

Экономические связи Кировской и Молотовской областей в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

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

Вятскую землю и Пермский край на протяжении веков объединяли тесные экономические и культурные связи. Начало им было положено еще в XV столетии, когда оба региона примерно в одно и то же время вошли в состав единого Русского государства. В последующие столетия процесс укрепления связей между соседними землями продолжился, апогеем чего стало открытие в середине XVIII века Вятско-Пермского участка знаменитого Сибирского тракта, соединившего Москву и Азиатскую часть России. Способствовало укреплению этих связей и административное оформление обоих регионов в качестве губерний, состоявшееся в конце того же XVIII столетия.

В следующем, XIX веке, Вятская и Пермская губернии объединялись в Приуральский экономический район, а в период 1853—1873 гг. действовал Вятско-Пермский почтовый тракт, выполнявший важную роль в транспортном и почтовом сообщении между Москвой и Уралом. В конце XIX — начале XX века через Вятку и Пермь был проложен северный маршрут самой протяженной в мировой истории железной дороги — Транссибирской магистрали, соединившей Европу и Дальний Восток.

Упомянутые связи не ослабли и в XX веке. Уже после прихода к власти большевиков, в 1920-е — первой половине 1930-х гг., происходил неоднократный пересмотр административно-территориального деления Поволжья и Приуралья. Так, Сарапульский уезд Вятской губернии в 1920 году был передан в состав Пермской губернии, а после ее ликвидации в 1923 году вместе с другими уездами вошел состав Уральской области с центром в г. Екатеринбурге (с октября 1924 года — г. Свердловск). Что касается судьбы остальной Вятской губернии (за исключением вышедших из ее состава Сарапульского, Елабужского и Глазовского уездов), то она существовала как отдельный регион до начала 1929 года, после чего волилась в состав Нижегородской области (с июля 1929 года — Нижегородский край, с 1932 года - Горьковский край). После убийства С.М. Кирова, в декабре 1934 года, г. Вятка был переименован в г. Киров и вновь стал центром отдельного региона — Кировского края. При этом территория бывшей Пермской губернии на тот момент по-прежнему находилась в составе Свердловской области.

Система административно-территориального деления Советского Союза была относительно упорядочена лишь после принятия новой Конституции СССР в конце 1936 года, после чего границы обоих регионов приобрели вид, приближенный к современному. Так, в декабре 1936 года Удмуртская АССР была выведена из состава Кировского края, одновременно преобразованного в Кировскую область. А спустя почти два года, в октябре 1938 года, из состава Свердловской области была выделена самостоятельная Пермская область. Таким образом, и Киров, и Пермь (с марта 1940 года — г. Молотов) течение 1930-х годов вновь стали центрами отдельных административно-территориальных образований в составе РСФСР.

С этого времени началась новая страница в истории Вятско-Пермских (Кировско-Молотовских) экономических взаимоотношений, узнать о которой можно из документов, хранящихся в фонде Кировского обкома КПСС Государственного архива социально-политической истории Кировской области.

Документы свидетельствуют, что экономические контакты между Кировской и Молотовской областями имели место еще в довоенное время. Так, в начале 1940 года был заключен договор о соцсоревновании между предприятиями лесной промышленности Кировской и Пермской областей (с марта 1940 года — Молотовская область)[1]. Однако по-настоящему тесные экономические связи установились между регионами уже в годы Великой Отечественной войны.

Примечательно, что последнее перед началом войны постановление бюро Кировского обкома ВКП(б) от 21 июня 1941 года было связано со строительством вторых путей на железнодорожном участке Киров—Молотов. В постановлении за подписью первого секретаря Кировского обкома ВКП(б) В.В. Лукьянова был отмечен неудовлетворительный ход строительных

работ на данном участке железной дороги. Так, полугодовой план по строительству путей был выполнен всего на 6 %. В том же документе содержался ряд мер по исправлению ситуации. В частности, райкомам ВКП(б) и райисполкомам Просницкого, Зуевского, Возгальского, Кумёнского и Богородского районов Кировской области предписывалось с 23 июня 1941 года выделить на строительство вторых путей железной дороги Киров—Молотов 4200 колхозников, которые должны были привести с собой 2200 лошадей, а также иметь при себе весь необходимый инструмент. При этом был конкретно определен объем работ для каждого из районов[2].



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

С началом Великой Отечественной войны актуальность строительства вторых путей на железнодорожном участке Киров—Молотов только возросла. Об этом можно судить по тому факту, что в соответствии с постановлением Кировского обкома ВКП(б) и Кировского облисполкома от 10 декабря 1941 года районным руководителям предписывалось мобилизовать на их строительство еще большее число колхозников в порядке трудгужповинности (т. е. со своими лошадьми). Так, Фалёнский район должен был выделить для этого 4000 человек и 800 лошадей, Зуевский — 4500 человек и 1000 лошадей, а Просницкий и Кировский — по 3000 человек и 600 лошадей каждый. Кроме того, сам штаб строительства должен был отныне разместиться в г. Кирове[3].

Интересно, что мобилизованным в период Великой Отечественной войны на строительство вторых путей железнодорожного участка Киров—Молотов крестьянам, в отличие от довоенного времени, оказывалась государственная материальная поддержка. Так, в январе 1942 года в адрес председателя Кировского облисполкома И.Л. Иволгина и первого секретаря Кировского обкома ВКП(б) В.В. Лукьянова из Москвы от имени А.И. Микояна была направлена

телеграмма, в которой предписывалось выдать мобилизованным колхозникам 6700 комплектов обмундирования, изготовленного предприятиями местной промышленности[4].

На практике трудовая мобилизация местных колхозников на железнодорожное строительство проходила не так гладко, как на бумаге. К примеру, согласно совместному постановлению бюро Кировского обкома ВКП(б) и Кировского облисполкома от 3 июня 1942 года на строительстве вторых путей железнодорожного участка Киров—Молотов к концу месяца должно было работать 7000 пеших и 3000 конных рабочих из 13 районов Кировской области. В реальности в конце июня на их строительстве было занято 3930 пеших и 985 конных рабочих, или менее половины от запланированного количества. Вместе с тем, в отдельных районах могло наблюдаться перевыполнение плана по мобилизации рабочей силы. К примеру, руководство Бельского района Кировской области в том же месяце обеспечило выход на железнодорожное строительство данного участка 900 пеших колхозников вместо 750 по плану[5].

Недостаток рабочей силы и невысокое ее качество (в силу нехватки трудоспособных мужчин на строительство в основном мобилизовывались пожилые люди, женщины и подростки) сказывались на объемах выполняемых работ. Если в июне 1942 года работающие на данном участке железнодорожного строительства колхозники по плану должны были ежедневно выполнять 35 000 кубометров земляных работ, то фактически ими выполнялось в среднем лишь 8833 кубометра. Не помогали даже меры руководства по поощрению трудовой активности работников: выполняющим нормы колхозникам выдавался дневной паек 800 гр. хлеба, в то время как остальные получали всего по 500 гр. Кроме того, для лучших работников была предусмотрена выдача дефицитных по меркам военного времени товаров: табака, мыла, спичек и соли[6].

Все перечисленные трудности привели к тому, что строительство вторых путей железнодорожного участка Киров—Молотов так и не было завершено в годы Великой Отечественной войны. В частности, к окончанию I квартала 1944 года в Кировской области было сдано в эксплуатацию лишь 50 км. этих путей[7]. Строительные работы по их созданию были завершены уже в послевоенный период[8].

Еще одной интересной страницей в экономическом взаимодействии Кировской и Молотовской областей в годы Великой Отечественной войны стала мобилизация коммунистов Кировской области на работы в шахтах и на лесозаготовках комбината «Молотовуголь». Решение о ней было принято Кировским обкомом ВКП(б) 18 сентября 1942 года, после чего соответствующее указание поступило в районные комитеты ВКП(б), которые должны были в короткий срок выделить трудоспособных коммунистов и кандидатов в члены партии для отправки в Молотовскую область.

Справка Кировского обкома ВКП(б) о ходе данной мобилизации свидетельствует, что она также проходила с серьезными затруднениями, связанными с недостатком трудоспособного населения. В частности, в период с 26 по 29 сентября райкомы ВКП(б) Кировской области направили в г. Киров для последующей отправки в соседний регион 241 человека, что составляло 69 % от плана, утвержденного Государственным комитетом обороны. Более того, еще 47 человек из них были признаны непригодными по состоянию здоровья. Таким образом, отправлено в г. Молотов для последующего распределения по месту работы было лишь 164 человека, или 47 % от плана ГКО. В том же документе подверглось критике партийное руководство ряда районов за «несерьезное отношение» к вопросам трудовой мобилизации. Так, Омутнинский РК ВКП(б) послал всего четырех коммунистов «преклонных лет», Вожгальский райком — двух человек, которые оказались непригодными к работе по зрению, а Вятскополянский и Кильмезский райкомы вовсе не послали в г. Киров ни одного коммуниста к установленному сроку[9].

Среди мобилизованных для работы в шахтах комбината «Молотовуголь» коммунистов Кировской области преобладали женщины, что вызывало неоднократные нарекания руководства угольного предприятия. Так, в телеграмме от 30 сентября 1942 года в Кировский обком ВКП(б) один из руководителей комбината по фамилии Валентинов писал: «[по] сообщению нашего представителя Ефимова [вами] выделено [в] числе коммунистов больше женщин, чем мужчин. Категорически возражаем против такого состава. Принять больше тридцати процентов женщин не можем, [и то] при условии признания их медкомиссиями годными [на] подземные работы»[10].

Стоит отметить, что отдельные мобилизованные из районов Кировской области женщины были «забракованы» комиссией обкома ВКП(б) по семейным обстоятельствам. К примеру,

Прасковья Павловна Целищева из Халтуринского района была отпущена домой по «бытовым причинам»: у нее на иждивении находились малолетний ребенок и мать-инвалид[11].

Мужчинам, острый недостаток которых ощущался в работе комбината «Молотовуголь», как правило, не предоставлялось такой возможности. Подтверждением этому является история жителя г. Советска Кировской области Василия Петровича Курзенева. Он был мобилизован в Молотовскую область на лесозаготовки для комбината «Молотовуголь» осенью 1942 года, вынужденно оставив в одиночестве большую мать Анну Александровну Мошкину.

Вскоре Анна Александровна написала письмо первому секретарю Кировского обкома ВКП(б) В.В. Лукьянову с просьбой вернуть сына. Она писала: «Тов. Лукьянов, я прошу вас ... оказать мне помощь в том [положении], в котором я нахожусь, инвалид 2-ой группы. Я не могу принести ведра воды, за дровами идти и нести их на себе я не в силах.... Я получаю только пенсию 70 руб. До сих пор я находилась на иждивении сына, которого я воспитывала одна 16 лет, без отца. Теперь его мобилизовали на работу в Молотов.... Его угнали наполовину нагого и босого, угнали в ботинках на деревянной подошве, да и они все худые. [А ведь] ему дали заключение с рентгена: «затемнение левого легкого».... Вот, тов. Лукьянов, в чем прошу оказать мне помощь: посодействуйте туда, где он работает, чтобы отпустили его домой. Я без него не могу, иначе мне придется помирать...»[12].

В Кировском обкоме ВКП(б) просьба А.А. Мошкиной была получена и 8 декабря того же года перенаправлена секретарю по кадрам Молотовского обкома партии. Уже 11 декабря из г. Молотова пришел ответ на имя секретаря Кировского обкома ВКП(б) по кадрам Зотова. В нем отмечалось: «Просьбу гражданки Мошкиной удовлетворить не возражаем, если Вами будет взамён мобилизованного ее сына Курзенева на работу в Башмаковский лесопункт Кизеловского угольного бассейна мобилизован другой товарищ»[13]. Дальнейшая судьба В.П. Курзенева и его матери в документах не отразилась.

Как видно из рассмотренных архивных документов, географическая близость Кировской и Молотовской областей, а также их нахождение на одной линии северного маршрута Транссибирской железнодорожной магистрали, способствовали тесным экономическим контактам двух регионов в сложнейшие годы Великой Отечественной войны. При всех трудностях совместной экономической деятельности, взаимодействие двух регионов в военное время принесло свои плоды и способствовало достижению Великой Победы.

1 Государственный архив социально-политической истории Кировской области (ГАСПИ КО). Ф. П-1290. Оп. 6. Д. 254. Л. 108.

2 ГАСПИ КО. Ф. П-1290. Оп. 7. Д. 12. Л. 168-169, 171.

3 ГАСПИ КО. Ф. П.-1290. Оп. 7. Д. 16. Л. 4-5.

4 ГАСПИ КО. Ф. П.-1290. Оп. 8. Д. 64. Л. 4.

5 Там же. Л. 48, 50.

6 Там же. Л. 49.

7 ГАСПИ КО. Ф. П-1290. Оп. 10. Д. 37. Л. 211.

8 Жаравин В.С. Железнодорожное строительство в годы Великой Отечественной войны // Вклад кировчан в достижение Великой Победы: материалы обл. науч.-практ. конф., посв. 60-летию Победы. Киров, 2005. С. 29.

9 ГАСПИ КО. Ф. П-1290. Оп. 8. Д. 146. Л. 62.

10 Там же. Л. 97.

11 Там же. Л. 84.

12 Там же. Л. 224.

13 Там же. Л. 229.

Опубликовано: Партийные архивы. Прошлое и настоящее, перспективы развития: Материалы IV Межрегиональной научно-практической конференции. Пермь, 11-12 мая 2017 года. — Екатеринбург: ООО Типография Альфа-Принт, 2017. С. 223—226.