

**ОХРАНА ТРУДА НА ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ  
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД**

Статья раскрывает условия и особенности развития системы охраны труда на Горьковской железной дороге в годы Великой Отечественной войны, а также в процессе перехода страны к реалиям мирного времени. Актуальность исследования обусловлена недостаточной разработанностью данной темы в историографии, а также реформированием сферы здравоохранения в настоящее время. Рассматривается деятельность отдела охраны труда и техники безопасности управления Горьковской железной дороги в аспектах организации нормальных условий труда, санитарного просвещения и реорганизации управления данной сферой. Источниковой базой являются материалы Центрального архива Нижегородской области, нормативные документы исследуемого периода. Автором определены основные проблемы повышения уровня техники безопасности работ на железнодорожном транспорте и способы их решения в экстремальных условиях военного времени. Вводятся в научный оборот данные о проектах реформирования системы здравоохранения на железнодорожном транспорте и практики их применения.

**Ключевые слова:** охрана труда, техника безопасности, травматизм, социальные болезни, Горьковская железная дорога, транспорт, Великая Отечественная война.

**Информация об авторе:** Кежутин Андрей Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры социально-гуманитарных наук ФГБОУ ВО «Приволжский исследовательский медицинский университет» Министерства здравоохранения Российской Федерации, г. Нижний Новгород, Россия.

E-mail: kezhutin@rambler.ru.

**Дата поступления статьи:** 15.01.2020.

**Для цитирования:** Кежутин А.Н. Охрана труда на Горьковской железной дороге в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период // Вестник Костромского государственного университета. 2020. Т. 26, № 1. С. 64-67. DOI 10.34216/1998-0817-2020-26-1-64-67.

**Andrei N. Kezhutin**  
Privolzhsky Research Medical University

**LABOUR PROTECTION ON GORKY RAILWAY DURING  
THE WORLD WAR II AND IN THE POSTWAR PERIOD**

The article reveals the conditions and features of the development of the labour protection system on Gorky railway during the World War II, as well as in the process of transition of the country to the realities of peacetime. Topicality of the study is due to the lack of development of this topic in historiography, as well as the reform of the health sector at the present time. The article considers the activities of the Department of labour protection and safety management of Gorky railway in the aspects of the organisation of normal working conditions, health education and reorganisation of management in this area. The source base is the materials of the Central archive of Nizhny Novgorod Region, normative documents of the studied period. The author defines the main problems of improving the level of safety in railway transport and ways to solve them in extreme wartime conditions. Information about projects of reforming the health care system in rail transport and their application is introduced into the scientific circulation.

**Keywords:** labour protection, safety, injuries, social diseases, Gorky railway, transport, USSR Involvement in World War II.

**Information about the author:** Andrei Nikolayevich Kezhutin, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department for the Humanities and Social Sciences, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Privolzhsky Research Medical University» of the Ministry of Health of the Russian Federation, Nizhny Novgorod, Russia.

E-mail: kezhutin@rambler.ru

**Article received:** January 15, 2020.

**For citation:** Kezhutin A.N. Labour protection on Gorky railway during the World War II and in the postwar period. Vestnik of Kostroma State University, 2020, vol. 26, № 1, pp. 64-67 (In Russ.). DOI 10.34216/1998-0817-2020-26-1-64-67.

В настоящее время проблемы истории охраны труда и техники безопасности на транспорте, как находящиеся на стыке технической и медицинской отраслей знания, являются одними из наименее исследованных аспектов в отечественной историографии. Несмотря на некоторый интерес к истории и источниковедению российской транспортной медицины [Атьков, Кежутин], а также к проблеме состояния транспорта в кризисные периоды отечественной истории [Ascher: 170–171], вопросы охраны труда и техники безопасности на железной дороге пока не привлекли должного внимания исследователей,

в отличие от речного транспорта [Огурцов, Шаламов]. Практически не затронутой остается проблема охраны труда на Горьковской железной дороге (ГЖД) в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период, о чем говорят данные обращений к соответствующим фондам в Центральном архиве Нижегородской области.

Начало Великой Отечественной войны поставило работу железнодорожного транспорта страны в крайне тяжелые условия: эвакуация промышленных предприятий, беженцев, раненых с фронта и обратный поток военных грузов и эшелонов с личным составом. Горьковская область стала одним из реги-

онов эвакуации, и работа ГЖД носила достаточно напряженный характер. Необходимо отметить, что именно благодаря слаженной и правильно организованной, с точки зрения медико-санитарных правил, работе железнодорожного транспорта удалось избежать массового распространения эпидемических и социальных болезней, особенно малярии, туберкулеза и венерических заболеваний, в отличие от периода Первой мировой войны [см.: Берлин].

В довоенный период уровень охраны труда на железнодорожном транспорте постепенно повышался, но по некоторым показателям оставался достаточно низким, особенно в аспектах улучшения условий работы в цехах, снижения производственного травматизма, нормирования времени труда и отдыха работников подвижного состава и т. д. События первого периода войны по объективным причинам отодвинули решение проблем улучшения условий труда и снижения травматизма на второй план.

Реальное улучшение ситуации в данной сфере стало возможным только после коренного перелома в войне, перехода к наступательным операциям на фронте с 1943 г. и некоторого снижения нагрузки на железнодорожный транспорт. Однако на местах ситуация оставалась тяжелой. На постоянном совещании работников служб и отделов Управления ГЖД 6 августа 1943 г. председатель собрания, старший инженер по охране труда и техники безопасности отдела кадров Артемьев отметил: «Снижения травматизма не только не наблюдается, но и по отдельным службам он продолжает расти, выводя большое количество работников из строя»<sup>1</sup>. Поскольку причинами являлись невнимание к данной сфере и запущенность ситуации, руководителям всех подразделений предписывалось: взять проблему под личный контроль, провести анализ несчастных случаев, привести цеха в надлежащее состояние, ликвидировать загромождения на производственных площадках, навести порядок в обеспечении инструментом, в случае необходимости поставить ограждения, увеличить освещение, произвести ремонт отопительной системы, окон, дверей, организовать систематические инструктажи среди рабочих, обеспечить последних топливом, спецодеждой, молоком<sup>2</sup>.

Поскольку незамедлительной реакции не последовало, на очередном совещании 5 октября 1943 г. было вновь констатировано, что рабочие места находились в запущенном и захлапленном состоянии, новых инструментов не поступало годами, а качество старых не проверялось, плохо было поставлено дело наглядной агитации и пропаганды в сфере охраны труда<sup>3</sup>. Вновь последовали требования к усилению ответственности за обеспечение безопасных условий труда.

На совещаниях руководящего состава ГЖД 1944–1945 гг. отмечалось постепенное снижение

остроты проблемы травматизма как результата улучшения работы в сфере охраны труда. В связи с этим на первый план вышли вопросы вентиляции, которой долгое время не придавалось должного значения. Проверки на предприятиях ГЖД показали, что почти во всех цехах она была только естественная, а почти все моторы для нее были сняты и использованы по другому назначению. Неоднократные требования со стороны работников службы охраны труда, поддержанных руководством дороги, стали давать положительный результат еще с 1943 г. Количество несчастных случаев на ГЖД при незначительных колебаниях демонстрировало тенденцию к постепенному снижению: в 1942 г. – 1 235, в 1943 г. – 1 077, в 1944 г. – 862, в 1945 г. – 1 026, в 1946 г. – 925<sup>4</sup>.

Важной проблемой стал переход на нормальный режим работы послевоенного времени. Война нанесла тяжелый урон железнодорожной инфраструктуре страны. По данным Чрезвычайной государственной комиссии «О материальном ущербе, причиненном немецко-фашистскими захватчиками», было разрушено 65 тыс. км железнодорожной колеи, 4100 железнодорожных станций<sup>5</sup>. Восстановление потребовало колоссального напряжения всех работников транспортной сферы.

Одновременно с этим пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. предписывал одним из первых положений обеспечить первоочередное восстановление и развитие железнодорожного транспорта, без которого было бы невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие народного хозяйства СССР<sup>6</sup>. План предусматривал не только количественный, но и качественный рост выпуска железнодорожной продукции, особенно подвижного состава, а также увеличение среднесуточной погрузки в размере 115 тыс. вагонов и грузооборота в объеме 532 млрд т/км, превышение довоенного уровня пропускной способности на различных направлениях, в том числе «Донбасс – Поволжье»<sup>7</sup>.

Все это тяжелым бременем ложилось на ослабленную в ходе войны транспортную сеть внутренних регионов страны. Поэтому процессы перехода на мирные рельсы и восстановления нормального режима работы происходили постепенно. На ГЖД на нормы работы мирного времени к 20 декабря 1946 г. полностью перешли только работники службы связи, а среди службы движения – 25,2 % личного состава, паровозной службы – 20,4 %, грузовой – 7,6 %, вагонной – 6,9 %, пути – 0,6 %, пассажирской – 0,1 %, всего – 10,8 %<sup>8</sup>. Причинами невыполнения приказа № 385/Ц – 1946 г. о переводе работников ГЖД на нормальный режим работы являлись: большое число случаев сверхурочных работ; неорганизованность в расстановке рабочих кадров одновременно с внедрением новых элементов технологического процесса; отсутствие должного

внимания руководителей подразделений к фактам простоев; низкая требовательность со стороны руководства дороги, что объяснялось недостаточной информированностью о ходе введения нормального режима рабочего времени в службах. Объективные трудности послевоенного периода и условия восстановления народного хозяйства также замедляли переход железнодорожников на работу по нормативам мирного времени.

Нормализации работы железнодорожного транспорта на рубеже 1940–1950-х гг. способствовало совершенствование нормативно-правовой базы в сфере охраны труда, в том числе на особенно опасных участках при ведении строительных и монтажных работ, а также при безопасной эксплуатации машин. К ним относились: «Правила устройства, содержания и освидетельствования баллонов для сжатых, сжиженных и растворенных газов» (1949 г.), «Правила устройства, установки, содержания и освидетельствования паровых котлов, пароперегревателей и водяных экономайзеров» (1950 г.), «Правила устройства, установки и освидетельствования сосудов, работающих под давлением» (1951 г.) и др. [Справочник: 720–721].

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны служба охраны труда на Горьковской железной дороге столкнулась с многочисленными трудностями, что привело к снижению уровня безопасности труда и росту производственного травматизма. Благодаря слаженной работе транспортников уже с 1943 г. начался процесс общего улучшения условий труда и заметного снижения травматизма. Переход к нормальным условиям работы мирного времени в послевоенный период не во всех службах железной дороги происходил своевременно в связи с общим тяжелым положением в хозяйственной сфере страны, но совершенствование нормативно-правовой базы способствовало его успешному завершению и дальнейшему развитию охраны труда.

#### Примечания

<sup>1</sup> Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. Р-6281. Оп. 18. Д. 13. Л. 2.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. Л. 12.

<sup>4</sup> Там же. Л. 14.

<sup>5</sup> О материальном ущербе, причиненном немецко-фашистскими захватчиками государственным предприятиям и учреждениям, колхозам, общественным организациям и гражданам СССР: Из сообщения Чрезвычайной государственной комиссии // Борьба КПСС за восстановление и развитие народного хозяйства в послевоенный период (1945–1953 гг.): Документы и материалы / Л.Б. Габриэлов, В.В. Пентковская. М.: Госполитиздат, 1961. С. 45.

<sup>6</sup> Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. //

Борьба КПСС за восстановление и развитие народного хозяйства в послевоенный период (1945–1953 гг.): Документы и материалы / Л.Б. Габриэлов, В.В. Пентковская. М.: Госполитиздат, 1961. С. 51.

<sup>7</sup> Там же. С. 80.

<sup>8</sup> ЦАНО. Ф. Р-6281. Оп. 18. Д. 13. Л. 73.

#### Список литературы

Атьков О.Ю. История железнодорожной медицины. М.: Медицина, 2004. 416 с.

Берлин Г.А. Сифилис как медико-санитарное последствие войны в Горьковской области: дис. ... канд. мед. наук. Горький, 1948. 185 с.

Кежутин А.Н. Материалы транспортного делопроизводства как источник изучения трудовых отношений // Документ, источник, текст: горизонты современных исследований: сборник научных трудов. Нижний Новгород: НГТУ, 2015. С. 123–126.

Огурцов П.Е. Социальные проблемы судоремонтных и судостроительных заводов Горьковской области в период Великой Отечественной войны (на примере охраны труда) // Вопросы архивоведения и источниковедения в высшей школе: сборник материалов X регионал. науч.-практ. конф. (13 декабря 2012 г.) / под общ. ред. В.И. Грубова; АГПИ им. А.П. Гайдара, ГАНО, г. Арзамас. Арзамас: АГПИ, 2012. Вып. 9. С. 206–212.

Справочник по железнодорожному строительству / под общ. ред. Б.И. Левина. М.: Гос. транспортное железнодорожное изд-во, 1958. 735 с.

Шаламов В.А. Зарождение и развитие медицинских учреждений водотранса на территории Восточной Сибири в 1918–1920-х гг. // Вестник Омского университета. Сер.: Исторические науки. 2018. № 3 (19). С. 197–204.

Ascher Abraham. Russia: a short history. Oxford, Oneworld, 2017. 320 p.

#### References

At'kov O.Ju. *Istorija zheleznodorozhnoj mediciny* [History of railway medicine]. Moscow, Medicina Publ., 2004. 416 p. (In Russ.)

Berlin G.A. *Sifilis kak mediko-sanitarnoe posledствие vojny v Gor'kovskoj oblasti: dis. ... kand. med. nauk* [Syphilis as health consequences of the war in the Gorky regions: DSc thesis, summary]. Gorkij, 1948, 185 p. (In Russ.)

Kezhutin A.N. *Materialy transportnogo deloproizvodstva kak istochnik izuchenija trudovyh otnoshenij* [Materials of transport records management as a source for studying labor relations]. *Dokument, istochnik, tekst: gorizonty sovremennyh issledovanij: sbornik nauchnyh trudov* [Document, source, text: horizons of modern research: collection of scientific papers]. Nizhnij Novgorod, NGTU Publ., 2015, pp. 123–126. (In Russ.)

Ogurcov P.E. *Social'nye problemy sudoremontnyh i sudostroitel'nyh zavodov Gor'kovskoj oblasti*

*v period Velikoj Otechestvennoj vojny (na primere ohrany truda)* [Social problems of ship repair and shipbuilding plants in the Gorky region during the great Patriotic war (on the example of labor protection)]. *Voprosy arhivovedenija i istochnikovedenija v vysshej shkole: sbornik materialov X Regional'noj nauchno-prakticheskoj konferencii (13 dekabnja 2012 g.)* [Issues of archival and source studies in higher education: collection of materials of the X Regional scientific and practical conference (December 13, 2012)], ed. by V.I. Grubova, Arzamas, AGPI Publ., 2012, vol. IX, pp. 206–212. (In Russ.)

*Spravochnik po zheleznodorozhnomu stroitel'stvu* [Handbook of railway construction], ed. by B.I. Levina. Moscow, Gosudarstvennoe transportnoe zheleznodorozhnoe izdatel'stvo Publ., 1958, 735 p. (In Russ.).

Shalamov V.A. *Zarozhdenie i razvitie medicinskih uchrezhdenij vodotransa na territorii Vostochnoj Sibiri v 1918–1920-h gg.* [Origin and development of water transport medical institutions in Eastern Siberia in the 1918-1920s.]. *Vestnik Omskogo universiteta. Ser.: Istoricheskie nauki* [Bulletin of Omsk University. A series of «Historical science»]. 2018, № 3 (19), pp. 197–204. (In Russ.)