

Биографический пример становления Б.Г. Могильницкого как личности и историка демонстрирует, что проведение идеологических кампаний не носило характера «субъектно-объектных» отношений между властью и обществом. Если рассмотреть проведение идеологических кампаний с деятельностных позиций конкретных персоналий (А.И. Данилов, Б.Г. Могильницкий, Н.С. Черкасов), становится понятно, что за формами идеологического «единообразия» обнаруживаются самые различные «альтернативные» понимания кампаний, далеко не всегда сводящиеся в своих основаниях к «оппозиционным» идеям. Патриотические идеалы Б.Г. Могильницкого, сформированные в военный и послевоенный периоды, определили его социальную позицию на всю жизнь. Потому Б.Г. Могильницкий был чужд антисоветской политико-идеологической ориентации, задаваемой сначала «диссидентами», а позже – «либералами»¹, и деятельно выражал «патриотическую альтернативу» развития советского и постсоветского общества².

УДК 929: 629.484: 908 (470.26)

DOI: 10.18287/978-5-6052980-3-8-2024-29

*Проценко В.И.*³

**О ТЕХ, КТО ПОДНИМАЛ ИЗ РУИН ЯНТАРНЫЙ КРАЙ:
СТРОГАЛЬЩИК КАЛИНИНГРАДСКОГО
ВАГНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА
ВИКТОР ВЛАДИМИРОВИЧ ДЮКОВ
(г. Калининград)**

В статье на основе обширного комплекса различных источников впервые исследуется калининградский отрезок жизненного пути одного из

¹ Могильницкий Б.Г. Социальная ответственность историка как методологическая категория (к постановке вопроса). С. 19.

² Этот аспект жизни и деятельности Б.Г. Могильницкого будет рассмотрен автором в последующих статьях.

³ Проценко Владислав Игоревич, г. Калининград, Балтийский федеральный университет имени И. Канта, магистрант, Институт образования и гуманитарных наук, Высшая школа философии, истории и социальных наук (науч. рук. Г.В. Кретинин, д-р ист. наук, профессор), provi0960@gmail.com

выдающихся рабочих Калининградского вагоностроительного завода – строгальщика Виктора Владимировича Дюкова, кавалера ордена Ленина и ордена Октябрьской революции.

Ключевые слова: Калининград; Калининградский вагоностроительный завод; ударники коммунистического труда; В.В. Дюков.

*Protsenko V.I.*¹

**ABOUT THOSE WHO RAISED THE AMBER LAND FROM
THE RUINS: PLANER OF THE KALININGRAD CARRIAGE
WORKS VIKTOR VLADIMIROVICH DYUKOV**
(*Kaliningrad*)

The article describes the Kaliningrad period of the life path of one of the outstanding workers of the Kaliningrad Carriage Works Viktor Vladimirovich Dyukov, holder of the Order of Lenin and the Order of the October Revolution.

Keywords: Kaliningrad; Kaliningrad Carriage Works; Shock worker of Communist Labour; V.V. Dyukov.

Для многих российских регионов на повестке дня стоит проблема сохранения советского индустриального наследия. При том это не столько вопрос лишь материальный в виде мероприятий по сохранению индустриальных памятников, сколько социокультурный. Не менее важным является сохранение исторической памяти о роли того или иного предприятия как в истории отдельного региона, так и страны в целом. Для Калининградской области этот вопрос особенно важен, ведь многие предприятия сыграли большую роль в восстановление новой, уже советской земли. Создание заводов было одним из способов заселения области советскими гражданами, сами же первые коллективы внесли значительный вклад в восстановление региона. В дальнейшем эти первые предприятия продолжали играть важную роль в экономической жизни региона. Подобным образом сегодня для калининградских краеведов обстоит проблема по сохранению такого индустриального памятника,

¹ Protsenko Vladislav Igorevich, Kaliningrad, I. Kant Baltic Federal University, master's degree, Institute of Education and Humanities, Higher School of Philosophy, History and Social Sciences (scientific supervisor G.V. Kretinin, Doctor of Historical Sciences, professor), provi0960@gmail.com

как Калининградский вагоностроительный завод, одно из первых и крупнейших предприятий в области.

В 2022 г. калининградский краеведческий музей «Фридландские ворота» совместно с Вагонзаводом и при поддержке Балтийского федерального университета (БФУ) заняли призовое место в грантовом конкурсе «Индустриальный эксперимент»¹. Реализация грантового проекта предполагает создание музейного пространства на территории заводского комплекса, который пребывает в аварийном состоянии. На сегодняшний день данное пространство функционирует на базе бывшего кузнечного цеха, построенного еще в немецкий период. Начавшаяся музеефикация завода привлекла внимание исследователей к изучению некогда важного для области предприятия. Так, уже к настоящему моменту сотрудниками НИЦ социально-гуманитарной информатики на базе БФУ была спасена от грибка и оцифрована большая подшивка заводской газеты «Вагоностроитель», найденная в помещениях бывшего завода². Эта работа открыла доступ к источнику, который ранее не был систематизирован и не имел единого места хранения.

Целью работы является исследование трудовой биографии одного из самых знаменитых рабочих Калининградского вагоностроительного завода – строгальщика Виктора Владимировича Дюкова. В отличие от других первых рабочих вагонзавода, о нем сохранилось куда больше различных источников. Кроме того, В.В. Дюков проработал на вагонзаводе около 40 лет, застав его создание и последние советские годы. В связи с этим изучение трудовой биографии В.В. Дюкова представляется перспективным, ведь может в дальнейшем использоваться исследователями для рассмотрения различных аспектов истории вагонзавода.

Источниковая база исследования представлена материалами разного характера. Прежде всего стоит выделить материалы Государственного архива Калининградской области – это документы

¹ Музей «Фридландские ворота» и Калининградский вагоностроительный завод стали победителями конкурса Фонда Потанина «Индустриальный эксперимент» // Администрация ГО «Город Калининград»: [сайт]. URL: <https://www.klgd.ru/press/news/detail.php?ID=7065108> (дата обращения: 20.09.2024).

² В БФУ оцифровали газету советского периода «Вагоностроитель» // Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта: [сайт]. URL: <https://kantiana.ru/news/v-bfu-otsifrovali-gazetu-sovestkogo-perioda-vagostroitel> (дата обращения: 20.09.2024).

как из личного фонда В.В. Дюкова, так и взятые у него интервью в 2000-е гг. из фонда переселенцев. Также были использованы документы личного происхождения, хранящиеся в Калининградском областном историко-художественном музее. Важным источником из числа данных материалов послужила трудовая автобиография В.В. Дюкова, составленная им в 1973 г. Большое значение для исследования имело использование прижизненных публикаций как за авторством самого Виктора Владимировича, так и посвященных ему. Здесь следует отметить опубликованную в 1978 г. брошюру за его авторством «Право плюс обязанность: Записки рабочего», которая отчасти является и его мемуарами. Важное место также занимает советская региональная периодика, а именно статьи из заводской газеты «Вагоностроитель» и областной газеты «Калининградская правда».

Калининградский этап жизни Виктора Владимировича начался весной 1946 г. В ноябре 1945 г. Совет народных комиссаров СССР принял решение о введении в строй действующих предприятий тогда еще Кенигсбергского вагоностроительного завода, и уже 18 февраля 1946 г. на завод прибыли первые специалисты, в скором времени за ними приехали и другие работники. Среди первых был девятнадцатилетний рабочий из Калинина Виктор Владимирович Дюков. О ранних годах жизни В. В. Дюкова мало что известно. Родился он 14 мая 1927 г. в деревне Путилово Калининской области¹. В семье было 6 детей (3 мальчика и 3 девочки); отец и мать работали на Калининском вагоностроительном заводе; отец умер в 1938 г. После школы Владимир был отправлен в ремесленное училище № 1 при том же Калининском заводе учеником слесаря-инструментальщика². Обучение проходило с 1940 по 1942 г., после чего он работал в думпкарном цехе поначалу слесарем-инструментальщиком, а после долбильщиком³.

Военные годы оставили неизгладимый отпечаток на его жизни. «Война, можно сказать, перечеркнула из нашей жизни тот этап,

¹ Дюков В.В. Большой Энциклопедический словарь Калининградской области. Калининград, 2011. С. 115.

² Государственный архив Калининградской области (далее – ГАКО). Ф. Р-1191 (Коллекция документов переселенцев в Калининградскую область). Оп. 1. Д. 36. Л. 19.

³ Автобиография Дюкова В.В. // Калининградский областной историко-художественный музей (далее – КОИХМ). Ф. Основной. Кн. 51. № 10133/1. Л. 1.

который принято называть подростковым...» – так он оценивал это время в воспоминаниях¹. Как и многим советским мальчишкам, в войну ему пришлось встать за станок вместо ушедших на фронт взрослых. Войну он увидел своими глазами, первые годы завод подвергался налетам немецкой авиации, иногда снаряды рвались даже в цехах. Вся его жизнь в то время проходила на Калининском заводе, рабочие в цеху спали, ели и проводили собрания, а в ремесленном училище при заводе осваивали новые профессии².

К концу войны В.В. Дюков, как он пишет, уже считался рабочим с некоторым опытом. Он вспоминает, что ему было приятно получить важное правительственное задание: принять участие в перемещении думпкарного цеха в Кенигсберг, в организации производства думпкаров в далеком городе на Балтике и обучении рабочих³. Готовились к поездке основательно: помимо чертежей и инструментов, брали даже некоторые составные части будущих думпкаров, которые Калининский завод производил с 1936 г.⁴ И вот 8 марта 1946 г. поезд из Калинина прибыл в Кенигсберг. Дюков еще не подозревал, что проведет в этом городе оставшуюся часть своей жизни, ведь приказ о командировке четко определял ее срок в 103 дня⁵. Но по прошествии этого срока, как и еще 30 рабочих, Виктор Владимирович принял решение остаться. Впрочем, к этому моменту он уже успел не только прикипеть к новому месту, но и жениться на девушке из того же судьбоносного железнодорожного состава⁶.

Эта версия прибытия В.В. Дюкова в Кенигсберг воспроизводилась им лично несколько раз. Однако в посвященной ему статье «Калининградской правды» за 1949 г. удалось обнаружить другую интерпретацию этих событий. Так, в ней указывается, что, узнав о переносе производства думпкаров в Кенигсберг, он не стал ждать

¹ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. Калининград, 1978. С. 9.

² Завод – его судьба // Революцией мобилизованные: [воспоминания ветеранов]. Калининград: Книжное издательство, 1980. С. 186.

³ Дюков В.В. Так мы растем // На обновленной земле: сборник. Калининград: Книжное издательство, 1974. С. 124.

⁴ Мокршицкий Е.И. История вагонного парка железных дорог СССР. Москва, 1946. С. 95.

⁵ Завод – его судьба. С. 10.

⁶ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 10-15.

приказа руководства, а сам попросил направить его в командировку и, не желая расставаться с заводским оборудованием, отправился в поездку на товарном поезде. В статье даже приводится цитата В.В. Дюкова: «От думпкара никуда не уйду. Прошу направить меня в Калининград»¹. Скорее всего, подобные слова действительно имели место быть. В последнем интервью В.В. Дюков сообщил о том, что перед самой командировкой рабочих опрашивали на предмет согласия с назначением, притом последнее слово оставалось за ними². Интересно, что в своей брошюре В. Дюков об этом акте личной инициативы не вспоминает, говоря лишь о командировке для выполнения «важного правительственного задания».

Конечно, история о том, что Виктор Владимирович отправился самолично, не дожидаясь приказа, с заводским оборудованием на товарном составе кажется уже журналистской выдумкой. Это становится понятно, если обратиться к воспоминаниям В.В. Дюкова. В опубликованных воспоминаниях Виктор Владимирович четко описывает состав, на котором он ехал в Кенигсберг: «Везли с собой довольно приличный багаж. Были тут чертежи, оснастка, приспособления... Погрузили все это в пульманы³ и на платформы, сами расположились в двух специально оборудованных вагонах, которые замыкали весь наш состав»⁴. Подобное описание состава есть и в интервью В.В. Дюкова за 2007 г., здесь он также вспоминает о специально оборудованных вагонах для людей. Но мы встречаем здесь и его слова о том, что он ехал в товарном вагоне⁵. Самое полное описание состава мы можем найти в его последнем интервью, взятом в 2009 г., но здесь никаких сведений о товарном вагоне нет. Он снова вспоминает про два оборудованных вагона, которые предназначались для перевозки людей, поясняя, что один был мужской, а другой женский⁶. Из этих сведений стоит выделить общие черты в описании состава во всех приведенных воспоминаниях.

¹ Иванов А. Вожак соревнования // Калининградская правда. 1949. 29 марта. С. 1.

² ГАКО Ф. Р-1191. Оп. 1. Д. 46. Л. 189.

³ Пульман (пульмановский вагон) – большой пассажирский спальный железнодорожный вагон, назван по имени американского фабриканта Джорджа Пульмана.

⁴ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 10.

⁵ ГАКО Ф. Р-1191. Оп. 1. Д. 36. Л. 19.

⁶ Там же. Д. 46. Л. 187.

Во всех приведенных сведениях В. Дюков сообщает, что ехал не один, а с коллективом, который размещался в двух последних вагонах. Состав, судя по описанию, был сборный и состоял из названных «пульманов», под которыми В.В. Дюков, скорее всего, имел в виду крытый пассажирский вагон. Большая часть таких вагонов в составе, вероятнее, была попросту без какого-либо внутреннего устройства и использовалась в качестве того самого товарного вагона для перевозки заводского оборудования, а два последних были уже оборудованы для перевозки пассажиров. Это крайне вероятно, ведь до войны Калининский завод как раз специализировался на выпуске пассажирских вагонов, и в условиях войны такие вагоны могли быть переоборудованы для перевозки грузов. Под оборудованием вагона, скорее всего, имелось в виду наличие спальных мест и отопления, так как дорога проходила в зимний период. По сведениям В.В. Дюкова, ехали до Кенигсберга 2 недели¹. Вряд ли Виктор Владимирович намеренно приукрашивал обстоятельства своего прибытия в Кенигсберг, ведь в интервью и личных воспоминаниях расхождений практически нет.

Надо отметить, что описанные В.В. Дюковым сведения о пути работников Калининского завода в Кенигсберг являются очень ценным источником по истории вагонзавода. Как продемонстрировано выше, в своих воспоминаниях он довольно подробно описывает переезд думпкарного цеха с Калининского завода на Кенигсбергский.

Так или иначе, по прибытии в Кенигсберг Виктор Владимирович занялся с остальными рабочими восстановлением завода. «Казалось, что и сейчас, год спустя после того, как отгремели здесь бои, из разрушенных цехов несло гарью и порохом», – описывает В.В. Дюков первые впечатления от увиденного состояния завода². Но, несмотря на все сложности, с первых дней вместе со всеми принялся молодой рабочий за ударный труд по восстановлению завода. Тяжело шла работа, рабочим приходилось одновременно разбирать руины, ремонтировать цеха и заниматься производством первых вагонов. Все это происходило, конечно, в условиях недостатка необходимого инвентаря. Но и погода им в этом деле также не благоволила. «Ветром нас продувало, дождь нередко хлестал»³, – пишет о тех днях Виктор Владимирович.

¹ ГАКО Ф. Р-1191. Оп. 1. Д. 46. Л. 187-188.

² Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 11.

³ Там же. С. 12.

Однако трудности не пугали, разруха не вгоняла в уныние. Виктор Дюков вспоминал, что подолгу заводчане не возвращались в общежитие, продолжая работать. А по рассказу одного из рабочих, что трудился в ту пору с В.В. Дюковым плечом к плечу, один лишь только путь от общежития до завода составлял 10 км¹. О том, что изначально рабочих расселили довольно далеко от завода, вспоминал и сам Виктор Владимирович. Так, он несколько раз упоминает две локации: дом на Фридрихштрассе (улица Клиническая) и гостиничный комплекс «Понарт». В каком из этих мест жил сам, он прямо не говорит, да и намеков не дает. Общественный транспорт в городе отсутствовал, как и уличное освещение, поэтому после 12-часовых смен, как рассказывал в интервью В.В. Дюков, приходилось возвращаться с факелами в руках².

Результат тяжелого труда не заставил себя долго ждать: первую пятерку двадцатитонных думпкаров с алым транспарантом «Получай, Родина, наш трудовой подарок!» Виктор Дюков и другие вагоностроители торжественно провожали 1 мая 1946 г.³ Так проходили для него ударные годы первой послевоенной пятилетки на новом месте. Уже в 1946 г. он был удостоен знака «Отличник социалистического соревнования транспортного машиностроения», а в 1947 г. – второго знака⁴. И в этом же году имя «стахановца вагоностроительного завода» В.В. Дюкова за выполнение двухгодовой нормы было занесено в Книгу почета обкома ВЛКСМ. Как указывал он в автобиографии, работая на двух станках, за первую послевоенную пятилетку с 1946 по 1951 г. выполнил 17 годовых норм⁵.

С годами его рабочий энтузиазм не угасал, а хватка, с которой он брался за достижение все новых и новых профессиональных высот, становилась все крепче. Наблюдая за рабочим, мастер участка отметил ответственный и творческий подход к работе В. Дюкова: «Главное в его работе – спорость и сноровка. У него нет ни одного лишнего движения»⁶. На страницах газеты даже призывали коллег

¹ Андриянов Н. Говорят друзья // Калининградская правда. 1951. 1 февраля. С. 2.

² ГАКО Ф. Р-1191. Оп. 1. Д. 36. Л. 18

³ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 14.

⁴ Иванов А. Вожак соревнования. С. 1.

⁵ Автобиография Дюкова В.В. // КОИХМ. Ф. Основной. Кн. 51. № 10133/1. Л. 1.

⁶ Закерничный М. Три сменных задания за восемь часов // Вагоностроитель. 1955. 23 декабря. С. 1.

брать пример с коммуниста Дюкова¹. Вспоминая об этом времени, сам В. Дюков признавался: «К станку я обычно шел с таким настроением, как на праздник»².

В.В. Дюков охотно делился опытом высокопроизводительной работы. В газетной рубрике «Трибуна передового опыта» рационализаторы и изобретатели представляли коллективу методы оптимизации труда. В декабре 1956 г. в «Трибуне» вышла статья В.В. Дюкова «Вот в чем залог успеха», в которой он рассказывал о собственной практике оптимальной организации рабочего места и производственного процесса³. Рационализаторство было неотъемлемой частью его творческого подхода к работе. Первый опыт в этом деле пришелся на ранние годы работы на вагонзаводе, когда он придумал специальное приспособление для станка, позволяющее обрабатывать одновременно несколько деталей. «С той поры почувствовал вкус рационализации», – вспоминает В.В. Дюков⁴. Некоторые из удостоверений на рационализаторские предложения, принятые у него вагонзаводом, и сегодня хранятся в Калининградском областном историко-художественном музее.

О профессионализме В.В. Дюкова говорит и тот факт, что он часто шел в авангарде технических инициатив завода. Так, будучи мастером участка сбора цилиндров в механическом цехе, В. Дюков вместе с коллегами принял активное участие в развернувшейся на заводе механизации труда. Коллектив подразделения взял на себя ответственную задачу – борясь за технический прогресс на предприятии, показать всему цеху перспективы этого важного модернизационного процесса. Для этого в мае 1955 г. они взяли социалистическое обязательство, в котором не просто обязались повысить нормы выработки за счет механизации, но и бросили вызов всем остальным участкам⁵. И уже через месяц в заводской газете была напечатана статья мастера Дюкова. В ней он отчитался об успехах

¹ Гудок – начало работы. Берите пример с коммуниста Дюкова // Вагоностроитель. 1955. 23 декабря. С. 1.

² Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 15.

³ Его же. Вот в чем залог успеха // Вагоностроитель. 1956. 15 декабря. С. 2.

⁴ Его же. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 17.

⁵ Механизация – путь повышения производительности труда / В. Дюков, А. Твердюк, А. Глотов, Г. Понаморенко [и др.] // Вагоностроитель. 1955. 19 мая. С. 1.

участка, отмечая значительное увеличение норм выработки¹. В августе подконтрольный ему участок отметили как передовой, первым выполнивший месячную норму².

Развивая тему трудовой инициативы В.В. Дюкова, нельзя не отметить описанный им в воспоминаниях случай освоения профессии строгальщика. Когда на заводе установили первые продольно-строгальные станки, то не оказалось рабочих, которые умели бы на них работать. Тогда он решил самостоятельно изучить станок и через какое-то время смог его освоить³. Получив профессию своими силами, он после обучил и группу других строгальщиков⁴. Как он вспоминает, это был его первый опыт наставничества. Согласно статье в «Калининградской правде», уже к 1951 г., то есть за первые 5 лет работы на предприятии, В.В. Дюков обучил профессии 15 учеников⁵. И вот уже к 1970-м гг. число обученных профессии учеников на его счету перевалило за третий десяток⁶. Виктор Владимирович отмечал, что в одном из документов обкома профсоюза машиностроителей его и вовсе называли инициатором наставнического движения на предприятиях области. Хотя сам же он себя первопроходцем называть отказывался⁷.

В действительности на вагонзаводе Виктор Владимирович стоял у истоков наставнического движения. В 1971 г. в заводской газете вышла публикация под названием «Каждому молодому рабочему – опыт передовика производства». В ней В.В. Дюков призывал «взять шефство над молодыми рабочими и помочь им стать передовиками производства». Он заявил, что постарается добиться того, чтобы его ученик токарь-расточник Станислав Яковлев достиг профессионального уровня передовиков цеха. Сам же Яковлев обязался «работать, как его шеф». Одновременно был брошен вызов токарю-карусельщику Владимиру Годунову, который вызов принял, пообещал подготовить за пятилетку 3 ученика и помочь им

¹ Дюков В. Участок комплексной механизации // Вагоностроитель. 1955. 4 июня. С. 2.

² Бугаевский А. Передовой участок на заводе // Вагоностроитель. 1955. 31 августа. С. 1.

³ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 17.

⁴ Там же. С. 57.

⁵ Итоги его труда // Калининградская правда. 1951. 1 февраля. С. 2.

⁶ Автобиография Дюкова В.В. // КОИХМ Ф. Л. 1.

⁷ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 56.

стать передовиками производства¹. Как писал В. Дюков, возникшее движение «Каждому молодому рабочему – опыт передовика производства» получило широкую поддержку среди ветеранов. Кроме того, с началом этого движения, констатировал Виктор Владимирович, передача опыта новичкам для него стала носить организованный характер². И вот уже 15 мая 1974 г. вышел заводской приказ об организации наставничества, чуть позже профсоюзный комитет завода утвердил «Положение о наставничестве», упорядочивающее наставничество и подчиняющее его партийному комитету завода³. Не удалось установить, принимал ли В.В. Дюков участие в подготовке «Положения». Но в своих воспоминаниях он упоминает, что в том же 1974 г. за заслуги в наставничестве ему одному из первых в области был вручен почетный знак ЦК ВЛКСМ «Наставник молодежи»⁴.

Виктор Владимирович в своих публикациях проделал большую работу по описанию того, как создавалось и функционировало наставничество на Калининградском вагонзаводе. Под его авторством в 1979 г. вышла отдельная статья в сборнике, где подробно изложено, как функционирует наставничество на заводе, в ней даже приводятся его личные замечания по поводу недостатков в отношении работы с молодежью, даются практические рекомендации⁵.

Нельзя не отметить и партийную деятельность Виктора Владимировича. Во введении к перепечатке интервью 1968 г. Дюкова называют самым активным комсомольцем 1940-х гг.⁶ На самом деле он вступил в комсомол лишь в мае 1948 г.⁷, но уже к этому моменту имел высокий авторитет среди коллектива. Говоря о его репутации в тот период, можно привести интересный случай. В 1975 г. дважды Герой Советского Союза космонавт А.А. Леонов посетил Калининградский вагонзавод, на котором работал его отец. Тогда В.В. Дюкову выпала честь одному из немногих от лица коллектива

¹ ГАКО Ф. Р-697. Оп. 1. Д. 2. Л. 3.

² Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 59–60.

³ Там же. С. 60.

⁴ Делегат съезда // Вагоностроитель. 1976. 23 января. С. 1.

⁵ Дюков В.В. Воспитать смену // В коллективе и через коллектив: сборник / сост. А.Г. Хмурчук. Калининград, 1979. С. 23–30.

⁶ Дюков В. Навстречу 50-летию ВЛКСМ. Первые комсомольцы завода // КОИХМ. Ф. Основной. Кн. 51. № 19511/81. Л. 1.

⁷ Матвеев В. Воспитанник комсомола // Калининградская правда. 1951. 1 февраля. С. 2.

обратиться к почетному гостю с приветственным словом. Сам же Алексей Архипович отдельно поблагодарил Виктора Владимировича, а также отметил: «Я вспоминаю те годы, когда был еще мальчишкой, но уже тогда было известно имя Виктора Дюкова. Мы бежали в клуб завода смотреть на портрет знатного стахановца... слушать, как он выступал»¹. В связи с этим неудивительно, что тогда, всего лишь в возрасте чуть более двадцати лет, В.В. Дюкова избрали депутатом Калининградского областного Совета, а через год депутатом Верховного Совета РСФСР. Через пять лет после вступления в ряды ВЛКСМ он в 1953 г. был принят в ряды КПСС². Впрочем, самым ярким событием в его общественной жизни стал XXV съезд КПСС 1976 г. На XV областной партийной конференции Виктор Владимирович был избран делегатом съезда³. Большинство публикаций, посвященных Виктору Дюкову, вышли после его участия в съезде.

После 1980 г. имя В.В. Дюкова почти пропадает со страниц заводской прессы и Калининградской правды. Скорее всего, к 60 годам он уже вышел из числа передовиков и занялся работой в областном комитете КПСС. Об этом косвенно может свидетельствовать упоминание его имени в составе членов обкома в статьях Калининградской правды, посвященной деятельности комитета. Так, в статье за 1979 г. сообщается, что В.В. Дюков участвовал в прениях по докладам XVI областной конференции КПСС⁴. На этой же конференции он был избран членом обкома КПСС⁵. Также в выпуске газеты за 1986 г., посвященный XIX съезду обкома, его имя значится в числе избранных на съезде членов обкома⁶.

Самоотверженный ударный труд строгальщика В.В. Дюкова на протяжении долгих лет работы был высоко оценен как на родном заводе, так и советским государством. Из газетных статей известно, что в ходе внутризаводских социалистических соревнова-

¹ ГАКО. Ф. Р-697. Оп. 1. Д. 1. Л. 4

² Автобиография Дюкова В.В. // КОИХМ. Л. 1–3.

³ Делегат съезда. С. 1.

⁴ XVI областная партийная конференция // Калининградская правда. 1979 г. 19 января. С. 1.

⁵ Состав Калининградского Обкома КПСС, избранного на XVI областной партийной конференции // Калининградская правда. 1979 г. 20 января. С. 1.

⁶ Состав Калининградского Обкома КПСС, избранного на XIX областной партийной конференции // Калининградская правда. 1986 г. 20 января. С. 1.

ний несколько раз заводской комитет профсоюза присуждал ему почетные звания. Например, в результате соревнования в 1968 г. он был удостоен почетного звания «Лучшего строгальщика»¹. Через пять лет ему вручен всесоюзный знак «Победитель социалистического соревнования 1973 года»². Немало государственных наград было у Виктора Владимировича. В 1966 г. он награжден медалью «За трудовую доблесть», в 1970 г. к 100-летию В.И. Ленина – юбилейной медалью «За доблестный труд»³. В 1971 г. удостоен ордена Октябрьской Революции за досрочное выполнение заданий VIII пятилетки (1966-1970 гг.)⁴. В период с 1976 по 1979 г. был также награжден орденом Ленина.

Обнаружить точных сведений о том, когда Виктор Владимирович окончил свою трудовую деятельность и ушел на заслуженную пенсию, не удалось. Лишь в статье «Калининградки» за 1989 г. встречается упоминание о нем, в котором говорится, что заслуженный машиностроитель, уйдя на пенсию, занялся собственным подворьем в Правдинском районе, на котором держит пять коз и две свиньи. В этой статье его также называют заместителем председателя областного комитета ветеранов войны и труда⁵. Последнее, что удалось установить из биографии Виктора Владимировича, – это дату его смерти. В последнем интервью вместо его подписи значится: «Умер 19.07.2009»⁶. На момент смерти ему было 82 года.

В заключение следует отметить, что в рамках исследования была проведена большая работа по сбору и систематизации различных биографических источников о Викторе Владимировиче Дюкове. Удалось рассмотреть большую часть событий его трудовой жизни, которые ранее не были описаны. По итогам исследования было продемонстрировано, что Виктор Владимирович Дюков был участником многих важных событий в истории Калининградского вагонзавода. В связи с этим стоит заключить, что биографические сведения о Викторе Владимировиче Дюкове могут стать важным источником в исследованиях по различным вопросам истории Калининградского вагоностроительного завода.

¹ Победители // Вагоностроитель. 1968. 26 апреля. С. 1.

² Делегат съезда. С. 1.

³ Автобиография Дюкова В.В. // КОИХМ. Л. 2–4.

⁴ Делегат съезда. С. 1.

⁵ Фядин В. Подворье ветерана // Калининградская правда. 1989 г. 19 января. С. 2.

⁶ ГАКО Ф. Р-1191. Оп. 1. Д. 46. Л. 192.

В декабре 2012 г. в калининградском Центральном парке культуры и отдыха был торжественно открыт «Памятный знак в честь участников восстановления и развития Калининграда и области», у подножья которого имеется следующая надпись «Из руин подняли наш янтарный край». Этот знак посвящен трудовому подвигу десятков и сотен тысяч отважных людей, которые, как Виктор Владимирович, после тяжелых лет войны отправились поднимать из руин новую советскую землю.

«И вся жизнь была подчинена прежде всего тому, чтоб трудиться во имя любимой Отчизны...»¹ – так рассуждал о своей жизни и труде Виктор Владимирович Дюков.

УДК 908 (470.41):332.012.2:616-082
DOI: 10.18287/978-5-6052980-3-8-2024-30

*Рамм Д.А.*²

**ВЛИЯНИЕ КАМСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА
НА УРОВЕНЬ МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
В ГОРОДЕ НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ В 1970–1980-Е ГГ.
(г. Тольятти)**

В статье характеризуются усилия Камского автомобильного завода, направленные на улучшение качества медицинского обслуживания в Набережных Челнах в 1970-1980-е гг. В частности, приводится сравнение состояния медицинского обслуживания населения в Набережных Челнах до и после начала строительства Камского автомобильного завода, описаны проблемы оказания медицинской помощи в городе, и выявлены меры, предпринимаемые заводом для изменения ситуации в лучшую сторону.

Камский автомобильный завод вкладывал значительные средства в расширение сети городских больниц, поликлиник и диагностических центров, приобретал оборудование для оснащения медицинских учреждений. Особое внимание уделялось профилактике и лечению массовых инфекционных заболеваний, а также увеличению числа мест в роддомах.

Ключевые слова: Камский автомобильный завод; Набережные Челны; медицина; обслуживание населения; СССР.

¹ Дюков В.В. Право плюс обязанность: Записки рабочего. С. 8.

² Рамм Денис Антонович, г. Тольятти, старший преподаватель кафедры истории и философии, Тольяттинский государственный университет, rammd@mail.ru