браць на працу шмат людзей без адпаведнай падрыхтоўкі і неабходнага практычнага вопыту, а ўжо затым абучаць выбранай прафесіі. У пачатку лютага 1945 года тут без адрыву ад вытворчасці праходзілі тэхнічную вучобу 277 пуцявых і маставых абходчыкаў, пераездных вартаўнікоў і іншых рабочых, што былі звязаны з рухам цягнікоў.

Недахоп у рэспубліцы працаздольнага мужчынскага насельніцтва абавязваў ісці да прыцягнення на транспарт вялікай колькасці асоб жаночага полу. Іх можна было сустрэць на ўсіх участках перавозачнага працэсу. Але ўсё ж большай часткай жанчыны працавалі праваднікамі вагонаў, стрэлачнікамі, пуцявымі рабочымі, і толькі паасобныя скарыстоўваліся на такіх спецыфічна мужчынскіх прафесіях, як машыністы паравозаў, памочнікі машыністаў паравозаў, паравозныя качагары. І да гонару жанчын-чыгуначнікаў варта сказаць, што на якіх б цяжкі і адказы ўчастак працоўнага фронту іх не накіроўвалі, усюды яны паспяхова вытрымоўвалі экзамен.

Жанчыны з'яўляліся асноўнай сілай па колькасці занятых і для шэрагу будаўніча-аднаўленчых участкаў, у прыватнасці №3, што размяшчаўся на Лунінецкім вузле. Але ж гэта не перашкодзіла яму дабівацца добрых вынікаў у працы і заняць у маі другое месца сярод вытворчых калектываў УБАР Брэст-Літоўскай чыгункі.

У вырашэнні кадровай праблемы на транспарце Беларусі важнае значэнне мела пасылка ім кваліфікаваных рабочых і спецыялістаў з іншых чыгунак. На Брэст-Літоўскай магістралі, напрыклад, у канцы мая 1945 года сярод 25940 рабочых масавых прафесій прыкамандзіраваных было 1588 чалавек². У ліку тых, хто прыйшоў з савецкага тылу на дапамогу беларускім чыгуначнікам, была і патомная чыгуначніца

¹ Зара. – 1945. – 5 студзеня, 10 лютага.

² НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 1358, а. 169.

Н. Булгакава. Яна з вялікаю ахвотаю прыняла прапанову ехаць на франтавую магістраль і ўжо на трэці дзень пасля вызвалення Брэста прыбыла ў гэты горад і пачала працаваць дзяжурнай па станцыі Брэст-Палескі. Працавала з душою, бо ведала, як важна не дапусціць збоеў у арганізацыі руху цягнікоў на франтавым чыгуначным вузле. І ў тым, што калектыў станцыі Брэст-Палескі двойчы запар (за снежань 1944 і студзень 1945 года) займаў першае месца на Брэст-Літоўскай магістралі і заваёўваў пераходны Чырвоны сцяг, была пэўная заслуга і дзяжурнай па станцыі Н. Булгакавай. Як здольнага спецыяліста і арганізатара вытворчасці, у лютым 1945 года яе пераводзяць на больш адказную працу – участковым дыспетчарам Брэскага аддзялення.

Усур'ез падышлі да падбору кандыдатуры для пасылкі на Беларусь у Пензенскім дэпо. Выбар давеўся на патомнага слесара Г.П. Разумоўскага, як на лепшага работніка прадпрыемства. І кіраўніцтва дэпо не памылілася. Прыехаўшы ў Маладзечна, Г.П. Разумоўскі актыўна ўключыўся ў працу. Ён не спалохаўся, што тут было шмат няспраўных паравозаў, нестала неабходнага абсталявання і інструменту і не было нават будынка самога дэпо. На першым пачатку многія віды работ даводзілася нават выконваць пад адкрытым небам. Не панікаваў пензенскі слесар і ў час налётаў на Маладзечна фашысцкіх самалётаў. Застаючыся на сваім пасту, Г.П. Разумоўскі дакладна па графіку выпускаў з рамонт паравозы. Нормы выпрацоўкі ён штодзённа выконваў на 130–150 працэнтаў. Рамонтнай справе ад яго вучыліся многія маладзечанскія паравознікі.

Безумоўна, асабліва важнае значэнне для наладжвання работы транспартнага канвеера Беларусі мела дапамога ёй кіруючымі кадрамі вышэйшага звяна. Сваіх навучальных устаноў па падрыхтоўцы спецыялістаў чыгуначнага транспарту вышэйшай адукацыі тут не мелася перад вайной. Іх яна атрымоўвала па разнарадцы НКШЗ з іншых рэспублік. Гэты ж клопат ён узяў на сябе і ў першыя месяцы пасля вызвалення Беларусі, што не магло не адбіцца на нацыянальным складзе кіруючых работнікаў. Паводле даных на 1 студзеня 1945 года, на Брэст-Літоўскай чыгунцы, напрыклад, з 15 кіруючых работнікаў наменклатуры ЦК КП(б)Б беларусаў было толькі два чалавекі. Дый то адзін з іх займаў пасаду намесніка начальніка чыгункі па рабочым снабжэнні, а другі – начальніка Лунінецкага аддзялення руху, чаго не аднясеш да вельмі высокага кіраўніцкага рангу. Прытым першы з іх меў ніжэйшую адукацыю, другі – сярэдняю, і ні той ні другі не працаваў да вайны на дадзенай чыгунцы. Сярод указанай колькасці кіруючых работнікаў рускіх было 10 чалавек, украінцаў – 3¹.

¹ Тамсама, а. 100–101

У сваю чаргу і з Беларусі пасылалі на іншыя чыгункі рабочых, большай часткай нізкай кваліфікацыі. Так, у адпаведнасці з указаннем НКШЗ Брэст-Літоўская чыгунка адкаман্ডзіравала Омскай магістралі 300 паязных качагараў, Казанскай – 50.

Параўнальна неблагая з пункту гледжання колькасных паказчыкаў укамплектаванасць важнейшых чыгуначных вузлоў і прадпрыемстваў кадрамі стварала пры ўмелай арганізацыі вытворчасці і працы неабходныя перадумовы, каб забяспечыць выкананне тых планаў перавозак, якія ўскладаліся на чыгуначны транспарт Беларускай ССР. Усё гэта вельмі добра разумелі кіраўнікі гаспадарчых і грамадскіх арганізацый і не шкадавалі сваіх сіл і энергіі, каб павысіць узровень арганізацыйна-масавай, ідэйна-палітычнай работы з кадрамі, мабілізаваць іх на паспяховае выкананне дзяржаўных заданняў па перавозцы абаронных і народнагаспадарчых грузаў.

Чыгуначны транспарт быў і застаецца адным з самых адказных участкаў гаспадарчага будаўніцтва, дзе высокая грамадзянская свядомасць, найстражэйшая дысцыпліна ўсіх і кожнага з'яўляюцца абавязковай умовай для паспяховай дзейнасці любога калектыву. Гэтыя патрабаванні да чыгуначных кадраў яшчэ больш сур'ёзны характар і вастрэню набылі ў час, калі асноўнай задачай транспарту стала забеспячэнне перавозкамі патрэб дзеючай арміі. Непасрэдна ў чыгуначных калектывах ідэйна-палітычную работу з кадрамі вялі ярвічныя партыйныя і камсамольскія арганізацыі, гаспадарчыя кіраўнікі і камандзіры. У правядзенні гэтай работы яны стала атрымоўвалі дапамогу ад мясцовых партыйных, савецкіх і камсамольскіх органаў.

Шматгранную работу з кадрамі ажыццяўляла партыйная арганізацыя Маладзечанскага паравознага дэпо. Тут штодзённа ў цэхах адбываліся чыткі газет, на якіх прысутнічала шмат рабочых. За першыя два месяцы 1945 года ў калектыве маладзечанскіх паравознікаў былі прачытаны тры лекцыі “Аб міжнародным становішчы”, “Чыгуначны транспарт у перыяд Айчынай вайны”, “21 год без Леніна, па ленінскім шляху”, прадэманстраваны тры мастацкія кінафільмы, якія прагледзела каля 950 чалавек, даны два канцэрты, на якіх пабывала 285 работнікаў. Камуністы дэпо наведвалі гурток па вывучэнні кнігі І.В. Сталіна “Аб Вялікай Айчынай вайне Савецкага Саюза”. Рэгулярна выходзіла насценная газета “Аднавіцель”, пры чырвоным кутку дзейнічалі драматычны і струнны гурткі. Партыйная арганізацыя Маладзечанскага паравознага дэпо працавала ў цесным кантакце з прафсаюзнай і камсамольскай арганізацыямі, сумеснымі сіламі праводзілі розныя палітыка-масавыя мерапрыемствы. У лютым 1945 года ў прафарганізацыі

дэпо налічвалася 697 членаў¹. Рэгулярна адбываліся прафсаюзныя сходы, вытворчыя нарады. Мясцам і цэхкам надавалі шмат увагі арганізацыі сацыялістычнага спаборніцтва, укараненню перадавога вопыту, тэхнічнаму навучанню кадраў. Усё гэта рабіла станоўчы ўплыў на павышэнне працоўнай дысцыпліны паравознікаў, рост іх вытворчай і грамадска-палітычнай актыўнасці, гаспадарчую дзейнасць прадпрыемства.

Важную ролю ў павышэнні ўзроўню ідэйна-палітычнага выхавання чыгуначнікаў адыгрывалі мерапрыемствы, якія сістэматычна ажыццяўляліся на транспартце ў парадку выканання прынятай ў жніўні 1944 года пастановы ЦК ВКП(б) “Аб бліжэйшых задачах партыйных арганізацый КП(б) Беларусі ў галіне масава-палітычнай і культуна-асветнай работы сярод насельніцтва”², рашэння ЦК ВКП(б) “Аб палітычнай рабоце партыйных арганізацый сярод насельніцтва заходніх абласцей БССР” ад 20 студзеня 1945 года і пастановы VI Пленума ЦК КП(б)Б, які праходзіў у лютым 1945 года³.

Дзелавое абмеркаванне гэтых двух важных партыйных дакументаў адбылося ў сакавіку 1945 года на сходзе камуністаў-чыгуначнікаў горада Баранавічы. З дакладам па гэтым пытанні выступіў першы сакратар Баранавіцкага абкама партыі І.П. Тур, які даў глыбокі аналіз стану партыйна-палітычнай работы на важнейшым вузле Брэст-Літоўскай чыгункі. У дакладзе і спрэчках рэзка крытыкаваліся меўшыя месца недахопы ў палітычнай рабоце партыйных арганізацый транспарту, адзначалася, што вузлавы парткам слаба кіруе сацыялістычным спаборніцтвам, не ўдзяляе ўвагі пытанням укаранення культуры ў вытворчасць і паляпшэння бытавых умоў чыгуначнікаў.

Такая рэзкая крытыка дзейнасці Баранавіцкага вузлавога парткама і паасобных гаспадарчых кіраўнікоў была зусім абгрунтаванай. У першыя дні пасля вызвалення горада ад фашысцкіх акупантаў амаль усе прадпрыемствы Баранавіцкага вузла, дзякуючы нястомнай працы і высокай свядомасці чыгуначнікаў, належнаму ўзроўню палітыка-масавай работы, паспяхова спраўляліся з ускладненымі на іх задачамі і не раз выходзілі пераможцамі ў сацыялістычным спаборніцтве сярод працоўных калектываў Брэст-Літоўскай магістралі, атрымоўвалі ад камандавання франтоў. Гэта, відаць, заспакоіла паасобных камандзіраў вытворчасці, кіраўнікоў партыйных і прафсаюзных арганізацый, што адразу ж парушыла рытм працэсу перавозак. “На станцыі Баранавічы-

¹ Сялянская газета – 1945 – 21 лютага.

² КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. – Т. 6. – М., 1971. – С. 107–112.

³ Большэвік Беларусі. – 1945. – № 1–2. – С. 33–75.

Цэнтральныя, – пісалася ў абласной газеце “Чырвоная Звезда” ад 6 лютага 1945 года, – не праходзіць дня, каб паязды не зрываліся з графіка. Затрымкі паяздоў ад 10 да 20 мінут – частая з’ява... Замест 19,5 гадзіны паравозы абарачваюцца за 27–28 гадзін”. Далей у газеце адзначалася, што на Баранавіцкім аддзяленні трымаюцца лішнія рабочыя паравозы, перапальваецца дорагакаштуючае паліва. У рамоне паравозы прастойваюць у два разы больш, чым прадугледжана нормай, і выпускаюцца адтуль недобраякасна адрамантаванымі. На шэрагу прадпрыемстваў і гаспадарчых адзінак вузла аслабілі барацьбу з недысцыплінаванасцю, не на належным узроўні вялі палітыка-масавую работу.

Усім гэтым недахопам і была дадзена вострая і справядлівая крытыка на сходзе камуністаў-чыгуначнікаў горада Баранавічы, што дапамагло з цягам часу палепшыць арганізацыю палітыка-масавай работы і на гэтай падставе выправіць дзейнасць вузла, выйсці на перадавыя рубяжы па многіх важных тэхніка-эканамічных паказчыках. Калектыў Баранавіцкага аддзялення руху стаў сістэматычна забяспечваць стопрацэнтнае адпраўленне цягнікоў па графіку, выконваць план пагрузкі і выгрузкі. 18 красавіка, напрыклад, заданне па пагрузцы было перакрыта на 73 працэнты. Шырэй сталі ўкараняцца хуткасныя метады апрацоўкі цягнікоў, ваджэнне іх па сацыялістычных пуцёўках, кальцавая язда.

У калектывах чыгуначнікаў часта выступалі лектары ЦК КП(б)Б, ЦК ЛКСМБ, абласных, раённых і гарадскіх камітэтаў партыі і камсамола, палітработнікі ваенскіх часцей. З цікавасцю слухалі пінскія чыгуначнікі даклад лектара ЦК ЛКСМБ Разіна на тэму “Бягучы момант Айчыннай вайны і задачы ваенна-фізічнага выхавання моладзі”, з якім ён выступіў 11 сакавіка 1945 года ў чыгуначным клубе, дзе праходзіў камсамольска-маладзёжны вечар.

Такі комплексны падыход да вырашэння кадровай праблемы, пры якім арганізацыйна-масавыя мерапрыемствы па ўкамплектаванні вытворчасці рабочай сілай, падрыхтоўцы і павышэнні дзелавой кваліфікацыі кадраў арганічна спалучаліся з захадамі па росце іх грамадска-палітычнай свядомасці, несумненна, павінен быў даць станоўчыя вынікі. У чыгуначных калектывах шырокую падтрымку знаходзіла ўсялякая ініцыятыва масаў, якая была накіравана на паляпшэнне арганізацыі транспартнага працэсу, рост грамадска-палітычнай і працоўнай актыўнасці. І часта такая ініцыятыва зыходзіла ад камуністаў, ад пярвічных партыйных арганізацый, якія ўмелі правільна ацаніць значэнне кожнага перадавога пачынання, стаць яго актыўным правадніком сярод шырокіх мас працоўных.

Выпрабаваным сродкам павышэння вытворчай актыўнасці, як ўжо не раз пацвярджала даваенная практыка, з'яўлялася сацыялістычнае спаборніцтва. Вось чаму яго арганізацыі на чыгунках надавалася так шмат увагі і ў першыя месяцы пасля вызвалення Беларусі ад акупантаў, у час, калі ўся работа транспарту была падпарадкавана выкананню самай адказнай з усіх задач – бесперабойнаму забеспячэнню растучых патрэб франтоў у перавозках. Па сутнасці, ужо першыя крокі эксплуатацыйнай дзейнасці транспарту былі і першымі крокамі ўзнаўлення практыкі сацыялістычнага спаборніцтва.

Непасрэднае кіраўніцтва сацыялістычным спаборніцтвам ажыццяўлялі прафсаюзныя арганізацыі, якія працавалі ў цесным кантакце з партыйнымі арганізацыямі і атрымлівалі ад іх усю неабходную дапамогу, калі справа датычыла найбольш важных пытанняў кіраўніцтва спаборніцтвам, павышэння яго ролі ў мабілізацыі працоўных масаў на выкананне і перавыкананне дзяржаўных планаў перавозак. Кіраўніцтва чыгунак, дарпрафсажаў і райпрафсажаў, партыйныя, прафсаюзныя і камсамольскія арганізацыі прадпрыемстваў транспарту прыкладалі ад пачатку 1945 года шмат намаганняў, каб зрабіць сацыялістычнае спаборніцтва яшчэ больш масавым і дзейным. З гэтай мэтай прымаліся захады па стварэнні новых і павышэнні ўплывоўнасці ўжо заснаваных прафсаюзных арганізацый, усклаўшы на іх усю справу непасрэднага кіраўніцтва сацыялістычным спаборніцтвам чыгуначнікаў. Сур'ёзна паставіліся да гэтага на Беларускай чыгунцы. На пачатку 1945 года тут ужо аднавілі і разгарнулі дзейнасць 153 мясцовыя камітэты і 148 прафгруп па лінейных станцыях. У работу прафарганізацый было ўцягнута больш за 3000 актывістаў з ліку перадавых рабочых, ІТР і служачых. Членамі прафсаюза з'яўлялася 80 працэнтаў усіх работнікаў чыгункі супраць 13 працэнтаў у першым квартале 1944 года¹.

Тысячы транспартнікаў уваходзілі ў склад прафактыву Заходняй, Брэст-Літоўскай, Беластоцкай чыгунак. Мясцовыя камітэты станцыі Стоўбцы, Слонімскай дыстанцыі пуці і Лунінецкага кандуктарскага рэзерву Брэст-Літоўскай магістралі ахапілі членствам усіх сваіх работнікаў. На гэтай чыгунцы была заведзена кніга “Працоўнай славы”, у якую заносілі лепшых перадавікоў вытворчасці. Іх прозвішчы друкавалі таксама ў дарожнай газеце “Сталинский маршрут”. Кожнага, хто быў занесены ў кнігу «Працоўнай славы», прэміявалі месячным акладам. Шмат розных формаў матэрыяльнага і маральнага заахвочвання перадавікоў вытворчасці было распрацавана ў межах паасобных прадпрыемстваў і арганізацый Брэст-Літоўскай чыгункі, што садзейнічала разгортванню творчай ініцыятывы масаў.

¹ Звязда. – 1945. – 14 лютага.

Распрацоўваліся захады па далейшым развіцці ўнутрырэспубліканскага саборніцтва паміж чыгункамі. ЦК КП(б) і СНК устанавілі пераходны Чырвоны сцяг для калектыву чыгункі, які дабіваўся найбольш высокіх паказчыкаў эксплуатацыйнай дзейнасці. У паасобных абласцях рэспублікі вялося саборніцтва за заваяванне звання найлепшага машыніста вобласці. Прозвішчы перадавых рабочых транспарту, пераможцаў сацыялістычнага саборніцтва заносіліся на агульнагарадскія Дошкі гонару. Адапедныя крокі былі зроблены па лініі ЦК ЛКСМБ і саміх упраўленняў чыгунак па арганізацыі і павышэнні ролі сацыялістычнага саборніцтва сярод камсамольцаў і моладзі транспарту.

Калектывы Заходняй, Беларускай, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак, іх паасобныя падраздзяленні і прадпрыемствы па-ранейшаму прымалі актыўны ўдзел ва Усесаюзным сацыялістычным саборніцтве рабочых і служачых чыгуначнага транспарту. Станоўча ўплывала на рост вытворчай актыўнасці індывідуальнае саборніцтва за заваяванне звання найлепшага па прафесіі па сетцы чыгунак краіны ці па сваёй магістралі. Гэтым відам працоўнага саперніцтва былі ахоплены работнікі вядучых прафесій, дзяжурныя па аддзяленні, паязныя дыспетчары, машыністы паравозаў і іншыя, ад працы якіх у многіх залежаў поспех выканання планаў перавозак. Асаблівым відам сацыялістычнага саборніцтва з'яўляўся рух за атрыманне права называцца найлепшым па сетцы чыгунак краіны паравозам, вуглепад'ёмным кранам, пунктам водазабеспячэння, комплекснай брыгады па рамонце вагонаў і г.д.

Беларускія чыгуначнікі бралі актыўны ўдзел ва ўсіх гэтых формах саборніцтва. Як метада сацыялістычнага гаспадарання, грамадска-палітычнага выхавання масаў, саборніцтва на чыгуначным транспарце БССР з месяца ў месяц набывала ўсё больш шырокі размах, пераўтваралася ў магутны фактар мабілізацыі працоўных на барацьбу за хутчэйшае аднаўленне транспартнай гаспадаркі, павышэнне узроўню арганізацыі перавозачнага працэсу. Па ініцыятыве саміх чыгуначнікаў разгортваецца саборніцтва паміж роднаснымі прадпрыемствамі, паасобнымі цэхамі і брыгадамі, участкам і зменамі, рабочымі за дасягненне высокіх паказчыкаў у працы.

Добры давала эфект і шырокае распаўсюджанне набыла такая вядомая яшчэ ад даваенных часоў форма арганізацыі саборніцтва, як заключэнне сацыялістычнага дагавору паміж дыспетчарамі і машыністам паравоза на кожную паездку. У кожным такім дагаворы дыспетчар браў на сябе клопат забяспечыць машыністам "з'яўленую вуліцу" на ўсім сваім участку, а машыніст абавязваўся добра падрыхтавацца да паездкі і ў дакладна акрэслены час даставіць цягнік належнай вагі і даўжыні ў прызначанае месца. Гэтая форма вытворчай садружнасці між

паравознікамі і работнікамі службы руху шырокае развіццё атрымала на Лунінецкім чыгуначным вузле. Перадавы на вузле лінейны дыспетчар Падольскі ўвёў за правіла выдаваць сацыялістычную пуцёўку кожнай паравознай брыгадзе. І не было такога выпадку, каб па яго віне такім брыгадам не быў забяспечаны скразны праезд. Па прыкладу Падольскага многія лунінецкія дыспетчары прыступілі да масавай выдачы паравознікам сацыялістычных пуцёвак, што садзейнічала павышэнню ўзроўню скарыстання рухомага саставу.

З вялікай радасцю прымалі машыністы паравозаў сацыялістычную пуцёўку ад дыспетчара Баранавіцкага аддзялення руху П. Яфімава, ведаючы, што ён заўсёды забяспечыць “зьялёную вуліцу” для руху цягнікоў. Асаблівы клопат вопытны дыспетчар праяўляў да тых машыністаў паравозаў, якія вялі цяжкаваговыя саставы. Як вынік такіх стараных адносін да выканання свайго службовага абавязку П. Яфімаў толькі за першыя 19 дзён студзеня 1945 года арганізаваў пропуск па сваім участку 5 цяжкаваговых саставаў і прасоўванне 70 цягнікоў па сацыялістычных пуцёўках¹.

У ходзе цеснай вытворчай садружнасці паравознікаў і дыспетчараў ствараліся больш спрыяльныя ўмовы для ўкаранення такога прагрэсіўнага спосабу эксплуатацыі лакаматываў, як кальцавая язда. Майстрам арганізацыі такіх рэйсаў быў Лунінецкі паравозны дыспетчар Маянаў. Разам з лінейнымі дыспетчарамі ён па некалькі сутак запар забяспечваў праходжанне ўсіх цягнікоў па кальцавым графіку. У Маладзечанскім дэпо ўмела вадзіў цягнікі па кальцы машыніст В.Б. Румянцаў. Толькі за красавік 1945 года ён зрабіў 17 кальцавых паездак, павялічыў сярэднясутачны прабег лакаматыва на 20 кіламетраў і эканоміў 8 тон паліва².

І гэта далёка не поўны пералік выдатных вынікаў працы дыспетчароў, іх цеснай дзелавой садружнасці з паравознымі брыгадамі. Працаваць па-скораснаму, якасна – было цвёрдым правілам для многіх дыспетчарскіх калектываў чыгуначнікаў. Яны добра ўсведамлялі сабе, як важна ў час інтэнсіўнага руху цягнікоў, нястачы рухомага саставу, недастатковага развіцця вытворча-тэхнічнай базы многіх гаспадарак транспарту максімальна скарыстоўваць паравозы і вагоны. У гэтых мэтах беларускія дыспетчары і саставіцелі цягнікоў актыўна бралі на ўзбраенне і ўключалі ў практыку перадавыя прыёмы і металы працы, народжаныя як ў даваенныя гады, так і ў час вайны на чыгунках краіны. Гэта садзейнічала таму, што сярод работнікаў службы руху чыгунак Беларусі мелася нямала майстроў сваёй справы, якія сістэматычна дамагаліся

¹ Чырвоная звязда – 1945 – 22 студзеня.

² Сядзянская газета. – 1945 – 1 мая.

высокіх паказчыкаў у працы, бралі ўсё, што толькі можна было ўзяць і паставіць на службу фронту ад транспартнай тэхнікі.

Умела скарыстоўваў перадавыя прыёмы апрацоўкі цягнікоў дзяжурны па станцыі Ліда В. Вайтковіч. Першую хуткасную апрацоўку транзітнага цягніка ён правёў са сваёй зменай яшчэ ў лістападзе 1944 года, калі станцыі даводзілася працаваць з вялікім напружаннем, каб не дапусціць збоёў у арганізацыі пропуску ваіenskіх саставаў. За студзень – сакавік 1945 года В. Вайтковіч ад апрацоўкі цягнікоў хуткасным метадам сэканоміў 1670 вагона-гадзін. Асабліва плённым у яго змене быў дзень 10 красавіка, калі яна сэканоміла 296 вагона-гадзін.

Таленавіты калектыў работнікаў службы руху сфарміраваўся за кароткі час на станцыі Жлобін. Кожны з іх з поўнай аддачай сіл працаваў на сваім вытворчым участку, дамагаючыся максімальнага скарыстання транспартных сродкаў. З месяца ў месяц нарошчваючы тэмпы, калектыў станцыі Жлобін змог выйсці па выніках сакавіка 1945 года ў лік пераможцаў Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва чыгуначнікаў і заваяваць пераходны Чырвоны сцяг НШЗ СССР і ВЦСПС. Усе асноўныя вытворчыя паказчыкі станцыя выканала ў гэтым месяцы ад 150–230 працэнтаў. Высокай зладжанасцю вызначалася праца жлобінскіх работнікаў службы руху і ў наступныя месяцы апошняга года вайны.

У той час для многіх калектываў ужо добрай традыцыяй стала арганізацыя стаханаўскіх дэкад, а таксама стаханаўскіх вахтаў у гонар перамог Чырвонай Арміі. Вось вынікі адной з такіх вахтаў, якая была праведзена ў першай дэкадзе лютага 1945 года на Брэсцкім чыгуначным вузле. За яе час былі пагружаны дадаткова да плана 180 і выгружаны 242 вагоны. Значна палепшылася выкананне многіх якасных паказчыкаў. Час абароту вагона, напрыклад, быў скарачаны напалавіну. Найвышэйшыя поспехаў у працы дамаглася камсамольска-маладзёжная змена В.Д. Багданавай, якая выступіла ініцыятарам правядзення стаханаўскай вахты.

Аналіз матэрыялаў, вывучэнне практыкі арганізацыі сацыялістычнага спаборніцтва ваеннага часу паказвае, што ўсе парыванні перадавых чыгуначнікаў былі скіраваны на дасягненне як мага больш высокай прадукцыйнасці працы, на высокаэфектыўнае скарыстанне тэхнікі. І гэта лёгка зразумець, бо ўход на барацьбу з фашысцкай Германіяй найбольш працаздольнай часткі мужчынскага насельніцтва абавязваў трымаць толькі мінімальную колькасць людзей на любым вытворчым участку і, значыць, патрабаваў з выключнай адказнасцю ставіцца да арганізацыі вытворчых і працоўных працэсаў з тым, каб кожны рабочы не толькі выконваў сваю норму выпрацоўкі, а працаваў за двух ці, мо, нават і за трох чалавек. Вось чаму сярод чыгуначнікаў

рэспублікі такім папулярным было ў той час спаборніцтва за перавыкананне нормаў выпрацоўкі ў два-тры разы, за ваджэнне цягнікоў на высокіх хуткасцях і павышанай вагі, за хуткасную апрацоўку цягнікоў і г.д. Цяжка было знайсці такое прадпрыемства на чыгуначным транспарце БССР, дзе б не мелася хоць аднаго рабочага, які б не перавыконваў вытворчых заданняў у два разы і больш. Такіх перадавікоў мы сустрэнем сярод пуцявых рабочых, рамонтнікаў паравозаў і вагонаў, сувязістаў, грузчыкаў і г.д. Нямала іх было і ў калектыве Гомельскага электратэхнічнага завода НКШЗ СССР. Так, вясной 1945 года каваль З.З. Хаміч у паасобныя дні норму выпрацоўкі выконваў амаль на 300, токар Б.А. Журкевіч – на 260, габлявальшчык М.П. Ганчароў – на 220 працэнтаў. Шырокае развіццё сацыялістычнага спаборніцтва за штодзённае перавыкананне кожным рабочым зменных заданняў давала заводу добрыя вынікі. Ён паспяхова спраўляўся з рэалізацыяй сваёй вытворчай праграмы, датэрмінова выконваў усе важнейшыя заданні па выпуску прадукцыі.

Выключна адказным участкам працы на заключным этапе вайны з'яўляўся рамонт рухомага саставу, патрэба ў якім увесь час была вельмі востраю. Каб максімальна скарыстоўваць паравозы і вагоны на перавозках, неабходна было наладзіць справу так, каб яны падоўгу не затрымліваліся ў рамонце. З гэтай мэтай кіраўніцтва паравозных і вагонных дэпо, вагонных участкаў, вагонарамонтных майстэрняў разам з партыйнымі, прафсаюзнымі і камсамольскімі арганізацыямі надавалі вялікую ўвагу разгортванню сацыялістычнага спаборніцтва паміж рамонтнымі рабочымі за якасць і датэрміновы рамонт паравозаў і вагонаў, прымалі неабходныя меры па павышэнні вытворчай кваліфікацыі рамонтнікаў, укараненні перадавых прыёмаў і метадаў працы. І хаця матэрыяльна-тэхнічная база рамонтнай службы далёка яшчэ не адпавядала тэхнічным патрабаванням, рамонтныя рабочыя і ў гэтых нялёгкіх умовах дамагаліся высокага поспеху, штодзённа ўводзячы ў строй вялікую колькасць паравозаў і вагонаў, каб чыгуначны транспарт БССР мог надзейна забяспечваць перавозкі стратэгічных і народнагаспадарчых грузаў.

Пры высокай якасці і намнога раней за вызначаны тэрмін завяршалі работы рамонтнікі Аршанскага паравознага дэпо. Так, у комплекснай брагадзе Г.І. Вольскага прадукцыйнасць працы ўсіх рамонтнікаў у два разы была вышэй за планавую. Не раз здаралася такое, што брыгада ў тры разы хутчэй, чым належала па норме, закончвала рамонт і зборку паравоза. Па дзве – дзве з паловай нормы выконвалі ў паасобныя дні рамонтнікі Гомельскага паравознага дэпо слесары Гарбуноў і Жалезнякоў, токар па метале Кавалёў. А для кавалёў Музычэнкі,

Хашкевіча і гэты рубаж не быў канчатковым. Іх сярэдняя выпрацоўка зменных нормаў раўнялася 300 працэнтам. Дзякуючы дасягнутаму росту прадукцыйнасці працы, рамонтнікі Гомельскага дэпо значна перакрывалі вытворчую праграму. За другую дэкаду сакавіка 1945 года сталярны цэх перавыканаў заданне на 130 працэнтаў, такарны – на 45, кавальскі – на 46, элетразварачны – на 76. Прамывачны рамонт паравозаў дэпо выканала на 115 працэнтаў, знізіла іх прастой у рамонце амаль на 6 гадзін супраць нормы¹.

Вялікае народнагаспадарчае значэнне набыло сацыялістычнае спарбніцтва паравозных брыгад за эканомію паліва, за апал паравозаў дрывамі і нізкагатункавым вугалем. Важнасць такой формы працоўнага саперніцтва зразумець вельмі проста, калі ўлічыць, якія цяжкасці меліся тады ў краіне з забеспячэннем патрэб народнай гаспадаркі ў паліве. Добра разумелі гэта і беларускія чыгуначнікі, і асабліва паравозныя брыгады, праз рукі якіх праходзіла асноўная доля паліўных рэсурсаў, што скарыстоўваў чыгуначны транспарт. Эканоміць паліва ў кожнай паездцы было непарушным правілам у працы гомельскага машыніста паравоза У. Жалезнякава. Ён адным з першых у сваім дэпо стаў вадзіць таксама цягнікі на нізкагатункавым вугалі. На свой рахунак У. Жалезнякоў запісаў у студзені 1945 года 20 тон ашчаджанага паліва. Ваджэнне саставаў на нізкагатункавым вугалі і барацьба за эканомію паліва зусім не перашкаджалі перадавому машыністу дамагацца высокага каэфіцыенту скарыстання магутнасцей паравоза. Наадварот, паводле многіх паказчыкаў эксплуатацыі машыны, У. Жалезнякоў ішоў значна наперадзе за сваіх таварышаў па працы. У студзені 1945 года ён не раз вадзіў цягнікі, вага якіх на 20 тон перавышала ўстаноўленыя нормы, і аднаго дня яго брыгада на нізкагатункавым вугалі правяла састаў з рэкорднай сярэднясутачнай хуткасцю – 810 кіламетраў. Заўжды, як правіла, перавыконваліся заданні па тэхнічнай хуткасці, а пададзеныя са спазненнем да адпраўкі цягнікі датэрмінова дастаўляліся да станцыі прызначэння. Аб тым, як можна дамагацца добрых вынікаў работы ад скарыстання ў якасці паліва нізкагатункавага вугалю, У. Жалезнякоў падрабязна расказваў на старонках “Гомельскай праўды” ад 2 лютага 1945 года ў артыкуле “Мой вопыт ваджэння цягнікоў”, што садзейнічала павелічэнню ліку машыністаў паравозаў, якія пачалі эканоміць паліва за час кожнай сваёй паездкі. Голас вопытнага майстра можна было часта пачуць на нарадах паравозных брыгад, дзе не раз абмяркоўваліся пытанні аб стане спраў з эканоміяй паліва ў дэпо, аб выкарыстанні нізкагатункавага вугалю, дроў, торфу і іншых мясцовых відаў паліва. Усё гэта памнажала шэрагі машыністаў, якія эканомілі паліва. Так,

¹ Гомельская праўда. – 1945. – 30 сакавіка.

машыністы П.Н. Філіпскіх і Лаўшук у студзені 1945 года ашчадзілі адпаведна 21 і 14 тон паліва. Па 20 тон паліва і болей эканоміў за месяц старшы машыніст паравоза М.Я. Кураш, які быў прызнаны лепшым машыністам Беларускай чыгункі ў перадамайскім спаборніцтве 1945 года.

Сярод паравознікаў чыгунак Беларусі шырыўся лік паслядоўнікаў пачыну выдатнага машыніста краіны М. Луніна. У той час гэта мела неацэннае значэнне. Выкананне сіламі лакаматыўных брыгад дробнага рамонт паравоза дазваляла скараціць значную частку рамонтных рабочых, паменшыць эксплуатацыйныя выдаткі. Паколькі ремонт паравозаў выконваўся ўласнымі сіламі, у лунінцаў выходзіліся пачуцці беражлівых адносін да тэхнікі. І, нарэшце, важна было тое, што кожны з членаў лунінскай паравознай брыгады для таго, каб сумець якасна адрамантаваць лакаматыў, павінен быў добра авалодаць слясарнай прафесіяй. Многія машыністы паравозаў і іх памочнікі, качагары мелі трэці, чацвёрты, а то і больш высокія слясарныя разрады.

Сур'ёзную ўвагу развіццю лунінскага руху аддавалі кіраўнікі паравозных дэпо Беларускай чыгункі. Паводле даных, на 1 красавіка 1945 года ў паравознай службе гэтай чыгункі меліся 274 лунінцы¹. Многія з іх стала дабівацца высокіх паказчыкаў у працы. Лік лунінцаў гэтай жа службы Брэст-Літоўскай чыгункі вырас з 28 у студзені 1945 года да 91 у красавіку².

Апраўдвала права называцца “лунінскай” паравознай брыгада Гомельскага дэпо ў складзе старшага машыніста М. Кураша, яго памочніка В. Пабягаева і качагара С. Злотнікава. Калі яны ставілі свой лакаматыў на чарговую прамыўку, дык комплекснай брыгадзе дэпо патрэбна было выканаць усяго толькі адзін-два пункты рамонт, а ўсё астатняе рабілася непасрэдна сіламі самой паравознай брыгады.

У дні, калі Чырвонай Арміі патрэбна было накіраваць асабліва вялікую колькасць воінскіх эшалонаў, на многіх станцыях фарміраваліся спецыяльныя франтавыя цягнікі, весці якія давяралася самым лепшым паравозным брыгадам. Нямала такіх саставаў было на рахунку лунінецкага машыніста М.П. Савачкіна. У ноч з 21 на 22 студзеня 1945 года яму разам з інструктарам-цеплатэхнікам было даручана даставіць тэрмінова груз на станцыю Янаў. Шлях быў не з лёгкіх. Але, дзякуючы багатаму вытворчаму вопыту, цесным кантактам з дыспетчарамі, цягнік прыбыў да месца прызначэння на 27 мінут раней за вызначаны тэрмін. І гэта не адзінкава ўдалы фініш перадавога машыніста. У асобныя дні М.П. Савачкін вадзіў франтавыя цягнікі з сярэднесутачным прабегам да 750 кіламетраў, што з'яўлялася вельмі блізкім да рэкорду для Беларусі. У

¹ Гродзенская праўда. – 1945. – 5 жніўня

² НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 1043, а. 86, с. 1063, а. 68

тую самую ноч другі лунінецкі машыніст Кузьмін веў франтавы цягнік з Жыткавіч да Лунінца. Гэтую адлегласць ён прайшоў без набору вады ў дарозе, з нагонам 26 мінут і перавысіў тэхнічную хуткасць на 4 кіламетры ў гадзіну.

Прыклады ўзорнай працы паказвалі застаўшыся яшчэ на беларускіх чыгунках паравозныя калоны Асобага рэзерву НКШЗ СССР. Дамагацца высокіх вытворчых поспехаў дапамагаў ім багаты вопыт, які яны набылі за час абслугоўвання франтоў на іншых чыгунках. У калонах на належны ўзровень была пастаўлена барацьба за ваджэнне хуткасных франтавых экспрэсаў, эканомію паліва, беражлівыя адносіны да тэхнікі. Пры норме міжпрамывачнага прабегу паравоза 4 тысячы кіламетраў многія машыністы калоны № 68 Баранавіцкага вузла Высоцкі, Макушын, Міхайлаў, Несцярэнка і Следняў не заходзілі на такі рамонт, зрабіўшы на сваіх паравозах па 6 тысяч кіламетраў. Яшчэ больш высокія паказчыкі меў машыніст той жа самай калоны Краўцоў. Норму міжпрамывачнага прабегу ён перакрыў амаль у два разы. На гэтым жа вузле працавала ў пачатку 1945 года і паравозная калона № 71, машыністы якой пасляхова спраўляліся з транспартным абслугоўваннем прыфрантавых участкаў. У строга вызначаны тэрмін яны дастаўлялі воінскія грузы, хаця, як правіла, цягнікі даводзілася ім вадзіць са значным перавышэннем вагавых нормаў – да 500 тон. Яны ўмела скарыстоўвалі ў якасці паліва дровы і за час адной паездкі эканомілі дзесяткі кубаметраў дроў¹.

Значны аб'ём паравозак выконвалі тады паравозныя калоны Асобага рэзерву НКШЗ на другой прыфрантавой чыгунцы Беларусі – Беластоцкай. Добрымі паказчыкамі ў працы вызначылася паравозная калона № 13, штаб якой знаходзіўся ў Маладзечна. Ад першых дзён заснавання гэтай калоны ў ёй працавала нямала паравознікаў Беларусі, у іх ліку Ц.В. Панфіловіч і яго сын Анатоль. На яе рахунку шмат гераічных эпізодаў. Яна абслугоўвала савецкія войскі, што ўдзельнічалі ў Сталінградскай бітве, на Курскай дузе, у баях за вызваленне Харкава і іншых гарадоў. Па прыбыцці ў Маладзечна калоны адразу ж актыўна ўключылася ў працу, сваімі сіламі наладзіла прамыўку паравозаў. Тут у яе склад прынялі яшчэ 15 паравозных брыгад², сярод членаў якіх было нямала мясцовых чыгуначнікаў. Накіравалі сюды прама з прызыўнога пункта Маладзечна і васемнаццацігадовага С.В. Малашку. Пачынаць даводзілася з паравознага качагара. Але з дапамогай вопытнага машыніста паравоза П.С. Гуржэя ён ужо на чацвёртым месяцы стаў памочнікам машыніста. Сур'ёзныя выпрабаванні ваеннага часу дапамаглі і многім іншым маладзечанскім хлопцам неўзабаве перайсці з качагараў ў

¹ Чырвоная звызда. – 1945. – 23 лютага, 3 сакавіка

² Панфіловіч Т. Бітва на рэльсах. Рассказ машиниста. – Мн., 1961. – С. 90

памочнікі машыністаў паравозаў. Школай набыцця прафесіі былі для іх не тэхнічныя курсы, а практыка.

Паўсюдная барацьба за ўкараненне хуткасных метадаў працы, уздым прадукцыйнасці працы, ахапіўшая амаль усе без выключэння звенні транспартнага канвееру, з'явілася адным з самых магутных сродкаў павышэння ўзроўню эксплуатацыйнай дзейнасці чыгунак. Дзякуючы гэтаму, ствараліся ўсе рэальныя ўмовы, каб палепшыць скарыстанне транспартнай тэхнікі і на гэтым грунце павялічыць аб'ёмы перавозак, паскорыць дастаўку грузаў фронту і народнай гаспадарцы. Так, напрыклад, сярэднясутачны прабег паравозаў Асіповіцкага дэпо павялічыўся са 128 кіламетраў у студзені да 225 у красавіку, адпаведна ў Калінкавіцкім – са 144 да 182, у Гомельскім – са 155 да 205, у Магілёўскім – са 174 да 232, у Крычаўскім – са 162 да 277, у Жлобінскім – са 153 да 228 кіламетраў. Так самааддана працавалі ў адказны для Радзімы час паравознікі многіх дэпо беларускіх чыгунак. У цесным кантакце з работнікамі астатніх службаў яны з дня ў дзень павялічвалі ўклад чыгуначнага транспарту БССР у забеспячэнне усё ўзрастаўшых патрэб фронту ў стратэгічных перавозках.

Частай з'явай таго часу было выкананне адным і тым жа чалавекам службовых абавязкаў работнікаў некалькіх прафесій і, вядома, не на шкоду сваёй асноўнай працы. Рабочыя выказвалі павышаную зацікаўленасць да добраахвотнага вывучэння функцый працы, блізкай да іх прафесіі, з тым каб у неабходных выпадках прыйсці на дапамогу свайму таварышу, сумеснымі сіламі выканаць якое-небудзь важнае заданне. У рабочых, што валодалі некалькімі сумежнымі прафесіямі, як правіла, заўсёды была больш высокая прадукцыйнасць працы, чым ў тых, хто мог выконваць толькі адзін від працоўнай аперацыі, яны часцей і ахвотней пераклучаліся на новы від работы, калі гэта выклікалася творчымі ўмовамі. Так, да прыкладу, неаднаразова паступаў і пінскі стрэлачнік Цапінскі. Калі патрабавалі абставіны, ён без усялякіх хістанняў ішоў на замену двух сваіх таварышаў па брыгадзе, працуючы счэпшчыкам альбо саставіцелем цягнікоў. Гэтым самым ён не раз дапамагаў сваёй брыгадзе выйсці з прарыву і своєчасова выканаць даручанае ёй заданне.

Павелічэнню ўкладу кожнага чыгуначніка ў вытворчыя дасягненні свайго калектыву садзейнічаў іх актыўны ўдзел у пазаўрочных работах. У такі час рабочыя і служачыя транспарту не проста наводзілі чысціню і парадак у вытворчых цэхах і на ўчастках, а выпускалі сваю асноўную прадукцыю, займаліся тым, што і ў звычайны працоўны дзень. На працягу кожнага тыдня ці месяца такім чынам рамантавалася нямала паравозаў і вагонаў, варштатнага абсталявання і рознай іншай тэхнікі,

выконваўся вялікі аб'ём работ па тэхнічным умацаванні аб'ектаў пуцявой і грузавой гаспадарак, развіцці сродкаў сувязі і г.д. Не раз бывала такое, што людзі, забываючыся на стому, працавалі па некалькі змен запар, каб толькі хутчэй закончыць якое-небудзь надзвычай важнае заданне. У сакавіку 1945 года нечакана выйшла са строю помпа паравоза, што знаходзіўся ў дэпо Брэст-Цэнтральны. Машына бяздзейнічала, а патрэба ў рухомым саставе была вострай. Рамантаваць помпу даручылі вопытнаму аўтаматчыку Порхачу. Амаль паўтара сутак не пакідаў ён дэпо, пакуль поўнасьцю не быў закончаны рамонт. І гэта не адзінкавы выпадак такіх адносін да працы ў калектыве паравознага дэпо Брэст-Цэнтральны. 27 гадзін без перапынку працягваў працоўную вахту і арматуршчык В. Жур, калі яму патрэбна было ў спісьлі тэрмін правесці рамонт манеўровага паравоза.

Ніколі не лічыліся з часам, калі гэтага патрабавалі задачы дня, у калектыве Гродзенскага паравознага дэпо. У лютым 1945 года кацельшчык Абухоўскі двое сутак не пакідаў цэха, пакуль не закончыў выканання даручанага яму задання. Яно было рэалізавана на 390 працэнтаў. У гэтым калектыве часта практыкаваліся добраахвотныя выходы паравознікаў на працу ў пазаўрочны час. Такім чынам у лютым чатыры паравозныя брыгады адрамантавалі два паравозы, а заробленыя ў выніку гэтага 310 рублёў былі пералічаны ў фонд дапамогі сем'ям франтавікоў.

Вельмі часта цэлымі суткамі бесперапынна неслі службу калоны паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ і асабліва тыя, што абслугоўвалі галоўныя ўчасткі прыфрантавых магістраляў, і асабліва Беластоцкай. Многія яе машыністы-інструктары, у прыватнасці Карпенка і Яцук, у час студзенскага 1945 года наступлення Чырвонай Арміі па 60–100 гадзін не сходзілі з паравозаў, якія курсіравалі з фронту на фронт. Увесь гэты час яны працавалі і жылі на паравозах, служачы для астатніх паравознікаў ярскім прыкладам самаадданай працы. Калона паспяхова справілася з перавозкай воінскіх грузаў і заваявала пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ СССР.

Шырока практыкаваліся пазаўрочныя работы ў калектывах Гомельскага вагоннага ўчастка станцыі Гомель-Гаспадарчы. Камсамольска-маладзёжная змена Станковай з аўтакантрольнага цэха, выкананне нормаў выпрацоўкі ў якой у красавіку 1945 года ў сярэднім складала 135 працэнтаў, у падарунак святу Першага мая ў пазаўрочны час адрамантавала 6 разабшчыцельных і нарыхтавала некалькі канцавых кранаў, 30 аўтарукавоў і 3 паветраразмеркавальнікі, змена Сідарэнкі з пункта тэхнічнага агляду вагонаў выпусціла з гадавога рамонту 2 і з бягучага 4 вагоны. Паводле вынікаў сацыялістычнага спаборніцтва за

красавік, брыгада Станковай заваявала пераходны Чырвоны сцяг ЦК ЛКСМБ і Упраўлення Беларускай чыгункі¹.

Але дамагацца перавыканання сваіх заданняў беларускія чыгуначнікі імкнуліся не толькі за кошт максімальнага напружання сваіх фізічных сіл, добраахвотнага падаўжэння рабочага дня. На алтар працоўных перамог яны прыносілі ўсё багацце сваёй рабочай кемлівасці і вынаходлівасці, настойліва вышуквалі новыя прыёмы і метады працы, накіраваныя на істотнае ўдасканалванне вытворчых працэсаў. З гэтай мэтай на чыгуначным транспарце БССР сістэматычна праводзіліся месячнікі агляду арганізацыі працы і рацыяналізацыі вытворчасці, за час якіх паступала нямала каштоўных прапаноў, накіраваных на павышэнне эфектыўнасці скарыстання тэхнічных сродкаў, рацыянальную расстаноўку і загрузку рабочай сілы. Арганізавана прайшоў такі месячнік у красавіку 1945 года на Беластоцкай чыгунцы, ініцыятарам якога выступіў калектыў паравознага дэпо, дзе начальнікам быў Варфаламееў. Кіраўніцтва чыгункі, дарожны прафсаюзны камітэт і транспартны адзел Гродзенскага абкама КП(б)Б ухвалілі гэтую ініцыятыву і заклікалі кіраўнікоў прадпрыемстваў, партыйных, прафсаюзных, камсамольскіх арганізацый зрабіць неабходныя захады па мабілізацыі мас на актыўны ўдзел у месячніку. Работнікі вагоннага ўчастка (начальнік Няўструеў) ужо за 10 дзён месячніка ўнеслі 39 рацыяналізатарскіх прапаноў, з якіх было разгледжана 26 і прынята да ўкаранення 18. Найлепшым чынам апраўдалі сябе на практыцы вынайдзеныя наватарамі прыбор для павароту колавых пар, ручны прэс для рэгенерацыі і абціскання падбівачных канцоў, прыстасаванне да варштата для нарэзкі стужачнай разьбы з дапамогаю шківаў. Эканамічны эффект ад укаранёных на ўчастку прапаноў склаў 1700 рублёў².

Сведчаннем глыбокага разумення беларускімі чыгуначнікамі сваёй вялікай адказнасці перад Савецкай Радзімай за своєчасовую дастаўку грузаў фронту і народнай гаспадарцы, іх высокіх працоўных дасягненняў могуць служыць тыя выдатныя перамогі, якіх яны стала дамагаліся ва Усесаюзным сацыялістычным спаборніцтве рабочых і служачых чыгуначнага транспарту. Пераможцамі яго на заключным этапе вайны з фашысцкай Германіяй з'яўляліся многія калектывы чыгуначнікаў рэспублікі. Паводле вынікаў лютага 1945 г., Чырвоны сцяг Дзяржаўнага Камітэта Абароны быў прысуджаны калектыву Віцебскага аддзялення руху Заходняй чыгункі, якое ўзначальваў вопытны камандзір транспарту Герой Сацыялістычнай Працы М.А. Макараў. У гэтым месяцы Віцебскае аддзяленне руху забяспечыла стопрацэнтнае выкананне абароту вагонаў,

¹ Гомельская праўда. – 1945. – 30 красавіка, 19 мая.

² Гродзенская праўда. – 1945. – 12, 15 красавіка.

на 36 працэнтаў знізіла прастой транзітных і на 21 – мясцовых вагонаў, на 6 працэнтаў павялічыла ў параўнанні з нормай участковую хуткасць. На гэты час у калектыве аддзялення працавала 39 чалавек, якія мелі ўрадавыя ўзнагароды за паспяховае выкананне заданняў па перавозках воінскіх грузаў. У заваяванне пераходнага Чырвонага сцяга ДКА важкі ўклад унесла брыгада дыспетчара П.К. Навадворскага, якая па выніках лютага месяца заваявала першае месца ва Усесаюзным спаборніцтве манеўровых брыгад чыгуначнага транспарту краіны. Уручэнне высокай узнагароды вылілася ў сапраўднае свята віцебскіх чыгуначнікаў, якія сабраліся на ўрачысты вечар у памяшканні Другога Беларускага драматычнага тэатра імя Якуба Коласа. Сцяг пераможцам уручыў намеснік Старшыні СНК БССР Лявіцкі¹. Прадстаўнікі ад рабочых і служачых Віцебскага аддзялення руху, што выступілі на сходзе, далі слова новымі працоўнымі перамогамі мацаваць магутнасць Радзімы. І слова сваё яны з гонарам стрымалі.

Віцебскае аддзяленне руху – не адзіны калектыв ў чыгуначным вузле, які выходзіў пераможцам Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва. Такого ж выдатнага працоўнага поспеху дабіліся па выніках красавіка 1945 года і работнікі Віцебскай дыстанцыі сігналізацыі і сувязі.

Перадавікоў Усесаюзнага сацыялістычнага спаборніцтва чыгуначнікаў было нямала і сярод іншых калектываў Заходняй, а таксама Беларускай, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай магістраляў.

Паспяхова вытрымлівалі многія чыгуначнікі рэспублікі тья сур'ёзныя патрабаванні, якія ставіла перад імі сацыялістычнае спаборніцтва за заваяванне звання найлепшага на сетцы чыгунак СССР паравоза, вуглепад'ёмнага крана, пункта водазабеспячэння, комплекснай брыгады па рамонце вагонаў і г.д., за заваяванне звання найлепшага сярод работнікаў вядучых чыгуначных прафесій краіны. Першай на Беларусі звання “Найлепшы паравоз” сеткі чыгунак СССР дабілася ў сакавіку 1945 года добра вядомая на Брэст-Літоўскай магістралі брыгада машыніста М.П. Савачкіна з Лунінецкага дэпо. Члены яго брыгады старанна даглядалі за сваім паравозам, умела дастасоўвалі да практыкі перадавыя лунінскія метады, сістэматычна перавыконвалі нормы сярэднясутачных прабегаў, ашчадна выдаткоўвалі паліва, не дапускалі парушэнняў правілаў бяспекі руху. У сакавіку яны правялі 5 цяжкаваговых саставаў, у якіх дастаўлена дадаткова да нормы 1420 тон груза. Высокае ганаровае званне брыгада адстаяла і па выніках работы за красавік. Вясной 1945 года “Найлепшы паравоз” сеткі чыгунак СССР заваёўвалі таксама брыгады машыністаў П. Кузьміна і П. Дачкіна

¹ Віцебскі рабочы. – 1945 – 1 чэрвеня.

(Маладзечна), Цецерыкова (Віцебск), Х. Качмарова (Магілёў), Карнеева (Лунінец), М. Лепяшынскага (Орша) і інш.

Не раз выходзілі ў лік найлепшых па сетцы чыгунак краіны і іншыя паасобныя вытворчыя калектывы, а таксама работнікі вядучых прафесій, якія бралі актыўны ўдзел у гэтым відзе сацыялістычнага спаборніцтва.

З месяца ў месяц павялічвалі аб'ёмы і паляпшалі якасць рамонтных работ Гомельскі паравоза-вагона і Мінскі вагонарамонтны заводы. Яны рабілі капітальны рамонт рухомага саставу. У гэтых калектывах працавала нямала высокасумленных рамонтнікаў, якія аддавалі ўсе свае сілы і вопыт для хутчэйшага вяртання ў эксплуатацыю моцна паношаных ці атрымаўшых сур'ёзныя пашкоджанні ў час ваенных дзеянняў паравозаў і вагонаў. Кіраўніцтва і грамадскія арганізацыі праводзілі ў жыццё ўсемагчымыя захады па мабілізацыі масаў на высокапрадукцыйную працу, стваралі для гэтага неабходную матэрыяльна-вытворчую базу. Замацоўваючы гаспадарчыя поспехі папярэдняга года, калектыв Гомельскага ПВРЗ з першых дзён 1945 года ўзяў высокі працоўны рытм. Па ініцыятыве рамонтнікаў вагоннага цэха з 20 студзеня на заводзе распачынаецца стаханаўскі дэкаднік. Было вырашана на тых рабочых месцах, дзе рамонтнікі на працягу пяці дзён выконваюць нормы выпрацоўкі на 200–300 працэнтаў, устанавіваць чырвоныя сцяжкі. Усе рабочыя заводы актыўна падтрымалі ініцыятыву рамонтнікаў вагоннага цэха. Ад першых дзён стаханаўскай дэкады ў кожным цэху з'явілася нямала рабочых, якія пачалі перакрываць свае зменныя задані ў два-тры разы. І, вядома, такія меліся перш за ўсё сярод саміх ініцыятараў стаханаўскага дэкадніка. Так, брыгада К.М. Гуцава са сталярнага аддзялення вагоннага цэха перавыконвала нормы выпрацоўкі ў сярэднім у 2,5 раза і больш, сталяры гэтага ж аддзялення Г.М. Варцаба, Я.М. Манчанка і іншыя – у 2,4 раза.

Працоўны рытм на Гомельскім ПВРЗ не паслабеў і па заканчэнні стаханаўскага дэкадніка. Тут увесь час на высокім узроўні вялася барацьба за дасягненне рэкордных нормаў выпрацоўкі, што садзейнічала росту двухсотнікаў і трохсотнікаў. І важна было тое, што такім рухам былі ахоплены і маладыя рабочыя, тыя, у каго толькі пачыналася працоўная біяграфія. Прызнаным перадавіком працы з'яўляўся малады рабочы і грамадскі актывіст А.В. Прыступа. Як член заводскага камітэта камсамола А.В. Прыступа асабістым прыкладам паказваў таварышам узоры добрасумленых адносін да выканання службовага абавязку, сталага павышэння тэхнічных ведаў і вытворчай кваліфікацыі. Нягледзячы на свой малады ўзрост, ён ужо меў чацвёрты кваліфікацыйны разрад. Камсамольска-маладзёжная франтавая брыгада слесараў-мантажнікаў, у склад якой уваходзіў і А.В. Прыступа, у сакавіку 1945

года на рамонце варштатаў і рухавікоў унутранага згарання зменныя заданні выконвала ў сярэднім на 250 працэнтаў пры выдатнай якасці работ. Рэдка пакідала заводскія карпусы, не даўшы дзвюх нормаў, і камсамольска-маладзёжная брыгада І. Лявягіна. У цэлым па заводзе красавіцкі план выпуску з рамонтнага вагонаў быў рэалізаваны на 108 працэнтаў. Нормы выпрацоўкі ў вагонным цэху выконваліся ў сярэднім на 148, электрасілавым – на 201, рамонтна-механічным – на 190 працэнтаў. За высокія вытворчыя паказчыкі, дасягнутыя напярэдадні святкавання Першага мая, 30 рабочых атрымалі грашовыя прэміі ці былі ўзнагароджаны ганаровымі граматамі, 15 чалавек занесены ў Кнігу падарункаў Мацеры-Радзіме¹.

Паспяхова спраўляўся і з месяца ў месяц павялічваў выпуск прадукцыі калектыў Мінскага вагонарамонтнага завода. Вытворчую праграму першых пяці месяцаў 1945 года ён перавыканаў на 29 працэнтаў, хаця ў яго штаце недалічвалася да плана 60 рабочых², мелася больш за 70 падлеткаў. Некаторыя з іх, у прыватнасці слесар-мантажнік Б. Шабан і страхар В. Францкевіч, нормы выпрацоўкі перавыконвалі ў два разы.

Масавыя працоўны гераізм у апошнія месяцы і тыдні вайны паказвалі на перавозках камсамольцы і моладзь чыгуначнага транспарту. Там, дзе нестала вытворчага вопыту і належных тэарэтычных ведаў, на дапамогу прыходзіла вялікае жаданне не адстаць ад кадравых рабочых, прынесці як мага больш карысці Радзіме на працоўным фронце. Пры такім падыходзе да справы і многія маладыя рабочыя не раз выходзілі ў лік перадавікоў сваіх калектываў, дамагаліся высокіх паказчыкаў у працы.

Добрая слава ішла аб камсамольцах і моладзі Ваўкавыскага чыгуначнага вузла. Створаныя спецыяльна з іх брыгады ўнеслі каштоўны ўклад у гаспадарчыя дасягненні ўсяго вузла. Свае зменныя нормы камсамольска-маладзёжныя брыгады машыністаў паравозаў Качаноўскага і Скобелева выконвалі ў красавіку 1945 года на 160 працэнтаў. Брыгада камсамольскага паравоза, якую ўзначальваў камсамалец Герман, нормы тэхнічнай хуткасці перавыконвала на 4 кіламетры ў гадзіну. Усе члены гэтай брыгады былі ўзнагароджаны значком “Выдатны паравознік”. У перадавіках хадзілі і многія камсамольцы, што былі заняты ў іншых службах вузла. Аб гэтым

¹ Гомельская праўда. – 1945. – 20 сакавіка, 1 мая.

² Короткевич А. Т. В боях и труде – везде впереди (к истории ВРЗ им. Мясникова). – Мн., 1962. – С. 29–30.

сведчыць і такі факт, што з 73 камсамольцаў Ваўкавыскага вузла 72 чалавекі мелі значок “Ударнік сталінскага прызыву”¹.

Сярод камсамольцаў вялася напружаная барацьба за заваяванне ганаровага звання “камсамольска-маладзёжнай франтавой брыгады”. Шмат намаганняў для дасягнення гэтага рубяжу прыклдала брыгада Я. Коржана з цэха прамыўкі Аршанскага паравознага дэпо. Моладзь у ёй сабралася як на падбор, працавітая, да справы ставілася з вялікай адказнасцю. Да 27-й гадавіны Чырвонай Арміі яна зрабіла прамыўку і адрамантавала 23 паравозы, што значна перавышала заданне. Былі выпадкі, калі брыгада за адну змену выконвала вялікі рамонт аднаго паравоза. Лепшыя слесары брыгады штодзённа давалі па дзве-тры нормы. У красавіку 1945 года рашэннем парткамітэта і кіраўніцтва Аршанскага паравознага дэпо брыгадзе Я. Коржана было прысвоена званне “Камсамольска-маладзёжная франтавая брыгада” і прысуджана эмблема выдатніка.

Нязгасныя старонкі ў летапіс працоўнай славы ўпісалі жанчыны-чыгуначнікі, якія ўпэўнена замянілі мужчын на многіх участках гаспадарчага фронту. Добрая слава ішла тады пра машыніста Віцебскага паравознага дэпо Таню Сіменьчукову. Першы раз за рэверс паравоза яна села якраз перад самай вайной, а затым ўжо ў перыяд эвакуацыі вадзіла цягнікі ў суровых кліматычных умовах Паўночнай чыгункі. Калі Чырвоная Армія вызваліла шэраг участкаў Заходняй магістралі, сюды варочаецца (1943 год) машыніст Таня і абслугоўвае франтавы ўчастак Масква – Смаленск. Так што да прыбыцця ўлетку 1944 года ў роднае Віцебскае паравознае дэпо яна ўжо мела багаты вопыт работы ў незвычайных для многіх яе таварышаў-паравознікаў умовах Поўначы і франтавой паласы. Дзякуючы гэтаму, яна з першых дзён аднаўлення перавозак на Віцебскім чыгуначным вузле ўвайшла ў лік перадавых машыністаў паравозаў. Гэтыя пазіцыі замацавала яна за сабою і на старце 1945 года. На паравозе “Щ-819” Таня Сіменьчукова штомесячна дабівалася значнай эканоміі паліва, і пры норме 3600 кіламетраў яе паравоз да пачатку сакавіка прайшоў 4320 кіламетраў без міжпрамывачнага рамонту і знаходзіўся ў належным тэхнічным стане².

Здольным работнікам паказала сябе дыспетчар Маладзечанскага чыгуначнага вузла Ф.І. Садоўская. Выпускніца Аршанскай чыгуначнай школы, яна ўжо ў перадавенны час набыла немалы вопыт працы на транспарце. Як найлепшага работніка, яе папрасілі ў 1940 годзе на Маладзечанскі чыгуначны вузел у якасці тэхніка тэхнічнага аддзела. Працаваць давялося нядоўга. Калі пачалася вайна, Ф.І. Садоўская

¹ Гродзенская праўда – 1945. – 18 мая.

² Віцебскі рабочы. – 1945. – 8 сакавіка.

эвакуіруецца на Урал. У 1944 годзе яна зноў варочаецца адной з першых у Маладзечна ў складзе аператыўнага аддзела Упраўлення Беларускай чыгункі і працуе за дыспетчара. На гэтай пасадзе яе працоўны талент дасягнуў сапраўднага росквіту. Ф.І. Садоўская па-майстэрску кіравала рухам цягнікоў на ўчастках Маладзечанскага чыгуначнага вузла, шырока ўкараняла перадавыя метады, ахвотна дзялілася з дыспетчарамі вопытам работы, працавала ў цесным вытворчым кантакце з паравознымі брыгадамі. У яе змену машыністы паравозаў з вялікім поспехам вадзілі эстафетныя франтавыя саставы і цяжкаваговыя цягнікі, заўжды перавыконваючы заданні па тэхнічнай і ўчастковай хуткасці. У калектыве маладзечанскіх дыспетчараў яна лічылася непераўзыдзеным майстрам стопрацэнтнага адпраўлення цягнікоў па графіку. Творчы падыход да выканання сваіх службовых абавязкаў дазваляў Ф.І. Садоўскай у паасобныя месяцы 1945 года эканоміць па 8–9 тысяч вагона-гадзін, амаль у паўтара раза перавыконваць заданні па тэхнічнай хуткасці. За самаадданую працу яна мела некалькі ўзнагарод ад ваеннага камандавання, наркома шляхоў зносін СССР, кіраўніцтва Беларускай магістралі¹.

Шмат прыкладаў самаадданай працы жанчын можна было б прывесці і па Брэст-Літоўскай чыгунцы. Аб гэтым сведчыць і такі факт, калі ў 1945 годзе наш народ адзначаў День жанчын, яе начальнік з нагоды свята выдаў грашовыя прэміі і аб'явіў падзякі 156 лепшым работнікам за іх вялікі ўклад у аднаўленне транспарту і арганізацыю перавозак. У ліку ўзнагароджаных значком “Ударнік Сталінскага прызыву” была добра вядомая ў Лунінецкім дэпо машыніст паравоза П.Ф. Сіцэвіч. Перадавы ў БАУ № 1 муляр Л.Я. Нахват атрымала значок “Выдатны аднавіцель”.

Не выбіралі сабе лёгкай працы і жанчыны Гомельскага электратэхнічнага завода НКШЗ СССР. І куды б іх ні пасылала кіраўніцтва прадпрыемства, усюды яны надзейна замянялі мужчын. Слесар-інструментальшчык Градская і стругальшчыца па метале Зубрыцкая нормы выпрацоўкі перавыконвалі ўвесну 1945 года ў сярэднім у два разы і болей. І такіх перадавікоў працы было нямала сярод жанчын завода.

Ажыццяўленне экстраных захадаў па ўхіленні недахопаў аднаўлення пры правядзенні работ першай чаргі і па далейшым тэхнічным умацаванні раней здадзеных у строй найбольш важных чыгуначных участкаў з інтэнсіўным рухам цягнікоў, з аднаго боку, і рост працоўнай актыўнасці рабочых і служачых транспарту, павышэнне ўзроўню арганізацыі эксплуатацыйнай дзейнасці чыгунак – з другога,

¹ Сялянская газета. – 1945. – 9 жніўня.

дазволілі забяспечыць выкананне велізарнага аб'ёму перавозак абаронных грузаў і ў значна лепшай ступені, чым у папярэдні час, задаволіць патрэбы народнай гаспадаркі і насельніцва рэспублікі ў транспартным абслугоўванні. Цяпер ужо чыгункі Беларусі павінны былі разгортваць эксплуатацыйную дзейнасць, галоўным чынам, сваімі сіламі і сродкамі, бо з адыходам войскаў Чырвонай Арміі далей на Захад туды была пераведзена і большасць калон паравозаў Асобага рэзерву, ваенна-эксплуатацыйных упраўленняў і ваенна-эксплуатацыйных аддзяленняў. Вядома, што ўсё гэта не магло не прывесці да неабходнасці ажыццяўлення шэрагу дадатковых арганізацыйна-гаспадарчых мерапрыемстваў па павышэнні ўзроўню эксплуатацыйнай дзейнасці чыгунак рэспублікі, больш поўным забеспячэнні іх рухомым саставам, пашырэнні ўласнай рамонтнай базы, па лепшым выкарыстанні тэхнічных сродкаў і працоўных рэсурсаў. І рабіць гэта патрэбна было ў надзвычай сціслыя тэрміны, каб не дапусціць зніжэння тэмпаў перавозак воінскіх грузаў. Менавіта так гэта і адбывалася на практыцы. Нягледзячы на меўшыя месца перамены ў эксплуатацыі чыгунак рэспублікі, работа апошніх працякала, у асноўным, паспяхова, без асаблівых ускладненняў. Вырашальную ролю тут адыгралі сталае дапамога транспарту з боку партыйных і савецкіх органаў рэспублікі, высокая зладжанасць у рабоце ўсіх звянняў транспартнага канвеера, правільная арганізацыя і планаванне грузапатокаў і самае галоўнае – высокая вытворчая актыўнасць чыгуначнікаў, якія з вялікай энергіяй і сілай працавалі на карысць фронту, сваёй Радзімы ў час, калі ішла падрыхтоўка і наносіўся завяршальны ўдар па ворагу.

У напружаным працоўным рытме правёў апошнія месяцы перад заканчэннем Айчыннай вайны калектыў Брэст-Літоўскай чыгункі ў цэлым. План пагрузкі сакавіка яна перавыканала на 23 працэнты, красавіка – на 3, мая – на 51. Па ліку прынятых і зданеных суседнім чыгункам вагонаў месяц красавік не меў сабе роўных ні з папярэдніх, ні з наступных месяцаў 1945 года. Нягледзячы на павелічэнне перавозачнай работы, быў значна павышаны ўзровень скарыстання рухомага саставу. Месяц красавік быў адзіным з усіх месяцаў гэтага года, калі чыгунка выканала норму абароту вагона. Участковая хуткасць павялічылася з 14 кіламетраў у гадзіну ў студзені да 19 у красавіку, адпаведна тэхнічная хуткасць – з 23 да 28, сярэднясутачны прабег вагонаў – з 84 кіламетраў да 130,8, паравозаў – са 179 да 236. У паляпшэнне гэтых паказчыкаў вялікі ўклад унеслі рабочыя ўсіх службаў эксплуатацыі, у тым ліку і вагоннай. Аб гэтым можа сведчыць сярэдні працэнт выканання нормаў выпрацоўкі па службе: у студзені ён склаў 126, лютым – 136, сакавіку – 137, красавіку – 165. Лік рабочых, якія выконвалі нормы выпрацоўкі на 150–

200 працэнтаў, павялічыўся з 36 чалавек у студзені да 100 у красавіку, на 200 працэнтаў і больш – з 4 да 28¹.

Побач з воінскімі перавозкамі чыгункі сталі ўсё больш і больш транспартаваць народнагаспадарчых грузаў з адных раёнаў Беларусі ў другія, што мела вельмі важнае значэнне, паколькі астатнія віды яе шляхоў зносілі пакуль што яшчэ не былі ў стане ў патрэбным аб'ёме ўзяць на сябе гэтую нагрузку. Ход аднаўлення народнай гаспадаркі ў велізарнай ступені залежаў ад таго, як ішлі справы на саміх чыгунках. Гэта добра разумелі занятыя на іх людзі і рабілі ўсё, што было ў іх сілах, каб паўней задавальняліся патрэбы народнай гаспадаркі ў перавозках. Як і ў даваенны час, па сталёвых рэйках імчаліся з адных раёнаў рэспублікі ў другія цягнікі, якія везлі машыны, станкі, абсталяванне, будаўнічыя матэрыялы і іншыя грузы, так неабходныя для аднаўлення народнай гаспадаркі. Усё часцей ў розныя канцы Беларусі па далёкіх і блізкіх маршрутах беглі пасажырскія саставы. Павялічваліся аб'ёмы міжрэспубліканскіх перавозак. Беларускія чыгуначнікі прыкладалі шмат сіл, каб хутчэй і з поўнай захаванасцю даставіць грузы да месца іх прызначэння, стварыць больш зручнасцяў для пасажыраў. З асабліваю адказнасцю браліся яны за загрузку і дастаўку цягнікоў, якія ішлі на ўсесаюзную качагарку – Данбас. У той час там кіпела напружаная работа па аднаўленні разбураных акупантамі шахтаў. Для гэтага патрэбна было шмат лесу, які пастаўляла суседняя Украіна Беларусь. На станцыях Баранавічы-Палескія, Быцень, Косава, Лясная, Даманавы і Клецк на пагрузку крапяжу для Данбаса выходзілі ў вольны час, каб дапамагчы грузчыкам, не толькі стрэлачнікі, дзяжурныя па станцыі, вагаўшчыкі, але і хатнія гаспадыні. У выніку гэтага тут ніколі падоўгу не затрымліваліся вагоны пад пагрузкай. Зазначаныя станцыі толькі за два дні 17–18 красавіка 1945 года пагрузілі для Данбаса 75 вагонаў рудастойкі². Наколькі ж значнымі былі пастаўкі грузаў шахтам Наркомвугалю, відаць з таго, што толькі за студзень – люты 1945 года Брэст-Літоўская чыгунка пагрузіла ім 2885 вагонаў крапяжу³.

Здзейснення шматвяснянай арміяй беларускіх чыгуначнікаў працоўных падзвігі на перавозках воінскіх і народнагаспадарчых грузаў заўжды будуць здзіўляць сваёй смеласцю работнікаў транспарту ўсіх наступных пакаленняў, глыбока ў сэрцы ўсяляць законную гордасць за гераізм людзей іх прафесій, будуць служыць добрым прыкладам самаадданай барацьбы на карысць свайму народу на ўсіх будучых этапах гісторыі яго стваральнай працы.

¹ НАРБ Ф. 1117, в. 1, с. 794, а. 201, с. 954, а. 73, с. 1058, а. 1 – 4; с. 1373, а. 176.

² Чырвоная звызда – 1945. – 21 красавіка.

³ НАРБ Ф. 1117, в. 1, с. 19, а. 202.

Магутнасць краіны, сілу яе Чырвонай Арміі беларускія чыгуначнікі павялічвалі не толькі сваёй нястомнай працай. Сярод іх перыядычна праводзіліся добраахвотныя зборы грошай на будаўніцтва танкаў і самалётаў, зборы розных рэчаў для пасылкі на фронт салдатам. Толькі ад працаўнікоў Беларускай магістралі паступіла да пачатку сакавіка 1945 года больш за 200 тысяч рублёў будаўніцтва танкавай калоны “Чыгуначнік Беларусі”¹.

У чыгуначных калектывах не спынялася шэфства над шпіталямі. Сярод рабочых і служачых праводзіліся добраахвотныя зборы падарункаў для перадачы параненым воінам. Яны выраблялі для шпіталяў новую і рамантавалі старую мэблю, старанна ацяплялі памяшканні перад наступленнем зімы. У час наведвання шпіталяў адбываліся гутаркі аб ваенных падзеях, ходзе аднаўленчых работ на чыгуначным транспарце, працоўных дасягненнях. Шмат розных культурна-масавых мерапрыемстваў адбылося ў час месячніка шэфскай работы ў шпіталях і часцях Чырвонай Арміі, які правялі ў сакавіку 1945 года гурткі мастацкай самадзейнасці розных прадпрыемстваў і арганізацый Гомеля і Новабеліцы. З цікавай праграмай да воінаў прыйшлі і многія калектывы мастацкай самадзейнасці прадпрыемстваў чыгуначнага транспарту. Добра падрыхтаванымі выехалі ў падшэфны шпіталь навучэнцы Гомельскага тэхнікума чыгуначнага транспарту. Воінам яны паказалі інсцэніраванае апавяданне А. Чэхава “Ноч перад судом” і далі канцэрт мастацкай самадзейнасці.

Актыўны ўдзел бралі чыгуначнікі рэспублікі ў падпісы на Чацвёртую Дзяржаўную пазыку, якая праводзілася напярэдадні самога разгрому фашысцкай Германіі. Многія рабочыя і служачыя падпісаліся на суму, якая ў некалькі разоў перавышала іх месячную зарплату. А дзяжурныя па вакзале станцыі Брэст-Цэнтральны М. Ярошык і Ф. Ярошык пры месячным акладзе ў 350 рублёў падпісаліся на 3500 рублёў кожны. Гэтым самым яны даказалі сваю вялікую любоў да Радзімы, матэрыяльна дапамаглі ёй ва ўмацаванні Чырвонай Арміі, якая якраз завяршала свой вызваленчы паход у Еўропе.

Імкнучыся ўнесці як мага большы ўклад у павышэнне матэрыяльна-тэхнічнай забяспечанасці Чырвонай Арміі, чыгуначнікі ахвотна дзень ці два ў месяц бясплатна працавалі на яе карысць. Патрыятычную ініцыятыву праявілі ў лютым 1945 года работнікі станцыі Рось, адлічыўшы ў фонд Чырвонай Арміі свой пяцідзённы заробак. І такіх прыкладаў высокай грамадзянскай свядомасці рабочых і служачых можна было б прывесці нямала па самых розных прадпрыемствах і арганізацыях транспарту.

¹ Звязда – 1945 – 4 сакавіка

Краіна па заслугах адзначыла працоўны і баявы гераізм беларускіх чыгуначнікаў. Звыш чатырох тысяч рабочых і служачых чыгуначнага транспарту БССР былі ўзнагароджаны за час вайны і ў першыя месяцы пасля яе заканчэння ордэнамі і медалямі Савецкага Саюза. Са званнем Героя Сацыялістычнай Працы прыбылі на родную Віцебшчыну А.В. Глебаў, М.А. Макараў, А.А. Янкоўскі. Яны прайшлі шмат вёрстаў па чыгунках краіны ў складзе калоны паравозаў №3 Асобага рэзерву НКШЗ, абслугоўвалі савецкія войскі ў іх бітвах пад Сталінградам, Курскам і Арлом. Гэтага высокага звання з уручэннем ордэна Леніна і залатога медаля “Серп і молат” яны былі ўдастоены ўвосень 1943 года. З такою ж узнагародаю вярнуліся на Беларусь машыніст паравоза Алена Міронаўна Чухнюк (да вайны працавала ў Гомелі) і яе баранавіцкі калега па працы У.П. Першукевіч, які праславіў сваё імя ў час працы ў дэпо Кем Кіраўскай чыгункі.

За паспяховае выкананне заданняў Урада і ваеннага камандавання па перавозках абаронных і народнагаспадарчых грузаў у перыяд Вялікай Айчыннай вайны Указам Прэзідыума Вярхоўнага Савета СССР ад 29 ліпеня 1945 года ордэнам Леніна былі ўзнагароджаны машыніст Жлобінскага паравознага дэпо І.Е. Арлоў-Арлоўскі, намеснік начальніка Беларускай чыгункі З.Я. Камароў, начальнік Заходняй чыгункі Г.І. Кацяш, начальнік Беларускай чыгункі Н.І. Краснабаеў, майстар Гомельскага паравознага дэпо П.Е. Кукуруза, старшы машыніст Ваўкавыскага дэпо Н.Ф. Міненка, начальнік Брэст-Літоўскай чыгункі Г.І. Перцаў і машыніст Магілёўскага паравознага дэпо С.І. Падашэўка.

І пазней, калі ў краіне адзначаліся юбілеі разгрому фашыскай Германіі, многім чыгуначнікам Беларусі прысвойваліся высокія ўрадавыя ўзнагароды за іх працоўныя і баявыя подзвігі ў гады барацьбы з фашыскай Гермаіяй.

НА МІРНЫЯ РЭЙКІ

Перамоганоснае заканчэнне вайны з фашысцкай Германіяй карэнным чынам мяняла асноўныя напрамкі ўсяго эканамічнага жыцця краіны. Пасля доўгага часу зноў узнікла магчымасць зрабіць галоўны ўхіл у бок развіцця вытворчасцяў, цалкам і поўнасю падпарадкаваных інтарэсам мірнай народнай гаспадаркі, грамадзянскага насельніцтва. Ужо на апошніх этапах вайны быў ажыццёлены шэраг важных захадаў па павелічэнні выпуску неваеннай прадукцыі. Цяпер жа, калі ў краіне шырокім фронтам разгортвалася работа па пераводзе эканомікі на мірны лад, гэты аспект у дзейнасці дзяржаўных органаў заняў адно з цэнтральных месцаў.

Заканчэнне вайны ўнесла істотныя перамены ў характар і арганізацыю перавозак на чыгуначным транспарце БССР. Своеасаблівым і, магчыма, найбольш за ўсё прыкметным крокам пераходу на мірныя рэйкі з'явілася адмена ўжо нават і на Брэст-Літоўскай чыгунцы з 15 мая 1945 года святломаскіроўкі. Ад гэтага часу і на ёй увадзіцца асвятленне мірнага часу. Не цяжкім было заўважыць і шэраг іншых з'яў, якія сведчылі аб тым, што адбываюцца істотныя перамены ў эксплуатацыйнай дзейнасці чыгуначнага транспарту. Калі, да прыкладу, у час ваенных дзеянняў на савецка-германскім фронце на захад, як правіла, рухаліся толькі грузаныя саставы, а ў адваротным напрамку ішлі часцяком і парожнія, дык цяпер малюнак стаў мяняцца. І з захаду на ўсход рушылі да канца загрузаныя саставы, у якіх перавозілі на Радзіму дэмабілізаваных воінаў старэйшых узростаў, савецкіх грамадзян, што вярталіся з фашысцкага рабства, здабытыя на палях бітваў ваенныя трафеі. У гэтым жа напрамку за кароткі тэрмін было перакінута і шмат эшалонаў савецкіх войскаў, якія пасля разгрому гітлераўскай Германіі рухаліся на Далёкі Усход для барацьбы супраць імперыялістычнай Японіі. Усё гэта запатрабавала пасылкі на захад вялікай колькасці парожняга рухомага саставу, каб вывезці з Германіі і іншых краін Еўропы падлеглых да адпраўкі ў СССР людзей і грузаў.

Рэзка змянілася структура грузаў, што перавозіліся ўнутры Беларусі ці дастаўляліся ёй з іншых раёнаў краіны. Сярод такіх грузаў сталі значна пераважаць тыя, што мелі народнагаспадарчае прызначэнне, ішлі для патрэб аднаўлення эканомікі рэспублікі.

Аднак пры ўсіх адзначаных вышэй пераменах нельга было чакаць, што з завяршэннем вайны на захадзе істотна зменшацца аб'ёмы перавозак па рэйкавых магістралях Беларусі, што хоць у якой-небудзь ступені спадзе тое напружанне, якое існавала тут ад першых дзён

аднаўлення і пачатку эксплуатацыйнай дзейнасці. Такого здарыцца не магло, бо задачы адраджэння народнай гаспадаркі БССР, якія паўсталі перад ёй на ўвесь рост адразу ж пасля разгрому фашыскай Германіі, можна было вырашыць толькі шляхам сумесных намаганняў усіх раёнаў і абласцей рэспублікі, вялікай матэрыяльнай дапамогі ёй з боку братніх савецкіх народаў. Аднаўленне разбураных беларускіх вёсак і гарадоў патрабавала дастаўкі з розных раёнаў рэспублікі да месца работ велізарнай колькасці будаўнічых матэрыялаў, тэхнічных сродкаў, сыравіны і г.д. На Беларусь бясконцым патокам рухаліся грузаныя цягнікі з самых аддаленых куткоў краіны, у якіх транспартаваліся грузы, неабходныя для аднаўлення народнай гаспадаркі. Нямала цераз яе тэрыторыю ішло і транзітных грузаў. Сталёвыя магістралі Беларусі, як і ў час вайны, выконвалі галоўную звязную ролю паміж нашай Радзімай і савецкімі войскамі, што працягвалі знаходзіцца ў краінах Еўропы.

У сілу зазначаных прычын інтэнсіўнасць руху цягнікоў па чыгунках Беларусі ніколькі не зменшылася ў першыя дні і месяцы пасля спынення ваенных дзеянняў на захадзе. А гэта азначала, што і сярод чыгуначнікаў рэспублікі патрэбна было ўвесь час падтрымоўваць высокі дух мабілізацыйнай гатоўнасці, не дапускаць парушэння напружанага працоўнага рытму, захаваць яго на тым узроўні, а то і вышэй, на якім ён знаходзіўся ў самы адказны для транспартнікаў час перавозкі воінскіх грузаў. Малейшае паслабленне працоўнай дысцыпліны, паніжэнне патрабаванняў да сябе і падначаленых маглі б прывесці да непажаданых вынікаў, выклікалі б вялікія цяжкасці ў рабоце чыгуначнага транспарту, што, у сваю чаргу, адмоўна адбілася б на ходзе аднаўлення ўсіх галін народнай гаспадаркі. І каб гэтага не здарылася, кіруючыя органы чыгунак, іх прадпрыемстваў і арганізацый, абапіраючыся на шырокі актыў транспартнікаў, разгарнулі планамерную работу па мабілізацыі ўсіх рабочых і служачых на выкананне пастаўленых перад імі новых задач па перавозках грузаў і пасажыраў. У гэтай рабоце яны заўжды знаходзілі ўсебаковую падтрымку ад партыйных і савецкіх органаў рэспублікі. Асаблівы клопат аб стане эксплуатацыйнай дзейнасці на чыгунках Беларускай ССР, аднаўленне якіх па сутнасці знаходзілася ўсяго яшчэ толькі на сваім першапачатковым этапе, праяўляў Народны камісарыят шляхоў зносін СССР.

Як і ўпапярэдні час, кардынальнай праблемай на транспарце заставаліся далейшае, больш грунтоўнае правядзенне будаўніча-аднаўленчых работ, тэхнічнае развіццё важнейшых чыгуначных участкаў і вузлоў, бо толькі на гэтай падставе ствараліся рэальныя ўмовы для выканання ўсё ўзрастаўшых аб'ёмаў перавозак. Пасля заканчэння вайны з Германіяй будаўнікі і аднавіцелі транспарту, самі чыгуначнікі з новай

сілай узяліся за капітальнае адраджэнне і далейшае ўмацаванне вытворчай базы чыгуначнай гаспадаркі. Яны імкнуліся максімальна скарыстаць лета і першыя месяцы асенняга перыяду, каб да наступлення праліўных дажджоў і зімовых халадоў выканаць асноўны аб'ём будаўніча-аднаўленчых работ, намечаных на 1945 год.

Для павышэння вытворчай актыўнасці транспартных будаўнікоў Беларусі важнае значэнне мела шырокае распаўсюджанне сярод іх ініцыятывы знатнага муляра краіны Івана Рахманінава з Паўднёва-Заходняй магістралі аб паскарэнні тэмпай будаўніча-аднаўленчых работ. Першымі на Беларускай чыгунцы арганізавалі сваю працу паражманінаўску перадавыя рабочыя Гомельскага будаўніча-аднаўленчага ўчастка УБАР Беларускай чыгункі. 23 жніўня тынкоўшчык І. Баброў з трыма дапаможнымі рабочымі атынкаваў за змену 99 квадратных метраў сцен, столі і 23 пагонныя метры карнізаў, што раўнялася 4,8 дзённай нормы. Праз дзень участак абляцела радасная вестка, што звяно муляра 6-га разрада К. Краўцова¹⁾ ўклала за змену 15200 штук цаглін, перавыканаўшы сваё заданне ў 17 разоў¹⁾.

Па ініцыятыве перадавікоў гэтага ўчастка ў верасні 1945 года ў падраздзяленнях УБАР Беларускай чыгункі праводзіўся месячнік хуткаснага будаўніцтва, у час якога меркавалася ліквідаваць запазычанасць перад дзяржавай па ўводзе ў эксплуатацыю запланаваных службовых аб'ектаў, добра падрыхтаваць чыгуначную гаспадарку да работы ў зімовых умовах. На будаўнічыя пляцоўкі загадзя завозіліся неабходныя матэрыялы і абсталяванне, прыводзіліся ў належны стан інструменты і механізмы, вяліся заняткі па вывучэнні перадавых прыёмаў і метадаў працы. Напярэдадні месячніка ў Гомелі адбылася нарада інжынерна-тэхнічных работнікаў будаўніча-аднаўленчых участкаў, на якой разглядаліся пытанні па ўкараненні хуткасных метадаў працы, забеспячэнні актыўнага ўдзелу рабочых у месячніку.

Добрая падрыхтоўка да месячніка хуткаснага будаўніцтва садзейнічала таму, што ўжо ў першыя дні яго правядзення многія рабочыя сталі дабівацца рэкордных поспехаў у працы. Так, муляр з Гомельскага будаўніча-аднаўленчага ўчастка М. Бранфілаў разам з трыма дапаможнымі рабочымі ўклаў за змену 31600 штук цаглін, перавыканаўшы норму выпрацоўкі ў 31,6 раза. Яго поспеху папярэднічала вялікая падрыхтоўчая работа. Да аб'екта была загадзя падвезена патрэбная колькасць матэрыялаў, за шэсць метраў ад яго ўстаноўлена растварамяшалка, да самога будынка падвялі водаправод. На

¹⁾ У звязно, акрамя К. Краўцова, уваходзілі два муляры трэцяга разрада і адзін некваліфікаваны дапаможны рабочы.

¹⁾ Гомельская праўда - 1945. - 18 кастрычніка

працягу ўсёй змены звяну М. Бранфілава бесперапынна падносілі цэглу, на чым было занята 8 чалавек. Раствор падавалі па блоку. Спецыяльнага чалавека выдзелілі для забеспячэння будаўнікоў вадой, якая падавалася ад вадакачкі з дапамогай пажарнага шланга. Тое, што ўдалося зрабіць звяну гомельскага наватара, з'яўлялася новым усесаюзным рэкордам. Цяпер ужо нават апошняе дасягненне самога ініцыятара руху за паскарэнне тэмпаў работ І. Рахманінава было перакрыта гамяльчанінам амаль на 1500 штук цаглін. Народны камісар шляхоў зносін СССР Кавалёў прыслаў на імя М. Бранфілава тэлеграму, у якой павіншаваў гомельскага будаўніка з вялікай вытворчай перамогай – устанаўленнем новага рэкорду на мураванай кладцы, узнагародзіў яго знакам “Ганаровы чыгуначнік” з выдачай прэміі ў памеры месячнага акладу. І ў астатнія дні мясячніка ў звяне М. Бранфілава была высокая прадукцыйнасць працы, хаця і не такая, калі ён ішоў на ўстанаўленне Усесаюзнага рэкорда па ўкладцы цэглы. У сярэднім за год прадукцыйнасць працы ў яго раўнялася 180 працэнтам.

Перадавы муляр з Гомеля не трымаў у сакрэце свае прыёмы і метады працы, а, наадварот, ахвотна дзяліўся імі са сваімі калегамі, а калі патрэбна было, сам вучыўся іх майстэрству. Дзелавая размова паміж будаўнікамі адбылася ў пачатку кастрычніка 1945 года на сходзе, скліканым Гомельскім гаркамам партыі. На ім выступіў і М. Бранфілаў, аб дасягненні якога ўжо да гэтага часу добра ведалі ў Гомелі і падраздзяленнях УБАР Беларускай чыгункі. Дом тэхнікі гэтай чыгункі і рэдакцыя шматтыражнай газеты «Железнодорожник Белоруссии» выпусцілі спецыяльны плакат аб яго вопыце. Усё гэта садзейнічала росту ліку паслядоўнікаў руху за паскарэнне тэмпаў работ сярод будаўнікоў і аднавіцеляў Беларускай чыгункі. Толькі на Гомельскім будаўніча-аднаўленчым участку ў лістападзе 1945 г. налічвалася каля сарака рахманінцаў, якія значна перакрывалі ўстаноўленыя ім заданні. Тут не было ніводнага чалавека, які б не выконваў сваіх нормаў выпрацоўкі.

Калектыў Гомельскага БАУ меў поўнае права ганарышца працоўнымі дасягненнямі муляра І.З. Падасінава, які 14 верасня на кладцы сцен са складанымі архітэктурнымі формамі ўклаў за змену 19200 цаглін, г.зн. выканаў 28 дзённых норм. У час мясячніка хуткаснага будаўніцтва і многія іншыя рабочыя ў паасобных дні ў дзесяткі разоў і больш перакрывалі свае заданні. Каваль І. Андрушчанка (18 верасня) і цяляр М. Гарэлікаў (19 верасня) устанавілі новы Усесаюзны рэкорд, дабіўшыся перавыканання норм выпрацоўкі адпаведна ў 12 і 21 раз. У столькі ж разоў брыгада М. Гарэлікава перакрыла сваё заданне і 26 верасня на ўстаноўцы крокваў. Але ў той жа самы дзень яе калектыўны калега па спарорніцтве брыгада цесляроў Юрчанкі дабілася яшчэ больш

высокіх вынікаў, выканаўшы 23 нормы. У некалькі разоў перавышала зменныя заданні дзявочае зв'язна дахаўшчыцы Вольгі Хадановіч. Асабліва выніковым для гэтага зв'язна быў дзень 20 верасня, калі яна амаль у 9 разоў перавыканалала нормы на крышці гонтам. За час месячніка хуткаснага будаўніцтва ад рабочых Гомельскага БАУ паступіла 80 рацыяналізатарскіх прапаноў, накіраваных на ўдасканаленне тэхналагічных працэсаў і механізацыю будаўнічых работ, былі зарэгістраваны дзесяткі выпадкаў, калі нормы выпрацоўкі выконваліся ад 350 да 3160 працэнтаў. Вынікі месячніка і задачы ўчастка на будучае былі падведзены на сходзе будаўнікоў-стаханаўцаў, які адбыўся 3 кастрычніка ў Гомельскім клубе чыгуначнікаў.

У ходзе месячніка хуткаснага будаўніцтва высокапрадукцыйнай працы дамагаліся многія перадавікі і іншых будаўніча-аднаўленчых участкаў УБАР Беларускай чыгункі. Муляр Навабеліцкага ўчастка А. Мацвеенка на кладцы сцен помпавай станцыі даў 14 верасня 10 норм, а на дзень пазней тынкоўшчык гэтага ж участка М. Літвінаў – 8 норм. Тынкоўшчык Жлобінскага ўчастка І. Баброў устанавіў Усебеларускі рэкорд, перакрыўшы 20 верасня сваё дзённае заданне ў 11,8 раза. Па пяць-сем норм за змену выконваў у паасобныя дні яго зямляк і калега па працы М. Дашкоўскі. Многія перадавыя будаўнікі часта выступалі на старонках перыядычнага друку, а таксама непасрэдна перад членамі сваіх калектываў, дзелячыся прагрэсіўнымі метадамі працы. За высокія вытворчыя паказчыкі ў час месячніка больш за дзесяць лепшых рабочых УБАР Беларускай чыгункі былі ўзнагароджаны знакамі “Выдатны будаўнік”.

Распаўсюджанне ініцыятывы І. Рахманінава ў будаўніча-аднаўленчых участках УБАР Беларускай чыгункі, актыўны ўдзел іх калектываў у месячніку хуткаснага будаўніцтва станоўча ўплывалі на ход работ. За гэты час і наступныя месяцы тут было пабудавана і ўведзена ў эксплуатацыю нямала чыгуначных аб'ектаў, створана належная база для далейшага павышэння маштабаў будаўніча-аднаўленчых работ. Прыкметна ўзмацнілася вытворчая база гаспадарчых адзінак Гомельскага чыгуначнага вузла як найбуйнейшага на Беларускай м'гистралі. Выкананыя тут да канца 1945 года работы дазволілі значна павялічыць прапускную і правазную здольнасць вузла.

Спорыліся справы ў калектыве транспартных будаўнікоў Жлобінскага чыгуначнага вузла. У сярэдзіне верасня яны на месцы былых руін узвялі памяшканне машыннага аддзялення электрастанцыі, якая пачала забяспечваць вузел электраэнергіяй. У аддзяленні былі устаноўлены два турбагенератары магутнасцю ў 250 кілават кожны. Адначасова вяліся работы па будаўніцтве другой чаргі электрастанцыі. З

іншых вытворчых аб'ектаў, якія ўвосень 1945 года былі ўведзены ў строй на Жлобінскім вузле, можна адзначыць комплекс збудаванняў вагона-рамонтнага пункта: кавальскі, механічны, бандажны і кацельны цэхі.

Рахманінаўскі рух знайшоў сабе шмат паслядоўнікаў у падраздзяленнях будаўніча-аднаўленчых работ Заходняй, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак. У паасобныя дні па 25–30 тысяч цаглін і больш укладваў за змену з шасцю вучнямі муляр В. Машкоў на будаўніцтве вытворчых карпусоў Віцебскага паравознага дэпо, па 21 тысячы – яго калега з Мінска Е. Маёраў. Па 5–10 норм, а часам і больш, давалі за змену баранавіцкія скараснікі-будаўнікі муляры Александровіч, Калбаска, І. Пeralомаў, тынкоўшчык А. Юлін і многія іншыя. З асаблівым уздымам працаваў І. Пeralомаў напярэдадні свята Кастрычніцкай рэвалюцыі. У адзін з дзён працоўнай вахты ён за пяць гадзін на кладцы сцяны ўклаў 18200 цаглін, г.зн. выканаў 26,5 дзённай нормы¹. 16 рахманінцаў Баранавіцкага будаўніча-аднаўленчага ўчастка на працягу доўгага часу спраўляліся з заданнямі, якія павінны былі б выконваць 126 чалавек. Шырокаму і эфектыўнаму ўкараненню рахманінаўскага метаду працы на Баранавіцкім вузле садзейнічала сур'ёзная ўвага да гэтага прагрэсіўнага руху з боку камандзіраў вытворчасці, грамадскіх арганізацый, інжынерна-тэхнічных работнікаў. Тут увайшло ў практыку правядзенне стаханаўскіх вахт, да пачатку якіх старанна рыхтаваліся рабочыя месцы, ствараўся запас будматэрыялаў, завозіліся і ўстанаўліваліся на будаб'ектах кран-укосіны, пад'ёмныя лябёдка, раствора- і бетонаяшалкі і іншыя механізмы. Ход работы рахманінцаў асвятляўся на спецыяльных дошках паказчыкаў норм выпрацоўкі, куды заносілі вынікі за кожную гадзіну. Аб рэкордных дасягненнях перадавікоў паведамлялася ў баявых лістках. Лепшыя будаўнікі Баранавіч не раз камандзіраваліся на суседнія ўчасткі для перадачы перадавога вопыту, па некалькі дзён працавалі там, каб на практыцы паказаць, чаго можна дасягнуць умелым дастасаваннем да вытворчасці хуткасных метадаў будаўніцтва. Як вынік такіх сур'ёзных адносін да ўкаранення ініцыятывы І. Рахманінава, уважлівых клопатаў аб прафесійным майстэрстве рабочых, прадукцыйнасць працы кожнага кваліфікаванага будаўніка Баранавіцкага БАУ узрасла пад канец 1945 года ў сярэднім у чатыры-пяць разоў.

Усюды, дзе атрымала шырокае распаўсюджанне ініцыятыва І. Рахманінава, гэтак жа добра працавалі транспартныя будаўнікі, значна перакрываючы даведзеныя ім нормы выпрацоўкі.

Добры эффект для паляпшэння якасці і павышэння тэмпаў будаўніча-аднаўленчых работ давала ўкараненне і іншых каштоўных

¹ Чырвоная змена. – 1945. – 6 лістапада.

пачыненняў, перадавых форм арганізацыі працы, у прыватнасці, стварэнне комплексных брыгад з аплатай па прагрэсіўнай альбо акордна-прэміяльнай сістэме. Выкарыстоўваліся яны галоўным чынам на мураваных, тынковачных і цяслярскіх работах. Вытворчасць працы комплексных брыгад УБАР Беларускай чыгункі склала ў 1945 годзе ў сярэднім 137 працэнтаў, а ў паасобных месяцы яна дасягала ў некаторых брыгадах да 170–180 працэнтаў.

Жадаючы хутчэй навесці належны парадак на сваіх прадпрыемствах і вытворчых участках, усё больш і больш наблізіць узровень тэхнічнай аснашчанасці да даваеннага часу, і чыгуначнікі-эксплуатацыйнікі не стаялі ў баку да работ па адбудаванні і аднаўленні сваіх гаспадарак. Разам з рабочымі падраздзяленняў УБАР чыгунак яны прыклалі шмат сіл, каб стварыць неабходную вытворча-тэхнічную базу, якая ў больш поўнай ступені забяспечвала б нармальную эксплуатацыйную дзейнасць чыгуначнага транспарту, гарантавала б паспяховае выкананне даведзеных яму планаў перавозак народнагаспадарчых грузаў і пасажыраў.

І зноў, як у час вайны, асабліва вялікі аб'ём будаўніча-аднаўленчых работ выконваўся пучэвікамі. Працягваючы слаўныя працоўныя традыцыі першых месяцаў барацьбы за аднаўленне чыгуначнай каляі на тэрыторыі вызваленай Беларусі, яны і цяпер, як адгрымелі баі на захадзе, звычайна больш паловы аб'ёму ўсіх работ па капітальным адбудаванні пучавой гаспадаркі смела бралі на свае плечы. На Брэст-Літоўскай чыгунцы, да прыкладу, з агульнай сумы грашовых сродкаў 11,4 мільёна рублёў, выдзеленых на аднаўленне пучавой гаспадаркі, непасрэдна яе работнікамі было асвоена 6,3 мільёна рублёў¹.

З мэтай паскарэння тэмпай будаўніча-аднаўленчых работ і ў першыя месяцы пасля разгрому гітлераўскай Германіі арганізаваліся ў рэспубліцы масавыя выходы мясцовага насельніцтва на адраджэнне транспартнай гаспадаркі. Толькі на рамонце пучі ў нядзельніках, якія былі праведзены да палавіны ліпеня на Беларускай, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунках, узяло ўдзел каля 47 тысяч чалавек. 100 тысяч чалавека-гадзін было адпрацавана за час летняга камсамольска-маладзёжнага месячніка па добраўпарадкаванні чыгуначных вакзалаў Беларусі. Актыўна прыцягвалася мясцовае насельніцтва і для выканання многіх іншых работ па аднаўленні чыгуначных аб'ектаў. Партыйныя і савецкія органы рэспублікі рабілі ўсё магчымае, каб дапамога мясцовага насельніцтва чыгуначным калектывам прыносіла як мага больш карысці. Для шырокага разгортвання будаўніча-аднаўленчых работ немалаважнае значэнне меў і той фактар, што на чыгунках Беларусі ўсё яшчэ працягвалі

¹ НАРБ Ф. 1117, в. 1, с. 801, а. 230.

дзейнічаць розныя спецыялізаваныя транспартна-будаўнічыя арганізацыі Наркамата шляхоў зносін СССР. Паколькі яны мелі параўнальна добрую вытворча-тэхнічную базу, высокакваліфікаваныя кадры, ім даручалася выкананне найбольш адказных работ. І большасць такіх будаўнічых арганізацый паспяхова спраўлялася з выкананнем сваіх абавязкаў, у тым ліку рухомая вагонарамонтная калона № 32, электразварачная калона НКШЗ № 7, якія скарыстоўваліся на Брэст-Літоўскай чыгунцы.

Пасля заканчэння вайны аднаўленне разбураных, а ў шэрагу выпадкаў і будаўніцтва многіх новых чыгуначных аб'ектаў вялі ў Беларусі падраздзяленні ўпраўленняў ваенна-аднаўленчых работ. Пэўная частка такіх падраздзяленняў у свой час ужо выконвала на яе тэрыторыі ўслед за рухам савецкіх войск на захад аднаўленчыя работы першай чаргі, а цяпер ізноў прыбыла сюды, каб дапамагчы ў капітальным адраджэнні транспартнай гаспадаркі.

Самаадная праца шматтысячнай арміі аднавіцеляў транспарту і саміх чыгуначнікаў-эксплуатацыйнікаў, дапамога ім з боку спецыялізаваных фарміраванняў НКШЗ, ваенных чыгуначнікаў і мясцовага насельніцтва дазволілі ўжо да канца 1945 года паспяхова вырашыць шмат важных праблем па адраджэнні чыгуначнага транспарту Беларусі. Дзякуючы каласальным затратам чалавечай энергіі і аграмадных матэрыяльных і фінансавых сродкаў, паступова зніклі з твару сталёвых магістраляў беларускай зямлі цяжкія раны, нанесеныя ім за час фашысцкай акупацыі і ваенных дзеянняў. У дадатак да яшчэ раней уведзеных у строй чыгуначных участкаў распачалася эксплуатацыйная дзейнасць і на многіх новых. З таго, што было зроблена да канца 1945 года, найбольш важнае народагаспадарчае значэнне мелі ўведзеныя ў дзеянне чыгуначныя веткі Орша – Лепель, Бабруйск – Залессе. Шмат было зроблена па пуцявым развіцці чыгуначных вузлоў, дзе выконваўся вялікі аб'ём перавозак. Так, працягласць станцыйных пуцей на Гомельскім, Магілёўскім, Жлобінскім, Віцебскім вузлах павялічылася на 20 кіламетраў. Толькі на Беларускай магістралі на канец 1945 года было адноўлена 2430 кіламетраў эксплуатацыйнай даўжыні галоўных пуцей і 960 кіламетраў разгорнутай даўжыні станцыйных пуцей, што складала ад ўзроўню 1940 года адпаведна 89,8 і 80,1 працэнта, каля двух тысяч камплектаў стрэлачных пераводаў, 510 мастоў агульнай працягласцю 10380 пагонных метраў, 472 пуцявыя будкі і шмат чаго іншага. Эксплуатацыйная даўжыня ўсіх чыгунак Беларусі склала на канец 1945 года 5013 кіламетраў, што раўнялася 87 працэнтам ад даваеннага ўзроўню.

Палепшылася вытворча-тэхнічная база паравозных дэпо. З заводаў краіны і ад іншых чыгунак у іх распараджэнне паступіла нямала

паравозаў, варштатаў, рознага абсталявання, механізмаў і абсталявання. У 1945 годзе зладзены ў пастаянную эксплуатацыю Жлобінскае паравознае дэпо, 15 стойлаў у Аршанскім, 6 – у Асіповіцкім, 5 – у Мінскім дэпо. На шэрагу чыгуначных вузлоў пачалі даваць ток нова ўведзеныя ў строй электрастанцыі.

Немалы аб'ём работ быў выкананы па тэхнічным развіцці грузавой гаспадаркі, удасканаленні сродкаў сігналізацыі і сувязі. Дзесяткамі новых вакзалаў папоўніліся пасажырскія станцыі беларускіх чыгунак. Больш увагі стала надавацца ўнутранай добраўпарадкаванасці вакзальных памяшканняў. Словам, стараліся рабіць з прыцэлам на больш аддаленую перспектыву, улічваючы патрабаванні мірнага часу.

Але ж усё тое, што ўдалося зрабіць да канца 1945 года па адраджэнні чыгуначнага транспарту БССР, было толькі пачаткам, першым крокам у яго капітальным аднаўленні і развіцці. Хаця ад моманту вызвалення Беларусі была выканана і значная работа па аднаўленні чыгунак, павышэнні іх правазной і прапускной здольнасці, да даваеннага ўзроўню ім было яшчэ вельмі і вельмі далёка. На шмат якіх участках пуці працягвалі ляжаць кароткамерныя рэйкі і рубкі даўжынёю 3–9 метраў, шпалы ў вялікай колькасці былі дэфектнымі і не прамочанымі антысептыкамі, неставала супрацьгуонаў, кастылёў, падкладак, накладак і іншых прыстасаванняў для ўмацавання пуці. Праз слаба развітую матэрыяльна-тэхнічную базу некаторых паравозных і вагонных дэпо і ўчасткаў немагчыма было своечасова і якасна рабіць ремонт рухомага саставу. Значна адставалі чыгункі ад даваеннага ўзроўню па тэхнічнай аснашчанасці грузавой гаспадаркі, развіцця сродкаў сігналізацыі і сувязі, па колькасці вакзальных і службова-тэхнічных памяшканняў. Неабходна было прыкласці яшчэ шмат сіл і энергіі, пайсці на каласальныя капітальныя ўкладанні, каб узяць тэхнічную ўзброенасць чыгуначнага транспарту на той узровень, на якім яна знаходзілася напярэдадні Вялікай Айчыннай вайны, і на гэтай падставе стварыць усе ўмовы для ажыццяўлення нармальнай эксплуатацыйнай дзейнасці, росту прадукцыйнасці працы чыгуначнікаў. І каб вырашыць гэтыя надзённыя задачы, патрэбны быў не адзін ці два гады напружанай стваральнай працы, а больш працяглы час.

Далёка не поўная завершанасць аднаўленчых работ на транспарце БССР ізноў, як і ў час вайны, значна ўскладняла арганізацыю эксплуатацыйнай дзейнасці, патрабавала ад чыгуначнікаў вялікага напружання для таго, каб і пры такіх умовах своечасова і ў вызначаных памерах забяспечваць народную гаспадарку і насельніцтва перавозкамі. Асабліва важнае значэнне набывала эфектыўнае скарыстанне наяўнага парку рухомага саставу. Кожны паравоз і вагон павінны былі несці

максімальную нагрукку, быць як мага больш заняты ў эксплуатацыі. Гэта добра разумелі ўсе чыгуначнікі, што непасрэдна займаліся перавозкамі. Пэўныя захады былі зроблены і па павышэнні адказнасці кліентуры за арганізацыю сваімі сіламі і сродкамі пагрузачна-разгрузачных аперацый, за эксплуатацыю рухомага саставу чыгунак на сваіх пад'язных пуцях.

Багаты вытворчы вопыт, набыты беларускімі чыгуначнікамі ў складаных умовах абслугоўвання франтоў, глыбокае ўсведамленне сваёй ролі ў агульнанароднай барацьбе за хутчэйшую ліквідацыю цяжкіх вынікаў вайны і фашысцкай акупацыі, жалезная дысцыпліна на транспарце з'явіліся аднымі з важнейшых фактараў чоткай работы транспартнага канвеера ў першыя пасляваенныя месяцы. Натхнёныя гістарычнымі перамогамі Савецкай Арміі ў барацьбе з фашызмам, беларускія чыгуначнікі давалі клятву не шкадаваць сваіх сіл і энергіі для дасягнення новых поспехаў на працоўным фронце, куды цяпер былі скіраваны ўсе намаганні рабочага класа, калгаснага сялянства і інтэлігенцыі нашай краіны.

3 дня ў дзень на чыгуначным транспарце, як і ў перыяд вайны, захоўваўся высокі працоўны рэжым, ішла напружаная барацьба за павелічэнне аб'ёмаў перавозак. У авангардзе гэтай барацьбы былі, як і заўсёды, работнікі службы руху і паравознікі. Менавіта ад іх зладжанасці ў працы ў многім залежаў агульны поспех усіх чыгуначнікаў. Першыя пасляваенныя месяцы багаты яскравымі прыкладамі цеснай вытворчай садружнасці работнікаў службы руху з паравознікамі, у выніку чаго стала магчымым прыкметна ўзняць ўзровень эксплуатацыйнай дзейнасці ў многіх чыгуначных калектывах, што мела надзвычай важнае значэнне для вырашэння пастаўленых перад транспартам задач. А іх было нямала і самага рознага характару, з якімі нават не даводзілася мець справу ў папярэднія часы.

3 пачуццём высокай адказнасці паставіліся чыгуначнікі Беларусі да арганізацыі летніх перавозак першай чаргі дэмабілізаваных савецкіх воінаў старэйшых узростаў, якія вярталіся дамоў па заканчэнні вайны. Перавозілі іх звычайна поўнасастаўнымі эшалонамі. Але і ў пасажырскіх цягніках выдзялялі вагоны для дэмабілізаваных. Былі прыняты своечасовыя захады, каб пад эшалоны дэмабілізаваных воінаў рухомы састаў падаваўся ў дакладна вызначаны тэрмін, поўнасю ўкамплектаваны спраўным абсталяваннем і пасля стараннай санітарнай апрацоўкі. Належны клопат быў праяўлены аб забеспячэнні дэмабілізаваных на шляху іх паездкі цераз Беларусь усім неабходным. Ва ўсіх прывакзальных амбулаторыях і прыёмных пакоях арганізоўвалася кругласутачная дзяжурства медперсаналу. Ад сярэдзіны кастрычніка 1945 года па чыгунках рэспублікі ўжо імчаліся цягнікі з дэмабілізаванымі

другой чаргі. І паколькі перавозка іх павінна была завяршыцца за гранічна сціслы тэрмін: да 1 снежня, – усё гэта запатрабавала ад беларускіх чыгуначнікаў вялікіх намаганняў. І з гэтай ганаровай справай яны паспяхова справіліся.

Нямала цяжкасцяў і клопатаў узнікла таксама ў сувязі з перавозкай на ўсход рэпатруіруемых савецкіх грамадзян. Асноўная прычына гэтага – адсутнасць неабходнай колькасці рухомага саставу. Перашкаджала таксама і агульная перагружанасць чыгунак Беларусі. У шэрагу выпадкаў ваенна-санітарныя цягнікі, выдзеленыя для перавозак рэпатрыянтаў, цэлымі суткамі прастойвалі на Брэст-Літоўскай чыгунцы ў чаканні падачы вагонаў і пад пагрузкай, да таго жшчэ і вельмі павольна рухаліся яны ў час дарогі. Па розных прычынах толькі на станцыях Брэст і Бяроза-Картузская па стане на 20 жніўня сабралася да 12 тысяч рэпатрыянтаў¹. І толькі дзякуючы прыняццю дадатковых захадаў, на гэтай і іншых чыгунках удалося неўзабаве значна палепшыць арганізацыю іх перавозкі. У многіх выпадках пагрузку рэпатрыянтаў у ваенна-санітарныя цягнікі заканчвалі ўсяго толькі праз тры гадзіны, а хуткасць руху іх даходзіла да 400 кіламетраў і больш у суткі.

Першыя месяцы работы ў мірных умовах вызначаліся высокай працоўнай актыўнасцю шматтысячнай арміі чыгуначнікаў Беларусі. На вялікай хуткасці вадзілі цягнікі, сістэматычна перавыконвалі вагавыя нормы і эканомілі паліва баранавіцкія паравознікі. За май яны правялі па кальцы 213 цягнікоў і сэканомілі 579 тон паліва. Колькасць саставаў, якія былі праведзены ў чэрвені па кальцы, дасягнула 237, прычым 208 з іх – цяжкай вагі. Машыністы-кальцавікі павялічылі сярэднясутачны прабег паравоза супраць нормы на 50 кіламетраў і скарацілі яго абарот на 2,5 гадзіны. Высокіх паказчыкаў стала дамагалася на Баранавіцкім чыгуначным вузле калона паравозаў Асобага рэзерву НКШЗ № 69. Перадавая ў калоне брыгада старшага машыніста Качуры першая праявіла ініцыятыву і пачала рабіць паездкі без набору вады на ўчастках Баранавічы – Негарэлае, Баранавічы – Цімкавічы, дзякуючы чаму прыкметна вырасла хуткасць руху цягнікоў. У гэтым дэпо ўвесь час у добрым цепла-тэхнічным стане знаходзіўся паравозны парк, пры высокай якасці і без затрымак вярчаліся ў строй лакаматывы. Электрарваршчык дэпо Баранавічы Я. Арлоў, каваль М. Кораб, меднік П. Скок, слесар М. Ячнік штодзённа давалі па дзве-тры нормы выпрацоўкі².

Уздому вытворчай і грамадска-палітычнай актыўнасці транспартнікаў рэспублікі садзейнічала праведзеная ў іх калектывах арганізацыйна-масавая работа па дастойнай сустрэчы свайго

¹ Тамсама, с. 18, а. 68.

² Чырвоная звязда. – 1945. – 8, 24 ліпеня, 6 лістапада.

прафесійнага свята – Дня савецкага чыгуначніка, адзначаць якое стала традыцыйным ужо ў даваенны час. Упершыню за апошнія гады чыгуначнікі рэспублікі, ды і ўсёй краіны, збіраліся адсвяткаваць яго ў мірных умовах. Добра рыхтаваліся да гэтага дня і работнікі Брэст-Літоўскай чыгункі. Па даных, на 1 жніўня тут з агульнай колькасці рабочых і служачых 20 тысяч чалавек прымалі ўдзел у спаборніцтве 18,3 тысячы чалавек. На чыгуныцы мелася 5752 стаханаўцы, 4486 ўдарнікаў і 351 лунінец¹. У ходзе спаборніцтва ў гонар свайго прафесійнага свята многія вытворчыя калектывы яе змаглі дамагчыся выдатных поспехаў у працы. У параўнанні з чэрвенем чыгунка ў жніўні павялічыла сярэднясутачную нагрузку на 61, выгрузку – на 57 працэнтаў. З высокімі вытворчымі паказчыкамі прыйшлі да свайго свята калектывы многіх прадпрыемстваў іншых чыгунак Беларусі, сярод іх – Аршанскае аддзяленне руху Заходняй магістралі, якое ўзначальваў Я.П. Юшкевіч. План пагрузкі ў ліпені яно перавыканала на 16 працэнтаў, прыёму і здачы цягнікоў – на 73, час абароту вагона быў на 25 працэнтаў ніжэй за даведзенае заданне, хуткасным метадам прапусцілі каля тысячы таварных экспрэсаў, работнікі праемежвавых станцый сэканомілі 20 тысяч вагона-гадзін. Па выніках работы за ліпень калектыву аддзялення быў уручаны пераходны Чырвоны сцяг НКШЗ і ВЦСПС².

Напал барацьбы за ўсё лепшае забеспячэнне патрэб народнай гаспадаркі і насельніцтва ў перавозках не паніжаўся і ў наступныя месяцы. Разам з усім савецкім народам чыгуначнікі рэспублікі дружна сталі на працоўную вахту ў гонар 28-й гадавіны Кастрычніцкай рэвалюцыі. Чатыры разы краіна адзначала гэтую дату ва ўмовах ваеннага часу. Цяпер чарговую гадавіну збіраліся адсвяткаваць пры зусім іншых умовах, што надавала спаборніцтву асаблівы размах і дзейнасць. Відаць гэта было і па выніках работы стальных магістраляў Беларусі. Так, Брэст-Літоўская чыгунка дабілася ў верасні самай высокай ў 1945 годзе сярэднясутачнай выгрузкі. Сярод калектываў Беластоцкай магістралі найбольшага поспеху ў перадкастрычніцкім спаборніцтве дамагаліся гродзенскія паравознікі. Прадукцыйнасць працы ў кастрычніку склала 155 працэнтаў ад нормы. Яшчэ да свята дэпо атрымала пашпарт гатоўнасці да працы ў зімовых умовах³.

У апошнія месяцы 1945 года ў калектывах беларускіх чыгуначнікаў пачынаецца важная палітыка-масавая кампанія па падрыхтоўцы да выбараў у Вярхоўны Савет СССР, якія былі назначаны на 10 лютага 1946 года. Мэтанакіраваная агітацыйная работа па вылучэнні кандыдатаў у

¹ НАРБ. Ф. 1117, в. 1, с. 1357, а. 40.

² Віцебскі рабочы. – 1945. – 8 жніўня.

³ Гродзенская праўда. – 1945. – 12 лістапада.

дэпутаты, іх сустрэчы з выбаршчыкамі садзейнічалі павышэнню працоўнай ініцыятывы і грамадска-палітычнай актыўнасці рабочых і служачых транспарту Беларусі. Як і ўвесь савецкі народ, да гэтай важнай палітычнай падзеі ў жыцці нашай краіны яны жадалі прыйсці з добрымі вытворчымі дасягненнямі. Распачатае за некалькі месяцаў да гэтай падзеі саборніцтва дапамагло разам з прыняццем шэрагу іншых арганізацыйна-масавых захадаў больш паспяхова закончыць 1945 год, дамагачыся значнага паляпшэння ў рабоце многіх прадпрыемстваў транспарту, выйсці на больш высокія рубяжы. Значна лепш, чым у папярэднім годзе, чыгуначнікі Беларусі падрыхтаваліся і да эксплуатацыйнай дзейнасці па зімовым графіку, што побач з іншымі фактарамі таксама зрабіла станочы ўплыў на вытворчыя вынікі ўсяго года.

Працуючы ў 1945 годзе больш за чатыры месяцы ва ўмовах ваеннага часу, на хаду перабудоўваючы сваю працу на мірны лад, чыгуначнікі Беларусі ўпэўнена дабіваліся паступовага дынамічнага нарошчвання аб'ёмаў грузавых і пасажырскіх перавозак. Усяго за год з чыгуначных станцый было адпраўлена 9,2 мільёна тон грузаў, прыбыло – 9 мільёнаў тон. Прычым у Брэсцкай вобласці гэтыя паказчыкі пераўзышлі даваенны ўзровень. Гродзенская вобласць адправіла з чыгуначных станцый грузаў у 1945 годзе на 30 працэнтаў больш, чым у 1940 годзе¹. Вялікая работа была праведзена па арганізацыі пасажырскіх перавозак. Са станцый чыгунак рэспублікі за год было адпраўлена 11,9 мільёна пасажыраў². Сваёй самаадданай працай беларускія чыгуначнікі садзейнічалі выкананню шырока разгорнутых у рэспубліцы работ па аднаўленні народнай гаспадаркі.

Каля шасцідзясяцігоддзя мінула ад тае пары, як адгрымелі апошнія залпы вайны. За гэты час непазнавальна змянілася ўсё аблічча чыгуначнага транспарту Беларусі. Ад былых разбурэнняў і развалін даўно ўжо не засталася аніякіх прыкмет. На ўсіх чыгуначных шляхах ляжаць на надзейным трывалым грунце магутныя сталёвыя рэйкі, па якіх на вялікіх хуткасцях імчацца ў розных напрамках грузавыя і пасажырскія цягнікі. І вядуць іх да месца прызначэння не паравозы, а магутныя сучасныя цяплавозы і электравозы. Развіццё навукова-тэхнічнага прагрэсу на транспарце выклікала глыбокія перамены ў кваліфікацыйна-прафесійным складзе чыгуначнікаў.

На чыгуначным транспарце ўжо няма людзей, якім даводзілася забяспечваць рух цягнікоў у першыя месяцы пасля вызвалення Беларусі ад фашысцкай акупацыі. Цяпер ужо тут працуюць не толькі іх дзеці, але і

¹ Народное хозяйство Белорусской ССР. Статистический сборник. – М., 1957. – С. 217–218.

² Развитие народного хозяйства Белорусской ССР за 20 лет (1944–1963 гг.). Статистический сборник. – Мн., 1964. – С. 93.

ўнукі. Але колькі б ні прабегла часу ад тых гераічных дзён, новыя пакаленні чыгуначнікаў заўжды будуць памятаць, захапляцца бяспрыкладнай мужнасцю тых, хто смела ішоў на барацьбу з усімі цяжкасцямі аднаўлення моцна разбуранай транспартнай гаспадаркі, хто не шкадаваў сваёй сілы і энергіі для хутчэйшага ўзнаўлення эксплуатацыйнай дзейнасці транспарту, павелічэння перавозак воінскіх і народнага гаспадарчых грузаў. Таму не выпадкова, што ў кожным створаным чыгуначнікамі Беларусі народным музеі так старанна адлюстраваны подзвігі тых векапомных дзён. Сваю павагу да гераічных спраў людзей, якім давялося працаваць на транспарце ў гады Вялікай Айчыннай вайны, яны добра прадэманстравалі, саборнічаючы ў гонар 60-годдзя вызвалення Беларусі ад нямецка-фашысцкіх акупантаў і 60-годдзя перамогі над фашысцкай Германіяй.

Навуковае выданне

ЛЫЧ Леанід

**ЭШАЛОНЫ БЯГУЦЬ НА ЗАХАД. З ГІСТОРЫІ ПЕРАВОЗАК НА
ЧЫГУНКАХ БЕЛАРУСІ (верасень 1943 – май 1945 г.)**

Выдавец: Установа адукацыі Федэрацыі прафсаюзаў Беларусі
«Міжнародны інстытут працоўных і сацыяльных адносін».
Ліцэнзія ЛВ № 437 ад 14.10.2004 г.

Карэктар В.Ц. Філатава
Камп'ютэрны набор Т.М. Тарасенка

Падпісана ў друк **15.04.05**г. Фармат 60x84 1/16. Бумага афсетная.
Гарнітура Times New Roman. Умоўн. друк. арк. 17,2. Ул.-выд. арк. 18,1.
Тыраж **113** экз. Заказ **172**.

Аддрукавана з гатовага арыгінал-макета ў друкарні ВДТУ, 210035
Віцебск, Маскоўскі праспект, 72.

ISBN 9856421438



9 7 8 9 8 5 6 4 2 1 4 3 6

