

Экономика Зуевского района в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.

*П.А. Чемоданов,
начальник отдела использования КОГБУ «ГАСПИ КО»*

История Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. не перестает быть актуальной для исследования темой. И если собственно военный ее аспект нашел подробное отражение в научной и популярной литературе, то вопросы жизни тыла изучены далеко не в полной мере, особенно в локальном масштабе. Автор этой статьи считает полезным изучение экономической жизни советского тыла на уровне небольших административно-территориальных единиц — районов. По этой причине им была сделана попытка такого исследования на примере Зуевского района Кировской области. При этом источниковую базу статьи составили документы Государственного архива социально-политической истории Кировской области, ранее не затронутые исследователями.

1. Работа промышленных предприятий

К моменту начала Великой Отечественной войны промышленность играла второстепенную роль в экономике Зуевского района, в сравнении с сельским хозяйством. На его территории не располагалось крупных оборонных предприятий, а также предприятий тяжелой промышленности, которым отдавался приоритет в военные годы. Основу индустриального потенциала района составляла легкая промышленность, представленная Косинской и Кордяжской бумажными фабриками. Кроме того, в районе существовало два относительно крупных предприятия лесной промышленности – Чепецкий леспромхоз треста «Кирлес» и Чепецкий леспромхоз Кировского облгуправления, а также несколько промышленных артелей, производивших в основном инструменты, мебель и другие предметы быта.

Перестройка работы Косинской и Кордяжской бумажных фабрик на военный лад проходила с затруднениями. Как перед началом войны, так и в первые ее недели на упомянутых предприятиях были отмечены неоднократные случаи нарушения трудовой дисциплины (за первое полугодие 1941 г. на Кордяжской фабрике было зафиксировано 52 случая прогулов, на Косинской – 54). В постановлении Зуевского райкома ВКП(б) от 13 августа 1941 г. отмечалось, что на фабриках наблюдалось формальное отношение к соцсоревнованию, отсутствие технической и военной учебы в трудовых коллективах[1]. Все это говорило о медленной адаптации рабочих, инженеров и руководства фабрик к реалиям военного времени.

Не самая благоприятная ситуация складывалась и в лесной отрасли района. Так, в Чепецком леспромхозе треста «Кирлес» на 20 августа 1941 г. план III квартала был выполнен по заготовке леса на 42,4 %, по вывозу древесины – на 38,3 %. На упомянутом предприятии в тот момент было также отмечено неудовлетворительное исполнение приказа наркома лесной промышленности о сверхурочных работах в военное время: вместо трех установленных часов лесорубы и возчики леспромхоза работали сверхурочно лишь 1–1,5 часа[2].

К затронутым проблемам развития промышленности в Зуевском районе вскоре добавилась проблема эвакуации. Быстрое продвижение немецких войск на восток летом–осенью 1941 г. привело к перемещению огромной массы людей и промышленного оборудования вглубь страны, в т.ч. и в Кировскую область. В частности, к середине сентября 1941 г. на Косинскую и Кордяжскую бумажные фабрики прибыло 457 вагонов с эвакуированным оборудованием. В условиях продолжавшейся мобилизации и обострившегося кадрового голода встала проблема разгрузки и хранения упомянутого оборудования. В итоге к 23 сентября фабрики так и не приступили к их разгрузке, и дорогостоящие станки находились под открытым небом в разбросанном виде и ржавели.

Сложившаяся ситуация стала причиной критики в адрес руководства фабрик со стороны районного начальства. Так, директору Кордяжской фабрики Корчагину за «бесхозяйственное отношение» к оборудованию был объявлен выговор и вынесено следующее предупреждение: «если он в ближайшие 2-3 дня не примет решительных мер к устранению отмеченных недостатков, то будет снят с работы и предан суду по законам военного времени»[3]. Документы свидетельствуют, что директор предприятия так и не смог справиться с возложенными на него задачами. Бюро Зуевского райкома ВКП(б) 15 октября 1941 г. приняло следующее постановление:

«директора Кордяжской бум. фабрики тов. Корчагина Павла Наумовича, члена ВКП(б) с 1919 года, с работы снять. Предложить прокурору тов. Карпову ускорить окончание следствия по привлечению Корчагина к ответственности»[4].

Стоит отметить, что производственные руководители были в условиях того времени заложниками объективных обстоятельств, поскольку в те годы проблема нехватки трудоспособного населения обострялась с каждым месяцем. Причиной этого были не только мобилизации в действующую армию, но и трудовые мобилизации рабочих в приоритетные отрасли хозяйства. В частности, в октябре 1941 г. РК ВКП(б) принял решение о мобилизации 26 квалифицированных рабочих (слесари, токари) с восьми предприятий Зуевского района для работы на предприятиях военной промышленности за его пределами[5].

Зима 1941–1942 гг. выдалась тяжелой для экономики района. На зимний период приоритетной отраслью экономики становились лесозаготовки. Это объяснялось не в последнюю очередь тем, что в данное время года к работе в лесу можно было привлекать колхозников в порядке трудгужповинности (т.е. со своими лошадьми), на несколько месяцев свободных от основных сельскохозяйственных работ. Однако даже это не приводило к стопроцентному выполнению установленных планов. Так, на Чепецком ЛПХ облтопуправления сезонный план лесозаготовок к 7 февраля 1942 г. был выполнен лишь на 34,3 %[6]. Стоит отметить, что сезон лесозаготовок заканчивался в марте, вместе с началом распутицы на дорогах.

Не лучшая ситуация с выполнением планов сложилась в первой половине 1942 г. и в легкой промышленности. В частности, Косинская и Кордяжская бумажные фабрики выполнили план I полугодия на 72,9 % и 93,7 % соответственно. При этом работа Косинской фабрики за указанный период оказалась убыточной на 375 147 руб. Что касается Кордяжской фабрики, то она принесла прибыль в 16 180 руб., которая, однако, была не столь значительной на фоне убытков первого предприятия[7].

Проведенный райкомом партии анализ истоков такого положения показал, что основной причиной невыполнения планов являлся низкий уровень трудовой дисциплины на фабриках. Так, на Косинской фабрике за первую половину 1942 г. было зафиксировано 57 прогулов, на Косинской – 47. Вскоре после этого руководство района развернуло борьбу с указанным негативным явлением. Так, 15 ноября 1942 г. было принято решение уменьшать хлебный паек за прогулы: при норме 800 гр. хлеба в день – на 200 гр., при норме 600–400 гр. – на 100 гр. При этом прогульщик получал сниженный паек до тех пор, пока руководство предприятия не принимало решения о снятии с него взыскания[8].

Другой проблемой промышленности района в военные годы являлась низкая производительность труда, что было особенно характерно для лесной отрасли. С этим не в последнюю очередь был связан тот факт, что план по лесозаготовкам на IV квартал 1942 г. был выполнен на 49 %, а план по вывозке древесины – всего на 18 %. При этом производительность труда сезонных рабочих (т.е. мобилизованных колхозников, которых было большинство) равнялась: по заготовке – 60 %, по вывозке – 50 % от установленной нормы. Другими факторами низкой продуктивности лесной отрасли района являлись недостаток транспорта (лишь два трактора из 14 находились в исправном состоянии) и низкий процент укомплектованности леспромхозов кадрами (в среднем 75 % от положенного числа)[9].

Перечисленные проблемы требовали мер по исправлению ситуации. Одной из таких мер стало проведение т.н. «воскресников», т.е. не оплачиваемых сверхурочных работ по воскресениям. К примеру, 14 марта 1943 г. в районе был проведен подобный воскресник по заготовке леса для освобожденного от немцев Сталинграда. Итогом воскресника стала заготовка 1000 кубометров леса, направленного впоследствии по назначению[10].

В работу промышленных предприятий района вмешивались не только социально-экономические, но и природные факторы. Так, в марте 1943 г. в районе наблюдался большой паводок, нанесший ущерб работе бумажных фабрик. В частности, руководство Кордяжской фабрики не сумело своевременно вывезти с подтопленных складов 2 тыс. кубометров древесины, 25 тонн сена (для подсобного хозяйства фабрики) и 40 тонн произведенной бумаги[11]. За это дирекции предприятия был объявлен строгий выговор.

Вопреки всем перечисленным трудностям, даже в период войны в районе велось строительство новых промышленных предприятий. К примеру, летом 1943 г. было начато строительство спиртзавода в д. Ардаши, который успешно начал работу в 1944 г.[12]

Определенных успехов добились и работавшие предприятия. Так, местная промышленность и промкооперация района в 1943 г., в сравнении с 1940 г., увеличили выпуск валовой продукции на 1 млн. руб. (в неизменных ценах 1926/27 г.). Улучшила свою работу и Кордяжская бумажная фабрика: если в 1940 г. она выполнила план на 61 %, то в 1943 г. — уже на 137 %. В январе 1944 г. коллектив фабрики получил переходящее Красное знамя Кировского обкома ВКП(б) и Исполкома Кировского облсовета, а также переходящее Красное знамя наркомата бумажной промышленности и ВЦСПС[13]. На Косинской бумажной фабрике наблюдалась обратная картина: в период 1940—1943 гг. предприятие ни разу не выполнило годовой план. К примеру, в 1943 г. фабрика выполнила лишь 64,7 % программы, за что были сняты с работы директор Масюк и секретарь парторганизации Афоненко[14].

К концу войны возросло значение кустарной промышленности, на предприятиях которой производился инструмент, домашняя утварь и предметы потребления. В работе промартелей Зуевского района наблюдались те же проблемы, что и в целом по промышленности. Главной из них была нехватка работников. Так, на Сезеневском промкомбинате вместо 73 рабочих, предусмотренных по штату, в конце 1944 г. работало лишь 44 человека. Таким положением во многом объяснялся тот факт, что предприятие выполнило годовой план всего на 72,3 %. Не лучшими были и условия труда на промкомбинате. К примеру, работники вязального и прядильного цеха (23 человека) вместе с инструментом размещались в одной комнате площадью 30 кв. метров. При этом в темное время суток данное помещение освещалось всего одной керосиновой лампой[15].

Даже с учетом того, что на территории Зуевского района располагались крупные лесодобывающие предприятия, на местных фабриках до самого конца войны наблюдалась проблема нехватки дров. К примеру, Кордяжская бумажная фабрика за IV квартал 1944 г. и январь 1945 г. простояла из-за нехватки дров в общей сложности 2098 часов, в течение которых могла бы произвести 200 тонн бумаги[16].

Вместе с тем, основной тенденцией в промышленности района в начале 1945 г. все же было постепенное возвращение к мирной работе. Об этом говорит рост производства продукции, не имеющей прямого военного назначения. Так, Поджорновская промартель получила государственное задание на март–апрель 1945 г. по производству пяти мелких рыболовецких судов для наркомрыбпрома. Кроме того, все промартели района получили задание на производство в 1945 г. 600 телег, 700 колес, 600 комплектов конской сбруи, 15 подхомутников, 2090 саней, 2000 подков, 1 тонны гвоздей, 6 тонн колесной мази и 58 тонн хозяйственной веревки[17]. Все перечисленное было необходимо для периода послевоенного восстановления экономики

Приведенные факты позволяют сделать ряд выводов по развитию промышленности Зуевского района в годы Великой Отечественной войны. Во-первых, промышленность играла второстепенную роль в экономике района, поскольку на его территории не существовало крупных предприятий тяжелой индустрии. Во-вторых, на территорию района не было эвакуировано ни одного крупного промышленного предприятия из западных областей СССР. Вместе с тем, потоки эвакуированного населения направлялись и в Зуевский район. За первые три года войны поселок значительно разросся численно, поэтому в марте 1944 г. указом Президиума Верховного совета РСФСР ему был присвоен статус города[18].

В-третьих, экономическая жизнь района в военные годы была осложнена целым комплексом проблем, главной из которых была нехватка рабочих рук. Несмотря на это, местные бумажные фабрики, предприятия лесной отрасли и кустарная промышленность не прекращали производить необходимую стране продукцию, оказывали посильную помощь армии и содействовали в восстановлении освобожденных от оккупантов регионов Советского Союза.

2. Транспортная сеть

Зуевка стала крупным транспортным узлом в конце XIX века, когда через нее была проложена первая в истории Вятского края Пермь–Котласская железная дорога. Перед началом Великой Отечественной войны по территории Зуевского района пролегал участок Пермской железной дороги, связывающий Урал и Европейскую часть СССР. Для обслуживания

железнодорожного участка в районе существовало несколько станций, вагонный участок и паровозное депо.

Экономическая и стратегическая важность ж/д участка Киров–Молотов (так с 1940 г. назывался г. Пермь) осознавалась руководителями советского транспорта еще до начала войны. Именно поэтому в начале 1941 г. народным комиссариатом путей сообщения СССР было принято решение о строительстве вторых путей на нем (стоит заметить, что к тому времени вторые пути уже были построены на участке Котельнич—Киров). Последнее перед войной постановление бюро Кировского обкома ВКП(б) от 21 июня 1941 г. было посвящено ходу этого строительства. В нем констатировалось неудовлетворительное выполнение полугодовых планов (6 %) и содержалось предписание партийному и хозяйственному руководству Зуевского, Вожгальского, Просницкого, Куменского и Богородского районов мобилизовать на железнодорожное строительство 4200 колхозников с инструментом и 2200 лошадей[19].

Документы свидетельствуют, что доля Зуевского района в общей мобилизации была самой значительной: уже к 25 июня 1941 г. район должен был мобилизовать на строительство вторых путей 1280 пеших и 660 конных колхозников (т.е. 46 % рабочей силы и 30 % лошадей от установленного всем районам плана). При этом все возложенные на район задания по ж/д строительству предписывалось выполнить уже к 20 июля того же года[20].

Мобилизация колхозников осуществлялась по линии мобилизационного отдела райкома партии, который спускал конкретные задания председателям сельсоветов, которые, в свою очередь, распределяли их между председателями колхозов. Последние в течение установленного срока вручали мобилизованным повестки и были обязаны организованно доставить их в пункты сбора. При этом мобилизации подлежали все трудоспособные мужчины в возрасте от 18 до 55 лет, а также женщины в возрасте от 18 до 45 лет (за исключением беременных и тех, у кого на иждивении находились дети в возрасте до 8 лет). Впоследствии нижняя возрастная граница для мобилизованных была снижена до 16 лет. Каждый мобилизованный при отправке должен был иметь с собой теплую одежду, две пары белья, посуду, запас продовольствия на 30 дней и рабочий инструмент (лопату, топор, лом, кирку и т.д.) в количестве не менее одного на человека[21].

Помимо строительных работ местные железнодорожники обязаны были обеспечить своевременное и бесперебойное движение поездов по территории района. В условиях возросшего грузового и пассажирского потока с востока на запад и обратно, а также отсутствия вторых путей на участке, станции района не всегда справлялись с этой функцией. Более того, в первые месяцы войны ситуация только усугублялась. Об этом говорит статистика движения поездов по Зуевскому отделению Пермской железной дороги за лето 1941 г.: если в июне по расписанию отправилось 53 % всех поездов, то в июле – уже 48,5 %, а в августе – лишь 43,1 %[22].

Одним из методов повышения эффективности работы железнодорожного транспорта было расширение станционных путей, практиковавшееся даже в первый год войны. Так, в начале сентября 1941 г. Зуевский райком ВКП(б) принял решение об удлинении станционных путей на ст. Ардаши и разъезде Кордяга. При этом общий объем земляных работ оценивался в 12 600 кубометров, а на строительство планировалось мобилизовать 200 пеших и 220 конных колхозников из близлежащих сельсоветов. Работы планировалось закончить уже к 15 сентября 1941 г.[23]

Несмотря на все сложности перестройки работы на военный лад, работники железнодорожного транспорта Зуевского района с первых дней войны проявляли энтузиазм и готовность всеми силами помогать фронту. Об этом свидетельствует тот факт, что уже 3 и 10 августа 1941 г. в районе силами железнодорожников было проведено два воскресника. В общей сложности в них поучаствовал 2021 человек, а заработанные за время воскресников 13 260 руб. были перечислены в фонд обороны. В постановлении бюро РК ВКП(б) было отмечено, что данные мероприятия были организованы «на высоком трудовом и политическом уровне»[24].

В начале 1942 г. перечисленные проблемы в работе транспорта сохраняли актуальность. Однако самой острой из них стала проблема несвоевременной отправки людей и грузов, что приводило к их скоплению на станциях района. В постановлении от 24 марта 1942 г. бюро РК ВКП(б) предписывало: «до 1 апреля разгрузить все станции на отделении (Зуевского отделения Пермской ж/д – П.Ч.) от скопившихся людей, для чего ежедневно оборудовать и прицеплять к отходящим поездам не менее трех теплушек (т.е. переоборудованных товарных вагонов – П.Ч.) с людьми»[25].

Другой приоритетной задачей оставалось строительство вторых путей на участке Киров–Молотов. Постановлением Государственного комитета обороны № 1732 от 19 мая 1942 г. данный участок был отнесен к первоочередным объектам. Именно поэтому руководство Зуевского района приняло ряд мер для увеличения количества мобилизованных на это строительство. Так, председателям колхозов предписывалось не допускать к работе в колхозах лиц, самовольно ушедших со строительства раньше срока. Вместе с тем, была подвергнута критике практика ряда колхозов включать в число мобилизованных на ж/д строительство подростков 12–14 лет[26].

Зимой 1942–1943 гг. на Зуевском отделении Пермской железной дороги обострилась уже упоминаемая проблема задержки поездов. В частности, в первой декаде января 1943 г. процент отправления поездов по расписанию составил всего 22,5 %. Другими проблемами было снижение средней скорости поездов (на 8,5 км. за тот же период) и невыполнение плана по погрузке и выгрузке вагонов (63 % и 78, 5 %)[27].

Завершение Коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны положительно сказалось на развитии транспортной сети Зуевского района. Летом 1943 г. впервые с начала войны встал вопрос о состоянии автомобильных дорог в районе. Был принят план по ремонту следующих участков: Зуевка–Богородск, Зуевка–Суна, подъездных путей к Глазовскому тракту и Кирово-Чепецкой ТЭЦ, а также по восстановлению мостов в селах Коса и Мухино. Согласно документам, основной задачей запланированного ремонта было «приведение дорог в автопроезжее состояние»[28].

Задача содержания путей в функциональном состоянии была актуальна и для железных дорог. В частности, в зимний период обострялась проблема снежных заносов, приводивших к авариям на Зуевском участке Пермской ж/д. На борьбу с ними также мобилизовывались колхозники. Так, в декабре 1943 г. только на узле ст. «Зуевка» со снежными заносами по плану должно было бороться 210 пеших и 57 конных рабочих. При этом фактически этим занималось лишь 107 пеших и 33 конных мобилизованных. С учетом этого факта, райком партии предписал сельсоветам в обязательном порядке привлекать уклоняющихся от трудовой мобилизации колхозников к судебной ответственности[29].

Этот и другие перечисленные факторы привели к тому, что основная для ж/д транспорта Зуевского района проблема задержки поездов так и не была решена до конца войны, хотя положительные в этом отношении тенденции наблюдались. Если в марте 1944 г. со станции «Зуевка» лишь 45 % всех поездов отправлялись по расписанию, то в декабре того же года тот же показатель уже равнялся 74 %[30].

Важнейшим направлением работы для всех хозяйственных организаций района, в т.ч. и для Зуевского отделения Пермской железной дороги, была помощь семьям военнослужащих и инвалидов Великой Отечественной войны. К примеру, только за 1944 г. работниками Зуевского ж/д узла 92 семьям было передано 106 кубометров дров, 5 тонн картофеля, 3,6 тонны прочих овощей, 260 метров мануфактуры, 275 пар кожаной обуви, 80 пар валенок, 20 детских шубок и 4750 руб. денег[31].

На ж/д транспорте Зуевского района в годы Великой Отечественной войны также велась работа по снабжению собственных рабочих продовольствием и предметами потребления по линии отделов рабочего снабжения (ОРС). В частности, ОРС паровозного депо выполнил план по обороту общественного питания за 1944 г. на 118 %, получив при этом прибыль в размере 381 800 руб. В качестве негативного явления наблюдалось хищение посуды из общественных столовых: за 1944 г. рабочими было «расташено посуды» на сумму 54 тыс. руб[32].

Обобщая приведенные факты о работе транспортной сети Зуевского района в годы Великой Отечественной войны, стоит отметить, что первостепенное значение играл железнодорожный транспорт, автомобильные же дороги имели второстепенное значение. При этом основными задачами ж/д транспорта в районе было обеспечение бесперебойного движения поездов из Европейской части СССР на Урал и в Сибирь, а также в обратном направлении. Второй задачей, логично вытекающей из первой, было строительство вторых путей на железнодорожном участке Киров–Молотов.

Можно констатировать, что при всех трудностях военного времени железнодорожники Зуевского района справились с первой задачей. Что касается строительства вторых путей, то оно так и не было завершено до конца войны[33]. Причины такого положения были вполне

объективны: на строительстве не хватало рабочих рук и лошадей, в то время как техника отсутствовала вовсе. Кроме того, наблюдалась нехватка стройматериалов, инструмента, продовольствия и фуража, что также отрицательно сказывалось на объемах выполняемых работ.

3. Сельское хозяйство

К началу Великой Отечественной войны Зуевский район был преимущественно сельскохозяйственным. На его территории располагалось 172 действующих колхоза и две машинно-тракторных станции – Зуевская и Мухинская. При многих колхозах существовали свои мельницы и кузницы, где изготовлялся и ремонтировался сельскохозяйственный инструмент.

С началом мобилизации на фронт в сельском хозяйстве района обострилась кадровая проблема, особенно на МТС, где были заняты по большей части мужчины. Поэтому райком ВКП(б) уже 17 июля 1941 г. обязал директоров МТС Плаксина и Сокерина на позднее 21 июля организовать при каждой станции дополнительные краткосрочные курсы по подготовке кадров. При этом предписывалось обучать на этих курсах преимущественно женщин.

Первым крупным испытанием для сельского хозяйства района стал прием скота, эвакуированного из западных областей страны. Так, в сентябре 1941 г. из прифронтовой полосы в Зуевский район было эвакуировано 4000 лошадей, 3000 овец и 700 голов крупного рогатого скота[34]. Само по себе пополнение поголовья было положительным явлением, однако обратной стороной этого стала обострившаяся проблема нехватки кормов. По этому поводу бюро Кировского обкома ВКП(б) в своем постановлении от 27 августа предписывало районам увеличить план по заготовке кормов, в первую очередь за счет т.н. веточного корма, который было проще заготовить, но который отрицательно сказывался на здоровье и работоспособности животных[35].

После уборки урожая 1941 г. в сельском хозяйстве района наступил период мобилизации колхозников на работу в лесную отрасль и на железнодорожный транспорт. В объединенном решении районного совета и райкома ВКП(б) от 11 декабря 1941 г. было четко определено, какие категории деревенского населения освобождались от трудгужповинности:

- 1) Рабочие и служащие, занятые на государственных предприятиях;
- 2) Беременные женщины (за месяц до родов и за месяц после);
- 3) Женщины, кормящие грудью;
- 4) Матери одиночки с детьми до 8 лет;
- 5) Нетрудоспособные по болезни[36].

Несмотря на тяжелые условия, в которых проходила посевная кампания 1942 г., Зуевский район в целом справился с поставленными задачами. Так, на 25 июня 1942 г. план сева по зерновым был выполнен на 100,79 %, по льну – на 103 %. При этом наблюдалось невыполнение плана по посадкам картофеля и клевера, однако это не повлияло на положительную картину в целом: общий план по посевам с/х культур был выполнен в районе на 100,6 %[37]. Лучшие показатели в период посевной кампании продемонстрировал Абросенковский сельсовет (под председательством Дерендяевой Зои Андреевны), который в мае 1942 г. засеял картофелем сверх плана 10 га площадей и был за это занесен на областную доску почета[38].

Другим свидетельством успехов сельского хозяйства Зуевского района служил тот факт, что в 1942 г. колхозниками района было засеяно на 400 га больше площадей, чем в предыдущем году[39]. Этот результат выглядит тем более впечатляющим, если учесть масштабы мобилизации трудоспособного населения в действующую армию и то обстоятельство, что посевная кампания 1941 г. проходила еще в мирной обстановке.

Вместе с тем, в 1942 г. сложилась довольно непростая ситуация с животноводством. Большая трудовая нагрузка на животных, прежде всего на лошадей, недостаточное кормление и уход привели к невыполнению планов по поголовью общественного скота. Так, на конец года лошадей было лишь 84,8 % от плана, крупного рогатого скота – 67,4 %, свиней – 64 %, овец – 61,7 %. Одной из причин такого положения был увеличившийся падеж скота. Данный показатель в том же году составлял: по лошадям – 6 %, по КРС – 6,4 %, по свиньям – 11 %, по овцам – 9,2 %[40].

Стоит учитывать, что труженики сельского хозяйства работали в годы войны в очень непростых материально-бытовых условиях. Даже передовые колхозы района снабжали своих работников продовольствием не в достаточной мере. К примеру, колхозы «Кошчевцы» и «Пушкин» в 1942 г. выдали колхозникам по 3 кг. зерна за трудодень, колхоз «Северный» – по 2 кг. зерна и 5 руб., а колхоз «Васильевцы» – по 9 руб.[41] Учитывая, что в среднем колхозники вырабатывали

чуть более 100 трудодней в году и при наличии иждивенцев данный показатель не выглядит большим. Остальные колхозы оплачивали трудодни по значительно меньшим расценкам.

Помимо планов сдачи хлеба, каждому колхозу предписывалось сдавать государству определенное количество овощей. В условиях нехватки рабочих рук эти планы также не всегда выполнялись, поэтому постановлением бюро РК ВКП(б) от 28 июня 1943 г. в счет плана по сдаче овощей колхозам Зуевского района разрешалось сдавать побеги съедобных растений, таких как крапива, щавель и люцерна[42].

Даже с учетом таких послаблений в период уборки урожая 1943 г. план сдачи государству с/х продукции не выполнялся. Так, на 16 сентября 1943 г. район выполнил план по сдаче зерна и овощей лишь на 22 %. Объяснялось это тем, что на уборке работало лишь 60 % от необходимого числа лошадей. Для решения этой проблемы было принято решение использовать для вывозки урожая быков и коров[43]. Еще одной принятой мерой было увольнение председателей колхозов и сельсоветов с последующим исключением из партии и преданием суду. К примеру, подобное решение было принято райкомом партии в отношении председателя Барменского сельсовета Лимонова, поскольку подчиненные ему колхозы план сдачи государству продуктов по состоянию на 19 сентября выполнили лишь на 9,2 %. Всего же за август–сентябрь 1943 г. район «недодал» государству только зерновых культур 3850 тонн[44].

Параллельно с репрессивными мерами практиковались и иные мотивационные механизмы. Распространенным было премирование колхозов за хорошие показатели в посевной или уборочной кампании. Так, 5 октября 1943 г. за перевыполнение планов было премировано пять колхозов района: колхозы «Удалые» Зуевского сельсовета и «Сила» Баранцевского сельсовета получили по 3 тыс. руб. премиальных денег, а колхозы «Пахарь» Четвериковского с/с, «Заря свободы» Зуевского с/с и Ляминцы Семушинского с/с – по 2 тыс. руб.

Практиковалось и премирование отдельных отличившихся колхозников: в тот же период было премировано 13 лучших работников колхозов, в их числе 10 председателей. Премии же, как правило, находили не денежное, а натурально-вещевое выражение, что больше ценилось в военные годы. Так, колхозница из дер. Заболоты А.Ф. Терюхова, мать восьми сыновей-фронтовиков, за выполнение плана на 120 % была премирована шерстяным платком. Другие отмеченные работники сельского хозяйства получили в качестве премий ботинки и отрезки ткани[45].

Некоторое ослабление нажима на сельское хозяйство стало наблюдаться в Зуевском районе лишь в начале 1944 г. К тому моменту были освобождены от немцев огромные пространства юга России и большая часть территории Украины, поэтому ситуация с продовольствием в стране и армии улучшилась. Свидетельством этому служит решение руководства Зуевского района от 15 января 1944 г., согласно которому с колхозов района списывались недоимки прошлых лет по молоку в кол-ве 1851 гектолитра, по яйцам – в кол-ве 186 862 штук, по кожам – в кол-ве 1248 штук. Кроме того, был значительно уменьшен план госпоставок 1943 г.: по молоку – на 4156 гектолитров, по яйцам – на 473 041 штуку[46]. Характерным примером оживления хозяйственной жизни на селе служит принятое в феврале 1944 г. решение об организации в районе третьей машинно-тракторной станции в с. Рябово, которая с этого момента должна была обслуживать 51 хозяйство[47].

Приведенные факты не отменяли накопившихся за годы войны в сельском хозяйстве района проблем, главной из которых была кадровая. В пользу этого говорит следующая статистика: на 24 апреля в колхозах района не работало более 80 кузниц (из 144) из-за отсутствия кузнецов[48].

Вместе с тем, положительные тенденции все же стали к тому моменту преобладающими. Свидетельством этому служит статистика поголовья скота на начало мая 1944 г. К тому моменту количество лошадей в районе составляло 91 % от плана, КРС – 93,4 %, свиней – 63,5 %, птицы – 38 %. Как мы видим, в сравнении с 1942 г. в этом отношении наблюдался серьезный прогресс. Другим вопросом являлось состояние имеющегося скота. В постановлении бюро райкома партии от 3 мая 1944 г. констатировалось неудовлетворительное отношение к лошадям в колхозах района: лошадей зачастую нагружали непосильной работой, вовремя не кормили и избивали[49].

Если планы по зерновым и овощам в 1944 г. в целом выполнялись колхозами, то со сдачей государству молока и яиц по-прежнему наблюдались проблемы. В частности, на 5 июня 1944 г. план по сдаче молока был выполнен районом всего на 7 %, по сдаче яиц – на 14 %[50].

Несмотря на некоторое улучшение ситуации с зерновыми, в сельском хозяйстве Зуевского района все еще не хватало техники. Показателен пример Зуевской МТС, где перед уборочной кампанией 1944 г. из 18 комбайнов в исправном состоянии находилось только два. Ремонт же остальных не велся из-за отсутствия необходимых запчастей[51].

К концу 1944 г. в сельском хозяйстве Зуевского района было отмечено улучшение состояния скота. Об этом говорит статистика упитанности лошадей по хозяйствам района. Для сравнения приведем аналогичные данные от 3 мая и 5 ноября 1944 г. в Таблице 1[52]:

Таблица 1

Состояние лошадей (упитанность)	03.05.1944	05.11.1944
хорошая	123 (3,5 %)	373 (11 %)
средняя	1255 (36,5 %)	1589 (48 %)
ниже средней	1769 (51,4 %)	1169 (35 %)
истощение	295 (8,6 %)	184 (6 %)

Мы видим, что, хотя общее количество лошадей в районе за этот период снизилось с 3436 до 3315 голов, но количество и процент лошадей с хорошей и средней упитанностью при этом значительно возросли, а количество истощенных животных, напротив, упало.

Победный 1945 г. начался для сельского хозяйства Зуевского района с постановления райкома ВКП(б) и райсовета о переселении 30 семей местных колхозников в район Карельского перешейка (Ленинградская область), на территории, незадолго до этого освобожденные от финнов и опустошенные войной. Председателям сельсоветов было предписано в срок до 3 марта 1945 г. найти необходимые для переселения 30 семей. При этом колхозы, в которых состояли переселенцы, были обязаны выделить им по одной корове, две овцы и пять кур для подъема хозяйства на новом месте. Кроме того, им полагались 10-дневные пайки по рабочим нормам на каждого человека[53].

Незадолго до Дня Победы, 26 апреля 1945 г., был принят довольно оптимистичный план развития общественного (колхозного) животноводства в районе. Предполагалось к концу года выйти на следующие показатели по количеству голов:

- лошади – 4400;
- крупный рогатый скот – 3300;
- овцы – 2600;
- свиньи – 600;
- птица – 250.

Кроме того, в план было включено развитие пчеловодства: предполагалось разведение 400 пчелиных семей на колхозных пасеках[54].

Таким образом, развитию сельского хозяйства Зуевского района в годы Великой Отечественной войны препятствовали объективные проблемы военного времени, в первую очередь связанные с нехваткой рабочей силы. Несмотря на это, сельское хозяйство на протяжении всего периода было основной отраслью хозяйства района, обеспечивало минимальные потребности населения и позволяло оказывать существенную помощь фронту и освобожденным от оккупации регионам страны. К концу войны в сельском хозяйстве района даже наметились положительные тенденции, имевшие большое значение перед началом восстановительного периода.

Все приведенные факты по состоянию экономики Зуевского района в годы Великой Отечественной войны позволяют выделить основные тенденции в развитии местного хозяйства в 1941–1945 гг.:

1. Основной отраслью экономики района оставалось сельское хозяйство, поскольку на его территории не было крупных предприятий, имеющих оборонное значение;

2. Зуевский район, в отличие от других частей Кировской области (Киров, Вятские Поляны и т.д.), не стал крупным центром эвакуации промышленных предприятий, а, следовательно, и больших масс рабочих;

3. Прохождение через территорию Зуевского района участка железной дороги Киров–Молотов придавало Зуевке статус важного транспортного узла, однако проект по строительству вторых путей этого железнодорожного участка требовал от района больших затрат (в первую очередь, постоянных трудовых мобилизаций). Во многом по этой причине он так и не был завершен в период Великой Отечественной войны;

4. Руководство Зуевского района в целях повышения эффективности хозяйства в годы войны использовало целый комплекс мер, важнейшими из которых были репрессии в отношении руководителей предприятий и учреждений, председателей сельсоветов и колхозов. Вместе с тем, ограниченно использовались и меры материального поощрения;

5. Несмотря на все существенные материально-бытовые трудности, абсолютное большинство жителей Зуевского района проявляли энтузиазм и готовность жертвовать личным благополучием во имя достижения Победы. Ярким свидетельством тому являлись практика проведения воскресников, добровольные отчисления в фонд обороны и помощь семьям фронтовиков.

Опубликовано: Чемоданов П.А. Из истории экономического развития Зуевского района в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. // Герценка: Вятские записки: научно-популярный альманах. Вып. 33. Киров: Кировская областная научная библиотека им. А.И. Герцена, 2018. С. 111-126.

1 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 269. Л. 33.

2 Там же. Л. 46.

3 Там же. Л. 64–65.

4 Там же. Л. 100.

5 Там же. Л. 84–85.

6 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 328. Л. 34.

7 Там же. Л. 37.

8 Там же. Л. 81.

9 Там же. 93.

10 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 374. Л. 40.

11 Там же. Л. 45.

12 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 375. Л. 20.

13 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 423. Л. 6.

14 Там же. Л. 14.

15 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 425. Л. 215.

16 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 490. Л. 42.

17 Там же. Л. 60, 102.

18 Огарков А.Г. Зуевка // Энциклопедия Земли Вятской. Т. 1. Города. Киров, 1994. С. 342.

19 Чемоданов П.А. Экономические связи Кировской и Молотовской областей в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Партийные архивы. Прошлое и настоящее, перспективы развития: Материалы IV Межрегиональной научно-практической конференции. Пермь, 11-12 мая 2017 года. Екатеринбург, 2017. С. 223—226.

20 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 68. Л. 259.

21 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 68. Л. 269. Л. 138.

22 Там же. Л. 54.

23 Там же. Л. 58.

24 Там же. Л. 49.

25 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 328. Л. 77.

26 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 329. Л. 2–3.

27 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 374. Л. 7.

28 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 375. Л. 88–89.

29 Там же. Л. 87.

30 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 490. Л. 19.

31 Там же. Л. 27.

32 Там же. Л. 30.

33 Жаравин В.С. Железнодорожное строительство в годы Великой Отечественной войны // Вклад кировчан в достижение Великой Победы. Материалы обл. науч.–практ. конф. Киров, 2005. С. 29.

34 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 269. Л. 70.

35 ГАСПИ КО. Ф. П-1290. Оп. 7. Д. 14. Л. 66–68.

36 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 269. Л. 147.

37 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 329. Л. 17.

38 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 328. Л. 139–140.

39 ГАСПИ КО. Ф. П-2207. Оп. 6. Д. 10. Л. 14.

40 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 374. Л. 66.

41 ГАСПИ КО. Ф. П-2207. Оп. 6. Д. 10. Л. 16.

42 Там же. Л. 103.

43 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 375. Л. 37.

44 Там же. Л. 42–44.

45 Там же. Л. 49–50.

46 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 425. Л. 2.

47 Там же. Л. 16.

48 Там же. Л. 54.

49 Там же. Л. 59.

50 Там же. Л. 82.

51 Там же. Л. 93.

52 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 425. Л. 59, 190.

53 ГАСПИ КО. Ф. П-1331. Оп. 2. Д. 490. Л. 35.

54 Там же. Л. 108.

Список иллюстраций:

Иллюстрация 1. Строительные работы на железнодорожном участке Киров–Молотов. 1941 год. (ГАСПИ КО. Ф. Р-245. Оп. 11. Д. 916.)

