

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Кубанский государственный технологический университет»

На правах рукописи



Темляков Владимир Евгеньевич

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА КУБАНИ В ПЕРИОД ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК (КАДРОВЫЙ
АСПЕКТ) (октябрь 1928 - июнь 1941 гг.)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук**

Научный руководитель:
доктор исторических наук,
доцент С.А. Чупрынников

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
1. Деятельность партийно-политических органов по руководству железнодорожным транспортом Кубани в годы предвоенных пятилеток	32
1.1. Формирование системы организационно-политического управления коллективами железнодорожников.....	32
1.2. Деятельность партийно-политических органов по обеспечению лидерства коммунистов на железнодорожном транспорте.....	52
1.3. Политические репрессии 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД.....	71
2. Производственная деятельность железнодорожников Кубани в период комплексного реформирования СССР.....	84
2.1. Перестройка организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки.....	84
2.2. Достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки.....	102
2.3. Трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки.....	116
3. Социалистическое соревнование, движение ударников и стахановцев на железных дорогах Кубани.....	133
3.1. Социалистическое соревнование и движение ударников в 1929-1935 гг.	133
3.2. Развитие стахановско-кривоносовского движения в 1935-1941 гг.	146
4. Материальный, культурно-бытовой и профессиональный уровень железнодорожников Кубани.....	171
4.1. Заработная плата, снабжение продуктами и товарами	171
4.2. Жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание.....	185
4.3. Подготовка кадров для железнодорожных организаций Кубани	195

Заключение.....	213
Список использованных источников и литературы	223
Приложения.....	241

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования определяется задачами очередного этапа модернизации российской экономики. В силу географического положения, природно-климатических условий и пространственного размаха России, лидерство в осуществлении ее модернизации снова может и должен взять на себя железнодорожный транспорт. Сегодня перед Россией вновь стоит выбор: остаться в разряде стран с экспортной сырьевой экономикой или совершить очередной этап модернизации. В связи с этим, актуально изучение прежних российских модернизаций, в частности, исторического опыта 1930-х гг. – времени индустриализации и мобилизационной экономики. Период предвоенных пятилеток (октябрь 1928 г. - июнь 1941 г.) объективно представляет научный интерес. В эти годы СССР, отстававший в технологическом отношении от передовых стран Запада на 50-100 лет, смог преодолеть отставание за десятилетие и выйти на мировой уровень по многим показателям.

С точки зрения А.К. Соколова, в России «под флагом строительства социализма состоялась трансформация революционной энергии в созидательную мобилизацию общества, превращение государства из революционного штаба в рационально-бюрократический аппарат для решения прагматических задач»¹. Одной из отраслей, сыгравшей ключевую роль в решении этих задач стал, исходя из территориально-географического положения России, железнодорожный транспорт. Строительство железных дорог на Северном Кавказе началось в 1861 г. с прокладки линии Шахтная – Аксай. Затем построили множество участков, и к октябрю 1917 г. общая длина дорог составила 5000 вёрст. В 1920-е-1940-е гг. были построены еще около 10

¹ Соколов А.К. Конец советской истории // Оглядываясь на век минувший. М., 2000. С. 238-269.

новых линий¹. С самого начала развития отечественный железнодорожный транспорт находился в сфере внимания органов власти и управления российского государства. Он быстро превратился в основной вид магистрального транспорта, обеспечивающий относительно быстрые перевозки массовых видов грузов и обладающий технико-экономическими преимуществами над иными видами транспорта. Направления и мощности, пропускная способность железнодорожных магистралей определяются, прежде всего, волей государства, а не природы (как в случае с водным транспортом). Государство способно обеспечить соответствие конфигурации и провозной способности железных дорог задачам реализации транспортно-экономических межрегиональных и межгосударственных связей России. Железнодорожный транспорт способен перевозить всю номенклатуру грузов, обладает высокой пропускной способностью, умеренной себестоимостью перевозок, в сравнении с воздушным и автомобильным транспортом, сравнительно высокой скоростью движения.

Перечисленные обстоятельства определяют научную актуальность изучения истории развития отечественного железнодорожного транспорта в общероссийском и, особенно, в региональных аспектах. Приступая к исследованию, соискатель исходил из того, что эффективное решение современных проблем возможно только при условии изучения и учета прошлого позитивного и негативного исторического опыта, этапов и методов его накопления, достижений и просчетов.

Объектом изучения является железнодорожный транспорт Кубани.

Предмет исследования - деятельность партийных, советских и хозяйственных органов по кадровому обеспечению железнодорожного транспорта Кубани (рабочего класса и железнодорожной технической интеллигенции) в период первых пятилеток (октябрь 1928 г. - июнь 1941 г.).

¹ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар: Сов. Кубань, 2008. С. 7,10, 16, 23, 169, 172; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. СПб., 1997.

Хронологические рамки работы охватывают октябрь 1928 г. - июнь 1941 г., совпадающие с периодом первой - третьей пятилеток, в результате которых страна сделала беспрецедентный экономический и научно-технический рывок. Время от начала первой пятилетки до Великой Отечественной войны образует единый период в социально-экономическом и научно-техническом развитии СССР.

Территориальные рамки исследования включают Краснодарский край в границах, сложившихся в 1937 г. и остававшихся, в основном, неизменными до 1990 г., до выделения из состава Краснодарского края Республики Адыгея. С момента образования в 1924 г. Северо-Кавказского края Кубань представляла собой несколько его округов: Армавирский, Кубанский, Майкопский, Черноморский и Адыгейскую (Черкесскую) автономная область. Летом 1930 г. окружное деление было упразднено, и основной низовой административно-территориальной единицей стал район. С 1934 г. кубанские районы входили в состав Азово-Черноморского края. В сентябре 1937 г. был образован Краснодарский край¹. На протяжении исследуемого периода на Кубани действовали подразделения Северо-Кавказской, а с 1934 г. – Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД), с 1935 г. – дороги им. К.Е. Ворошилова.

Степень изученности темы. Историографию темы можно разделить на два этапа – советский и постсоветский.

Развития советской историографии темы прошло ряд периодов. Первый охватывает время с конца 1920-х и до начала 1940-х гг., т.е. совпадает с самим периодом первых пятилеток. Второй - продолжался с середины 1940-х гг. до конца 1950-х гг. Это послевоенное время, когда значение железнодорожного транспорта в развитии народного хозяйства СССР вновь возросло, и усилился интерес к теме со стороны исследователей. Третий период начался с 1960-е гг.

¹ Тархов С.А. Историческая эволюция административно-территориального и политического деления России // Регионализация и развитие России: географические процессы и проблемы. М., 2001. С. 191-213; Основные административно-территориальные преобразования на Кубани (1793-1985 гг.). Справочник. Краснодар, 1986.

и продолжался до 1991 г. В это время происходило интенсивное развитие железнодорожного транспорта в СССР и, соответственно, росло внимание ученых к отдельным аспектам изучаемой темы.

В первый период советской историографии количество изданий по теме было невелико. В основном они сводились к работам небольшого объема, описывавшим функционирование и развитие железнодорожного транспорта СССР в ходе его социалистической реконструкции, обновления организации производственной деятельности и технического оснащения. В них были показаны результаты работы железнодорожников за годы первых пятилеток, характеризовались задачи, поставленные в новых условиях¹. В некоторых трудах были проанализированы актуальные для того времени проблемы повышения профессионально-технического уровня персонала железнодорожного транспорта². Авторами большинства работ были работники партийных органов, Народного комиссариата путей сообщений (НКПС, а с марта 1946 г. – министерства путей сообщения - МПС), инженеры, экономисты, передовики производства и т.д. Работы, написанные профессиональными историками, в тот период ещё не появились.

Непосредственно в исследуемый период существенное место занимала агитационно-пропагандистская литература, издаваемая большими тиражами и

¹ Небесов Н.А. Реконструкция железнодорожного транспорта: Об основных элементах по пятилетнему плану. М., 1930; Самсонов А.А. Железные дороги СССР накануне третьего года пятилетки. М., 1930; Докунин В.И. Социалистический транспорт на новом этапе: Транспорт на пороге третьего года пятилетки. М., 1931; Белоусов М.П. Социалистическая реконструкция железнодорожного транспорта. М., 1931; Карабанов А.А. Железнодорожный транспорт СССР за 15 лет. М.;Л., 1932; Ильинский И. О производительности труда и кадрах на железнодорожном транспорте. М., 1933; Лауэр К.Б. Реконструкция железнодорожного транспорта и задачи промышленности. М., 1933; Боратынский Р.Л., Лернер М. Итоги первой пятилетки на железнодорожном транспорте. М., 1934; Вольфсон Л.Я., Данилов С., Шильников Н.С. Железнодорожный транспорт на рубеже 2-х пятилеток. М., 1934; Ледовский В.И. Задачи железнодорожного транспорта во второй пятилетке. М., 1934; Белов П.А. Социалистическая реконструкция транспорта во второй пятилетке: Лекция 20: Учеб. пособие. Л., 1934; Вольфсон Л.Я., Корнеев А., Шильников Н.С. Развитие железных дорог СССР. М., 1939; Железнодорожный транспорт в третьей сталинской пятилетке: Сб. тех.-экон. ст. М., 1939. Сб. 1.

² Борц В.Г. Рабочая сила на железнодорожном транспорте. М., 1929; Иванов А.И., Швейцер В.Л. Борьба за кадры пролетарских специалистов. М.; Л., 1932; Березовский Д., Коробов М., Подготовка кадров на железнодорожном транспорте. М., 1931.

приуроченная к съездам ВКП(б) и отраслевого профсоюза, к годовщинам Октябрьской революции и др. В ней были показаны достижения лучших железнодорожников, стахановцев, уделялось внимание повышению производительности труда на железнодорожном транспорте в результате внедрения новых методов управления, производства, технического переоснащению отрасли и т.д.¹ Авторами таких изданий также не являлись историки. Упоминаний, а тем более, подробных описаний деятельности работников Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД) и Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД) в таких изданиях было немного. Что касается региональной историографии, в основном, это были очерки по истории региона, в которых содержался краткий материал о железных дорогах, построенных за годы первых пятилеток. Ряд работ имел агитационно-пропагандистский характер. В них подводились итоги социалистического строительства на Северном Кавказе, упоминалось в связи с этим и развернутое железнодорожное строительство, активно пропагандировалось стахановское движение, в котором участвовали рабочие Азово-Черноморской железной дороги². Небольшой объем и пропагандистский характер этих публикаций, определили их ограниченную научную ценность.

Второй историографический период характеризуется появлением специальных научных публикаций и диссертаций по истории советского

¹ Пятнадцать лет социалистического железнодорожного транспорта. Сб. ст. о работе, достижениях и задачах железнодорожного транспорта и аппарата НКПС к 15 годовщине Октябрьской революции. М., 1932; Карцовник П.Б., Попов А.В. Социалистическое соревнование на новом подъеме. М., 1934; Рекорды стахановцев-кривоносовцев железнодорожного транспорта. Хроника кривоносовского движения с 15 ноября 1935 г. по 15 января 1936 г. М., 1936; Кувьинов И.И. Стахановское движение высший этап социалистического соревнования. М. 1940; Копелевич М.С. Лунинцы – передовые бойцы армии железнодорожников. М., 1941.

² Константинов О.А. СССР по районам. Северный Кавказ (Северо-Кавказский край и Дагестан). М.; Л., 1930; По путям Стаханова, Кривоноса (заметки о стахановцах-железнодорожниках Туапсинского отделения Азово-Черноморской железной дороги). Сочи. 1935; Стахановский опыт экономии топлива: Сб. ст. / под ред. Л.Н. Деева. Ростов н/Д. 1938.

железнодорожного транспорта¹. Во многих работах были рассмотрены деятельность рационализаторов и изобретателей, передовые методы работы лучших железнодорожников, их достижения в социалистическом соревновании и стахановском движении². Это было продиктовано не столько целями научного исследования темы, сколько практическими задачами быстрого восстановления разрушенной в ходе Великой Отечественной войны транспортной системы СССР, стимулирования трудовой активности персонала отрасли. Региональная историография пополнилась трудами по истории Краснодарского края и Адыгеи, в которых интересующая нас тема получила слабое освещение³.

В третий историографический период произошел значительный рост числа научных и учебно-научных работ, написанных с использованием общесоюзного, российского и регионального материалов, затрагивающих тему исследования. Определенную информацию по исследуемой проблеме дает изданная в конце 1960-х начале 1970-х гг. «История КПСС» в 6-ти томах. Так, в 4-м и 5-м томах в рамках освещения партийного руководства реконструкцией промышленности и транспорта в период первой и второй пятилеток приведены некоторые данные о росте протяженности железнодорожной сети СССР и грузооборота отрасли. Проанализированы целевые установки, формы и методы партийного руководства промышленностью и транспортом в исследуемый период⁴. К сожалению, в

¹ Хачатуров Т.С. Великая железнодорожная держава. 2-е изд., доп. М., 1945; Хачатуров Т.С. Основы экономики железнодорожного транспорта. М., 1946. Ч. I; Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт: 1917-1947. М. 1947; Образцов В.Н. Транспорт и его будущее. М.; Л., 1948; Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952; Романов В.М. Развитие организационных форм управления советским железнодорожным транспортом: автореф. дис. ...канд. экон. наук. М., 1953; Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954; Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 2: Послеоктябрьский период. М., 1957.

² Напорко А.Г. Великая сила творческой инициативы железнодорожников. М., 1954.

³ Адыгейская автономная область. Посвящается 25-летию автономии Советской Адыгеи. 1922-1947. Майкоп, 1947; Навозова Ф.В. Краснодарский край. Краснодар, 1955; Очерки истории Адыгеи: В 2 т. Майкоп, 1957. Т. 2.

⁴ История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М., 1970. Т. 4, кн. 1. С. 587-600; История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М., 1971. Т. 4, кн.

названном капитальном издании, в силу его тематики, не только мало материалов о железнодорожном транспорте, но и не отражена специфика партийно-политической работы с железнодорожниками. Существенно больше информации по изучаемой проблеме содержит другое фундаментальное издание – «История СССР с древнейших времен до наших дней» в 11-ти томах. В 8-м томе отмечено, что в годы первой пятилетки было освоено производство мощных локомотивов, большегрузных вагонов, началась электрификация железных дорог. В 9-м томе при освещении начала второй пятилетки внимание акцентировано на том, что развитие индустрии, расширение ее географии требовало резкого увеличения грузооборота. Между тем перевозки на железных дорогах страны оставались недостаточными в связи с низкими темпами технического перевооружения, крайней изношенностью подвижного состава и т.п. Авторы издания отметили, что в 1935-1937 гг. ускорилось обновление подвижного состава, улучшилось материальное положение персонала, укрепилась дисциплина, были построены новые вагоноремонтные пункты, развивалось социалистическое соревнование железнодорожников. В издании указано, что отрасль в 1938-1940 гг. пополнилась мощными паровозами и большегрузными вагонами, велась реконструкция путей, продолжались работы по электрификации дорог¹.

На основе общесоюзных материалов написано несколько обобщающих трудов, авторы которых стремились, используя широкий круг источников, осуществить комплексный анализ функционирования железнодорожного транспорта СССР, его проблем, осветить деятельность органов власти и управления по развитию отрасли и т.д.² Были изданы работы, содержавшие

2. С. 389; История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М., 1970. Т. 5, кн. 1. С. 41.

¹ История СССР с древнейших времен до наших дней. М., 1967. Т. 8. С. 502; История СССР с древнейших времен до наших дней. М., 1967. Т. 9. С. 92, 93, 111-113, 330, 331, 348.

² Из истории борьбы Коммунистической партии за развитие советского железнодорожного транспорта: Сб. ст. / ред. кол.: Л.М. Белов (отв. ред.) и др. Л., 1960; Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР 1917-1962: Ист.-экон. очерк. М., 1963; Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития / под ред. А.Л. Голованова. М., 1967; Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте. 1917-1967 гг.: Сб.

анализ различных сторон производственной, трудовой, общественной деятельности и повседневной жизни железнодорожников СССР в 1930-е гг¹. В 1970-е гг. опубликованы первые труды по истории коллективов железнодорожного транспорта отдельных регионов страны в годы первых пятилеток². С точки зрения целей нашего исследования представляет большой интерес монография Г.А. Куманева. В ней затронута часть изучаемого периода и содержится информация по Северо-Кавказскому региону. Отдельные аспекты темы исследованы в работе В.Н. Ильинского³. Что касается региональной историографии темы в этот период, то это в первую очередь, работы по истории Краснодарского края и Ростовской области. В них содержатся сведения информация о системе социально-политического управления развитием железнодорожного транспорта Кубанского региона в годы первых пятилеток, показана трудовая активность его работников, деятельность партийных, профсоюзных и общественных организаций по формированию у рабочих и служащих мотивации к эффективному

ст. / сост. и науч. ред. П.Ф. Метельков. Л. 1968; Железные дороги. Общий курс / под общ. ред. М.М. Филиппова. М., 1968; Развитие советского железнодорожного транспорта / под ред. А.Г. Мушруба. М., 1984; Транспорт страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; под ред. И.В. Белова. М., 1987; История профессиональных союзов СССР / авт. Антропов Н.П., Алексеев Г.П. и др. М., 1969.

¹ Советские железнодорожники Очерки о делах и людях ж.-д. транспорта СССР / авт.: А. Воропай, А. Мандругин, Т. Маргулис и др.; предисл. Е. Чередниченко. М., 1970; Советский рабочий класс. Краткий исторический очерк (1917-1973) / под ред. Ю.С. Борисова и др. М., 1975; Рогачевская Л.С. Социалистическое соревнование в СССР: Ист. очерки. 1917-1970 гг. М., 1977; История советского рабочего класса: В 6 т. Т. 2: Рабочий класс – ведущая сила в строительстве социалистического общества, 1921-1937 гг. / гл. редкол.: С.С. Хромов и др. М. 1984; Ворожейкин И.Е. Летопись трудового героизма. Краткая история социалистического соревнования в СССР. 1917-1977 гг. М., 1984.

² Кузьмина А.Е. КПСС в борьбе за реконструкцию железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы первых пятилеток: Дис. ... канд. ист. наук. М., 1955; Карчемник В.Д. Железные дороги и железнодорожники Сибири в годы первой и второй пятилеток: автореф. дис. ...канд. ист. наук. Томск, 1971; Стаханов В.Г. Рабочие Восточно-Сибирской железной дороги в годы социалистического строительства (1920-1941): автореф. дис. ...канд. ист. наук. М., 1977.

³ Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945 гг. М., 1976; Ильинский В.Н. Трудовые награды железнодорожников и транспортных строителей. М., 1988.

творческому труду¹. Поскольку Управление, а с 1933 г. и политотдел Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД), а затем Азово-Черноморской дороги им. Ворошилова, находились в Ростове-на-Дону, это предопределило ценность ряда работ, посвященных истории Дона, для изучения темы. В 1960-1970-х гг. опубликованы очерки истории Краснодарской и Ростовской организаций КПСС². В это же время был опубликован ряд трудов, раскрывающих такие аспекты темы, как деятельность партийных, профсоюзных и комсомольских организаций Кубани в годы индустриализации, их роль в создании местной промышленности и транспорта, освещение партийно-советской печатью Северного Кавказа трудовых свершений различных отрядов рабочего класса и др.³ Заметим, что сама тематика указанных изданий предопределила анализ развития экономики Кубанского региона, принятых мер по стимулированию трудовой активности рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) через призму «руководящей и направляющей роли КПСС», лидерства партийных организаций в трудовых коллективах. В соответствии с политико-идеологическими установками советского периода, многие диссертации отличаются ангажированностью, но они содержат краткую информацию по проблеме. В данных публикациях содержится краткий фактический материал

¹ Кубань за пятьдесят советских лет / Г.В. Абушкевич, Г.Н. Азамат, И.М. Алехан и др.; сост. разд. А.С. Коновалов, П.В. Басенко. Краснодар, 1967; Октябрем озаренная Адыгея за 50 лет. Майкоп, 1967; История Дона от Великой Октябрьской социалистической революции до наших дней / И.С. Маркусенко, К.А. Хмелевский, А.Г. Беспалова и др.; отв. ред. В.И. Кузнецов. Ростов н/Д, 1967; История Донского края / науч. ред. В.И. Кузнецов. Ростов н/Д, 1971; Очерки истории Адыгеи: в 2-х т. Т. 2. Советский период / Г.П. Иванов (гл. ред.), М.Г. Аутлев, Н.Ф. Бугай и др. Майкоп, 1981.

² Очерки истории Краснодарской организации КПСС / И.Б. Алещенко, В.А. Артюшин, М.Г. Аутлев и др. / ред.-сост. А.С. Коновалов. Краснодар, 1966; Очерки истории партийных организаций Дона. Ч. 2 (1921-1971). 2-е доп. изд. / под ред. П.В. Барчугова. Ростов н/Д, 1973; Очерки истории Краснодарской организации КПСС. 2-е изд., доп. / ред.-сост. А.С. Коновалов. 2-е изд., доп. Краснодар, 1976; Сквозь ветры века. Очерки истории Ростовской областной организации КПСС (80-е гг. XIX в. – 1987 г.) / отв. ред. Е.Н. Осколков. Ростов н/Д, 1988.

³ Иванов В.И., Чернопицкий П.Г. Социалистическое строительство и классовая борьба на Дону (1920-1937 гг.): Ист. очерк. Ростов н/Д, 1971; Щемелев Н.Н. Борьба КПСС за развитие тяжелой промышленности на Северном Кавказе (1926-1932 гг.). Ростов н/Д, 1981; Индустриализация Кубани и дальнейшее развитие промышленного производства (1920-1985 годы): Межвуз. сб. науч. тр. / редкол.: Г.К. Долунц (отв. ред.) и др. Краснодар, 1986.

по теме. В многочисленных работах научно-популярного и краеведческого характера, раскрывающих историю таких городов региона, как Краснодар, Армавир, Новороссийск, Майкоп, Кропоткин, Ейск и др., являющихся крупными железнодорожными станциями, имеются фрагментарные сведения по теме¹.

Специальных работ, посвященных железнодорожному транспорту и железнодорожникам Кубани в период первых пятилеток, было выпущено мало. Среди них отметим коллективный труд «Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали» под редакцией А.К. Кимстача. Он повествует о трудовых подвигах работников железнодорожной магистрали, о работе партийных, профсоюзных и комсомольских организаций по мобилизации трудовой активности рабочих, ИТР и служащих. В нем уделено внимание и периоду первых пятилеток. Также появился ряд диссертационных работ по истории железнодорожного транспорта или, в целом, по истории индустриального развития Северного Кавказа с иными хронологическими рамками исследования². В литературе третьего периода советской историографии научность начала вытеснять идеологическую ангажированность, повысился профессиональный уровень работ, их авторы использовали широкий круг

¹ Краснодар. Исторический очерк / сост. Л.А. Солодухин, Я.И. Куценко, Г.Т. Чучмай. Краснодар, 1968; Меркурьев В.И. Ейск. 4-е изд., испр. Краснодар, 1980; Майкоп / сост. Б.М. Джимов, Ф.З. Кайтмасов, П.Ф. Коссович. Краснодар, 1980; Армавир / авт. кол.: А.Н. Гончарова, В.И. Гончаров, В.Б. Боргилова, И.А. Зурин, А.А. Цокалов, Д.М. Елецкий. Краснодар, 1983; Луцков В. Кропоткин. Краснодар, 1986.

² Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали / под ред. А.К. Кимстача. Ростов н/Д, 1964; Куманев Г.А. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны (1938-1945 гг.): Дис. ... д-ра ист. наук. М., 1971; Паршин А.В. Деятельность КПСС по повышению идейно-политического уровня и творческой активности железнодорожников (1966-1970 гг.). На материалах Северного Кавказа: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов на/Дону, 1977; Серебряков О.А. Деятельность партийных организаций Северного Кавказа по повышению эффективности железнодорожного транспорта (1966-1970 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1984; Касьянов В.В. Деятельность КПСС по подготовке и воспитанию кадров железнодорожного транспорта в условиях развитого социализма (1971-1975 гг.) (На материалах Северного Кавказа): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 1985; Болдырев А.Н. Советская историография партийного руководства индустриализацией на Северном Кавказе: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 1988.

опубликованных и архивных источников. Разнообразней стали тематика публикаций и использованные их авторами методы исследования (сравнительно-исторический, социологический, статистический, и др.). Следовательно, в советское время сложился обширный массив литературы, посвященной различным аспектам изучаемой теме. Однако специальных работ не появилось.

Постсоветская российская историография темы характеризуется значительным количеством опубликованных работ разных жанров. В первую очередь, отметим работы общего характера, посвященные научно-техническим, производственным, организационно-управленческим, социальным и иным аспектам труда и быта железнодорожников. В ряде монографий, статей, учебных пособий и др. имеется анализ развития железнодорожного транспорта и труда его работников в пределах РСФСР - СССР за весь советский период или в более узких временных рамках¹. Особо отметим 3-томный капитальный труд «История железнодорожного транспорта России и Советского Союза» под редакцией Н.Е. Аксёненко. Его второй том охватывает период с 1917 г. по 1945 г. На широком историческом фоне, с привлечением массы статистических материалов, рассмотрены экономические, научно-технические, производственные, социальные и иные аспекты темы. Данное исследование достаточно кратко характеризует ситуацию в избранном нами сочетании территориальных и хронологических рамок исследования, хотя, в целом, весьма информативно².

В работах А.В. Гайдамакина на общесоюзном материале раскрыты проблемы формирования советской концепции железнодорожного транспорта

¹ Железнодорожный транспорт / В.С. Михалевич, А.А. Бакаев, В.И. Гриценко и др. / под общ. ред. В.С. Михалевича. Киев, 1991; Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2002; История железнодорожного транспорта России / под ред. А.В. Гайдамакина, И.И. Галиева, В.А. Четвергова. Омск, 2002; Абрамов А.А. История железнодорожного транспорта (краткий курс). М., 2003; Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М., 2007; Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 2. Как поезда самолеты догоняли. М., 2009.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: В 3 т. Т. 2: 1917-1945 гг. / под ред. Н.Е. Аксёненко. СПб., 1997.

и ее реализации, изучена корпоративная культура железнодорожников в 1930-х гг. По мнению автора, в процессе формирования корпоративной культуры железнодорожников победили позитивные тенденции, «выразившиеся в укреплении трудовой дисциплины, в возрастании чувства ответственности, профессионализма у специалистов и рабочих, в возрождении уважения к своей профессии, гордости за свой труд и свою отрасль»¹. Постсоветская региональная историография темы характеризуется значительным количеством опубликованных работ разных видов. В первую очередь, назовем многочисленные работы местных исследователей, выпущенные в 1990-х - 2000-х гг., посвященные истории Кубани, в которых тема получила фрагментарное освещение². Такие новые сюжеты, связанные с историей региона в 1920-1950-х гг., как голод и репрессии, которые коснулись железнодорожников, рассмотрены в ряде работ и диссертациях местных историков³. Интересную информацию содержат отдельные публицистические работы, посвященные персоналиям. Например, в книгах В.Н. Салошенко

¹ Гайдамакин А.В. Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников в ее реализации в 1917-1930-е гг. // Вестник Омского университета. 2012. Вып. № 2 (64). С. 298-307; Гайдамакин А.В. Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. Исторические науки. 2013. № 2 (116). С. 5-10; Гайдамакин А.В. Исторический опыт формирования социокультурной сферы отечественного железнодорожного транспорта и его востребованность на современном этапе // Экономические, социокультурные, психологические проблемы развития железнодорожного транспорта: Матер. всерос. науч. конф. с междунар. участ. (Омск, 17-18 февраля 2005 г.). Омск, 2005. С. 13-17.

² История Кубани. XX век: Очерки / под ред. В.Е. Щетнева. Краснодар, 1998; Авраменко А.М., Баранов А.В., Болдырев Ю.А. История Кубани. XX век: Очерки. Краснодар, 1998; Зайцев А.А., Лукьянов С.А. Кубань в XX веке. Краснодар, 2006; История Кубани с 1917 года до конца XX века / С.А. Кропачев и др. Краснодар, 2011. Ч. 2. и др.

³ Осколков Е.Н. Голод 1932/1933 гг. Хлебозаготовки и голод 1932/1933 гг. в Северо-Кавказском крае. Ростов н/Д, 1991; Алексеенко И.И. Репрессии на Кубани и Северном Кавказе в 30-е годы XX века. Краснодар, 1993; Кропачев С.А. Большой террор на Кубани. Драматические страницы истории края 30-40-х годов. Краснодар, 1993; Кубань: 1920-е годы: Сб. науч. тр. / редкол.: В.Е. Щетнев и др. (науч. ред.). Краснодар, 1996; Мартианов В.Е. Органы НКВД Краснодарского края накануне и в годы Великой Отечественной войны (1937-1945 годы): Дис. ...канд. ист. наук. Краснодар, 1998; Хачемизова Е.Х. Общество и власть в 30-е - 40-е гг. XX века: политика репрессий: На материалах Краснодарского края: Дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2004; Дагужиев, Ю.М. Социально-политические процессы на Кубани в начале 30-х годов XX века: Дис. ...канд. ист. наук. Пятигорск, 2009.

рассказано о партийных и советских руководителях Кубани, в том числе, периода первых пятилеток¹. В работах, посвященных истории рабочего класса и технической интеллигенции Кубанского региона, нашли отражение такие вопросы темы, как деятельность парторганизаций и профсоюзов по укреплению трудовой дисциплины, раскрыты проблемы развития стахановского движения и др.² Новым явлением в историографии стал интерес исследователей к социальным ракурсам «рабочей» тематики. Так, появились публикации о социальных девиациях в повседневной жизни рабочих Краснодарского края, участии рабочих региона в государственных праздниках и юбилеях, и др. В них имеется информация и по интересующей нас теме³. В рассматриваемый историографический период опубликованы специальные работы, посвященные истории железнодорожного транспорта на Кубани⁴. Выделим публикации В.Т. Сидоренко, в том числе монографии «Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги» и «Путешествие в

¹ Салошенко В.Н. Первые. Наброски к портретам (о первых секретарях Краснодарского крайкома ВКП(б), КПСС на Кубани). Краснодар, 2000; Салошенко В.Н. Председатели и губернаторы. Взаимосвязь времен, или Судьбы, жизнь и деятельность председателей Краснодарского крайисполкома, глав администрации (губернаторов) Кубани за 65 лет с 1937 по 2002-й. Краснодар, 2002.

² История промышленности и рабочего класса Адыгеи (1917-1991) / К.Л. Ачмиз и др. Майкоп, 1991; Гайдаренко Д.В., Чупрынников С.А. Труд, защити себя. Профсоюзное движение на Кубани: история, опыт, уроки, личности. Краснодар, 1999; Чупрынников С.А. Профессиональные союзы Кубани (1905-1930). Краснодар, 2009; Чупрынников С.А. Партийно-правительственные постановления по вопросам укрепления трудовой дисциплины в СССР в 1930-е годы // Историческая и социально-образовательная мысль. Краснодар, 2011. № 5 (10). С. 55-58; Салфетников Д.А. Процессы рационализации и проблемы стахановского движения на Кубани в 30-е гг. XX в. // Власть. 2011. № 4. С. 117-119.

³ Повседневный мир советского человека 1920-1940-х гг.: Сб. науч. ст. / ред.-сост. Е.Ф. Кринко, Т.П. Хлынина. Ростов н/Д, 2009; Кринко Е.Ф., Тажидинова И.Г., Хлынина Т.П. Повседневный мир советского человека 1920-1940-х гг.: Жизнь в условиях социальных трансформаций. Ростов н/Д, 2011; Перов С.С. Социальные девиации в повседневной жизни рабочих Краснодарского края (1930-е годы) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2014. № 2 (53). С. 98-100; Шаповалов С.Н. Генезис советских государственных праздников на Кубани в 1918-1930-е гг. Краснодар, 2012; Некрасов А.В. Система социального обеспечения в РСФСР в 1920-е годы: на примере Дона, Кубани и Ставрополья: Дис. ... канд. ист. наук. Новочеркасск, 2009; Иванцов И.Г. Повседневность провинциального города 1920-1930-х годов, культурная история эмоций в документах органов партийно-государственного контроля ВКП(б) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2014. № 2 (53). С. 68-72.

⁴ Северо-Кавказская дорога – через три века: В 2 т. / авт. осн. глав В.Т. Сидоренко и др.; подгот. к публ. Л.Ю. Рашина и др. Ростов н/Д, 2004. Т. 1.

историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920». Первая из них охватывает, хотя и довольно кратко, исследуемый нами период, вторая – непосредственно предшествующее время. Обе работы затрагивают широкий спектр проблем, касающихся развития материальной базы железнодорожного транспорта, формирования его кадрового потенциала, стимулирования трудовой и творческой активности персонала, движения новаторов и рационализаторов, строительства магистралей, решения социально-бытовых проблем железнодорожников и т.д.¹

Значительный интерес, с точки зрения целей и задач нашего исследования, представляют работы Г.М. Овсянникова, в частности, монография «История железных дорог на Кубани. История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги». Это издание повествует об истории железнодорожного строительства на Кубани, становлении и развитии материально-технической базы, трудовых коллективов и их профсоюзных организаций на станциях, в депо, дистанциях и отделениях дороги, о трудовом подвиге железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. В монографии отражены проблемы технического перевооружения, строительства новых веток, меры, предпринятые органами власти и управления по мотивированию трудовой активности рабочих и ИТР, по формированию железнодорожной технической интеллигенции. Сильной стороной монографии Г.М. Овсянникова является внимание автора к судьбам многих видных и рядовых железнодорожников, представителям трудовых династий. Третий раздел его труда частично посвящен исследуемому нами периоду. Вместе с тем, автор книги не смог уделить достаточного внимания этому временному отрезку, он не привлек многие документы, хранящиеся в

¹ Сидоренко В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов н/Д, 2002; Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920. Ростов н/Д, 2007; Сидоренко В.Т. Из истории Армавир-Туапсинской железной дороги (1908-1920 гг.) // Вопросы южнороссийской истории: Сб. науч. ст. Армавир, 2009. Вып. 15. С. 53-57.

бывшем партийном и профсоюзном архивах Краснодарского края¹. Еще одна монография Г.М. Овсянникова посвящена истории профсоюза железнодорожников Кубани. Она содержит некоторую ценную информацию по изучаемому периоду².

Определенный вклад в разработку темы внесли авторы диссертаций, посвященных изучению истории создания и развития железнодорожного транспорта, подготовки кадров железнодорожников, анализу общих проблем железнодорожного транспорта и его составляющих на Северном Кавказе и в других регионах России в разные периоды времени, хотя некоторые из них (диссертации советского периода), исходя из требований времени, политически и идеологически ангажированы³. Особого внимания заслуживает работа А.С. Баландина⁴. В ней автор дает свою развернутую оценку реформ железнодорожного транспорта в 1920-е - 1930-е гг.

Монографических и диссертационных работ по теме с совпадающими, полностью или хотя бы частично, хронологическими и территориальными

¹ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008.

² Овсянников Г.М. 90 лет борьбы и труда: история профсоюза железнодорожников Кубани. Краснодар, 2010.

³ Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе, конец XIX - начало XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 1999; Харламова Ю.А. Железнодорожники Дона и Северного Кавказа в годы Великой Отечественной войны, 1941-1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2002; Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010; Сенчук Ю.Г. Железнодорожники Центрального и Центрально-Черноземного регионов РСФСР в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам Московской железной дороги. Дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2003; Башкирев Д.Ю. Повседневная жизнь и деятельность советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам железных дорог Центра и Юга России: дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2004; Ларин В.К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в конце XIX - XX вв.: дис. ... канд. пед. наук. Курск, 1998; Стрекалова Е.Н. Техническая интеллигенция Северного Кавказа в 20-30-е годы XX века: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2003; Салфетников Д.А. Индустриальное развитие Кубани в 1928-1937 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2004; Усманова В.А. Инженерно-техническая интеллигенция России (основные тенденции и противоречия в 1930-е гг.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1993.

⁴ Баландин А.С. Основные тенденции реформирования отечественного железнодорожного транспорта и их региональные особенности на Омской железной дороге (20-е – 30-е годы XX века): дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2005.

рамками, на настоящий момент нет. Это обстоятельство, наряду с ограниченностью информации по теме, содержащейся в рассмотренной выше научной литературе, позволяет сделать вывод о ее недостаточной изученности.

Цель исследования - выявить деятельность партийных и хозяйственных органов и коллективов железнодорожников Кубани, направленную на кадровое обеспечение железнодорожного транспорта в условиях мобилизационной модели развития периода первых пятилеток (осень 1928 - июнь 1941 гг.).

Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:

– определить деятельность территориальных комитетов ВКП(б) – Северо-Кавказского, Азово-Черноморского и Краснодарского краевых, городских и районных, а также политотделов по руководству коллективами железнодорожников;

– раскрыть средства и методы, использованные партийно-политическими органами для обеспечения авангардной роли коммунистов в железнодорожных коллективах;

– установить влияние политических репрессий 1930-1941 гг. в отношении руководящих и рядовых железнодорожников СКЖД на решение задач отрасли;

– определить направления производственной деятельности железнодорожников Кубани, перестройку работы железнодорожников в годы первой пятилетки, а также их достижения и проблемы в годы второй и третьей пятилеток;

– выявить особенности, достижения и нерешенные проблемы в развитии социалистического соревнования и движения ударников в 1929-1935 гг.; возникновение и рост стахановско-кривоносовского движения и достигнутые им результаты в 1935-1941 гг. на железных дорогах Кубани;

– раскрыть изменения материально-бытового и культурного уровня жизни железнодорожников Кубани: финансового положения, снабжения их

продуктами и товарами, жилищно-бытовые условия, рост профессиональной квалификации, культурного и общеобразовательного уровня;

– установить основные количественные и качественные параметры, определявшие эффективность железнодорожного транспорта в регионе.

Методологическую и теоретическую базу исследования составили принципы научности, историзма, системности и объективности.

Принцип научности предусматривает теоретическое обоснование темы (проблемы) исследования и предполагает оптимальный выбор объекта и предмета исследования, их соотнесение с темой работы, постановки научной задачи. Кроме того, указанный принцип предполагает первичный выбор источников по теме и периоду исследования, а также выбор методов исследования и обеспечивает их соответствие характеру изучаемого материала¹. Диссертант придерживался этого принципа в своем исследовании.

Принцип историзма дал возможность рассматривать железнодорожников Кубани в контексте тех исторических событий, которые происходили в то время в стране и регионе, выстроить процесс становления и развития этого отряда рабочего класса, выделить в нём основные этапы, определив общее и особенное, отличающее их от других временных этапов и реализации государственной политики в других регионах, что позволило сделать научно-обобщенные выводы.

Используя *принцип системности*, мы изучили железнодорожный транспорт и железнодорожники Кубани не только как часть более крупной системы – железнодорожной отрасли СССР, но и как самостоятельное образование, имеющее свою сложную внутреннюю структуру и совокупность связей между частями и элементами.

¹ Степанищев А.Т., Шевцов В.М. Принцип научности в исторических исследованиях // Вестник Военного университета. 2011. № 1 (25). С. 5-10; они же. Принцип научности в исторических исследованиях // Вестник Военного университета. 2011. № 2 (26). С. 5-10.

Диссертант стремился максимально реализовать *принцип объективности* исследования, не быть идеологически ангажированным при анализе тех или иных явлений и процессов.

Исходя из темы исследования, для достижения поставленной цели диссертантом определен в качестве базового методологического подхода формационный подход. Именно его возможности позволяют в рамках той политической и социально-экономической системы, которая существовала в СССР в исследуемый период, рассмотреть железнодорожников Кубани как отряд советского рабочего класса в период первых пятилеток и коренной реконструкции отрасли, оценить эффективность руководства железнодорожниками региона со стороны государственных, партийных, профсоюзных и других органов власти, выяснить достижения и проблемы в трудовой деятельности работников железной дороги, осветить основные аспекты их материального, культурно-бытового и профессионального уровня.

Также использованы элементы технологического подхода к изучению исторических процессов и явлений¹, что соответствует современному уровню методологии исторического познания, особенно применительно к темам, касающимся индустриального развития. Используются разнообразные методы исследования, как общенаучные, так и специально-научные; историко-сравнительный, проблемно-хронологический, ретроспективный, статистический, социологический, биографический.

Историко-сравнительный метод использовался для сравнения темпов и показателей работы железнодорожников Кубани. Применение проблемно-хронологического метода в группировке, анализе и использовании информационного материала предопределило построение исторической гипотезы по теме исследования.

Проблемно-хронологический метод применялся, в частности, при изучении управления коллективами железнодорожников со стороны

¹ Пилко И.С. Технологический подход как методология научных исследований // Вестник культуры и искусств. 2012. С. 8-12.

территориальных комитетов ВКП(б) и политотделов на протяжении всего изучаемого периода. Такой подход позволил полнее проследить логику развития проблемы.

Ретроспективный метод исследования, основанный на том, что прошлые, настоящие и будущие события тесно связаны между собой, дал возможность воссоздать историю железнодорожников Кубани в годы первых пятилеток, даже при отсутствии всех источников, относящихся к изучаемому времени. Используя этот метод, автор стремился избежать чрезмерной модернизации в оценках эпохи первых пятилеток.

Статистический метод позволил применить комплекс статистических материалов и сделать выводы на основе их анализа об эффективности государственной политики в отношении железнодорожного транспорта и его работников.

Социологический и биографический методы использованы для подробного изучения социальных отношений, поведения, роли и функций в обществе конкретной профессиональной группы – железнодорожников Кубани.

Основным методологическим инструментарием, который использован для решения поставленных задач в диссертации, стал *концепт модернизации*¹. В соответствии с теорией модернизации, история представляет собой непрерывный процесс преобразования традиционного, аграрного общества в индустриальное (модернизованное), а затем в постиндустриальное. СССР в 1930-е гг. представлял собой общество догоняющей модернизации. Поэтому для осуществления качественного рывка в экономическом, индустриальном и военно-техническом требовалось применение чрезвычайных мер. Причем создание современной транспортной системы стало одним из главных направлений государственной политики. Применение названных методов

¹ Побережников И.В. Модернизация: теоретико-методологические подходы // Экономическая история. Обозрение. М., 2002. Вып. 8. С. 146-168; Хобсбаум Э. Эпоха крайностей. Короткий двадцатый век. 1914-1991. М., 2004; Травин Д.Я., Маргания О. Европейская модернизация. URL: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/Trav/01.php.

исследования в комплексе дало возможность изучить поставленные проблемы, относящиеся к истории железнодорожных коллективов Кубани в 1930-е гг., в контексте исторической обстановки и всей совокупности происходивших процессов.

Источниковая основа исследования. Используемые диссертантом источники типологически можно представить следующим образом:

1. Неопубликованные документы территориальных комитетов ВКП(б), политотделов на железнодорожном транспорте, структур НКПС, профессиональных и общественных организаций, находящиеся в Центрах документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК) и Ростовской области (ЦДНИРО);

2. Опубликованные документы ВКП(б) и ее территориальных комитетов, политотделов на железнодорожном транспорте, правительства и структур НКПС, профессиональных и общественных организаций;

3. Тексты речей, докладов, выступлений, статей руководителей ВКП(б) и СССР;

4. Периодическая печать;

5. Документы личного происхождения (мемуары современников);

6. Справочно-хронологические и статистические материалы.

Основную часть источниковой базы исследования представляют документы *первой группы источников*. Это неопубликованные документы из десяти фондов ЦДНИКК и ЦДНИРО.

Документы и материалы территориальных партийных комитетов, находящиеся на хранении в данных архивах наиболее целесообразно подразделить по уровням партийного руководства. При таком подходе образуется 3 группы источников.

Проблемы развития железнодорожного транспорта, социального положения работников отрасли изложены в отчетных докладах и выступлениях делегатов краевых партийных конференций: Азово-Черноморского (ЦДНИКК. Ф. 4383) и Краснодарского края (ЦДНИКК. Ф.

1774-А). В материалах пленумов и заседаний бюро данных комитетов отражены их кадровая политика применительно к отрасли, ряд других больших и малых проблем.

Документы Краснодарского (ЦДНИКК. Ф. 1072), Новороссийского (ЦДНИКК. Ф. 821) и Армавирского (ЦДНИКК. Ф. 15) горкомов ВКП(б) в виде стенограмм партконференций, протоколов пленумов и заседаний бюро содержат ценную информацию по всем направлениям работы железнодорожных парторганизаций и трудовых коллективов. В них также получила освещение организаторская и идеологическая работа данных парткомов среди железнодорожников.

С точки зрения реализации целей предпринятого исследования, высокой информативностью обладают документы райкомов партии, в ведении которых находились такие крупные железнодорожные узлы, как Тихорецкий (Тихорецкий РК ВКП(б) – ЦДНИКК. Ф. 1361) и Кавказский (Кропоткинский РК – ЦДНИКК. Ф. 1724). Речь идет о стенограммах партконференций, протоколах пленумов и заседаний бюро, отчетах и справках, охватывающих широкий спектр проблем, как внутрипартийных, так и относящихся к производственно-трудовой деятельности железнодорожных коллективов, развитию соревнования и т.д.

Еще одну, специфическую группу архивных источников образуют документы отраслевых политических органов – политотделов железнодорожного транспорта. Прежде всего, речь идет о политотделе Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД – ЦДНИРО. Ф. 169). Его документы представляют собой стенограммы съездов, совещаний и иных форумов железнодорожников, справочные и отчетные материалы. К данной группе отнесены и аналогичные документы политотделов Краснодарского отделения АЧЖД (ЦДНИКК. Ф. 1780) и Туапсинского узла (ЦДНИКК. Ф. 653).

Значительная часть архивных документов, использованных при проведении исследования, введена в научный оборот впервые.

Источники второй группы – это опубликованные документы и материалы центральных, региональных и местных партийных, советских, хозяйственных и общественных органов. Ряд из них включен в сборники документов «Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988)»¹. Автором использовались также материалы сборников «Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (Сборник документов за 50 лет)»² и «Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. 1917-1957 годы»³. Ряд важных для исследования темы материалов почерпнуты в опубликованных стенографических отчетах и материалов партийных съездов и конференций, состоявшихся в течение 1928-1939 гг.⁴ Используются также документы Съездов Советов РСФСР и СССР, а после 1937 г. – Верховного Совета СССР и его Президиума. Часть их включена в 3-й том сборника «Съезды Советов СССР. 1922-1936 гг. Сборник документов». Другие документы и материалы представлены в изданных отдельно стенограммах и материалах соответствующих съездов⁵. Важные источники по теме содержатся в тематических сборниках партийно-правительственных решений по проблематике железнодорожного транспорта или народному хозяйству исследуемого региона⁶. Значимый сегмент источниковой базы

¹ Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 16 т. / под общ. ред. А.Г. Егорова, К.М. Боголюбова. Изд. 9-е доп. и испр. М., 1983-1990.

² Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: Сб. документов за 50 лет: В 5 т. Т. 2. 1929-1940. М., 1967.

³ Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам (1917-1957 гг.): Сб. документов: В 4 т. Т. 2. 1929-1945 гг. М., 1957.

⁴ Шестнадцатая конференция ВКП(б). Апрель 1929 г.: Стеногр. отчет. М. 1962; Шестнадцатый съезд ВКП(б): Стеногр. отчет. М., 1930; Семнадцатая конференция ВКП(б): Стеногр. отчет. М. 1932; Семнадцатый съезд ВКП(б): Стеногр. отчет. М., 1930; XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б) 10-21 марта 1939 г.: Стеногр. отчет. М., 1939.

⁵ Съезды Советов Союза ССР, союзных и автономных Советских социалистических республик, 1917-1937: Сб. документов: В 7 т. Т. 3: Съезды Советов СССР, 1922-1936 гг.: Сб. док-тов. М., 1960; Шестой съезд Советов СССР: Стеногр. отчет. 8-17 марта 1931 г. Бюллетень № 1. М., 1931.

⁶ Железнодорожный транспорт в важнейших документах. М., 1941; Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М.,

исследования составляют директивы пятилетних и годовых планов развития народного хозяйства СССР и исследуемого региона, а также отчеты об их выполнении¹.

Третья группа источников – тексты речей, докладов, выступлений, статей руководителей партии и государства, прямо относящиеся к проблемам восстановления и развития железнодорожного транспорта, задачам коллективов железнодорожников, или обращенные к ним².

Четвертая группа источников – периодическая печать исследуемого периода. Диссертантом использован комплекс печатных изданий, как центральных, так и региональных. В первую очередь, привлекались материалы таких центральных газет, как «Правда» и «Известия». В них публиковался не только общесоюзный материал о железнодорожном транспорте страны и его работниках периода первых пятилеток, но и сведения о кубанских железнодорожниках. Ряд материалов о железнодорожниках Кубани помещен в центральных профессиональных изданиях, например, в выходившем в 1926-1940 гг. журнале «Социалистический транспорт» (орган НКПС), газете «Гудок» (орган НКПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта). Значительный объем информации по теме

1957; Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941): Сб. документов / отв. ред. Б.П. Бещев. М., 1971.

¹ Директивы по составлению пятилетнего плана народного хозяйства. Постановление объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП (б). 21-23 октября 1927 г. // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 16 т. Т. 4 (1926-1929). Изд. 9-е доп. и испр. М., 1984. С. 214-232; Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933-1937 гг.): В 2 т. М., 1934. Т. 1; Итоги выполнения первого пятилетнего плана развития народного хозяйства Союза ССР. М., 1933; Основные показатели народного хозяйства и социокультурного строительства Северо-Кавказского края на 1931 г. Ростов н/Д, 1930; Пятилетний план транспорта на 1928/29 - 1932/33 гг. со включением данных за отчетные годы в таблицах и диаграммах. М., 1929.

² Андреев А.А. Индустриализация страны, режим экономии и профсоюзы. М., 1926; Куйбышев В.В. О выполнении пятилетнего плана промышленностью. Доклад на XVI съезде ВКП(б) // XVI съезд ВКП(б): Стеногр. отчет. М., 1930. С. 476-503; Андреев А.А. Речь на XVII съезде ВКП(б) // XVII съезд Всесоюзной коммунистической партии(б): Стеногр. отчет. М., 1934; Эл. ресурс: URL: <http://www.hrono.info/dokum/1934vkrpb17/index.php>; Речь Л.М. Кагановича на XVIII съезде ВКП(б) // XVIII съезд ВКП(б): Стеногр. отчет. М., 1939. С. 240-268.

содержат региональные издания периода первых пятилеток, подробно освещавшие жизнь железнодорожников Кубани: «Красное знамя» и «Большевик» (Краснодар), «Новороссийский рабочий» (Новороссийск), «Молот» (г. Ростов-на-Дону) и др.¹ В этих периодических изданиях содержится ценная информация о трудовой деятельности железнодорожников, их участии в соревновании, в частности, в стахановско-кривоносовском движении, об их рационализаторской и изобретательской работе. Здесь также имеются материалы о социально-бытовом положении, образовательном и культурном уровне железнодорожников. Однако к достоверности периодической печати исследуемого периода следует относиться с известной долей осторожности. Пульсирующая «живость», простота и доходчивость изложения материалов, эмоциональность (иногда излишняя) «дополнялась» партийно-политической ангажированностью. Все советские СМИ того времени находились под жестким партийным контролем.

Пятая группа источников – документы личного происхождения (мемуары современников). Автором привлечены опубликованные воспоминания главы Наркомата путей сообщений Л.М. Кагановича, видного советского и партийного деятеля А.И. Микояна и др.²

Шестую группу источников составили справочно-хронологические и статистические материалы. Диссертантом широко использована разнообразная информация по различным аспектам темы исследования, содержащаяся в энциклопедиях, справочниках, словарях, статистических сборниках, библиографических указателях и т.д.³

¹ Социалистический транспорт. Ежемесячный технико-экономический журнал. М. 1930-1940 гг.; Молот. Ростов н/Д, 1926-1933 гг.; Красное Знамя. Краснодар, 1926-1937. Большевик. Краснодар, 1937-1940.

² Каганович Л.М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М., 2003; Микоян А.И. Так было: Размышление о минувшем / сост., предисл., примеч., общ. ред. Т.А. Микояна. М., 1997.

³ Справочник основных показателей работы Северо-Кавказской железной дороги за 1913-1957 гг. / сост. Бреус А.П., Варшавская О.И., Савченко А.В. и др. Ростов н/Д, 1957; Железные дороги СССР в цифрах: Стат. сб. / сост. А.М. Якоби; под ред. З.Л. Миндлина. М., 1935; Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / гл. ред. Н.С. Конарев. 2-е изд. Т. 4.

Научная новизна исследования заключается в том, что автор на основе репрезентативной источниковой базы впервые предпринял попытку воссоздать историю коллективов железнодорожников Кубани в период первых пятилеток, восстановил многие факты, события и имена. В диссертации впервые:

- раскрыты тенденции формирования системы организационно-политического управления коллективами железнодорожников;
- выявлена деятельность партийно-политических органов по обеспечению лидерства коммунистов на железнодорожном транспорте;
- установлены масштабы и последствия политических репрессий 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД;
- определены формы перестройки организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки;
- раскрыты достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки;
- интерпретирована трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки;
- выявлено значение социалистического соревнования и движения ударников в 1929-1935 гг.;
- определены направления и методы развития стахановско-кривоносовского движения в 1935-1941 гг.;
- установлены изменения в уровне заработной платы, в снабжении продуктами и товарами, в жилищно-бытовых условиях и культурном обслуживании кубанских железнодорожников;

Железнодорожный транспорт. М., 2003; Железнодорожный транспорт: Указ. библиогр. источников. 1865-1965 гг. / сост.: Р.И. Довгард, К.И. Кругман, М.В. Ланшина и Т.А. Уланова. М., 1967. Железнодорожный транспорт: Энцикл. / гл. ред. Н.С. Конарев. М., 1994; Кубань за пятьдесят советских лет: 1917-1967. Краснодар, 1967; Народное хозяйство Краснодарского края: Стат. сб. Краснодар, 1958; Деятели СССР и революционного движения России: Энцикл. сл. Гранат. Репринт. изд. / под общ. ред. В.В. Журавлева, Д.И. Ковальченко, Д.С. Лихачева и др. М., 1989; Першин С.П. Азбука железнодорожного дела: Термины, понятия, определения. М., 1990.

- раскрыты жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание кубанских железнодорожников;

- определена эффективность форм подготовки кадров для железнодорожных организаций Кубани.

Положения, выносимые на защиту:

1. Период первых пятилеток (октябрь 1928 г. - июнь 1941 г.) – это период, когда СССР, отстававший в техническом отношении от передовых стран Запада, смог сделать рывок и преодолеть это отставание, выйдя на мировой уровень по многим показателям. Большую роль в этом сыграл железнодорожный транспорт. В годы первых пятилеток происходило его реформирование и коренная реконструкция. Именно тогда железные дороги стали основным элементом территориального каркаса хозяйственного ландшафта страны на общегосударственном и региональном уровнях.

2. Неотъемлемой частью процесса создания современного железнодорожного транспорта стала деятельность органов власти и управления, направленная на кадровое обеспечение развития этой отрасли, а также собственное развитие профессионального отряда рабочего класса и железнодорожной технической интеллигенции. Партийно-политические органы, к которым относились территориальные партийные комитеты и сформированные в 1933 г. политотделы на транспорте, осуществляли социально-политическое управление коллективами железнодорожников, занимались формированием у них мотиваций к эффективной производственной деятельности. Они осуществляли подбор, расстановку и воспитание кадров, добивались реализации авангардной роли коммунистов в трудовых коллективах, для чего использовали весь инструментарий организационного, идеологического и дисциплинарного воздействия. В целом, задачи руководства железнодорожными коллективами партийно-политические органы выполнили достаточно эффективно.

3. Названные цели и предпринятые усилия по их реализации, в период с лета 1937 г. до конца 1938 г. были, в существенной мере, подорваны

массовыми политическими репрессиями против руководящих и рядовых работников железнодорожной отрасли. Репрессии привели к организационно-управленческому и кадровому кризису, сказавшемуся на общем состоянии дел в железнодорожном транспорте региона.

4. В годы первой пятилетки, несмотря на усилия руководящих органов, перестройка работы железнодорожных предприятий Кубани, в соответствии с новыми требованиями народного хозяйства, в должной мере не была осуществлена. На Кубани, как и по всей стране, железнодорожный транспорт стал «узким местом» отечественной экономики.

5. В годы второй и, особенно, третьей пятилеток ситуация в железнодорожном транспорте значительно улучшилась. По всем основным показателям работа кубанских железнодорожников стала, в значительной мере, отвечать требованиям хозяйственного строительства в условиях сталинского модернизационного проекта («либо мы пробежим это расстояние за десять лет, либо нас сомнут»).

6. Большую роль в совершенствовании производственной деятельности железнодорожных коллективов региона сыграли социалистическое соревнование и ударничество – советские производственно-воспитательные новации. Вместе с тем, до 1935 г. соревнование и движение ударников еще мало влияло на общую ситуацию, в связи со слабостью материального и морального стимулирования, несовершенством системы оплаты труда работников отрасли. Существенный прогресс был достигнут, начиная с середины 1935 г., в рамках стахановско-кривоносовского движения и перехода на неограниченную индивидуальную и коллективную сдельщину.

7. В условиях ускоренной модернизации и приоритета развития производства средств производства, руководящие органы все же добились роста материально-бытового, культурного и профессионального уровня железнодорожников Кубани. Повысилась их заработная плата, получила развитие отраслевая система снабжения продуктами и товарами и, хотя и в малой мере, но улучшились их жилищно-бытовые условия. Кроме того, была

налажена система подготовки квалифицированных кадров массовых профессий для железнодорожных предприятий Кубани.

8. Железнодорожники Кубани в годы первых пятилеток сумели перестроить свою работу в соответствии с требованиями эпохи индустриальной реконструкции СССР. В результате повысились все основные параметры функционирования кубанских участков Азово-Черноморской железной дороги. Именно в этот период были заложены основы для напряженной и эффективной работы железнодорожников региона во время Великой Отечественной войны.

Теоретическая и практическая значимость исследования.

Теоретическая значимость исследования состоит в совершенствовании концепции формирования и функционирования административно-командной системы управления государством и обществом на региональном и отраслевом уровнях. Внесен вклад в изучение истории народного хозяйства страны в целом и Кубани, в частности. Возможно использование материалов исследования, его основных положений и выводов при написании работ по истории железнодорожного транспорта и его кадрового состава, при подготовке спецкурсов в высших и средних специальных учебных заведениях, готовящих специалистов железнодорожного транспорта, в ходе учебного процесса при изучении регионального компонента, в краеведческой и лекционно-пропагандистской работе.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Работа выполнена в рамках специальности 07.00.02 – Отечественная история. Область исследования: п. 3 – «Социально-экономическая политика Российского государства и ее реализация на различных этапах его развития»; п. 4 – «История взаимоотношений власти и общества, государственных органов и общественных институтов России и её регионов»; п. 6 – «История повседневной жизни различных слоев населения страны на соответствующем этапе ее развития»; п. 7 – «История развития различных социальных групп России, их политической жизни и хозяйственной деятельности»; п. 15 –

«Исторический опыт российских реформ»; п. 17 – «Личность в российской истории, ее персоналии»; п. 21 – «История экономического развития России, ее регионов».

Апробация работы. Диссертация обсуждена и рекомендована к защите на заседании кафедры истории, философии и психологии ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». Основные положения и выводы диссертации нашли отражение в 22 научных публикациях общим объемом 11,2 п.л., в том числе в 4 статьях (2,05 п.л.), опубликованных в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ. Результаты исследования апробированы на 5 международных научных конференциях: V международной научно-практической конференции «Кубанские исторические чтения» (Краснодар, 6 июня 2014 г.), VI международной научно-практической конференции «Кубанские исторические чтения» (Краснодар, 26 июня 2015 г.), VII международной научно-практической конференции «Кубанские исторические чтения» (Краснодар, 24 июня 2016 г.), VIII международной научно-практической конференции «Кубанские исторические чтения» (Краснодар, 23 июня 2017 г.), X международной научно-практической конференции «Кубанские исторические чтения» (Краснодар, 21 июня 2019 г.).

Материалы диссертации применяются в учебном процессе при чтении лекций и проведении семинаров по курсам «История» и «История Кубани» в НАНЧПОУ СПО Северо-Кавказский техникум «Знание» (г. Краснодар).

Структура диссертации определяется целью и задачами исследования. Она состоит из введения, четырех глав, включающих в себя одиннадцать параграфов, заключения, списка сокращений, списка источников и литературы, 13 приложений.

1. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ ОРГАНОВ ПО РУКОВОДСТВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ КУБАНИ В ГОДЫ ПРЕДВОЕННЫХ ПЯТИЛЕТОК

1.1. Формирование системы организационно-политического управления коллективами железнодорожников

В итоге первых пятилеток СССР совершил беспрецедентный в мировой истории экономический рывок. Для руководства преобразованиями сформировалась административно-командная система, важнейшим элементом которой стал партийный и государственный аппарат. Она опиралась на централизованную систему планового хозяйства. Партийные комитеты отвечали перед вышестоящими органами за результаты деятельности хозяйственных организаций на подведомственной территории и были обязаны контролировать их работу¹. Следует учитывать, что формирование системы партийно-государственного руководства отраслями экономики осуществилось не сразу. Это произошло на рубеже первой и второй пятилеток в ходе реформы управления промышленностью, строительством и транспортом 1932-1934 гг. В результате нее произошел переход от функциональной системы управления экономикой, к отраслевой, через хозяйственные народные комиссариаты (наркоматы, позднее – министерства). В рамках отраслевой системы региональные партийные комитеты и заняли свое важное место, представляя в регионах не только интересы соответствующих отраслевых отделов ЦК ВКП(б), но и курируемых ими отраслевых хозяйственных наркоматов.

Большая часть железнодорожной сети, располагавшейся на Кубани, в годы первой пятилетки относилась к Краснодарскому отделению СКЖД.

¹ Курс отечественной истории IX - XX веков. Основные этапы и особенности развития российского общества в мировом историческом процессе / под. ред. Л.И. Ольштынского. 2-е изд., испр. и доп. М., 2005. С. 360.

Поэтому состояние не только Краснодарского узла, но всего железнодорожного транспорта Кубани становилось предметом обсуждения на Краснодарских городских партийных конференциях, пленумах Краснодарского горкома (ГК) ВКП(б), в отдельных случаях – на специальных совещаниях, посвященных работе отрасли¹. Отметим, что городской комитет ВКП(б) большее внимание уделял не чисто профессиональным составляющим системы железнодорожного транспорта, а кадровому составу. Для выступлений в прениях характерна критика в адрес ГК ВКП(б) и иных партийных структур за недостаточное внимание к отрасли в части подготовки ее персонала, материально-бытового положения железнодорожников, недостатков в развитии движения ударников и т. п. А подробности функционирования отрасли рассматривались фрагментарно. Лишь партийное железнодорожное транспортное совещание при Краснодарском ГК ВКП(б) (4 ноября 1930 г.), рассмотревшее ряд важных аспектов функционирования отрасли, стало исключением.

Аналогичной была ситуация с рассмотрением железнодорожной проблематики на I Новороссийской городской конференции ВКП(б) 15-16 августа 1930 г.². Свидетельством большой заинтересованности Северо-Кавказского крайкома ВКП(б) в улучшении работы СКЖД в конце первой пятилетки стало краевое транспортное совещание от 24 июля 1932 г. На нем в докладах и выступлениях были затронуты все важные аспекты функционирования дороги, коллектив которой насчитывал 13 тыс. коммунистов и 11 тыс. комсомольцев. Отмечалось, что транспорт в первом полугодии 1932 г. работал лучше, чем в предыдущем году, но не все задачи, поставленные ЦК партии в области транспорта, были выполнены полностью³. С образованием 10 января 1934 г. новой административно-территориальной единицы – Азово-Черноморского края, в который вошли округа Дона и

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 2. Л. 2, 33, 47, 48; Д. 7. Л. 25; Д. 39. Л. 4-6; Д. 41. Л. 2-6, 16-20, 29, 50; Д. 198. Л. 61-63, 178-180.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 2. Л. 11, 91.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 1, 7.

Кубани, важнейшую роль в управлении этой территорией стал играть Азово-Черноморский крайком ВКП(б). Реформа приблизила руководящую структуру к объектам управления, в том числе, предприятиям железнодорожного транспорта. Это было закреплено в том же 1934 г. выделением Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД) из СКЖД.

Участие краевого партийного аппарата в руководстве железнодорожным транспортом с этого времени стало более активным, целенаправленным и конкретным. Так, 28 марта 1935 г. бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) совместно с крайисполкомом приняло постановление «О помощи железнодорожному транспорту со стороны территориальных организаций края». Этот документ предполагал разноплановые меры. В частности было предусмотрено: вернуть на транспорт не менее 75 бывших железнодорожников ведущих специальностей, ранее оставивших работу на транспорте, направить на постоянную работу на транспорт коммунистов и комсомольцев, с тем, чтобы даже на самых малых станциях было по 1-2 коммуниста¹. Ряд решений Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) был нацелен на совершенствование текущей производственно-хозяйственной деятельности АЧЖД. Например, 25 апреля 1935 г. бюро крайкома рассмотрело вопрос «О сокращении и ликвидации простоев вагонов под погрузкой и выгрузкой на предприятиях, складах и проч. в соответствии с решением СНК и ЦК ВКП(б) от 22 апреля 1935 г.». В принятом постановлении директоров и управляющих хозяйственными организациями обязали не менее, чем на 15% сократить простой вагонов под погрузкой и выгрузкой и устранить простой вагонов в ожидании вывоза с подъездных путей².

Спустя менее месяца бюро крайкома ВКП(б) вернулось к данному вопросу и признало, что, несмотря на улучшение оборота вагонов, решение СНК и ЦК партии о сокращении простоев вагонов под грузовыми операциями

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 5. Л. 102.

² ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 6. Л. 61.

на предприятиях, выполняется еще неудовлетворительно¹. 23 июня 1935 г. бюро крайкома обсудило вопрос «О подготовке Азово-Черноморской железной дороги к хлебным перевозкам». Было признана ее неудовлетворительность в части ремонта вагонов, очистки и ремонта пакгаузов, подготовки цистерн. В порядке встречных мероприятий правлению и политотделу Азово-Черноморской дороги предписывалось закончить к 15 июля выполнение плана ремонта вагонов, утвержденного наркомом путей сообщения по Азово-Черноморской железной дороге в количестве 2200 единиц. Промышленно-транспортному отделу крайкома поручалось организовать 3-4 бригады для проверки подготовки железной дороги и мобилизации железнодорожников к хлебным перевозкам². 17 ноября 1936 г. бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) обсудило вопрос «О работе паровозных депо железной дороги им. Ворошилова». В принятом решении было признано неудовлетворительное состояние паровозного парка и его неготовность к работе в зимних условиях. Перед транспортными и территориальными партийными организациями была поставлена задача добиться ликвидации недостатков в ремонте в виде обезлички работы комплексных бригад, отсутствия контроля качества ремонта со стороны паровозных бригад и руководителей локомотивных депо и т.д.³.

Уже в конце своего существования Азово-Черноморский крайком ВКП(б) 9 августа 1937 г. рассмотрел на заседании бюро вопрос «О работе железной дороги им. Ворошилова». Был признан неудовлетворительным ход капитального строительства, срыв сроков начала строительства и ввода в эксплуатацию значительной части важнейших объектов. Особенно плохо были организованы работы по строительству и реконструкции на объектах, определявших пропускную способность дороги, качество строительных работ было низким. Неудовлетворительное состояние строительства оценивалось

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 6. Л. 83.

² ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 7. Л. 111.

³ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 25 Л. 96.

как прямой результат беспечности руководителей треста и строительных участков. Отмечалось, что для рабочих на стройках не были созданы элементарные бытовые условия, труд плохо организован, аккордная система оплаты труда не применялась, простейшие механизмы для производства работ не внедрялись. Стахановское движение среди рабочих и ИТР не получило распространения, а партийно-массовая работа была поставлена слабо. Отсутствовал необходимый контроль за ходом и качеством строительства со стороны руководства дороги. Бюро крайкома ВКП(б) приняло детальное постановление по устранению недостатков¹.

С образованием в сентябре 1937 г. Краснодарского края, важнейшим центром обсуждения и решения проблем железнодорожного транспорта Кубани, руководства им стал Краснодарский краевой комитет (КК) ВКП(б). Проблемы отрасли оказались в сфере внимания краевых партконференций². Крайком ВКП(б) оказывал железнодорожникам значительную помощь. Он подбирал и утверждал кадры руководителей станций, депо, отделений и т.д., принял решения по ремонту Гойтхских тоннелей, по работе Тихорецкого и Туапсинского паровозных депо, а в начале 1939 г. поднял самый болезненный вопрос - о ликвидации нерациональных встречных перевозок³. Внимание партийных органов к проблемам железнодорожного транспорта стало заметно расти с началом второй пятилетки (1933-1937 гг.). Проблемы отрасли более подробно и квалифицированно рассматривались на краснодарских городских партийных конференциях⁴. Вошла в практику новая форма детального обсуждения и решения актуальных вопросов, в том числе, хозяйственных – собрания партийного актива⁵.

На наш взгляд, содержат интересную информацию материалы собрания знатных людей промышленности и транспорта г. Краснодара от 5 февраля

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 34. Л. 43.

² ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 102. Л. 12, 23; Д. 103. Л. 8-10; Д. 610. Л. 42, 282, 283, 297, 298; Д. 1076. Л. 83-85; Д. 1077. Л. 37-43.

³ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077.39.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 443. Л. 31-34, 57, 58, 62; Д. 657. Л. 6, 35; Д. 1000. Л. 107.

⁵ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 638. Л. 21-25; Д. 749. Л. 12, 15.

1939 г., проведенного по инициативе городского комитета ВКП(б)¹. Изучение документов показывает, что горком ВКП(б) Армавира – второго по значению промышленного города Кубани уделял определенное внимание проблемам Армавирского железнодорожного узла, систематически обсуждая их на городских партийных конференциях. Также, отчеты о работе горкома ВКП(б), выполненные довольно квалифицированно, содержат подробный анализ производственно-хозяйственной деятельности и трудовой активности железнодорожников². Заметный рост к проблемам железнодорожников в годы второй и третьей пятилеток демонстрировал и Новороссийский горком ВКП(б), что отразилось на усилении его вмешательства в дела отрасли и повышении компетентности такого вмешательства. Проблема более подробно и всесторонне, в сравнении с периодом первой пятилетки, рассматривалась на городских партконференциях и собраниях партийного актива³. Горкомы партии крупных промышленных центров: Краснодара, Армавира и Новороссийска вынуждены были делить свое внимание между проблемами промышленных, сельскохозяйственных, транспортных и иных предприятий. Железнодорожные предприятия в этих городах не были крупнейшими, а их персонал не составлял большинства индустриальных работников. Соответственно, и внимание партийных комитетов к проблемам железнодорожников не было пристальным и повседневным.

Но комитеты ВКП(б) районов, на территории которых находились крупные железнодорожные узлы, уделяли достаточно большое внимание предприятиям и коллективам железнодорожного транспорта. Это объяснялось как народнохозяйственной важностью отрасли, так и тем, что железнодорожники зачастую составляли большинство или очень

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 6, 7, 34-36.

² ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 238; Д. 181. Л. 43-47; Д. 213. Л. 26; Д. 223. Л. 10; Д. 238. Л. 87-89.

³ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 71. Л. 17, 194, 290, 293, 299, 374; Д. 361. Л. 89-91; Д. 362. Л. 66, 67; Д. 472. Л. 29, 204; Д. 501. Л. 40-42.

существенную долю рабочего класса и технической интеллигенции соответствующих районов.

Существенное внимание работе коллективов железнодорожников уделял райком ВКП(б) г. Тихорецка – одного из крупнейших железнодорожных узлов Кубани. Так, только с февраля 1929 г. по январь 1930 г. были подробно обсуждены крупные вопросы и приняты районной партконференцией, пленумом или бюро РК решения: «О состоянии Тихорецкого железнодорожного узла и дальнейшие его перспективы»; «О состоянии предприятия паровозных мастерских и работе партколлектива»; «Практические предложения по поднятию труддисциплины на производстве Тихорецкого железнодорожного узла»; «Информация комиссии по итогам проверки железнодорожных мастерских и практические предложения»; «О трудовой дисциплине на производстве и задачах коммунистов железнодорожного узла» и др¹. В документах райкома за 1931 - начало 1941 г. нами обнаружено ещё 30 крупных обсуждений вопросов производственно-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, трудовой активности и социального развития их коллективов и соответствующие решения - постановления районных партконференций, пленумов и бюро райкома². Аналогичную активную позицию занимал и Кропоткинский РК ВКП(б). Рядом с райцентром находился крупный железнодорожный узел, сопоставимый с Тихорецким – станция Кавказская. По нашим подсчетам, на протяжении исследуемого периода райком 25 раз обсуждал важные вопросы функционирования железнодорожного узла в целом, станции Кавказская, паровозного депо и других хозяйственных единиц.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 100. Л. 34, 41; Д. 102. Л. 7-11, 20, 21; Д. 103. Л. 132; Д. 104. Л. 60-69; Д. 113. Л. 22.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 117. Л. 9, 36, 42, 58, 59; Д. 121. Л. 35, 69, 99, 123; Д. 122. Л. 15, 16, 152, 153; Д. 123. Л. 62; Д. 126. Л. 10-14, 17-21, 46-49; Д. 127. Л. 180; Д. 155. Л. 38, 48, 49; Д. 156. Л. 138; Д. 164. Л. 188; Д. 165. Л. 59-61; Д. 168. Л. 10; Д. 169. Л. 6, 7; Д. 176. Л. 121; Д. 179. Л. 95-97, 107, 196, 197; Д. 182. Л. 69-72, 76-78, 102; Д. 184. Л. 68-70, 85, 86; Д. 190. Л. 33-35; Д. 194. Л. 3, 5, 10, 16, 20; Д. 206. Л. 93; Д. 208. Л. 36, 42, 43.

Решения принимались на уровне районных партконференций, пленумов и заседаний бюро РК¹.

По меньшей мере, четыре постановления бюро РК за 1934-1935 гг. посвящены организации помощи территориальных хозяйственных, партийных и общественных структур железнодорожному транспорту. Отметим, что при изучении документов не обнаруживается стремления Тихорецкого и Кропоткинского РК ВКП(б) подменять или дублировать руководящие хозяйственные органы. Однако прослеживается стремление вскрывать недостатки в работе хозяйственных руководителей и парторганизаций железнодорожных предприятий, определять их причины, разрабатывать и предлагать меры к их устранению и оказывать давление (через партийную дисциплину, угрозу наказания) на руководителей-коммунистов и нижестоящие парторганизации для улучшения ситуации.

Обращает на себя внимание тот факт, что обсуждения в партийных комитетах Кубани проблем функционирования железнодорожного транспорта, развития его технического и кадрового потенциала с каждым годом становились более детальными, деловыми, критическими и, в целом, компетентными. Все чаще вопросы заслушивались в порядке контроля исполнения ранее принятых решений, что более характерно для Тихорецкого РК.

На наш взгляд, исключение составляет период с весны-лета 1937 г. до конца 1938 г., когда репрессии против региональных руководящих кадров, в том числе, железнодорожных, создали организационно-управленческий кризис, преодоленный с 1939 г.

В годы первой пятилетки в СССР в целом и на Кубани, в частности, возник разрыв между возросшими потребностями народного хозяйства страны и устоявшимся за десятилетия режимом функционирования

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 90. Л. 60, 61; Д. 105. Л. 56, 129; Д. 114. Л. 14; Д. 116. Л. 51, 70, 92, 93; Д. 118. Л. 38, 230-233, 448, 449; Д. 123. Л. 194-196; Д. 124. Л. 186-190; Д. 125. Л. 4, 75; Д. 132. Л. 5, 6, 59, 60; Д. 149. Л. 90; Д. 163. Л. 151, 152, 248; Д. 172. Л. 128, Д. 173. Л. 27, 113, 114; Д. 179. Л. 6-9; Д. 198. Л. 31, 32; Д. 205. Л. 3.

железнодорожного транспорта. Преодолеть это противоречие путем радикального технического переоснащения отрасли в пределах первой пятилетки не было возможности. Массовое производство нового подвижного состава и оборудования развернулось уже в годы второй пятилетки. А пока требовалось более интенсивно использовать имевшиеся подвижной состав и инфраструктуру, обновить нормативы и правила, укрепить порядок и дисциплину в подразделениях и службах¹. Также требовалось ускорить внедрение новых передовых методов материального и морального стимулирования персонала.

Решению проблемы способствовало постановление ЦК ВКП(б) от 10 июля 1933 г. «О политотделах на железнодорожном транспорте», в соответствии с которым был создан институт политотделов на железнодорожном транспорте, просуществовавший до 1943 г. Основными задачами политотделов стало обеспечение выполнения государственных планов перевозок, укрепление единоначалия на транспорте, подъем политической и трудовой активности железнодорожников, борьба за безопасность движения на дороге. Политотделы руководили первичными парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных организаций, проводили партийно-политическую работу, мобилизовали рабочих и служащих на выполнение государственных планов. Они проводили работу в тесном контакте с райкомами партии, а в дальнейшем подчинялись им. Начальники политотделов одновременно являлись заместителями начальников отделений дороги. В 1933-1943 гг. структура политотделов обычно включала секретариат и несколько секторов: организационно-инструкторский, пропаганды и агитации, культурно-просветительной работы, учета, по работе с комсомолом, по работе среди жен железнодорожников².

¹ Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки... С. 65-66.

² Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 16-ти т. Изд. 9-е доп. и испр. / под общ. ред. А.Г. Егорова, К.М. Боголюбова. М., 1985. Т. 6. 1933-1937. С. 80-84; Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях... Т. 7. 1938-1945. М., 1985. С. 415.

В контексте деятельности по повышению трудовой активности железнодорожников, исключительно важное место в работе политотделов должно было занять обеспечение авангардной роли членов ВКП(б) в производственной деятельности. Им надлежало обеспечить такой качественный состав партийных рядов, который бы соответствовал притязаниям партии на авангардную роль. Это могло достигаться в ходе регулярно проводившихся с 1921 г. по 1936 г. партийных чисток, официально закрепленных в Уставе ВКП(б) 1934 г.¹ Надлежащий качественный состав партийных организаций также обеспечивался в ходе приема в партию и исключений из ее рядов в обычном индивидуальном порядке. Системность, эффективность и справедливость такой деятельности в парторганизациях железнодорожного транспорта должны были обеспечить политотделы. Но, как мы убедились, изучая партийные документы, удавалось это далеко не сразу и не в полной мере.

Разумеется, в соответствии со своей миссией политотделы с момента их создания уделяли наибольшее внимание совершенствованию организации производственно-хозяйственной деятельности. Так, одно из первых решений политотдела Краснодарского железнодорожного узла от декабря 1933 г. касалось реализации постановления Северо-Кавказского крайкома ВКП(б) и политотдела СКЖД от 7 декабря 1933 г. о подготовке паровозного парка краснодарского узла к работе в зимних условиях. Прделанная коллективом узла работа в данном направлении признавалась совершенно неудовлетворительной. Принятое решение обязывало секретарей парторганизаций и партийных ячеек служб и подразделений добиться радикального повышения качества ремонта паровозного парка². Вскоре после создания политотделов, в январе 1934 г. на XVII съезде ВКП(б) работа железнодорожного транспорта и его руководящих структур подверглась

¹ Устав ВКП(б) 1934 года // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях, решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. В 16 т. Т. 6. М., 1985. С. 133-145.

² ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 2.

критике со стороны партийного руководства страны и ряда делегатов съезда. В частности, было указано на увлечения политотделов и их руководителей административными методами, пренебрежение к мерам по формированию у работников мотивации к труду, на формальное ведение партийной работы¹.

Вскоре последовало постановление ЦК ВКП(б) от 2 сентября 1934 г. «О структуре низовых парторганизаций железнодорожного транспорта» и аналогичный приказ Народного комиссариата путей сообщений (НКПС) № 244 от 10 сентября 1934 г., а затем письмо Политуправления НКПС о реализации данных документов². Все они носили откровенный и конкретный характер и были направлены, в первую очередь, против превращения ряда политотделов и политотдельских работников в «толкачей», подменяющих организационно-партийную и массовую работу администрированием³. Постановление ЦК ВКП (б) от 2 сентября, изложенное в приказе № 244, установило чёткую структуру низовых парторганизаций по производственному признаку и поставило перед политотделами и парторгами задачу усиления партработы. В упомянутом письме за подписью начальника Политуправления НКПС В.И. Полонского политотделам дорог было, в частности, предложено:

– сосредоточить основное внимание на укреплении низового партзвена – партийной группы и цеховой парторганизации и на тщательном подборе цеховых и групповых партторгов;

– организовать целесообразную расстановку партийных сил на производстве, исходя из основной задачи - обеспечить охват партийным влиянием решающих участков производства и основных масс рабочих и служащих;

¹ XVII съезд ВКП(б). Стеногр. отчет. 26 января - 10 февраля 1934 г. М., 1934. С. 345, 354.

² Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 16-ти т. Изд. 9-е, доп. и испр. Т. 6. 1933-1937. С. 342; ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.

³ Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988) ... Т. 6. С. 342.

– уделить внимание каждому коммунисту в выполнении им своих партийных обязанностей, авангардной роли на производстве и в повышении идейно-политического уровня;

– Политотделы и парторги должны были обеспечить тщательную подготовку сети партийного просвещения и подбор пропагандистских кадров. Каждый парторг, должен был вести пропагандистскую работу¹.

Своевременность предложенных в письме начальника Политуправления НКПС мер подтвердилась уже через два месяца, когда вышло постановление ЦК ВКП(б) от 10 ноября 1934 г. «Об утечке коммунистов в парторганизациях Тихорецкого паровозоремонтного завода и Краснодарского паровозного депо Северо-Кавказской железной дороги». ЦК ВКП(б) констатировал, что на данных предприятиях, в результате недостаточной партийно-воспитательной работы, наличия фактов администрирования, имели место добровольные выходы и необоснованные исключения из партии отдельных рабочих-ударников. В результате такого неправильного отношения к членам партии за 8 месяцев 1934 г. выбыли из партии на Тихорецком заводе – 35 рабочих-ударников, а в депо Краснодар – 14 работников-ударников. Ответственность за такое положение дел была возложена на политотдел СКЖД, который не уделил необходимого внимания внутрипартийной воспитательной работе. ЦК ВКП(б) обязал принять меры к развёртыванию индивидуальной воспитательной работы с каждым коммунистом и, совместно с партколлективом комиссии партийного контроля (КПК), пересмотреть дела выбывших и неправильно исключённых из партии рабочих².

Оперативной реакцией на постановление стало письмо начальника политотдела № 180 Северо-Кавказской железной дороги Я.Д. Розенталя «Всем начальникам политотделов эксплуатационных отделений, всем парторгам Северо-Кавказской железной дороги». В нем, в частности, приводились

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.

² ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 14. Л. 1; Список делегатов XVII съезда ВКП(б) с правом решающего голоса. URL: http://www.hrono.ru/vkpb_17/reshgolos.html (дата обращения: 07.12.2014).

следующие факты: по Тихорецкому паровозоремонтному заводу, по данным политотдела дороги, числилось до 390 членов и кандидатов партии, а после тщательной проверки оказалось всего 358 чел. Разница возникла от того, что в парткоме царил хаос с учётом членов партийной организации. Партийность ряда коммунистов находилась под вопросом в течение длительного срока. Например, в мае 1933 г. Тищенко был исключен цеховой ячейкой за невыполнение поручения и неуплату членских взносов в течении 6-ти месяцев. Партком этого дела не рассматривал полтора года, а Тищенко перестал платить взносы. Котельщик Дронов был исключён из партии цеховой ячейкой за политнеграмотность и неуплату взносов за 8 мес. Дронов проработал на заводе 21 год, в партии состоял с 1924 г., являлся ударником. Когда его исключили, он просил цеховую ячейку дать ему срок, чтобы исправиться, но ему в этом было отказано. Партком этого дела также не рассматривал и Дронов понял ситуацию так, что он «бесповоротно исключен из партии, и поэтому нечего апеллировать»¹.

Я.Д. Розенталь привел еще несколько десятков аналогичных примеров. Исключения из партии проходили по формально правильным основаниям, чаще всего за многомесячную неуплату членских взносов, отрыв от парторганизации и т.п. Однако парторганизации не учитывали, что провинившиеся находились в трудных материальных, жилищно-бытовых и прочих обстоятельствах, а их объяснения подчас даже не выслушивались².

Самое деятельное участие политотделы приняли в непосредственном руководстве производственной деятельностью соответствующих подразделений СКЖД, а затем Азово-Черноморской дороги. Так, политотдел управления СКЖД 24 июля 1932 г. провел Северо-Кавказское краевое партийное транспортное совещание с участием руководителей всех подразделений СКЖД, политотделов, узловых партийных комитетов. Его целью было

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 15. Л. 11.

² Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 15-ти т. Изд. 9-е доп. и испр. Т. 6. 1933-1937. С. 342; ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 15. Л. 11.

выявление состояния работы партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций, определение критически важных недостатков и путей их преодоления¹.

Еще более значимым и представительным мероприятием, организованным политотделом дороги, стал первый дорожный слет ударников паровозников СКЖД, прошедший 20-21 октября 1934 г. В нем приняли участие работники паровозных бригад, эксплуатационники, ремонтники, и все руководители подразделений и служб дороги. Были обсуждены актуальные проблемы функционирования и развития дороги, задачи администрации, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, технической общественности по совершенствованию работы². Таким образом, изученные нами документы свидетельствуют о том, что стиль руководства политотделов Северо-Кавказской железной дороги, адекватный сложившейся в начале 1930-х гг. ситуации и их социальной роли, сочетавший авторитарные и демократические начала, выработался не сразу. Вначале происходил трудный этап его поиска методом проб и ошибок.

Год создания политотделов на железнодорожном транспорте – 1933, как известно, был тяжелейшим, голодным годом в ряде регионов СССР, в частности, на Кубани. Обратим внимание, что осенью этого года политотдел Краснодарского узла неоднократно рассматривал вопрос о выдаче работникам узла дополнительного продовольственного и промтоварного пайка по случаю 16-й годовщины Октябрьской революции. Причем, с каждым рассмотрением вопроса возрастало количество предполагавшихся к выдаче пайков, их объем и ассортимент. Опираясь на государственные ресурсы и возможности ведомственных подсобных хозяйств, через ведомственную распределительную сеть политотдел обеспечил дополнительным праздничным пайком рабочих, ИТР и служащих Краснодарского железнодорожного узла, особенно,

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. 1-122.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп.1 Д. 77. Л. 1-90.

передовиков производства¹. В связи с 16-й годовщиной Октябрьской революции данный политотдел принял комплекс разноплановых решений. Так, были приняты меры по идеологическому обеспечению подготовки к празднованию. Районной газете (Краснодарского эксплуатационного района СКЖД) «За социалистический транспорт» было поручено мобилизовать рабкоров для освещения выполнения показателей работы, хода проверки договоров о соцсоревновании. Через названную газету и стенгазеты освещался опыт работы лучших бригад и ход заключения новых договоров².

В рамках подготовки к празднику политотдел обсудил и вопрос о движении ударников производства. В связи с тем, что многие ударники не выполняли взятые обязательства, партийным ячейкам предлагалось провести специальные собрания среди них, добиться принятия конкретных обязательств, превратить их в реальных ударников и освободиться от лжеударников³. В дальнейшем политотдел краснодарского отделения СКЖД ориентировал подчиненные ему первичные парторганизации на принципиальный критический подход к обеспечению успешного функционирования железных дорог Кубани. Эта находило в партийных коллективах должный отклик. Так, на закрытом партийном собрании первичной партийной организации паровозного депо станции Краснодар от 9 декабря 1936 г. был проявлен самый взыскательный подход к оценке ситуации. Приведем несколько типичных высказываний. Бочаров: «В отделении паровозного хозяйства никакой партийно-массовой работы не ведется... В аппарате диспетчеров и на топливном складе не чувствуется совершенно партийного влияния. В работе паровозного парка коммунисты машинисты-наставники не являются авангардом». Дядичев: «Со стороны парторганизации отсутствует контроль за выполнением отдельными коммунистами, как партийной, так и производственной работы. Цеховые

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 5, 6.

² ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 7.

³ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

парторги, зная об отдельных недостатках коммунистов своего цеха, умалчивают о них, а отсюда вывод, что эти недостатки не выправляются». Проценко: «В работе нашей парторганизации много лишней заседательской суеты... Коммунисты не занимают авангардной роли на производстве, не помогают парторганизации. Отдельные коммунисты в трудный период... бегут с поездной службы на маневровые работы, эти попытки оставить тяжелую работу, забота о собственном благополучии, а не о выводе из тяжелого положения производства недостойны коммунистов»¹.

Одной из задач политотдела Краснодарского железнодорожного узла было информирование вышестоящего политотдела СКЖД о положении дел, в том числе, на основных станциях Кубани. Так, в декабре 1936 г. по итогам проверки было направлено политдонесение начальнику политотдела СКЖД Цыганкову о работе станции Новороссийск. В нем констатировалось, что станция работала плохо, государственный план погрузки не выполнялся. В качестве основной причины этого была названа слабость оперативного руководства диспетчерской службой со стороны руководства станции. В силу этого график прохода поездов не выдерживался, были опоздания с отправлением товарных поездов вследствие несвоевременной подачи паровозов и т.д.²

С момента возникновения в 1935 г. стахановского движения политотделы железнодорожного транспорта включились в его организацию и поддержку. Это хорошо прослеживается на примере политотдела дороги им. Ворошилова. По итогам проверки состояния данного движения и его адаптированного к особенностям железнодорожного транспорта варианта – кривоносовского движения, 23 ноября 1935 г. политотдел направил в вышестоящие и подчиненные организации обстоятельную и объективную информационную сводку³. Ее содержание мы подробно рассмотрим в главе 3. Отметим также,

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 66. Л. 1.

² ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 66. Л. 117.

³ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 1-6.

что критический анализ ситуации по состоянию на начало 1938 г. содержит протокол совещания партийного актива Туапсинского железнодорожного узла совместно с работниками политотдела отделения, начальником политотдела АЧЖД Кузнецовым, инструкторами Макагоном, Черным, Толкачевым, 3-м секретарем РК ВКП(б) Борисовым от февраля 1938 г.¹. Мы обратимся к материалам данного совещания в главе 2. Создание политотделов на железнодорожном транспорте способствовало решению острых проблем отрасли, но оно же создавало некоторые новые проблемы. Прежде всего, они касались подчиненности и подотчетности парторганизаций и трудовых коллективов подразделений, координации деятельности между политотделами, как территориально-отраслевыми структурами, и территориальными партийными комитетами.

Так, на IV Новороссийской городской партийной конференции 11-13 января 1934 г. секретарь ГК ВКП(б) Захаров отметил отсутствие представителей железнодорожников и слабое владение делегатами транспортной проблематикой. Далее он сказал: «Месяца полтора назад был пленум горкома, на который особо приглашали железнодорожников, потому что они тогда перешли в политотдел ... Так зная, что они перешли в политотдел и не находят нужным участвовать на пленуме горкома, мы послали им особое приглашение, так как стоял вопрос о транспорте. Но они не пришли»². В отношении стахановского движения на повестку дня стал вопрос: какие органы должны, в первую очередь, его курировать на железнодорожном транспорте - политотделы или территориальные парткомы? Причем, поначалу территориальные комитеты были склонны «спихнуть» задачу политотделам, те отвечали аналогичным образом. Например, на VII Новороссийской городской партконференции в мае 1938 г. делегат Комков – работник паровозное депо заметил, что секретарь ГК Саенко в докладе ни слова не сказал о работе железнодорожного узла, на котором сохранялось много

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 66. Л. 3, 4.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 71. Л. 194, Л. 195.

недостатков, и сделал вывод, что горком транспортными делами занимается мало. Ни одного хозяйственного руководителя не было заслушано о работе транспорта, помощи узлу горком не оказывал, полагая, что этим должен заниматься политотдел. Делегат Репецкий отметил, что, поскольку у железнодорожников имеется свой политотдел, он должен иметь повседневную связь с горкомом, как и горком должен иметь связь с политотделом. Но на деле, если обращаться за помощью в политотдел, то оттуда отвечают: «у вас есть свой горком, к нему и обращайтесь»¹.

Данная тема остро прозвучала и на II Краснодарской краевой партийной конференции 26 февраля - 1 марта 1939 г. Делегат Сущев – секретарь Кропоткинского райкома ВКП(б), обратил внимание участников конференции на одновременное существование политотделов и узловых комитетов партии и первичных парторганизаций служб и подразделений, что неизбежно вело к параллелизму. Он, в частности, отметил, что на Кавказском узле узловой комитет партии, работая оперативнее, опережает политотдел². Делегат Федоренко – секретарь Тихорецкого райкома ВКП(б) рассказал о попытках руководства политотдела Тихорецкого железнодорожного узла ориентировать партийный и хозяйственный актив железнодорожников на игнорирование райкома партии, дабы туда не обращались и ему не подчинялись³.

Следует отметить, что с момента образования Краснодарского края и формирования краевого комитета ВКП(б), то есть с осени 1937 г., крайком стал той инстанцией которая могла эффективно координировать работу территориальных партийных органов и железнодорожных политотделов. Последние, находясь на территории края, были в той же мере подведомственны и подотчетны крайкому, как и территориальные горкомы и райкомы. Отношения же крайкома ВКП(б) с находившимся в Ростове-на-Дону политотделом железной дороги им. Ворошилова были партнерскими.

¹ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 362. Л. 66.

² ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 610. Л. 282. Л. 283.

³ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 610. Л. 297, 298.

Для проведения в жизнь курса руководства СССР партийно-политические органы должны были опираться не только на коммунистов и комсомольцев, составлявших значительное, но – меньшинство персонала железных дорог. Главной опорой стало подавляющее большинство рабочих и служащих, организованных в отраслевой профсоюз железнодорожников и его подразделения.

В исследуемый период советские профсоюзы являлись частью государственной и политической системы СССР, подчинялись ее правилам. Организация социалистического соревнования, поддержка передовиков и новаторов производства, рационализаторов, развитие у трудящихся творческого отношения к работе, помощь отстающим – все это входило в обязанности профорганизаций. Такая работа отвечала интересам общества. Однако, способствуя развитию производства, профсоюзы не пренебрегали самой важной сферой своей деятельности – защитой социальных интересов и прав работников. Они добивались роста заработной платы, совершенствования системы оплаты труда, улучшения его условий, повышения жизненного уровня трудящихся.

По этому поводу С.А. Чупрынников справедливо отметил: «В 1930-е гг. меняются приоритеты в деятельности профсоюзов. Они убираются с “политического поля”... и начинают переориентироваться на “естественные”, свойственные, хотя и рутинные для них, функции. В социальной сфере им были переданы рычаги улучшения жизни трудящихся (и, прежде всего, рабочего класса) – государственное социальное страхование, дома отдыха и санатории, детские оздоровительные учреждения, контроль за осуществлением законов об охране труда и техники безопасности, а в производственной сфере – организация социалистического соревнования, выполнение промфинпланов, ликвидация прорывов, займы и т.п.»¹. 23 июня

¹ Чупрынников С.А. Северо-Кавказские профсоюзы в социально-производственной сфере в 1930-е годы // Вестник Адыгейского государственного университета. Майкоп, 2015. Серия 1. Вып. 1 (156). С. 85.

1933 г. ЦИК, СНК и ВЦСПС приняли постановление «Об объединении Наркомтруда и ВЦСПС», в котором предусматривалось: «Слить НКТ СССР со всеми его местными органами, включая и органы социального страхования, с аппаратом ВЦСПС в центре и на местах, возложив на ВЦСПС выполнение обязанностей НКТ СССР и его органов». Таким образом, функции ликвидированного госоргана передавались всесоюзному профцентру. Профсоюзам была передана вся работа по социальному страхованию, охране труда, контролю деятельности сети санаториев и домов отдыха¹.

В начале 1930-х гг. железнодорожный профсоюз организовал Всесоюзное соревнование за повышение производительности труда и снижение себестоимости перевозок. В рамках соревнования в 1931 г. профсоюз железнодорожников, совместно с ВЦСПС и наркоматом путей сообщения (НКПС), организовал Всесоюзный конкурс паровозных бригад на лучшее использование паровозов². Значительное внимание профсоюзные организации железнодорожников уделяли совершенствованию системы оплаты труда: для всех категорий работников были введены тарифные сетки, что усилило заинтересованность рабочих в повышении своей квалификации, разряда. В годы второй пятилетки на отделения железной дороги стала поступать новая более сложная техника. В связи с этим, перед Дорпрофсоюзом и его местными комитетами встала задача содействовать овладению работниками новой техникой. Профсоюзы приняли деятельное участие в формировании и развитии школ и курсов по переподготовке и повышению квалификации, где обучались, в первую очередь, лучшие железнодорожники³. Еще большее

¹ Андрушин Е.А. Из истории трудового законодательства СССР и политики советского правительства в области трудовых ресурсов. М., 2012. С. 295-302.

² Данилов С. На историческом рубеже // Социалистический транспорт. 1932. № 10 (октябрь). С. 13-16; История Дорпрофжел. URL: <http://dprof-skzd.ru/istoriya-dorprofzhel>; РОСПРОФЖЕЛ. ДОРПРОФЖЕЛ на Северо-Кавказской железной дороге. История и современность. URL: http://dprof-skzd.ru/images/docs/1_Org/5_inform_rabota/ustopv.doc.

³ Овсянников Г.М. 90 лет борьбы и труда: история профсоюза железнодорожников Кубани. Краснодар, 2010. С. 35; Васильев. Докладная записка об организации и работе стахановских школ по обмену опытом по Азово-Черноморской железной дороге и учебе самих стахановцев. Харьков, 1936.

значение имела подготовка в учебных заведениях железнодорожного транспорта молодых рабочих и служащих. Профорганизации железнодорожных узлов Кубани приняли непосредственное участие в создании и развитии железнодорожных учебных заведений¹.

Таким образом, изученные материалы доказывают рост влияния партийных комитетов Кубани на развитие железнодорожного транспорта и коллективов железнодорожников и обретение ими реальных полномочий по руководству. Однако произошло это постепенно, и, в пределах изучаемого периода, не полностью. Партийные комитеты не сразу получили достаточное влияние, властные полномочия, прежде всего потому, что не сразу обрели достаточный уровень компетентности. В практику работы горкомов и райкомов партии в течение исследуемого периода не успело войти, характерное для последующего периода, проведение тематических пленумов, посвященных состоянию и перспективам развития отраслей промышленности и транспорта.

В целях интенсификации работы отрасли летом 1933 г. были созданы политотделы на железнодорожном транспорте. Их основными задачами стало обеспечение выполнения государственных планов перевозок, укрепление единоначалия на транспорте, подъем политической и трудовой активности железнодорожников, борьба за безопасность движения на дороге, ускорение внедрение передовых методов материального и морального стимулирования персонала. Политотделы руководили первичными парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных организаций, мобилизовали рабочих и служащих на выполнение государственных планов. После решения проблем разделения полномочий с территориальными комитетами партии они проводили работу в тесном контакте с райкомами партии, а в дальнейшем подчинялись им. Начальники политотделов одновременно являлись заместителями начальников отделений дороги.

¹ Овсянников Г.М. Указ. соч. С. 35.

Совокупность территориальных комитетов ВКП(б) и политотделов стали обозначать термином «партийно-политические органы». Таким образом, к середине исследуемого периода оформились территориальные и отраслевые сегменты административно-командной системы управления, оказавшейся оптимальной для мобилизационного варианта развития народного хозяйства.

1.2. Деятельность партийно-политических органов по обеспечению лидерства коммунистов на железнодорожном транспорте

ВКП(б) исследуемого периода была ориентирована на индустриальную модернизацию общества и относилась к типу авангардных партий. Такие партии базируются на сильной организации и монолитной дисциплине, поскольку их легитимность напрямую вытекает из способности не просто декларировать свою авангардную роль, но и эффективно осуществлять ее на практике. Отсюда требование высшего партийного руководства к партийной элите и рядовым участникам – на деле быть лучшей и самой активной, лидирующей частью общества¹. Однако изученные архивные документы свидетельствуют о том, что в лице своих представителей в железнодорожных коллективах Кубани с началом реконструктивного периода партия далеко не сразу обрела роль авангарда. Некоторое время среди коммунистов сохранялась растерянность, характерная для периода нэпа, стремление быть «как все», погруженность в бытовые проблемы и т.п. Так, на станции Тимашевская в 1930 г. более 50% коммунистов не являлись ударниками труда².

Уже в начале исследуемого периода партийные организации (часто именовавшиеся тогда партколлективами) железнодорожных узлов были довольно многочисленными, охватывали до четверти персонала. Например, парторганизация Кавказского узла по состоянию на 1 ноября 1929 г. насчитывала в своих рядах 573 чел., подразделялась на 12 цеховых ячеек по

¹ Волгин Е.И. Политическая трансформация КПСС (1990-1991 гг.). // Вестник Московского университета. Сер. 12. Политические науки. 2006. № 6. С. 26.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 41. Л. 29; ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 113, 114.

основным службам железной дороги. Бюро парторганизации включало: квалифицированных рабочих 7 чел., неквалифицированных рабочих - 6 чел., служащих - 2 человека¹. Эта организация была типичным железнодорожным партколлективом такого уровня. По состоянию на 20 июля 1932 г. она насчитывала уже 623 чел. членов и кандидатов партии – 22% персонала. Таким образом, партийная прослойка среди железнодорожников была на порядок больше, чем в среднем по трудоспособному населению СССР. На железнодорожном узле было 3 партколлектива, 18 цеховых ячеек, 13 сменных ячеек, 25 партгрупп и 133 парторга. Там, где создавалась партгруппа, в соответствии с решением II пленума Северо-Кавказского крайкома ВКП(б) были внесены некоторые изменения в расстановку партийных сил. Однако сохранялся, в особенности, на вагоноремонтном заводе (ВРЗ) дефицит квалифицированных и энергичных парторгов. При расстановке партийных сил, проводился курс на то, чтобы в каждой паровозной бригаде был коммунист, но добиться этого в полной мере не удалось².

Новороссийский горком проводил партийно-массовую работу по подготовке к осенне-зимним перевозкам и роли коммунистов в этом деле, после издания приказа наркома путей сообщения А.А. Андреева. Приказ наркома был изучен на производственных совещаниях, в цехах, бригадах, в некоторых группах и кружках проведены беседы по этому вопросу. Однако в партийно-массовой работе и в реализации ведущей роли коммунистов имелся ряд недостатков: не везде, особенно на вагоноремонтном заводе, коммунисты являлись лидерами. Но в целом парторганизация считалась идеологически здоровой, способной выполнять производственные задания³.

Сохранялся ряд недостатков в поведении членов партии, которые иногда не только не играли ведущей роли в производстве и массово-политической работе, но и отказывались от выполнения партийных поручений, нарушали

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 93. Л. 114.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 24.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 24, 25.

партийную дисциплину, устраивали выпивки на рабочем месте, прежде всего опять же на ВРЗ. В 1931 г. и в 1-м квартале 1932 г. сохранялись нарушения партдисциплины, особенно по уплате членских взносов, в апреле 1932 г. по депо неплательщиков членских взносов имелось 972 чел., но в июне это число сократилось до 24 чел. Даже по ВРЗ прорыв в части уплаты членских взносов был ликвидирован. Рост численности парторганизации узла был умеренным: в 1-м квартале 1932 г. было принято 45 чел. и во 2-м – 32 чел. Горком партии организовал подготовку партийных кадров для железнодорожного узла - несколько человек были направлены на курсы секретарей партячеек, 3 чел. на курсы пропагандистов и 3 чел. на партийные курсы в Геленджик¹. На наш взгляд, этот пример показывает типичную картину партийной жизни переходного периода – не так плохо, как в период нэпа, но еще не на уровне требований времени.

Проблема обеспечения реальной авангардной роли коммунистов и ударников производства оставалась актуальной даже в наиболее успешных подразделениях железной дороги. Так, на первом дорожном слете ударников паровозников СКЖД 20 октября 1934 г. начальник политотдела дороги Я.Д. Розенталь приводил такой пример: «Кавказское депо имеет около 2/3 рабочих и служащих ударников, 365 коммунистов, 162 комсомольца, 190 инспекторов по качеству. Если в 1933 г. актив был всего из 57 чел., то теперь перевалило за 400 ... Между тем в Кавказском депо почти две трети машинистов имеют происшествия, и только 15% машинистов имеют поощрения». Речь шла об одном из передовых подразделений СКЖД и самом передовом в Краснодарском эксплуатационном районе. В конце 1934 г. в Кавказском паровозном депо насчитывалось уже до 400 членов и кандидатов ВКП(б), 450 ударников².

Организационному завершению становления вертикали партийного руководства на железной дороге им. Ворошилова способствовало

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 26, 27, 28.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 61; ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 156. Л. 11.

объединенное решение бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) и политотдела дороги от 1 апреля 1937 г. Было утверждено предложение политотдела о создании узловых парткомов на станциях Ростов-на-Дону, Каменоломни, Батайск, Тихорецкая, Кавказская, Армавир, Белореченская, Сочи, Краснодар, Новороссийск, Таганрог и Туапсе. На остальных станциях, где насчитывалось не менее 3-х членов партии, предусматривалось создать общестанционные парторганизации¹. Постановление «О структуре парторганизации дороги» содержало ссылку на решения февральского (1937 г.) пленума ЦК ВКП(б) об организации узловых и станционных партийных организаций и предусматривало организовать узловые парторганизации на следующих узлах дороги:

По Ростовскому политотделу – Ростов, Батайск, Тихорецкая.

По Шахтинскому политотделу – Каменоломня.

По Таганрогскому политотделу – Таганрог.

По Кавказскому политотделу – Кавказская, Армавир.

По Краснодарскому политотделу – Краснодар, Туапсе, Сочи². Также было решено организовать станционные партийные организации, объединяющие коммунистов всех служб, на обычных станциях, не являвшихся железнодорожными узлами. На Кубани таких станций было 35³. Более подробная информация по составу узловых парторганизаций на Кубани дана в Приложении 1. Общая численность коммунистов в парторганизациях каждой из на 35-ти железнодорожных станций Кубани и в партийно-комсомольских группах малых станций приведена в Приложении 2. Под непосредственным руководством политотдела железной дороги им. Ворошилова на Кубани остались парторганизации: Тихорецкого паровозоремонтного завода – 249

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 30. Л. 1.

² ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 30. Л. 7.

³ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 30. Л. 8.

коммунистов; Новороссийского вагоноремонтного завода – 159; Тихорецкого завода «Красный молот» - 96¹.

С середины 1935 г. ситуация с обеспечением авангардной роли коммунистов начала выправляться. Они стали первыми пополнять движение новаторов, правилом стал прием в партийные ряды, прежде всего, лучших стахановцев и железнодорожной интеллигенции. На IX Новороссийской городской партийной конференции 8-10 марта 1940 г. отмечалось, что партийные организации железнодорожного узла достигли некоторых успехов в выполнении третьего пятилетнего плана. Все основные службы новороссийского железнодорожного узла закончили 1939 г. с перевыполнением производственных планов. За отчетный период численность партийной организации железнодорожников удвоилась. В ВКП(б) принято 164 человека из числа лучших стахановцев и ИТР².

К концу исследуемого периода улучшилось состояние парторганизаций подразделений и служб железнодорожных узлов Кубани. Об этом свидетельствуют результаты проведенных во втором полугодии 1939 г. работниками Тихорецкого РК ВКП(б) обследований парторганизаций железнодорожного узла. Так, 21 июля 1939 г. бюро РК отметило, что с мая 1938 г. парторганизация службы движения (секретарь партбюро Дубровин) возросла на 26 чел., был наведен порядок в партийном хозяйстве, учете членов и кандидатов ВКП(б), в уплате членских взносов. Члены и кандидаты ВКП(б) изучали историю партии, в кружках системы политобразования - 12 чел. и самостоятельно – 55 человек³.

В начале октября 1939 г. был рассмотрен вопрос «О состоянии партийного хозяйства, роста парторганизации, работы с вновь принятыми коммунистами 6-й дистанции пути». На учете там состояло 20 членов ВКП(б) и 16 кандидатов, причем учет членов и кандидатов велся правильно. С 1

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 30. Л. 9.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 472. Л. 204.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 199. Л. 60.

января 1939 г. парторганизация выросла на 15 чел. – 3-х членов ВКП(б) и 12 кандидатов. Однако, работа с вновь принятыми была признана недостаточной, поскольку совещания с вновь принятыми коммунистами по обмену опытом не проводились, а кружок по изучению материалов XVIII съезда ВКП(б) и устава ВКП(б) хотя и был организован, но работал нерегулярно¹. Также был рассмотрен отчет о работе парторганизации кондукторского резерва. Отмечалось, что за отчетный период с мая 1938 г. парторганизация значительно улучшила работу. Было принято 20 чел. в кандидаты и 5 – в члены ВКП(б). Парторганизация добилась улучшения в организации социалистического соревнования между бригадами и отдельными работниками кондукторского резерва. Улучшилась массово-политическую работа, регулярно издавалась стенгазета, освещавшая вопросы партийно-комсомольской и хозяйственной деятельности кондукторского резерва. Вместе с тем, было признано, что парторганизация не в полной мере возглавила стахановское движение и ударничество, вследствие чего за месяцы, предшествовавшие проверке, число стахановцев и ударников в кондукторском резерве не повысилось².

Сложность и противоречивость ситуации с обеспечением авангардной роли коммунистов подчеркивает и тот факт, что на Краснодарской краевой партийной конференции 12 марта 1940 г. начальник дороги им. Ворошилова Д.М. Калабухов был вынужден констатировать неблагополучие на Краснодарском отделении, имевшем 79 случаев брака и нарушений правил технической эксплуатации. В числе бракоделов были 22 члена партии и комсомольца³. Но в 1940 – начале 1941 гг. такие проявления уже были нетипичны. К концу исследуемого периода ВКП(б) выросла не только в количественном, но и в качественном отношении, что уже позволяло ей достойно справляться с ролью авангарда советского общества, в том числе, на

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 200. Л. 51.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 200. Л. 54, 55.

³ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077. Л. 43.

железнодорожном транспорте. Территориальные партийные комитеты и политотделы, добивались улучшения качественного состава партийных организаций разными методами, которые не сводились только к убеждению. Широко распространилось и принуждение и стремление избавиться от тех, кого убеждать было бесполезно, кто своим присутствием в партии подрывал ее авторитет среди беспартийного большинства.

Это достигалось, в частности, в ходе регулярно проводившихся с 1921 г. по 1936 г. партийных чисток, в том числе и в партийных организациях железнодорожного транспорта. Так, в начале февраля 1933 г. работали первичные комиссии по чистке партии на железнодорожной станции Кавказская. Чистка охватила парторганизации службы движения; службы пути; бюро обслуживания товарного двора; паровозников, коммунального хозяйства; врачебного участка; электростанции. По нашим подсчетам, комиссиями было рассмотрены дела 74 членов и кандидатов ВКП(б), из которых было исключено 35¹. Решения первичных комиссий не были окончательными, ибо подлежали утверждению вышестоящими партийными инстанциями и могли быть обжалованы в порядке апелляции, что являлось типичной практикой. В процессе исследования были изучены документы политотдела Краснодарского отделения СКЖД, в частности, протоколы по чистке парторганизации управления района от 11-27 ноября 1934 г. Первичные решения принимались на открытых партсобраниях 7-го эксплуатационного отделения СКЖД с участием членов комиссии. Например, на собрании 11 ноября присутствовало 30 коммунистов, 6 комсомольцев, 86 беспартийных, в том числе, 7 домохозяек².

Обратим внимание на массовое присутствие на собрании беспартийных, демонстрировавшее, что парторганизация считала себя органической частью коллектива, а не закрытой сектой. Было заслушано 7 коммунистов: в отношении 5-ти собрание предложило считать их проверенными, а в

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 144. Л. 1-26.

² ЦДНИКК. Ф.1780. Оп. 1. Д. 30. Л. 1.

отношении 2-х – исключить из партии. Затем прошла еще серия собраний с массовым присутствием беспартийных. 12 ноября 1934 г. было заслушано было 10 коммунистов, а 13 ноября 1934 г. - 6. Были приняты решения от 18 ноября 1934 г. по 23-м коммунистам: считать проверенными – 21, исключить – 2. В дальнейшем один из исключенных подал апелляцию, которая была удовлетворена¹. Упомянутая выше первичная комиссия по чистке парторганизации Краснодарского эксплуатационного отделения подготовила аналитическую справку о состоянии проверенной парторганизации. Приведем некоторые факты и оценки из этого документа. Всего из числа членов и кандидатов было проверено комиссией 23 чел., прошли чистку ранее 16 чел., отсутствовал по уважительной причине 1 чел. В процессе работы комиссия установила, что идеологическое состояние парторганизации являлось здоровым, политическая грамотность коммунистов в основном удовлетворительной, но имелся ряд коммунистов – рабочих политически малограмотных. Соцсоревнование и ударничество не получили должного развития: из общего числа членов союза железнодорожников в 162 чел., было охвачено соревнованием и ударничеством 39,4%, не все коммунисты являлись ударниками, а только 16 чел. В аппарате отделения не были изжиты канцелярско-бюрократические методы руководства, особенно в работе технической части. Ее сотрудники не проводили подробного анализа происшествий, число которых выросло с 62-х в августе до 86 в сентябре и 90 в октябре².

Очевидно, что персонал управления эксплуатационного района, в том числе, и коммунисты, отличался достаточно высоким уровнем образования и квалификации, дисциплинированностью. Отсюда и весьма мягкие результаты чистки - мало исключенных из ВКП(б). Материалы первичной комиссии по чистке парторганизации Краснодарского паровозного депо от 22 июля 1934 - 4 февраля 1935 г. демонстрируют во многом, другие результаты. Например,

¹ ЦДНИКК. Ф.1780. Оп. 1. Д. 30. Л. 1, 4, 7, 8, 10-36, 47.

² ЦДНИКК. Ф.1780. Оп. 1. Д. 30. Л. 44, 45.

29 сентября 1934 г. первичная комиссия политотдела подвела итоги серии открытых собраний парторганизации депо, на которых были рассмотрены 107 членов и кандидатов ВКП(б). Решения были такие: считать проверенными – 49, исключить из партии – 37. Наиболее характерные причины исключения: сокрытие социального происхождения, факта службы в белой армии, членства в других партиях, особенно правых типа «Союза русского народа» (1 случай), эсеров (1 случай). Всего было 8 исключений за сокрытие биографических фактов. Еще в таком же количестве случаев главная претензия – недобросовестная работа, еще столько же – партийная пассивность и политическая неграмотность. Примерно в половине случаев названо более одного основания для исключения. Также было решено перевести из членов в кандидаты ВКП(б) 15 человек, в основном, по причине политической неграмотности. В отношении 6 чел. было решено перевести их из кандидатов в группу сочувствующих за политическую неграмотность¹. На решения парторганизации в первичную комиссию по чистке было подано 27 апелляций, в том числе 19 на исключение из членов партии. Они были рассмотрены к концу 1934 г. и в 9-ти случаях исключение было отменено, в 5-ти случаях заменено переводом в кандидаты. В 10-ти случаях решение об исключении или переводе из членов в кандидаты было оставлено в силе, в т.ч. 5 решений об исключении из членов партии².

Первичная комиссия по чистке парторганизации паровозного депо станции Краснодар СКЖД составила справку по итогам этого мероприятия. В ней отмечалось, что парторганизация депо состоит из 135 чел., из них членов ВКП(б) 106 человек, кандидатов – 29 чел. Прошли чистку в 1933 г. 7 чел. - 3 члена и 4 кандидата, а данную чистку - 110 чел., из них членов ВКП(б) 90, кандидатов 20. В процессе работы комиссия выявила ряд упущений и недостатков в работе парторганизации. Плана работы в парткоме и в партгруппах не было. Партгруппы не знали своих задач и обязанностей, не

¹ ЦДНИКК. Ф.1780. Оп. 1. Д. 32. Л. 140-143, 148-150.

² ЦДНИКК. Ф.1780. Оп. 1. Д. 32Л. 153-175, 178-181.

проявляли активности в работе. Имело место назначение цеховых парторгов, которых парторганизация и общественность не знали. Организационные мероприятия по части наложения взысканий на коммунистов проводились заочно, в отсутствие последних. Партком в целом занимался администрированием, подменял и обезличивал цеховые партгруппы. Расстановка партийных сил по цехам проводилась формально, без учета способностей коммунистов. Большинство коммунистов электростанции занимались хищением социалистической собственности – материалов электростанции. Процветало взяточничество, организовывались группировки, подавлялась критика. Руководство профсоюзом и комсомолом со стороны парткома совершенно отсутствовало, партийное просвещение и техническая учеба должным образом организованы не были. Созыв производственных совещаний не практиковался, соревнование и ударничество проводились формально. Числилось 92% ударников к общему числу персонала, в то время как производство находилось в упадке. План выполнялся в среднем на 80%, брак в ремонте паровозов достигал 35%¹.

Чистка ВКП(б) 1934 г. формально была последней, в дальнейшем из партии должны были исключать только в индивидуальном порядке, по результатам рассмотрения персонального дела. Проведенная в 1935 г. в масштабах страны проверка партийных документов фактически обладала чертами всесоюзной партийной чистки. Параллельно решались вопросы совершенствования организаторской и массово-политической работы парторганизаций. В декабре 1935 г. бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) подвело итоги проверки партдокументов членов партии Азово-Черноморской железной дороги.

Было установлено следующее: подлежало проверке 6296 членов партии. Фактически проверено было 6077; скрылись в связи с проверкой 2 чел.; отказались пройти проверку 23 чел.; выбыли до проверки, не снявшись с учета

¹ ЦДНИКК. Ф.1780. Оп. 1. Д. 32. Л. 176.

17 чел. Прошли проверку в других организациях 9 чел. и не прошло проверку по разным причинам 168 членов партии. В результате проверки подором была подтверждена подлинность партдокументов у 5060 членов партии; исключено было 946 членов партии; не принято окончательного решения по 69-ти; о двух, числившихся членами партии, было установлено, что они являлись кандидатами¹. За проверкой партдокументов в начале 1936 г. последовал их обмен. В ходе него рассматривались дела исключенных из партии первичными организациями, такие решения утверждались или отменялись. В случае отмены вручались партийные билеты нового образца. Насколько жестко или, напротив, либерально подходили к вопросу партийные комитеты можно судить по документам Тихорецкого райкома ВКП(б). Со 2 по 8 марта 1936 г. бюро РК рассмотрело дела 16-ти исключенных из партии железнодорожников. В двух случаях решение об исключении было утверждено, еще в одном случае было решено провести дополнительную проверку. Остальные 14 решений были отменены, но в двух случаях провинившимся были вынесены выговоры².

Приведем несколько типичных примеров решений бюро Тихорецкого РК ВКП(б): Попов Т.П. два раза был осужден за халатность в работе в 1931-32 гг. Учитывая, что Попов, член ВКП(б) с 1927 г. получил наказание по судебной линии и допущенные ошибки исправил на практической работе, считать вопрос исчерпанным³. Полиенко П.А. обвинялся в происхождении из кулацкой семьи. Принимая во внимание, что Полиенко, член ВКП(б) с 1930 г. при вступлении в партию не скрывал, что его дед был кулак и, учитывая его службу в рядах Красной Армии, решили считать вопрос исчерпанным⁴. Чуваев А.А. – дистанция пути. Обвинялся в антипартийном отношении к стахановскому движению. Постановили: Учитывая, что Чуваев А.А., член ВКП(б) с 1931 г. ошибки признал и исправил на практической работе, являлся

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 13. Л. 3.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 174. Л. 3, 4, 6, 30, 31, 53-56, 59, 96, 97.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 174. Л. 3.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 174. Л. 3, 4.

стахановцем, вырабатывал норму на 270%, считать вопрос исчерпанным¹. Бойченко М.Ф. – Тихорецкий паровозоремонтный завод. Обвинялся в ведении идеологически невыдержанных разговоров. Постановили: Учитывая, что Бойченко М.Ф., член ВКП(б) с 1931 г. признал свои ошибки, добросовестно работал на производстве, ограничиться указанием ему на невыдержанность². Диденко К.П. – паровозное депо. Обвинялся в том, что сжег паровоз. Постановили: Считать установленным, что по вине Диденко К.П. сгорел паровоз, причинен убыток государству в сумме 18 тыс. руб. Дело передано в линейный суд, Диденко К.П. парторганизацией паровозного депо был исключен из рядов ВКП(б). Подтвердили решение общего собрания паровозного депо³.

Следует учитывать, что практически весь 1936 г. был временем подготовки и проведения процесса «Антисоветского объединенного троцкистско-зиновьевского центра» и партийно-общественной реакции на него. Резко возросло увлечение властных структур борьбой с истинными и мнимыми оппозиционерами, классово-чуждыми и враждебными элементами, белогвардейцами и т. д. Росли и возможности для сведения политических и личных счетов, для недобросовестного карьерного роста. Не избежали таких тенденций и партийные комитеты железнодорожных центров Кубани.

Так, бюро Тихорецкого райкома 21 марта 1936 г., рассмотрев вопрос «О выполнении решения бюро крайкома ВКП(б) от 11.03.1936 о готовности к обмену партдокументов парторганизации Тихорецкого паровозного депо», высказало мнение, что парторганизация паровозного депо, разоблачив нескольких классово-чуждых людей, не сделала всех выводов из решений вышестоящих органов, в результате чего сохранилась засоренность классово-чуждым элементом аппарата паровозного депо⁴. Работа по подготовке к обмену партдокументов в организациях ТРЗ, службы движения, вагонного и

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 174. Л. 30.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 174. Л. 53.

³ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 68. Л. 15.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 175. Л. 2; Д. 176. Л. 38; Ф. 1780. Оп. 1. Д. 68. Л. 15.

паровозного депо Тихорецкого железнодорожного узла была оценена положительно. Отмечалось не только и не столько очищение парторганизаций от классово-чуждых элементов, но и повышение авангардной роли коммунистов, партийной дисциплины, улучшение качества внутривнутрипартийной работы, политического образования. Из 57 членов и кандидатов ВКП(б) вагонного депо стахановцами являлись 55. А вот на ТРЗ из 279 коммунистов было только 58 стахановцев. Исключений из партии в названных парторганизациях было мало¹.

Вскоре после вынесения приговора по делу «троцкистско-зиновьевского блока» парторганизация Тихорецкого паровозного депо подверглась разгромной критике, сопровождавшейся оргвыводами со стороны политотдела дороги им. Ворошилова и бюро Тихорецкого РК ВКП(б). Основные положения их совместного постановления от 8 сентября 1936 г. «О положении партийной организации Тихорецкого паровозного депо» считаем нужным воспроизвести: «...Проверка, проведенная РК ВКП(б) и подором, парторганизации паровозного депо вскрыла вопиющие факты притупления классовой бдительности и преступного ротозейства со стороны партийного комитета. До 31 августа партком не поставил на обсуждение партийной организации материалы процесса и приговора над троцкистско-зиновьевской бандой..., тем самым не мобилизовав парторганизацию на разоблачение и изгнание из рядов партии и депо врагов партии и народа..., в результате чего до последнего времени в депо орудовал классовый враг. Все это явилось прямым результатом преступной бездеятельности парткома, во главе которого стоял ныне снятый с работы подором, бывший парторг Бородин И.С.

Постановили: «За притупление большевистской бдительности, политическое ротозейство, гнилого либерализма к врагам партии, партийный комитет паровозного депо распустить. Бывшего парторга депо Бородина И.С., члена ВКП(б) с 1926 г. ...за развал партийной работы, за покровительство

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 175. Л. 2; Д. 176. Л. 38.

классовому врагу, как пробравшегося обманным путем на руководящую партийную работу, из рядов ВКП(б) исключить...»¹.

Прекращение массовых репрессий и наступившая с 1939 г. нормализация обстановки в партии и стране положительно повлияли на пополнение рядов ВКП(б), в том числе и в коллективах железнодорожников Кубани. По нашим подсчетам, только с 11 июля по 11 октября 1939 г. бюро Тихорецкого РК утвердило прием в партию 105 железнодорожников, более половины из них – в кандидаты ВКП(б). Это были лучшие рабочие и служащие, а их желание пополнить ряды коммунистов свидетельствовало о росте доверия к партии².

На XVII Тихорецкой районной партийной конференции 5-7 марта 1940 г. в докладе секретаря РК Морозова были приведены такие данные. Районная парторганизация насчитывала на 1 марта 1940 г. 1159 членов ВКП(б) и 721 кандидата, всего 1880 чел. С 1 мая 1938 г. парторганизация значительно выросла. Было принято в кандидаты ВКП(б) 788 чел., в члены ВКП(б) – 321, а всего 1109 чел. С 1 мая 1938 г. по 1 марта 1940 г. было принято 437 рабочих. (см. Приложение 3). За это время в партию вступили лучшие люди района: от простых рабочих, награжденных медалями, до руководителей производств и предприятий³. Было исключено из ВКП(б) за период с 1 мая 1938 г. по 1 марта 1940 г. всего 24 чел. Из них исключено как осужденных - 12 чел.; за склоку и компрометацию ударников – 1 чел.; за контрреволюционную деятельность и укрывательство уголовного преступника - 2 чел.; присвоение службы в Красной Армии – 1 чел.; механически выбывших - 4 чел. В составе парторганизации Тихорецкого района по ведомственной принадлежности на 1 марта 1940 г. представители железнодорожного транспорта составили 293

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 176. Л. 6, 13, 14, 16, 28, 30, 97.

¹³² ЦДНИКК. Ф. 1361, Оп. 1. Д. 199. Л. 1-19, 41, 44, 49-53, 83-88, 105-107, 120-127, 142-150, 169-173; Д. 200. Л. 3-11, 27-35, 64-72.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 199. Л. 1-19, 41, 44, 49-53, 83-88, 105-107, 120-127, 142-150, 169-173; Д. 200. Л. 3-11, 27-35, 64-72.

члена ВКП(б) и 214 кандидатов, всего 507 чел. из 1880 или 27%. Это был наибольший отраслевой контингент в партийной организации¹.

Тенденцию количественного и качественного роста партийных рядов подтверждают и документы Кропоткинского РК ВКП(б), к которому относилась парторганизация Кавказского железнодорожного узла. 23 апреля 1941 г. на пленуме райкома были обнародованы показатели роста парторганизации с 1 января по 20 апреля 1941 г. Было принято в члены ВКП(б) 87 чел. и в кандидаты 54 чел., повысился процент принятых в кандидаты рабочих – 23 чел. или 42,6%, против 30,9% в 4-м квартале 1940 г. Увеличилось число принятых в кандидаты ВКП(б) представителей ведущих профессий – 21 чел., или 39% к общему числу принятых². Подробно социально-профессиональный состав пополнения парторганизации Кропоткинского района показан в Приложении 4. На пленуме РК особо отмечалось, что среди вступивших в партию – лучшие работники, в том числе, железнодорожники³.

Как отмечалось на XVI Армавирской городской партийной конференции, с мая 1938 г. по март 1940 г. значительно улучшилась работа Армавирского железнодорожного узла. Причем в достижении положительного результата сказалась авангардная роль коммунистов и комсомольцев и организаторская роль партийной организации узла. В 2-х тысячном коллективе железнодорожников насчитывалось 915 стахановцев, из них 238 членов и кандидатов ВКП(б), 236 членов ВЛКСМ, многие из которых показывали замечательные образцы стахановско-кривоносовской работы⁴. Партийные организации значительно улучшили свою работу по осуществлению контроля над хозяйственной деятельностью через узловой партком. Он превратился в связующее звено на между парторганизациями отдельных служб и научился

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 9, 10, 17.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 208. Л. 36.

³ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 208. Л. 49.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 238. Л. 87, 88.

увязывать партийно-массовую работу с хозяйственной¹. Для поддержания авторитета коммунистов в качестве авангардного слоя требовалось, чтобы они обладали большими политическими знаниями, чем беспартийные рабочие.

Совершенствование сети партийно-политического образования стало одной из важных функций политотделов с момента их создания. Между тем, постановка партийно-политической учебы в начале исследуемого периода страдала бессистемностью и непрофессионализмом. Это касалось плохого качества или отсутствия учебных программ и методик для разных уровней политшкол и кружков, слабой подготовки пропагандистов, низкой учебной дисциплины слушателей и т. д. Да и возраставшая занятость слушателей своими прямыми служебными делами не способствовала систематическому и качественному политическому образованию.

Так, на Новороссийском железнодорожном узле посещаемость занятий была нестабильной и невысокой: на вагоноремонтном заводе в мае - июне 1932 г. на уровне 50-60%, в депо, где было 23 коммуниста – еще ниже, в службе движения - до 75-80%. Горком ВКП(б) занимался подготовкой партийных кадров, организовал курсы пропагандистов для системы партучебы, куда было направлено 3 человека². О начальном этапе деятельности железнодорожных политотделов по совершенствованию системы партийно-политического образования свидетельствует справка политотдела Краснодарского узла от 19 декабря 1933 г. В ней отмечалось, что политшколы или кружки были во всех подразделениях и службах узла. Они подразделялись на кандидатские, по истории ВКП(б) и марксистско-ленинской теории, а внутри этих категорий по уровням подготовки. На момент проверки, например, в партийном коллективе службы движения существовало 3 политшколы. Проверено было занятие кандидатской школы, насчитывавшей 14 слушателей. Оно было построено в виде лекции на тему «Переходный период от капитализма к социализму». Из трех кружков в партийном

¹ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 238. Л. 88, 89.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 28, 29.

коллективе паровозного депо ни в одном занятия не состоялись, в двух кружках они были сорваны по вине пропагандистов, которые не явились, и в одном кружке вследствие проводимого совещания, на котором присутствовали слушатели. В вагонном депо занятия проводились регулярно и организованно, слушателей было много, имелась несомненная заинтересованность, о чем свидетельствовал рост числа слушателей. Однако занятие к концу было сорвано из-за начавшегося заседания бюро партийной ячейки¹.

В партячейке службы пути существовало 2 политкружка, один по изучению истории ВКП(б), второй – кандидатский. Занятие первого кружка было сорвано по причине неявки преподавателя. Во втором кружке занятие вела студентка педагогического института, как руководитель - слабая. В вагонном депо действовало 3 политшколы: кандидатская, начальная политшкола по ленинизму и начальная школа по истории партии. Руководителями являлись: по истории партии – красноармеец, по ленинизму - студентка пединститута, хорошо подготовленная и не допускавшая срывов занятий². С нашей точки зрения, содержание обсуждения вопроса демонстрирует, что на тот момент система политучебы для членов и кандидатов ВКП(б) еще не обрела законченного и устойчивого характера. Политзанятия не были скоординированы по времени со служебными и партийными мероприятиями. Сохранялась проблема низкого теоретического и методического уровня преподавателей, их недисциплинированности. Еще острее стоял вопрос о дисциплине слушателей.

Политотдел принял решение обеспечить политшколы учебными программами и литературой, ввести, как норму, выдачу заданий слушателям для подготовки на дому, заменить слабых преподавателей. Секретарям партийных ячеек было поручено обеспечить качественный подбор пропагандистов, контролировать их работу и, в случае срывов занятий по их

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

² ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

вине, принимать меры партийного воздействия¹. Качество работы системы партийно-политического образования в решающей степени зависело от теоретического и методического уровня преподавателей-пропагандистов. Определенное внимание их подготовке уделяли райкомы ВКП(б) городов, где располагались крупные железнодорожные узлы. Так бюро Кропоткинского РК ВКП(б) 31. августа 1931 г. рекомендовало для поступления на учебу в заочный коммунистический университет (ЗКУ) 20 чел., из которых 11 - железнодорожников, в том числе, 7 рабочих депо и 4 – сотрудников службы движения. На заочное отделение советско-партийной школы (СПШ) было рекомендовано 18 чел., в том числе 3 рабочих Кавдепо².

В качестве важной причины низкой политической грамотности коммунистов начальник политотдела дороги Я.Д. Розенталь назвал то обстоятельство, что сами руководители парторганизаций также мало работают над собой: «Чтобы сделать нашу армию железнодорожников квалифицированной и политически грамотной необходимо, первым делом, самим коммунистам ликвидировать свою политическую и техническую неграмотность. Все возможности к этому имеются. В течение летнего периода политотдел дороги пропустил через месячные и четырехмесячные курсы около шестисот чел. низового партактива»³.

Следует отметить, что проблема организации политзанятий, качества преподавания в политшколах и кружках не получила радикального решения. Во всяком случае, на I Краснодарской краевой партийной конференции 12 июня 1938 г. в выступлении делегата Кучеренко из Тихорецкого депо прозвучало предложение к крайкому партии пересмотреть систему партийного просвещения⁴. В систему политобразования вовлекались рядовые коммунисты, часть беспартийных активистов, но не секретари парткомов и партбюро. Отметим, что к концу исследуемого периода основным методом

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 118. Л. 73, 74, 76, 77.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 71.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 102. Л. 12.

освоения членами и кандидатами в члены ВКП(б) произведений основоположников марксизма-ленинизма и партийных документов было признано самостоятельное изучение. На XVII Тихорецкой районной партийной конференции. 5-7 марта 1940 г. в докладе секретаря РК Морозова приведены ценные фактические и статистические данные о состоянии системы партийно-политического образования в районе. К главным недостаткам было отнесено то, что партийные организации основной формой избрали устную пропаганду через кружки. Раздувание устной пропаганды в ущерб пропаганде через печать – устаревший подход, не учитывавший возросшего уровня общей и политической грамотности граждан. По мнению секретаря РК: «Печать даст возможность ту или иную истину сразу сделать достоянием всех, поэтому она сильнее устной пропаганды»¹.

На 1 ноября 1938 г. по району имелось 70 кружков по изучению истории ВКП(б). Кроме того имелось 12 кружков политграмоты². Охват различных категорий слушателей кружками показан в Приложении 5. На основе постановления ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 г. «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» Тихорецкий райком партии перестроил свою сеть партийного просвещения исходя из того, что главным при изучении марксизма-ленинизма должен стать метод самостоятельного изучения. Самостоятельно изучающих «Краткий курс» на 1 марта 1940 г. было 2386 чел. Их распределение по категориям приведено в Приложении 5.

Были организованы и кружки по изучению «Краткого курса», всего – 20 с общим охватом 363 слушателя. А всего изучали «Краткий курс» в кружках и самостоятельно 2749 чел. Как видно, подавляющее большинство слушателей системы партийно-политической учебы занимались самостоятельно. Поскольку мы знаем, что в составе парторганизации Тихорецкого района на 1 марта 1940 г. представители железнодорожного транспорта составили 293

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 20-22.

² ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 102. Л. 12

члена ВКП(б) и 214 кандидатов, всего 507 чел. из 1880 или 27% то мы можем считать, что среди слушателей системы политучебы это соотношение было примерно таким же¹. На наш взгляд, переход к преобладанию самостоятельного изучения марксистско-ленинской теории и документов ВКП(б) в конце исследуемого периода был закономерным. Он диктовался как увеличением производственной нагрузки на рабочих и служащих, так и ростом их образовательного уровня.

В заключение отметим, что в исследуемый период ВКП(б) была ориентирована на индустриальную модернизацию общества и относилась к типу авангардных партий. Такие партии отличаются сильной организацией и дисциплиной, поскольку их легитимность напрямую вытекает из способности не только декларировать свою лидерство, но и эффективно осуществлять его на практике. Отсюда требование высшего партийного руководства к партийной элите и рядовым членам – на деле быть лучшей, активной, авангардной частью общества.

Однако представители ВКП(б) в железнодорожных коллективах Кубани с началом реконструктивного периода партия далеко не сразу стали лидерами, даже в наиболее успешных подразделениях железной дороги. Поэтому партийно-политические органы были готовы не только побуждать, но и заставлять рядовых членов партии выполнять авангардную роль и очищать партийные ряды от тех, кто был неспособен к этому. Это достигалось, в частности, в ходе регулярно проводившихся с 1921 г. по 1934 г. партийных чисток, в том числе и в партийных организациях железнодорожного транспорта Кубани. Проведенная в 1935 г. в масштабах страны, проверка партийных документов все же фактически обладала чертами всесоюзной партийной чистки. Параллельно с ней решались вопросы совершенствования организаторской и массово-политической работы парторганизаций. Для поддержания авторитета коммунистов в

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 16

качестве авангардного слоя требовалось, чтобы они обладали большими политическими знаниями, чем беспартийные рабочие, чему способствовала система политического образования. К концу исследуемого периода ВКП(б) выросла не только в количественном, но и в качественном отношении, что уже позволяло ей достойно справляться с ролью авангарда советского общества, в том числе, на железнодорожном транспорте Кубани.

1.3 Политические репрессии 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД

Выше мы отмечали, что подготовка и проведение судебного процесса по делу «троцкистско-зиновьевского блока», а затем и пропагандистская кампания по поводу приговора вызвали дестабилизацию политической обстановки в ВКП(б) и в обществе в целом. Усилилось недоверие между субъектами управления и управляемыми коллективами, подозрительность, стремление объяснять недостатки и просчеты происками врагов народа. Разумеется, в стране, где за 20 лет до исследуемых событий произошла радикальная социальная и политическая революция, у нового общества хватало подлинных недоброжелателей, способных и на активные действия. А в период подготовки к новой войне активность зарубежных спецслужб была высока.

Но, на наш взгляд, большое влияние на дестабилизацию общественных настроений оказало стремление властных структур объяснять все неудачи целенаправленной вражеской деятельностью. Во всех сферах советской жизни хватало проявлений некомпетентности, бесхозяйственности, разгильдяйства, погони за пропагандистским эффектом. Имели место также свойственные многим людям устремления делать карьеру любой ценой, сводить личные счеты, перекладывать ответственность за свои ошибки на других и т. п. Очевидно, что и органы власти в стремлении преодолеть эти недостатки общества были готовы приписывать их носителям вражеские намерения.

Также важно, что задолго до репрессий в СССР уже была социальная напряженность, вызванная тем, что многие региональные и ведомственные руководители «оторвались от народных масс» и начали «обрастать жирком». Бывшие революционеры или участники гражданской войны освоились с положением «новых господ», оно их устраивало, а проблемы рядовых граждан уже мало интересовали. Многие из них от девиантного поведения перешли к коррупционным преступлениям. Они были готовы применять репрессии против тех, кто представлял угрозу их положению. А их собственное поведение зачастую провоцировало стремление многих людей причинить максимальный ущерб «советским господам», сделать их жертвами репрессий. Так или иначе, решения февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б) 1937 г., подтолкнули радикальные процессы в партии и стране.

Все это коснулось и партийных органов крупных железнодорожных узлов Кубани, их трудовых коллективов. Проведенное нами исследование показало, что одним из первых ярких проявлений наступившего периода репрессий на местном и отраслевом уровне стало постановление бюро Тихорецкого РК ВКП(б) от 24 февраля 1937 г. «О состоянии работы завода «Красный молот».

Вопреки традиционному стилю партийных документов изучаемой эпохи, выводы о виновных в постановлении бюро РК предшествовали описанию ситуации на заводе: «Комиссией РК установлено, что на заводе «Красный молот» вследствие прямого притупления классовой бдительности со стороны партийного руководства завода, зажима критики в парторганизации, а также среди рабочих, продолжительное время орудовали разоблаченные ранее троцкисты, враги народа: Дуров, Кривобоков, Нейман, Минцын, Сафонов и др. во главе с заклятым троцкистом бывшим начальником завода Оганесовым. Эти враги ставили своей прямой задачей разрушение завода путем вредительства в отдельных цехах, выпуска вредительской продукции, создание невозможных условий в цехах для работы персонала с целью вызвать недовольство среди рабочих против советской власти и партии». Далее приводились факты, свидетельствовавшие о действительно крайне

неблагополучном положении на заводе. Разрушение и вывод из строя дизелей на электростанции, которую возглавлял «ставленник врага народа Оганесова Лектинов», а рабочий коллектив которой был «засорен вредительскими элементами».

Завод (согласно документу - из-за вредительства на электростанции) только за период с октября 1936 г. по январь 1937 г. имел простой 49992 станко-часа. Производственная программа была заниженной: предприятие простаивало целыми неделями, но план 1936 г. была выполнен почти полностью - на 97%. Система парового отопления на предприятии главным механиком Аброновым была смонтирована неправильно, в результате чего в период морозов отопление вышло из строя, работать стало невозможно¹. В стрелочном цехе в 1936 г. массово выпускали бракованную продукцию - крестовины стрелок. Таких бракованных и потенциально опасных изделий было поставлено железным дорогам страны 1300 комплектов. В потворстве «таким безобразиям» комиссия РК обвинила главного инженера Сосновского и главного механика Абронова. Монтажные работы на заводе производились с полным пренебрежением к правилам техники безопасности, что приводило к гибели и увечьям рабочих².

В постановлении утверждалось, что бывшее руководство завода систематически срывало снабжение стахановцев инструментами и измерительными приборами. В 1936 г. на инструменты было ассигновано 28 тыс. рублей, а реально израсходовано только 12 тыс. руб. Комиссией РК также был вскрыт еще целый ряд других проявлений некомпетентности и бесхозяйственности³. Бюро Тихорецкого РК ВКП(б) косвенно возложило вину на руководство партийной организации предприятия: «Обо всех этих фактах знал прежний состав партийного комитета завода и бывший парторг Радченко (бывший член бюро РК), который вследствие сползания с классовых позиций

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184. Л. 68.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184. Л. 68.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184. Л. 69.

не видел в этих фактах вредительской работы врагов народа Оганесова и др. и, тем самым, пособничал им во вредительстве на заводе»¹. Перечисленные примеры вполне характеризуют стиль, методы и объективно наступившие последствия руководства заводом железнодорожного оборудования «Красный молот». Вряд ли можно согласиться с их оценкой как вредительства, Руководители предприятия действовали, как умели (точнее – как не умели, так и действовали). Но наступили такие времена, когда халатность стали называть преднамеренной вражеской деятельностью, что наказывалось гораздо более жестко, часто – свирепо.

Постановление бюро Тихорецкого РК ВКП(б), кроме пропагандистских моментов, содержало вполне деловые предложения: обеспечить внедрение новых технологических процессов; пересмотреть проектную мощность завода, расчеты, на основании которых определялась производственная программа завода в целом и по отдельным цехам; пересмотреть заниженные нормативы использования станков и оборудования; мобилизовать на выполнение этих задач весь коллектив рабочих и ИТР, ударников, стахановцев².

В начале марта 1937 г. бюро Тихорецкого райкома партии приняло аналогичное постановление «О состоянии работы паровозоремонтного завода». Оно было более сдержанным, но также содержало утверждения, что на предприятии, вследствие отрыва от рабочих масс, запущенности партийно-массовой работы, зажима критики среди членов партии и всего персонала со стороны партийного и хозяйственного руководства, проводилась антисоветскими элементами и жуликами подрывная работа, осуществлялся выпуск бракованной продукции. Было много фактов нерационального использования оборудования, приписок, в цехах создавались невыносимые условия для работы с целью провоцирования недовольства рабочих и срыва производственной программы. Утверждалось, что командный состав заводоуправления и отдельных цехов засорен враждебным антисоветским

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184. Л. 69.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184. Л. 70.

элементом. Было названо 8 фамилий руководителей среднего звена, которые покрывали бракоделов, присваивали рацпредложения ИТР и рабочих, занимались приписками, зажимали стахановское движение. Бюро райкома обвиняло их в антисоветской агитации, связи с троцкистами, белогвардейцами, прошлом членстве в мелкобуржуазных партиях. В отношении некоторых упоминалось, что они исключены из ВКП(б), но еще занимают руководящие должности¹.

Обращает на себя внимание, следующее обстоятельство. Как по численности коммунистов, так и по доле железнодорожников в их рядах тихорецкая и кропоткинская районные парторганизации были примерно равными. Значение Тихорецкого и Кавказского железнодорожных узлов также было сопоставимым. Но поведение бюро райкомов ВКП(б), после февральского пленума ЦК ВКП(б), согласно изученным нами документам, различалось. Бюро Кропоткинского РК не стало в первые ряды борцов с «вредителями и врагами народа», старалось сохранить взвешенный подход.

Например, на XIV районной партийной конференции 27 февраля 1937 г. лишь в прениях было упомянуто, что «Враг Аматыни (бывший нач. политотдела Кавказского района АЧЖД) проводил свою политику на отрыв транспорта от территориальных райкомов»². Таким образом, Кропоткинский райком партии сохранял ориентацию на созидательную работу, а не на «усиление классовой борьбы». Во всяком случае, бюро РК не стремилось обеспечить свое лидерство в организации репрессий, опережать районное управление НКВД.

На следующей XVI районной партийной конференции 17-20 мая 1938 г. начальник УГБ НКВД Цараков даже поверг райком критике за это: «Нужно отметить, что РК ВКП(б) мало мобилизовал внимание парторганизации на повышение классовой бдительности. Взять, хотя бы, железнодорожный транспорт. Нужно учесть, что наша дорога в прошлом была частной, и кое-кто

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184. Л. 85-86.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 173. Л. 27.

из железнодорожников имел акции. Национализация дороги ущемляла держателей акций... и др. Дорога связывает южную часть Союза с центром, это учитывается иностранными разведками, и они к нам засылали своих шпионов в железнодорожный узел. И концессия «Друзаг» жила с нами по соседству. Это все привело к тому, что кадры нашей дороги были сильно засорены»¹.

Забегая вперед, отметим, что такая позиция руководителей Кропоткинского райкома ВКП(б) в дальнейшем сыграла положительную роль в их собственных судьбах. После выхода постановления январского (1938 г.) пленума ЦК ВКП(б) «Об ошибках парторганизаций при исключении коммунистов из партии, о формально-бюрократическом отношении к апелляциям исключенных из ВКП(б) и о мерах по устранению этих недостатков» стал проявляться новый курс высшего партийно-государственного руководства на смягчение репрессий, сокращение их масштаба и т.д. Данным постановлением высшее руководство если не снимало с себя ответственность за ведомственные, региональные и местные репрессивные инициативы, то демонстрировало нежелание с ними солидаризироваться. С этого времени, а особенно, с осени 1938 г. пристальное внимание к себе стали привлекать те, кого с большим основанием стали называть «клеветниками, перестраховщиками, организаторами репрессий против честных коммунистов», а затем и «врагами народа».

Согласно изученным документам, бюро Кропоткинского РК почти без потерь пережило репрессии 1937-1938 гг. Был снят с работы секретарь РК Морозов, его сменил заместитель - Суцев. А вот «старательное» руководство Тихорецкого РК пострадало значительно сильнее.

20 января 1938 г. бюро Тихорецкого РК заслушало вопрос: «Решение пленума ЦК ВКП(б) «Об ошибках парторганизаций при исключении коммунистов из партии, о формально-бюрократическом отношении к

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 179. Л. 29.

апелляциям исключенных из ВКП(б) и о мерах по устранению этих недостатков». Было Признано, что бюро РК и секретари Норицын и Еремкин, проводя работу «по разоблачению врагов народа», допустили грубые политические ошибки, став на путь перестраховки и массового исключения коммунистов из партии за малозначительные проступки. За 1937 г. было исключено 118 членов и кандидатов партии, часть из которых уже была восстановлена крайкомом и райкомом ВКП(б). Исключенных снимали с работы по мотивам исключения из партии, некоторым из них до 6-ти месяцев не предоставлялась новая работа, разбор апелляции исключенных первичными парторганизациями затягивался¹.

Было решено пересмотреть на бюро райкома все дела исключенных в 1937 г., а также апелляции коммунистов на неправильное исключение из партии, с предварительной тщательной проверкой поступившего материала и обязательной беседой с исключенными². В документе речь идет об «ошибках» секретарей РК Норицына и Еремкина, но очень скоро они лишились должностей и сами перешли в категорию «врагов народа». 17-20 мая 1938 г. на XV Тихорецкой районной партийной конференции состоялось обсуждение сложившейся ситуации. Оно носило противоречивый характер. С одной стороны, утверждалось, что, например, на ст. Тихорецкая прошло очищение аппарата службы движения от врагов и проходимцев, изгнаны с помощью органов НКВД больше 130 «махровых врагов», в том числе, бывший начальник станции Краплин. Но в ходе работы по разоблачению врагов парторганизация допустила грубые ошибки, неправильно были исключены из партии честные коммунисты Комиссаров, Рудаманов, Сытник и др³. Интересно выступление делегата от ТРЗ – Фирсова: «Враги народа Норицын и Соколов нанесли большой ущерб нашей организации, такой же вред приносили Еремкин, Касьянов, Громиков. Выступавшие на 14-й

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 190. Л. 38.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 190. Л. 39.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 188. Л. 3.

партконференции с критикой – Кордубайлов, Мисяновский, Лашков заплатились партбилетами, они были исключены из партии. Это было вражеское решение... На заводе были составлены списки «сомнительных» коммунистов под предлогом службы у белых и т.п. Это партактив, который врагами народа был оторван от парторганизации и подготовлен к исключению из партии»¹. О том, в каком сложном положении находились политические руководители железнодорожного транспорта, и насколько противоречивым было их поведение в период репрессивной кампании, на наш взгляд, ярко свидетельствует рассмотрение бюро Кропоткинский РК ВКП(б) персонального дела В.Е. Цыганкова 27 августа 1938 г.

Цыганков Евгений Александрович, 1902 г. рождения, по социальному происхождению рабочий, член ВКП(б) с 1920 г., работал заместителем начальника Кавказского отделения тяги. Он был исключен из ВКП(б) на собрании первичной парторганизации Кавказского отделения движения и паровозного хозяйства железной дороги им. Ворошилова. Ему было поставлено в вину то, что, будучи начальником политотдела Краснодарского отделения дороги, вместо решительной борьбы с врагами народа, покрывал их, выступая на партийных собраниях в защиту людей, арестованных вскоре органами НКВД. В то же время Е.А. Цыганков в таких крупнейших парторганизациях, как ст. Новороссийск, Краснодарское паровозное депо, зажимал критику и при его участии были исключены из партии коммунисты, которые впоследствии были восстановлены в рядах ВКП(б)². Цыганков Е.А., будучи после снятия его с должности начальника политотдела Краснодарского отделения, заместителем начальника Кавказского отделения паровозного хозяйства, работал безинициативно и неэффективно. Бюро райкома ВКП(б) постановило: «За прямое покровительство и защиту врагов народа, за зажим критики и неправильное исключение из партии честных коммунистов, нежелание вести большевистскую борьбу за улучшение работы Кавказского

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 188. Л. 7.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 189. Л. 272, 273

отделения паровозного хозяйства Цыганкова Е.А. из рядов ВКП(б) исключить»¹.

Единичные политически мотивированные аресты железнодорожников Кубани имели место еще в первой половине 1930-х гг. Однако не было смертных приговоров, применялись сравнительно мягкие наказания, а часть арестованных была быстро освобождена ². Массовыми репрессии стали в 1937-1938 гг. Их важной особенностью стали аресты руководящих кадров СКЖД-АЧЖД. Так, арестам подверглись: Дашко И.Я. – начальник АЧЖД им. Ворошилова; бывшие начальники СКЖД Базулин В.И; Лившиц Я.А; Розенталь Я.Д. – бывший начальник политотдела СКЖД; Талызин А.Н. – начальник Краснодарского отделения движения ж. д. им. Ворошилова (см. Приложение Е). Также был репрессированы 31 руководитель кубанских подразделений дороги им. Ворошилова: начальники паровозных депо и отделений, станций и т.д. Большинство из них приговорили к расстрелу с конфискацией имущества по традиционным для 1937-1938 гг. обвинениям: участие в антисоветских, правотроцкистских, террористических, шпионских и диверсионных организациях, проводивших вредительскую работу. Расстрела избежали только 4 чел. А.Н. Талызин Военной Коллегией Верховного Суда СССР 19 декабря 1937 г. был приговорён к 25 годам лишения свободы, а Д.П. Кувичинский (начальник станции Навагинская) и Н.С. Малахов (заместитель начальника станции Сочи) – к 15 годам исправительно-трудовых лагерей, с конфискацией имущества. Дело в отношении В.В. Никитина (главный кондуктор Апшеронской узкоколейки) 10 января 1939 г. было прекращено по реабилитирующим обстоятельствам. Всех этих людей реабилитировала во второй половине 1950-х гг. Военная коллегия Верховного Суда СССР³.

Основную массу репрессированных рядовых работников кубанских участков дороги им. Ворошилова АЧЖД (75 чел.) составляли рабочие и

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 189. Л. 272-274.

² Книга Памяти жертв политической репрессий по Краснодарскому краю. Т. 2. URL: https://bessmertnybarak.ru/books/Krasnodarsky_kray_2/

³ Темляков В.Е. Политические репрессии 1930-1941 гг. ... С. 37-43.

служащие низового звена. Многие из них имели начальное или среднее образование, некоторые были малограмотными. Им были предъявлены обвинения, такие же, как их бывшим начальникам. Типичным являлось обвинение в участии «в контрреволюционной повстанческой организации, готовившей вооруженное восстание против Советской власти». Расстрелу с конфискацией имущества, согласно подсчетам диссертанта, подверглись 34 чел.; заключению в исправительно-трудовой лагерь сроком от 5 до 20 лет – 34 чел.; освобождены из-под стражи были 9 чел., а их дела прекращены по реабилитирующим обстоятельствам (ст. 204 п. «б» УПК РСФСР 1923 г.). Комиссией НКВД 1 арестованный был наказан в уголовном порядке.

Репрессии 1937-1938 гг. в отношении железнодорожников вызвали падение всех показателей функционирования дорог, недоверие работников к своим руководителям, а руководителей – к подчиненным, развал трудовой инициативы и т.п. Такое воздействие было относительно кратковременным, однако пренебрегать им при изучении темы невозможно.

Ограниченная волна репрессий имела место и в 1940 г. - первой половине 1941 г. По подсчетам автора, репрессиям подверглись 11 рядовых работников АЧЖД. Их обвинили в участии в «контрреволюционной повстанческой кулацко-белогвардейской группировке, готовившей вооруженное восстание против Советской власти на случай нападения капиталистических стран на СССР, распространение слухов о недовольстве среди рабочих на Советскую власть». Из них 1 чел. (сторож железнодорожной поликлиники ст. Краснодар П.Г. Пергат) в 1940 г. был расстрелян, 5 рабочих ПРЗ и депо ст. Тихорецк, монтера и машиниста ст. Армавир, путевого обходчика разъезда Убых Краснодарский краевой суд в августе-декабре 1940 г. приговорил к 5-10 годам лишения свободы. Президиум ВС СССР 15 февраля 1941 г. заменил путевому рабочему ст. Новороссийск И.А. Науменко высшую меру наказания на 10 лет лишения свободы. В отношении стрелочника ст. Краснодар С.З. Дьяченко в 1942 г. дело прекратили за недоказанностью обвинения. Всего в 1930-1941 гг. репрессировали не менее 127 работников Краснодарского отделения СКЖД –

АЧЖД им. Ворошилова, из них 62 чел. расстреляли (48,8%). Все репрессированные железнодорожники были впоследствии реабилитированы¹.

Совершенно очевидно, что массовые репрессии против руководящих и рядовых железнодорожников кубанских подразделения и всей АЧЖД им. Ворошилова вызвали краткосрочные, но крайне негативные последствия. Упали все показатели работы, возник выраженный организационно-управленческий кризис и кризис доверия между руководителями и исполнителями.

Ничем нельзя оправдать репрессии, сопровождавшиеся неоправданной жестокостью, большими людскими потерями, массовым проявлением негативных человеческих качеств. Важным последствием репрессий против руководящих работников железной дороги им. Ворошилова стала, своего рода, кадровая революция. Репрессированные, как и просто уволенные руководители, в итоге, были заменены более энергичными, образованными и компетентными людьми. Это произошло не сразу, а после периода кадровых потрясений и кадровых «проб и ошибок» в 1939-1940 гг. Новые назначенцы продолжили работу в годы Великой Отечественной войны и, в большинстве проявили себя как эффективные руководители.

На основании приведенного фактического материала можно сделать ряд выводов. В контексте формирования в СССР административно-командной системы управления основными сферами жизни общества возросло влияние партийных комитетов Кубани на развитие железнодорожного транспорта и его коллективов, они обрели реальные полномочия по руководству. Однако

¹ Книга Памяти жертв политических репрессий по Краснодарскому краю. Т. 2. URL: https://bessmertnybarak.ru/books/Krasnodarsky_kray_2/; Книга Памяти жертв политических репрессий по Краснодарскому краю. Т. 3. URL: https://bessmertnybarak.ru/books/Krasnodarsky_kray_3/; Список репрессированных жителей Азово-Черноморского края, представленный УФСБ по Ростовской области. URL: <http://pandia.ru/text/77/271/39106.php>; Сайт “Реабилитированные временем”. URL: http://vsosnickij.narod.ru/Dopolnenie_Rostov.doc; Сайт “Сталинские списки. РСФСР. Краснодарский край”. URL: <http://stalin.memo.ru/regions/regi41.htm>; Сайт “Сталинские списки. РСФСР. Ростовская область”. URL: <http://stalin.memo.ru/regions/regi55.htm>; Сайт “Сталинские списки. РСФСР. Азово-Черноморский край”. URL: <http://stalin.memo.ru/regions/regi18.htm>; Сайт “Сталинские списки. Имена”. URL: <http://stalin.memo.ru/names/p363.htm>.

произошло это постепенно, и, в пределах изучаемого периода, не полностью. Партийные комитеты не сразу получили достаточное влияние и власть, прежде всего потому, что не сразу обрели достаточный уровень компетентности. В практику работы горкомов и райкомов партии в течение исследуемого периода не успело войти проведение тематических пленумов, посвященных состоянию и перспективам развития отраслей промышленности и транспорта.

Ограниченность воздействия территориальных партийных комитетов на предприятия железнодорожного транспорта была вызвана, прежде всего, тем, что в ведении большинства из них находились парторганизации и коллективы множества иных сфер экономики и социальной жизни. Поэтому внимание к проблемам железнодорожников оставалось недостаточным. В связи с этим и понадобилось создание специализированных органов социально-политического управления отраслью и ее персоналом. На основании постановления ЦК ВКП (б) в июле 1933 г. был создан институт политотделов на железнодорожном транспорте, просуществовавший до 1943 г. Основными задачами политотделов стало обеспечение выполнения государственных планов перевозок, укрепление единоначалия на транспорте, подъем политической и трудовой активности железнодорожников, борьба за безопасность движения на дороге. Политотделы руководили первичными парторганизациями, мобилизовали рабочих и служащих на выполнение государственных планов. Они проводили работу в тесном контакте с райкомами партии, а в дальнейшем подчинялись им. Неизбежно возникавшие проблемы распределения полномочий между территориальными парткомами и политотделами, преодоления параллелизма в работе были в течение исследуемого периода, в основном, решены. Они образовали относительно единую систему партийно-политических органов в отрасли.

Важнейшей опорой партийно-политических органов стали профсоюзные организации железнодорожников, взявшие на себя работу по формированию у персонала мотивации к эффективному труду, его социальное обеспечение, повышение материального и культурно-образовательного уровня и т.д.

Партийно-политические органы в течение большей части изучаемого периода достаточно результативно решали проблему обеспечения авангардной роли членов ВКП(б) в трудовых коллективах, используя как воспитательные, так и репрессивные меры, в виде партийных чисток и пр.

С точки зрения функционирования системы социально-политического регулирования деятельности персонала железнодорожного транспорта Кубани, подбора, расстановки и воспитания управленческих кадров наихудшим временем стали 1937-1938 гг. Репрессии против руководящих и рядовых железнодорожников создали управленческий кризис, вызвавший падение основных производственных показателей. Он был преодолен, как показано выше, в 1939-1940 гг.

2. ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ КУБАНИ В ПЕРИОД КОМПЛЕКСНОГО РЕФОРМИРОВАНИЯ СССР

2.1. Перестройка организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки

Восстановление железнодорожного транспорта СССР, в том числе, кубанских участков СКЖД завершилось к 1928 г. Прошла реорганизация железнодорожных служб, началось строительство новых ответвлений дорог (Туапсе-Адлер с веткой на Мацесту (108 км) в 1929 г., Комсомольская-Апшеронская-Нефтегорская (35 км) и Майкоп-Хаджох (40 км) в 1931 г.)¹. Объемы грузовых перевозок внутри страны с началом первой пятилетки резко возросли. С большим напряжением стали функционировать и железнодорожные линии, ведущие к морским портам Кубани, особенно, к Новороссийску. Основные производственные показатели железнодорожного транспорта отставали от требований времени. Это относилось к весовым параметрам товарных составов, их техническим и коммерческим скоростям, обороту вагонов, среднесуточному полезному использованию локомотивов и вагонов, темпам и качеству их ремонта и т.п.² Производственная и трудовая дисциплина персонала оставалась неудовлетворительной, как и материальная и моральная мотивация к эффективному труду. Все это позволило В.В. Куйбышеву заявить на XVI съезде ВКП(б) (26 июня – 13 июля 1930 г.) в своем докладе следующее: «Общий рост грузооборота в стране, значительно превосходя задания пятилетнего плана, требует от промышленности такого развития производств, обслуживающих потребности всех видов транспорта...»

¹ Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог... С. 106; Сидоренко В.Т. Стальные магистрали... С. 25, 59; Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани... С. 169-173; Северо-Кавказская железная дорога. URL: <https://rzda.ru/info/articles/severo-kavkazskaya-zheleznaya-doroga/>

² Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема... С. 63.

при котором было бы обеспечено развитие транспорта в соответствии с темпами развития народного хозяйства»¹.

На I Краснодарской городской партконференции (9-10 февраля 1930 г.) первый секретарь горкома ВКП(б) О.Л. Рывкин констатировал слабую подготовленность железнодорожного транспорта к осенне-зимним перевозкам, рост аварий, происшествий и брака в работе. Не выполнялись задания по снижению себестоимости, сохранялось низкое качество ремонта подвижного состава и т.д. Затронутые О.Л. Рывкиным проблемы, подробней осветили делегаты-железнодорожники. Например, Выхристюк отметил: «Мы сейчас чувствуем, что транспорт начинает определяться как сплошное узкое место, что паровозы ломаются целыми комплектами, станция Краснодар почти постоянно заполнена вагонами, которые не разгружаются по несколько дней». Синявский дополнил: «Так или иначе, на сегодня вопрос руководства на железнодорожном транспорте, в частности, на станции Краснодар остается неудовлетворительным. Факты относительно порчи паровозов, крушений и т.д. подтверждают это»². Конференция предложила ГК ВКП(б) больше внимания руководству железнодорожным транспортом и добиться от его работников быстрой ликвидации недостатков в работе³.

Положительных сдвигов в работе Краснодарского отделения СКЖД в последующие полгода не произошло. Противоречивое положение, сложившееся в Краснодарском эксплуатационном районе СКЖД, отразили материалы партийного транспортного совещания от 15 августа 1930 г. Если в 1-м квартале 1929/30 хозяйственного года (в период первой пятилетки хозяйственный год начинался первого октября, т.е. 1-й квартал – это октябрь-декабрь 1929 г.) объем грузовых перевозок составил 91% от задания, то во 2-м квартале – 114%, а в 3-м квартале – 117%. Это было явное улучшение, однако произошло снижение качественных показателей. Так, в июле оборот вагонов

¹ Куйбышев В.В. О выполнении пятилетнего плана промышленности // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях... Т. 5. С. 152.

² Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема... С. 63.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 2. Л. 47, 48.

составил 45% от норматива, а в августе-начале сентября этот показатель продолжил падение¹.

К позитивным результатам участники совещания отнесли интенсификацию использования локомотивного парка: задание по пробегу за первые 9 месяцев 1929/30 г. было перевыполнено. Неисправные (в профессиональной терминологии – больные) паровозы при норме в 13,6% составляли: в октябре 1929 г. – 14,5%, в ноябре – 16,4%, декабре – 17%, январе 1930 г. – 14,8%, феврале – 14,3%, марте – 8%. Утвержденный на 3-й квартал (апрель-июнь 1930 г.) норматив предусматривал предел в 8% больных локомотивов, реально было: в апреле – 11%, в мае – 10%, в июне – 9,3%. Главные причины состояли в низких качестве и темпах ремонта паровозов. На совещании была затронута и тема падения производственной, трудовой и исполнительской дисциплины. Начальник Краснодарского районного управления (отделения) СКЖД А.Н. Талызин обратил внимание на связь развала трудовой дисциплины с количеством происшествий. Ежемесячно их было в среднем: в 1927/28 хозяйственном году 49, в 1928/29 г. – 56, в 1930 г. – 62. Причиной большинства происшествий - 70%, было нарушение инструкций, правил, пьянство, и только 30% случились по техническим причинам².

Краснодарский горком ВКП(б) и администрация Краснодарского эксплуатационного района СКЖД добивались улучшения ситуации. Так, участники железнодорожного транспортного совещания при Краснодарском ГК ВКП(б) (4 ноября 1930 г.), проанализировав результаты работы, определили меры по ее совершенствованию. А.Н. Талызин отметил: «Госпланом были зафиксированы на 1932/33 г. 289 млн. тонн (объем перевозок), а мы уже в 1929/30 г. фактически выполнили около 300 млн. тонн. Таким образом, в течение первых двух лет пятилетки мы фактически выполнили размеры перевозок, превышающие 1932/33 хозяйственный год»³.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 39. Л. 4, 5.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 39. Л. 6.

³ Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема... С. 65.

Он также отметил рост объема пассажирских перевозок на 58% по сравнению с 1913 г., а грузовых – на 92%¹.

Учитывая невозможность интенсификации работы за счет поставок импортной техники, участники совещания поддержали курс на обеспечение железнодорожного транспорта подвижным составом, тормозными и блокировочными устройствами, станционным оборудованием и т.д. за счет отечественной промышленности. Основной вывод гласил, что СКЖД не может рассчитывать на быстрое пополнение технических ресурсов, поэтому в течение некоторого времени придется выполнять возросший объем перевозок наличными ресурсами. Участники совещания не считали завышенным план по объему перевозок, но считали, что нагрузка на отдельные участки сильно отличается. Так, Черноморская линия была загружена относительно слабо, а наибольший объем перевозок наблюдался на направлениях Тихорецкая – Новороссийск, Кавказская – Новороссийск, Краснодар – Новороссийск. Участники совещания отмечали слабую постановку в подразделениях Краснодарского эксплуатационного района СКЖД социалистического соревнования, рационализаторской и изобретательской работы².

Позитивные тенденции, новые формы и методы работы также отмечены участниками совещания. К ним отнесли возникшие на Краснодарском и Новороссийском узлах шефство над паровозом, сквозные и контрольные бригады. Этот передовой опыт предлагалось использовать в масштабах всего Краснодарского эксплуатационного района³.

Все вышеперечисленные недостатки и нерешенные проблемы ярко проявлялись и в работе Новороссийского железнодорожного узла. Ситуацию с падением трудовой дисциплины ярко обрисовал на I-й Новороссийской городской партийной конференции (15-16 августа 1930 г.) секретарь горкома Бадашев. Коснувшись работы железнодорожного узла и порта, он отметил

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 39. Л. 6.

² Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема... С. 65.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 41. Л. 18, 19, 50.

наличие целого ряда недочетов и нездоровых явлений. Руководящие хозяйственные структуры этих организаций не сумели надлежащим образом организовать свою работу, сохранялись бесхозяйственность и безответственность. В работе грузчиков наблюдались позорные явления – падение дисциплины, прямой саботаж. Грузчики, которые зарабатывали в некоторых случаях по 30 руб. в сутки, отказывались от выполнения важнейшей работы¹. Проблема стояла настолько остро, что нашла отражение в резолюции форума: «Конференция призывает краснознаменных грузчиков Новороссийского порта объявить беспощадную борьбу с рваческими, антипролетарскими настроениями отдельных грузчиков и в ближайшее же время добиться действительно боевых темпов в работе порта и железной дороги»².

Тихорецкий железнодорожный узел был одним из крупнейших не только на Кубани, но и на всей СКЖД. Состояние его функционирования в начале первой пятилетки подробно отражено в докладе Иванова «О состоянии Тихорецкого железнодорожного узла и дальнейших его перспективах» на VIII Тихорецкой районной партийной конференции 3-8 августа 1929 г. и в резолюции конференции. Было отмечено, что основные задачи в области перевозок за прошедшие 9 месяцев пятилетки железнодорожным узлом выполнены. Одновременно в работе отдельных производственных единиц узла имели место серьезные дефекты. Производственная программа Тихорецких паровозных мастерских была выполнена не полностью, а себестоимость продукции оставалась выше сметной. Наличный штат рабочей силы превышал фронт работ, административно-управленческие расходы были выше установленных объемов. Отсутствовала детальная проработка рационализаторских мероприятий внутри хозяйственных единиц узла. В производственных единицах проявлялись консерватизм и инертность, прогулы, прикрываемые больничными листами, появление отдельных рабочих

¹ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 2. Л. 11.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 2. Л. 91.

на работе в пьяном виде и т. д. Многие рационализаторские предложения не были реализованы, отсутствовала их техническая и экономическая экспертиза. Соцсоревнование внутри цехов, между цехами и с другими предприятиями не было проработано, и работа по вовлечению рабочих в соревнование не велась. Недостаточно качественным был подбор руководства хозяйственными единицами Тихорецкого узла со стороны правления СКЖД. Программа ремонта паровозов Тихорецкими мастерскими с октября 1928 по июнь 1929 гг. была выполнена только на 90,6% - 132 паровоза вместо 146¹. В условиях роста потребности в народнохозяйственных перевозках, при невозможности быстрого технического перевооружения и наращивания парка подвижного состава, исключительную важность приобрело совершенствование эксплуатации и ремонта имевшихся паровозов и вагонов. Тихорецкий узел располагал собственными паровозоремонтными мастерскими, превратившимися вскоре в ремонтный завод. Территориальные органы, в лице, прежде всего, райкома ВКП(б), наряду с правлением СКЖД придавали большое значение развитию мастерских, постоянно отслеживали их состояние.

Так, 15 февраля 1929 г. пленум Тихорецкого РК ВКП(б) рассмотрел вопрос «О состоянии предприятия паровозных мастерских и работе партколлектива». Участники пленума констатировали халатное отношение к работе со стороны администрации предприятия. Имелись случаи хищения материалов и инструментов, трудовая дисциплина была слабой, качество продукции оставалось низким, в производственном смотре члены партии участвовали мало и авангардом не являлись. Это, во многом, объяснялось составом персонала мастерских - постоянных рабочих было 40%, а 60% - пришельцев из станций². К числу достижений было отнесено то, что при сохранении контингента рабочей силы на уровне 1926/27 г. имелся некоторый рост производительности труда. Произошло снижение себестоимости выпускаемой продукции и управленческих расходов на 13%,

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 100. Л.34, 41.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 102. Л. 7. 8.

удовлетворительно была проведена реформа заработной платы. Райком партии предложил администрации и парторганизации мастерских организовать кружок изобретателей и создать фонд стимулирования изобретательства¹.

Правильность данных указаний, однако, еще не гарантировала их быстрого выполнения. Спустя год, в июле 1930 г. бюро Тихорецкого РК рассматривало состояние производственной деятельности мастерских с участием их партийного актива. Заслушав доклад начальника мастерских Голубенко и содоклад инструктора дороги Раменского о состоянии мастерских и выполнении промфинплана за 1-е полугодие 1930 г. бюро райкома, что производственная программа систематически недовыполняется, вместо 139 паровозов было выпущено 117 или 84 % программы. По тендерам из 137 было выполнено 106 или 77,4% от плана, по цистернам задание было 168, выполнено 95 или 56,55%. Паровозы по-прежнему простаивали в ремонте больше установленного программой времени, а именно 20,8 дня против 18 по плану. Качество ремонта оставалось неудовлетворительным.

Бюро РК отнесло такое положение на счет неудовлетворительной работы администрации, партактива, профкома и потребовало от партколлектива и партийной части администрации завода принять исчерпывающие меры по преодолению названных недостатков². В рассмотренном документе предприятие несколько раз было названо паровозоремонтным заводом, что отражало перемены в его оснащенности и масштабах производственной деятельности. Впрочем, несмотря на то, что новое обозначение было – паровозоремонтный завод (ПРЗ), или Тихорецкий ремонтный завод (ТРЗ) это не уменьшило претензий органов власти и пользователей его продукции к качеству и срокам ремонта локомотивов. Они прозвучали, например, на X Тихорецкой районной партконференции 3-5 марта 1931 г. В резолюции конференции отмечалось, что Кавказский железнодорожный район в особом квартале (октябрь-декабрь 1930 г., был введен, чтобы следующий

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 102. Л. 20, 21.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 104. Л. 68, 69.

хозяйственный год совпал с календарным 1931 г.), а также в январе-феврале 1931 г. с перевозками грузов не справился. Основной причиной признавался плохой надзор со стороны администрации и технического персонала за состоянием паровозных котлов, плохой уход со стороны локомотивных бригад и низкое качество ремонта паровозов, нерациональное использование подвижного состава и рабочей силы. Не меньше претензий было высказано по паровозоремонтному заводу: неудовлетворительное качество ремонта – в 1930 г. возвратилось в повторный ремонт 9,4% паровозов; значительное превышение стоимости ремонта - в 1929/30 г. она составила 6539 руб. при плане 5803 руб.¹ Выполнение производственных программ выглядело так: По ПРЗ на 1929/30 г. задание составляло 249 паровозов, отремонтировано было 252 – 102%. Задание по тендерам было 206, выполнено 216 – 105%. По ремонту цистерн план выполнен был всего на 58%, задано было 330, выполнено 192. То есть по основным заданиям в количественном отношении планы были перевыполнены. В 1929/30 г. среднесуточный пробег паровозов был выполнен на 83%, по пассажирским - 204 км вместо 246; по товарным 76% - 154 км вместо 203. Процент больных паровозов при норме 5,5% составил 7,9%, частыми были случаи несвоевременной подачи паровозов под поезда – 11,6%².

Бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) 4 августа 1931 г. констатировало срыв выполнения июльской производственной программы ПРЗ - вместо 40 паровозов были отремонтированы только 26. В августе программа ремонта 40 паровозов также не была выполнена, но число отремонтированных локомотивов возросло до 37³. Приведенные факты демонстрируют, с какой настойчивостью Тихорецкий РК ВКП(б) добивался от парторганизации, администрации, коллектива ПРЗ, улучшения работы. 5 октября 1931 г. бюро райкома приняло резолюцию по докладу ПРЗ об итогах работы за III квартал

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 122. Л. 15, 16.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 122. Л. 15.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 121. Л. 35, 104.

1931 г. и перспективах на IV квартал. Было отмечено невыполнение со стороны руководства ПРЗ решений бюро РК, в результате чего программа 3-го квартала осталась невыполненной. Был утвержден план выпуска паровозов из ремонта на 4-й квартал - 87 единиц. Парторганизацию и хозяйственников завода обязали развернуть массовую работу среди персонала за принятие встречных планов в цехах, бригадах, и исходить при назначении премий из расчета выполнения программы, утвержденной райкомом¹.

Хотя рост требований НКПС, дирекции СКЖД и территориальных партийных комитетов опережал усилия коллектива ПРЗ по совершенствованию работы, все же в последний год первой пятилетки они стали получать и заслуженные положительные оценки. Так на XI районной партийной конференции 19-22 января 1932 г. отмечалось, что Тихорецкой ПРЗ догнал по основным показателям Мурманский завод, считавшийся одним из лучших в стране. Программу 1931 г. по всем видам работ ПРЗ перевыполнил на 22%, а по ремонту паровозов, т.е., своему основному профилю – на 9%, дав 302 паровоза, вместо 275 в 1930 г. В 1-м квартале 1931 г. было выпущено 70, во 2-м – 66, в 3-м уже 79, а в 4-м – 87 паровозов. Эти успехи были обеспечены существенным ростом централизованных капиталовложений в предприятие, составивших 568% от уровня предыдущего года. Численность персонала завода возросла на 21%. В начале 1931 г. на ПРЗ имелось 243 хозрасчетные бригады, которых не существовало раньше. Хозрасчетные бригады, благодаря сильной экономической мотивации, перевыполняли производственную программу, давали большую экономию, например, за ноябрь - декабрь 1931 г. - 2337 руб. В 1931 г. 2856 рабочих были охвачены соцсоревнованием, 2456 – ударничеством, тогда как в 1930 г. ударников было 1643 чел. На ПРЗ сократилось время простоя паровозов в ремонте с 18,5 дней в 1930 г. до 14,4 дней в 1931 г., а показатели 4-го квартала дали еще большее сокращение – до 10,5 дня².

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 126. Л. 10, 11; Д. 122. Л. 152.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 126. Л. 10, 11.

Паровозоремонтных заводов, выполнявших капитальный и, частично, средний ремонт локомотивов на СКЖД было немного. На Дону и Кубани это – Ростовский завод им. Ленина (Лензавод) и Тихорецкий ПРЗ. Большую часть работ – средний и малый ремонт, регламентные работы, выполняли паровозные депо железнодорожных узлов. Между тем Тихорецкое депо с решением этой задачи в годы первой пятилетки не справлялось. Так, процент больных паровозов в августе 1931 г. по заданию должен был составить не более 19,25%, а фактически было 25,3%. В сентябре задание было 18,5%, а фактически - 23,08%, прежде всего, из-за низкой трудовой и исполнительской дисциплины, пьянства и прогулов. Это предопределило срыв выполнения задания, необеспеченность подготовки к осенне-зимним перевозкам 1931-32 гг. и спаренной езды на паровозах¹.

На это обратило внимание бюро Тихорецкого РК ВКП(б) в августе 1931 г. Однако ситуация не изменилась и с наступлением зимы. В резолюции по докладу о работе депо от 16 декабря 1931 г. бюро РК признало работу депо неудовлетворительной, создающей угрозу срыва работы Тихорецкого узла и осенне-зимних перевозок. Перед новым хозяйственным и партийным руководством депо была поставлена задача улучшения работы².

В 1931-1932 гг. руководители и персонал подразделений и служб Тихорецкого железнодорожного узла частично адаптировались к новым требованиям, а, главное, к их постоянному росту. Так, по службе тяги план 1931 г. был перевыполнен на 1%, по службе пути на 39%. Депо свою производственную программу по обточке поршней выполнило на 156%. Наряду с ростом количественных показателей, произошло улучшение качества работы. Служба тяги добилась увеличения полезной работы паровозов. Работа лучших ударников-паровозников, таких, как Гуднев, Батманов, Малых, Жученко, Шуктиев, добившихся больших результатов в экономии топлива, наглядно демонстрировала огромные еще не использованные возможности

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 17, 18, 20, 21, 46, 49.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 122. Л. 153.

железнодорожников¹. Вместе с тем за 1931 г. год имелось 800 случаев срыва спаренной езды, из которых в 4-м квартале - 300 случаев, причем из квартала в квартал они росли, что свидетельствовало о неумении администрации и партийной организации депо бороться за ликвидацию обезлички на транспорте². Были успехи в работе службы движения, прежде всего, в улучшении использования вагонного парка. В 1931 г. было разгружено 16960 вагонов или на 9% меньше по сравнению с предшествующим годом, но по количеству грузов в тоннах имелось увеличение на 36%. Ускорились темпы погрузочных работ: если в 1930 г. отгружалось в час 11,5 вагона при задании 9 вагонов, то в 1931 г. - 19 вагонов вместо 14. Вдвое сократились простои цистерн по сравнению с 1930 г. – с 5,4 часа до 2,8 часа. Неудовлетворительным оставался коэффициент маневровой работы: если в 1930 г. было задание 17,2 вагонов в час, а выполнено 16,6, то в 1931 г. при понижении задания до 16,5 вагона в час, выполнено было 16,3. Только 82% товарных поездов было отправлено по графику³.

Благодаря росту капиталовложений в конце первой пятилетки Тихорецкий узел развивался, росла его хозяйственная мощь. 1931 г. дал большое увеличение численности персонала и фонда заработной платы, например, по депо на 23%. Выросла зарплата работников ведущих профессий, что вызвало резкое сокращение текучести рабочей силы, особенно, квалифицированной. Большую роль в успехах транспорта в конце первой пятилетки сыграл хозрасчет. К концу 1931 г. он был внедрен во всех подразделениях железнодорожного узла и транспортных заводах Тихорецка и, во многом, упорядочил производство, привел к повышению производительности труда, снижению себестоимости работ, например, по

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 62.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 18.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 18.

службе пути – на 30,8%. Все хозрасчетные бригады свои производственные планы выполняли и перевыполняли, обеспечивали значительную экономию¹.

В отличие от Тихорецка, где помимо железнодорожного узла имелись еще ПРЗ, а затем и завод путейских машин «Красный молот», в Кропоткинском районе таких предприятий не было. Кавказский железнодорожный узел, сопоставимый по численности персонала, грузообороту и пропускной способности с Тихорецким, был единственным крупным железнодорожным предприятием. Он не испытывал недостатка внимания со стороны территориальных органов власти, прежде всего, Кропоткинского РК ВКП(б). Так, состояние дел на узле довольно подробно рассматривалось на IX Кропоткинской районной партийной конференции 5-8 июня 1929 г. В отчетном докладе РК (секретарь РК А. Сенин) отмечалось, что ряд факторов затруднял работу, как железнодорожного узла в целом, так и его подразделений.

Всего в паровозном парке Кавдепо было 124 локомотива. Процент больных паровозов снизился с 12,7% в октябре 1928 г. до 10,6% в марте 1929 г. вследствие улучшения эксплуатации и качества ремонта². Простой локомотивов по сравнению с октябрем 1928 г. снизился на 3,7 часа и был доведен до 14,7 часа в феврале 1929 г. Количество паровозов в эксплуатации было значительно меньше нормы в 196 единиц, что неизбежно отражалось на их суточном пробеге.оборот локомотивов, по сравнению с нормой, в среднем увеличился на 24%. Такая интенсивная эксплуатация привела к росту числа случаев порчи паровозов: вместо 1 случая в октябре 1928 г. было 12 случаев в феврале 1929 г. Первый год пятилетки проходил в условиях установления жестких измерителей по расходу материалов, топлива, рабочей силы и эксплуатационных элементов паровозов³.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 19, 20.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 49.

³ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 90. Л. 60.

В постановлении бюро Кропоткинского РК ВКП(б) по результатам обследования хозяйственной, профсоюзной и партийной работы Кавказского железнодорожного узла от 14 сентября 1930 г. отмечалось, что он с заданиями промфинплана на вторую половину 1929/30 г., а также плана осенне-зимних перевозок грузов не справился, и что при существующих условиях работы узла возникла угроза невыполнения заданий в наступающем 1930/31 операционном году. Создавшееся сложное положение выражалось в значительном проценте больных паровозов. Неудовлетворительной была постановка работы с рационализаторскими мероприятиями и рабочим изобретательством¹. Обращает на себя внимание сходство недостатков в работе Кавказского и Тихорецкого железнодорожных узлов в начале первой пятилетки.

В стремлении способствовать преодолению проблем Кропоткинский РК ВКП(б) проявлял не меньшее упорство, чем Тихорецкий. В ноябре 1930 г. бюро Кропоткинского райкома ВКП(б) совместно с представителями райкомов, горкомов и узловых комитетов транспорта приняло постановление по докладу начальника Кавказского эксплуатационного района СКЖД Наймичешвили и констатировало, что в работе эксплуатации основные измерители не выполняются, особенно по обороту подвижного состава. Оборот вагонов при норме 2,2 (суток) фактически составил в октябре и ноябре 1930 г. – 3,8. Среднесуточный пробег вагона при норме 174 км фактически составил 91,7 км. По плану рабочий парк вагонов в районе должен был составлять 6160 штук, а фактически на 11 ноября 1930 г. их было 8939 штук. Оборот цистерн при норме 2,2 составил в первой декаде ноября 4,0. Расширенное бюро Кропоткинского РК ВКП(б) предложило хозяйственникам и парторганизациям своей центральной задачей считать ликвидацию в ноябре нетерпимого положения с эксплуатацией, добившись выполнения преподанных норм оборота вагонов и паровозов². Райком ВКП(б)

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 90. Л. 60, 61.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 105. Л. 129.

констатировал слабость и засоренность эксплуатационного аппарата, и потребовал: подобрать из наличных кадров людей, в наименьшей степени зараженных консерватизмом, увеличить партийную прослойку в эксплуатационном аппарате¹. XI районная партийная конференции 25-27 февраля 1931 г. зафиксировала отсутствие серьезных улучшений в работе железнодорожного транспорта².

В рамках усилий по оздоровлению Кавказского железнодорожного узла и в связи с решением ЦКК ВКП(б) по Кавказскому, Армавирскому и Минводскому узлам, Кропоткинский РК ВКП(б) 1 февраля 1931 г. принял решение о возвращении паровозных машинистов и помощников на транспорт³. По состоянию на конец февраля 1931 г. большинство измерителей оставались невыполненными. Однако, в конце августа 1931 г. оказалось, что Кавказское депо имеет лучшие показатели в районном конкурсе (эксплуатационного района СКЖД). Принимая во внимание, что Кавказское депо получило первенство в районном конкурсе, и что партийно-комсомольская прослойка среди рабочих составляла 64%, Кропоткинский РК ВКП(б) счел необходимым объявить Кавдепо коммунистическим ударным депо. Это решение было оглашено на районном слете ударников 25 августа 1931 г. Парткому депо было поручено развернуть работу по участию во всесоюзном конкурсе, чтобы не только не сдать завоеванных позиций в районном конкурсе, но и добиться первенства во всесоюзном конкурсе⁴.

Одной из причин неудовлетворительной работы паровозных бригад была незавершенность перехода на спаренную езду. Бюро РК совместно с активом депо, фракцией районного совета профсоюза железнодорожников (райпрофсожа) и парткомом Кавузла обязало парторганизацию Кавказского депо добиться окончательного закрепления спаренной езды⁵. 30 ноября 1931 г.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 105. Л. 129.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 114. Л. 14.

³ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 116. Л. 51.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 118. Л. 38.

⁵ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 118. Л. 230-233.

было принято решение об участии Кавказского участка тяги в объявленном газетой «Правда»¹ конкурсе на лучшую спаренную бригаду. В рамках данного решения РК ВКП(б) постановил: Провести 1 декабря 1931 г. слет ударников Кавказского железнодорожного узла; обязать треугольник Кавдепо выделить фонды для премирования лучших паровозных бригад, развернуть массовую работу по максимальному вовлечению паровозных бригад в соцсоревнование, ударничество².

Подготовка железнодорожных подразделений и служб к осенне-зимним перевозкам была обыденным, рутинным делом, но чрезвычайно ответственным. Часто к проверке готовности к зиме органы власти привязывали более широкое обследование положения дел. Например, обсуждение на бюро Кропоткинского РК ВКП(б) вопроса «О готовности Кавузла к осенне-зимним перевозкам» 13 августа 1932 г. сопровождалось довольно обстоятельным анализом работы узла по основным направлениям и проблемам. Бюро РК констатировало, что подготовка к осенне-зимним перевозкам проходит неудовлетворительно³. Основными причинами неудовлетворительной работы явились: отсутствие правильной организации труда; неразвитость хозрасчета; не налаженность внутривозовского и цехового планирования; плохое снабжение депо необходимыми материалами. На эти проблемы хозяйственное, партийное и профсоюзное руководство Кавузла не обращало должного внимания⁴.

Названные выше недостатки в работе Кавказского узла и его паровозного депо сохранялись до самого завершения первой пятилетки. В конце октября 1932 г. неудовлетворительным оставалось состояние работы депо⁵.

Армавирский железнодорожный узел (Армузел) по основным параметрам был несколько меньше Тихорецкого и Кавказского. Весьма содержательная

¹ Правда. 1931. 23 февраля.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 118. Л. 448, 449; Гудок. 1932. 15 февр.

³ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 124. Л. 186, 187.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 124. Л. 188.

⁵ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 125. Л. 75.

информация о его состоянии и функционировании в начале первой пятилетки прозвучала на VII Армавирской партийной конференции 15-21 мая 1930 г¹. Подробные сведения о выполнении Армузлом промфинплана 2-го полугодия 1929/30 хозяйственного года приведены в Приложении 6. Сложившаяся противоречивая ситуация стимулировала обстоятельное ее обсуждение на Армавирской городской партийной конференции в конце июля 1931 г. В отчетном докладе ГК ВКП(б) и в выступлениях делегатов были приведены показательные факты по работе Армузла. Армавирский узел за истекший год не мог быть отнесен к числу передовых участков транспорта, несмотря на значительные успехи в особом квартале (октябрь-декабрь 1930 г.) и некоторое улучшение работы во 2-м квартале 1931 г., тем не менее, не сумел еще добиться стабильного выполнения государственных планов². Причиной невыполнения плана явилось нарушение норм по простоям на различных видах регламентных и ремонтных работ, высокий процент больных паровозов и систематическая задержка их в ремонте³.

Введение спаренной езды вызвало значительное улучшение, как по параметрам перевозок, так и в эксплуатации. Но наблюдался рост среднего простоя паровозов в ремонте. Правда в таком состоянии ремонта паровозов, в известной мере, были повинны ст. Кавказская и Тихорецкая, которые (в качестве смежников) систематически задерживали работы по обточке бандажей колес. И в этом случае спаренная езда внесла значительные улучшения. Так, во второй половине марта простой значительно понизился⁴. Следует отметить, что в работе Армузла за отчетный период имели место и значительные достижения по эксплуатации подвижного состава. Положительным явлением стало систематическое снижение норм расходования материалов и рабочей силы, что дало в особом квартале экономию 9662 руб. или 29%, и в 1-м квартале 1931 г. – 12836 руб. - 45,7%.

¹ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. Д. 157. Л. 13, 14.

² ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. Д. 181. Л. 43.

³ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. Д. 181. Л. 44.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. Д. 181. Л. 45.

Ударничеством и социалистическим соревнованием было охвачено 92% персонала Армузла, а среди коммунистов и комсомольцев - 100%¹.

К концу первой пятилетки в работе Краснодарского эксплуатационного района СКЖД наметились положительные тенденции. На III Краснодарской городской партконференции (17-21 января 1932 г.) вопрос о функционировании железнодорожного транспорта занял важное место. Делегаты, в том числе, железнодорожники были согласны с тем, что отрасль еще остается узким местом экономики региона, а основные недостатки не преодолены. Делегаты-железнодорожники Синявский и Вишнева обратили внимание на нестабильность руководящих кадров подразделений Краснодарского эксплуатационного района². При том, что план перевозок, был перевыполнен более чем на 50% в сравнении с предыдущим годом, промышленные предприятия Краснодара, Новороссийска, Армавира не могли своевременно доставлять продукцию заказчикам по вине железнодорожников. Названные делегаты критиковали ГК ВКП(б) за недостаточное внимание к проблемам транспорта. Они рекомендовали, для улучшения работы использовать опыт промышленности Краснодара по внедрению хозрасчета³.

Состояние железнодорожного транспорта действительно медленно приводилось в соответствие с потребностями обслуживаемых им отраслей народного хозяйства. Темпы роста экономики и потребности в железнодорожных перевозках в годы первой пятилетки оказались исключительно высокими. Поэтому железнодорожной отрасли приходилось их догонять, что частично удалось буквально только к концу второй пятилетки. Неудовлетворительная работа железнодорожного транспорта, значительное количество происшествий привлекли внимание союзных органов власти уже в 1931 г. Пленум ЦК ВКП(б) (11-15 июня 1931 г.) принял

¹ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. Д. 181. Л. 45, 46.

² Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в период второй пятилетки ... С. 89.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 198. Л. 178-180.

специальную резолюцию «О железнодорожном транспорте и его очередных задачах»¹.

Предварительные итоги работы СКЖД к концу первой пятилетки подвело краевое транспортное совещание от 24 июля 1932 г., организованное Северо-Кавказским крайкомом ВКП(б). Отмечалось, что железнодорожные коллективы вступили в осенне-зимний период, когда перевозки хлеба, нефти, овощей, строительных материалов и т.д. требуют огромного внимания, к чему транспорт еще не подготовился². Так, в Новороссийске возникли проблемы с отгрузкой продукции цементных заводов. Возникли перебои в работе заводов «Победа», «Октябрь», «Первомайский», где имела готовая продукция, но тормозился ее вывоз потребителям. Горком партии проблемами железнодорожного транспорта занимался, был проведен ряд обследований железнодорожных организаций, заслушивались отчеты вагоноремонтного завода, но в его работе сохранялись большие недостатки³.

В целом работу дороги совещание оценено как неудовлетворительную. Состояние паровозного парка оценивалось как приемлемое, но вагонного парка - как катастрофическое. Самыми плохими по ремонту вагонов признавались Ростовский эксплуатационный район СКЖД (к нему относился Тихорецкий узел) и Новороссийский железнодорожный узел⁴. На транспортном совещании отмечалось сложное положение со строительством, с путевым хозяйством, с использованием балластных поездов. Более того, было указано, что путевое хозяйство находится в отвратительном положении, и если своевременно не использовать материальные и денежные средства, отпущенные на него, то в следующем году состояние путей будет лимитировать работу дороги. Положение с трудовой дисциплиной характеризовалось как неблагополучное: имели место невыполнение

¹ Резолюция пленума ЦК ВКП(б) 11-15 июня 1931 г. о железнодорожном транспорте и его очередных задачах // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1986. Т. 5. С. 303.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 2, 3.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 29.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 109, 110

распоряжений, невыход на работу. Руководство СКЖД призывало усилить борьбу с этими явлениями со стороны партийных, профсоюзных организаций и администрации предприятий. Были обсуждены также вопросы рабочего снабжения и другие социально-бытовые проблемы железнодорожников, прямо влиявшие на эффективность работы коллективов, на формирование у персонала мотивации к добросовестному труду¹.

Приведенные документы демонстрируют, что уже к середине первой пятилетки общий рост грузооборота железнодорожного транспорта в стране, как и на кубанских участках СКЖД превзошел задания пятилетнего плана. Однако это далось большой ценой, поскольку работа предприятий отрасли не была перестроена в соответствии с новыми требованиями. Результат был достигнут за счет использования излишнего парка подвижного состава и увеличения численности железнодорожного персонала. На крупнейших железнодорожных узлах Кубани: Тихорецком, Кавказском, Краснодарском, Армавирском, Новороссийском и др. показатели эффективности работы остались низкими. Это же относится и к работе Тихорецкого паровозоремонтного и Новороссийского вагоноремонтного заводов. Ниже плановых заданий были: оборот локомотивов и вагонов, их суточный пробег, Доля неисправного парка подвижного состава также существенно превышала нормы. Темпы и качество ремонта паровозов и вагонов на заводах и в депо были совершенно неудовлетворительными, а себестоимость работ очень высока. Большим оставалось число происшествий, в том числе, крушений. Главная их причина состояла в низкой трудовой, производственной и исполнительской дисциплине, что предопределялось слабостью материальной заинтересованности персонала в результатах работы. В организационном, техническом и психологическом отношениях руководящие и рядовые железнодорожники Кубани еще не были готовы к работе в новых условиях.

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 111, 113, 115

Хозяйственные руководители СКЖД и их кубанских подразделений, территориальных партийных комитетов стремились исправить ситуацию, но они сами также еще не были готовы и способны к радикальным переменам.

2.2. Достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки

В июле 1933 г. вышли два важных постановления о работе железнодорожного транспорта. 3 июля было принято постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) «О работе железнодорожного транспорта», которое констатировало, что «Начавшееся улучшение в работе железных дорог в зимний период 1931/32 г. народным комиссариатом путей сообщения и дорогами не было закреплено...»¹. В постановлении ЦК ВКП(б) «О политотделах на железнодорожном транспорте» от 10 июля, откровенно призывалось, что: «На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта всё ещё остаются у нас неликвидированными». Согласно этому документу, на железных дорогах создавались политотделы, которым вменялось в обязанность навести порядок, укрепить производственную и трудовую дисциплину, возглавить ликвидацию узких мест на транспорте². Положение на железных дорогах Кубани, как и страны в целом, в начале второй пятилетки обрело тенденцию к постепенному улучшению. Ряд подразделений Краснодарского эксплуатационного района СКЖД добился определенных сдвигов уже по итогам 1933 г. - первого года второй пятилетки. Так, коллектив паровозного депо Новороссийск сообщил IV городской партконференции (11-13 января 1934 г.), что смог достигнуть в 1933 г. достаточно высоких показателей по

¹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1986. Т. 6. С. 74, 76, 77.

² Там же. С. 80.

целому ряду производственных измерителей¹. Наряду с достигнутыми успехами в работе коллектива депо признавались и недостатки: заданные нормы процента больных паровозов и норматив среднего простоя на промывочном ремонте не выполнялись; качество ремонта паровозов еще не соответствовало новым требованиям, имели место случаи повторного ремонта паровозов; сохранялись нарушения трудовой дисциплины.

Включившись в «производственный поход имени XVII партсъезда» рабочие и ИТР взяли на себя обязательства по ликвидации этих недостатков².

12 января 1934 г. на IV Краснодарской городской партийной конференции было признано, что железная дорога остается наиболее неблагополучным участком. Например, СКЖД выполнили план перевозок 4-го квартала 1933 г. только на 77,7%. Аналогичной была ситуация с оборотом вагонов и с другими показателями. Это вызывало задержку товарооборота. Требования НКПС, предусмотренные в контрольных цифрах на 1934 г., оказались велики, что сделало необходимым техническое переоснащение транспорта.

На данной партконференции начальник политотдела Краснодарского эксплуатационного отдела СКЖД Люлинецкий призвал лучше использовать существующие технические ресурсы, транспортные средства, возможности, открываемые реконструкцией³. Основательный анализ работы СКЖД и ее кубанских подразделений дан в отчете о первом дорожном слете ударников паровозников СКЖД от 20 октября 1934 г. Было отмечено, что план перевозок за 9 месяцев 1934 г. СКЖД выполнила на 94,8%⁴. С нашей точки зрения, очень важен вопрос о критериях оценки того прогресса, которого добились работники СКЖД и ее кубанских подразделений к концу второго года второй пятилетки. С одной стороны, они сумели превзойти показатели 1933 г., а тем более, периода первой пятилетки. Но задачи хозяйственного развития СССР и, вытекавший из них рост нагрузки на железнодорожный транспорт, требовали

¹ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 71. Л. 374.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 71. Л. 293.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 443. Л. 57, 58, 62.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 18-21.

иных темпов и иного качества перемен. На эту тему очень содержательно высказался на первом слете ударников паровозников СКЖД в октябре 1934 г. начальник политотдела дороги Я.Д. Розенталь: «К сожалению многие, давая оценку итогам сегодняшней работы, почему-то сравнивают их больше всего с прошлым, забывая о заданных измерителях... Политотдел дороги неоднократно заявлял, что для нас 100% выполнение измерителей есть минимум, а не максимум»¹.

Несомненно, руководители железных дорог были связаны той оценкой, которую дал на XVII съезде ВКП(б) транспорту И.В. Сталин: «...транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика, и прежде всего, наш товарооборот»². Однако у нас нет оснований сомневаться в справедливости данной оценки, ибо она явно не приукрашивала действительность. Одним из основных факторов невыполнения плана перевозок являлись аварии и происшествия, основное количество которых происходило по вине паровозных бригад. Даже лучшие депо имели очень большое количество происшествий, как правило, по причинам, связанным с человеческим фактором. Из общего количества происшествий 70% было по вине персонала, причастного к движению. По количеству происшествий за 9 месяцев 1934 г., в сравнении с таким же периодом 1933 г., произошло увеличение с 4460 до 4961. Из общего количества происшествий по вине людей, 64,5 % падало на паровозников³.

По службе эксплуатации и по паровозной службе СКЖД распределение причин происшествий за январь-сентябрь 1934 г. подробно показано в Приложении 8. Стоимость ущерба от происшествий составила 1,5 млн. руб. с учетом просроченной доставки груза, претензий за пропавший груз, задержки вагонов. Так, в июле 1934 г. было задержано 712 поездов на 847 часов, что

¹ ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 59, 60.

² XVII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). Стеногр. отчет. М., 1934. С. 39.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 22.

означало потери 61390 вагоно-часов. Август дал увеличение: 798 поездов на 1072 часа, 65390 вагоно-часов. Сентябрь опять принес увеличение: задержанных поездов – 1108 на 1145 часов, с потерей 69845 вагоно-часов. Подчас при ликвидации последствий происшествий допускалась медлительность, халатность и безграмотность¹. На дорожном слете ударников паровозников СКЖД 20 октября 1934 г. ее начальник Я.А. Лившиц выступил с энергичным призывом к решительной борьбе с происшествиями, правда, не лишенным и обвинительного мотива: «Начальники паровозных участков, я Вам бросаю обвинения, начальники. отделений, станций, вагонных участков, Вы являетесь основными преступниками в деле происшествий, потому что Вы не ведёте решительной борьбы с этим явлением. Вы дело борьбы с происшествиями доверили второстепенным людям, сами этим делом не занимаетесь... Вы ведете эту борьбу только путем голых административных взысканий и то очень поздно... Скажите кого вы на протяжении хотя бы последних 9 месяцев поощрили за то, что у него нет происшествий. Мы имеем большое количество людей, станций, депо, машинистов, кондукторов, дежурных по станции – целые участки, где происшествий нет. Чем вы их поблагодарили? Знаете ли вы их? Знает ли участок, знает ли отделение, знает ли дорога этих людей? Наша задача заключается в том, чтобы этих людей все знали, потому что исключительно честным трудом они добились того, чтобы происшествий не было»².

Крушения и происшествия наносили такой ущерб транспортной отрасли и всему народному хозяйству, что начальник Политуправления НКПС В.И. Полонский 15 ноября 1934 г. посвятил данной проблеме специальное совещание по наркомовской связи с политотделами дорог, станций и т.д.³. Была подчеркнута необходимость срочной проверки знания персоналом

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 24.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 26, 27.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 68.

дисциплинарного устава¹. В.И. Полонский утверждал, что политотдел и парторг полностью отвечают за каждое крушение и происшествие², а политотделам предлагалось добиться реализации единоначалия, увеличить полномочия командного состава³. Одним из тревожных показателей состояния паровозного парка оставался процент больных локомотивов. В 1934 г., по сравнению с предшествующим, доля больных паровозов на СКЖД немного снизилась, но не до уровня, предписанного НКПС, он был превышен на 1%. Некоторые депо: Белореченское, Краснодарское, ст. Тимашевская имели долю больных паровозов ниже нормы⁴. Эти цифры говорят о том, что ни административно-хозяйственное, ни партийное, ни профсоюзное руководство этих депо не организовало решительной борьбы за снижение доли больных паровозов. Еще раз процитируем Я.А. Лившица: «У нас, товарищи, нет плохих паровозов, у нас есть плохие начальники депо, плохие парторги, плохие председатели месткомов, плохие паровозные бригады, а паровозы хорошие все»⁵. Положение с заводским ремонтом паровозов в 1934 г. оставалось неблагоприятным. По Ростовскому Лензаводу программа капитального ремонта за 9 месяцев была выполнена на 94%, но по отношению к данному предприятию СКЖД выступала только заказчиком, завод не был ее структурным подразделением. Тихорецкий ПРЗ таковым являлся и дорога полностью за него отвечала. Данный завод работал хуже Лензавода, сорвал выполнение производственной программы. Руководство дороги заменило начальника завода и положение стало выправляться. За 9 месяцев 1934 г. по капитальному ремонту ПРЗ выполнил план на 63%, но если Лензавод по основной серии товарных паровозов «Э» выполнил 103% задания, то тихорецкий завод обеспечил лишь 54%. По среднему ремонту он

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 5, 6.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 7.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 8, 9.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 10-13.

⁵ ЦДНИРО. Ф. 169 Оп. 1. Д. 77. Л. 27, 28.

перевыполнил программу, однако основной задачей завода являлся капитальный ремонт¹.

Существовали и не зависевшие от завода причины неудовлетворительной работы. Например, в 1934 г., предприятие недополучило режущего инструмента на 21 тыс. рублей, в том числе от партнера – Лензавода, против которого два раза предъявлялись судебные иски². На СКЖД и ее кубанских подразделениях ещё сохранялось очень много проблем в деле эксплуатации локомотивов, хотя по сравнению с 1933 г. снизилась острота проблемы недодачи паровозов, которые влекли срыв рейсов³.

В целом с апреля 1933 г. по сентябрь 1934 г. динамика недодачи паровозов по поезду на СКЖД представлена в Приложении 9. Ключевым показателем эксплуатационной работы локомотива был и остался его пробег⁴. По пробегу товарных паровозов дорога только начала выполнять задание НКПС⁵. К концу 1934 г. сформировались возможности для повышения технических скоростей поездов, поскольку улучшилось состояние и локомотивов и пути. Руководство дороги планировало в зиму 1934-1935 гг., по сравнению с предыдущей зимой, увеличить технические скорости товарных поездов по всей главной линии на 5 %⁶. Важной стороной состояния локомотивного парка и его эксплуатационной работы руководство СКЖД считало порчи паровозов, но по сравнению с 1933 г. сдвигов почти не было. Основным видом порчи паровозов была течь дымогарных труб. В 1933 г. отмечалось 434 порчи паровозов по данной причине. Во многих депо имелся целый ряд достижений, но полностью причины порч устранены не были. При ремонте арок в топках их начали выкладывать по новому способу С.И. Табачникова, что дало не только уменьшение расхода кирпича, экономию

¹ ЦДНИРО. Ф. 169 Оп. 1. Д. 77. Л. 30.

² ЦДНИРО. Ф. 169 Оп. 1. Д. 77. Л. 30, 31.

³ ЦДНИРО. Ф. 169 Оп. 1. Д. 77. Л. 133.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 34.

⁵ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 35, 36.

⁶ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 37.

топлива, повышение надежности топок. Однако осенью 1934 г. эта работа только началась¹.

Важной характеристикой состояние паровозов был расход топлива, и тут положение у железнодорожников Кубани и всей СКЖД было сложное. Топлива – нефти расходовалось больше, чем было задано. В августе 1934 г. была обеспечена экономия топлива - 0,5%, но этому предшествовал перерасход за первый квартал 1934 г. - 4,5%, за второй квартал примерно столько же. По этому поводу позиция начальника СКЖД Я.А. Лившица формулировалась так: «До тех пор пока мы не будем иметь экономию 10% от задаваемой нормы, мы будем считать состояние паровоза плохим»². Эффективная эксплуатация паровозов во многом зависела от состояния инструмента. Лидерами в наведении порядка в этой сфере являлись железнодорожники депо станции Кавказская. Их начинание охватило все депо дороги и сравнительно быстро инструмент и рабочие места ремонтников и эксплуатационников были приведены в надлежащее состояние. Но по состоянию на осень 1934 г. улучшение рабочих мест еще не закончилось³. Коллектив Кавказского железнодорожного узла по деловому воспринял решения XVII партсъезда и слова И.В. Сталина, что транспорт настолько отстает, что экономика страны начинает спотыкаться. Первым делом железнодорожники провели узловую техническую конференцию, на которой были изучены лучшие образцы работы. Затем была проведена выборная конференция, она выдвинула на руководящую работу технически подготовленных и энергичных людей. Депо было оснащено эффективным инструментом, хорошо оборудованными инструментальными ящиками, рабочие места приведены в надлежащее состояние. Хорошее состояние инструмента и рабочих мест обеспечили повышение производительности труда. Примерно в той же пропорции росла и заработная плата работников.

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 37.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 37, 38.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 39, 40.

Впрочем, Г.Г. Марченко – начальник паровозной части депо Кавказская в выступлении на первом слете ударников паровозников СКЖД в октябре 1934 г. перспективы развития предприятия и всей отрасли связал не с этими скромными, любительского уровня достижениями: «Товарищи, инструмент, верстаки, прожектора, безусловно, не являются большим багажом в технических мероприятиях, через который мы должны сделать наши паровозы здоровыми и догнать в техническом отношении западные страны... Вчера я приехал из Москвы и должен был немедленно зайти в депо и посмотреть, как там дела обстоят... Я встретился с прекрасной постановкой дела, с прекрасной лабораторией, которая у нас была только в мечтах. Я встретился с точным списком всех паровозов. Я поинтересовался, сколько обнаружено порч механизмов и убедился, что теперь гораздо меньше. Техническая мысль уже работала, инженеры стали разрешать вопросы»¹. По техническому осмотру и капитальному ремонту станков и оборудования дело обстояло неплохо. В 1934 г. сделано было значительно больше, чем в 1933 г., но недостаточно быстро проводился ремонт депо и новое строительство в них².

Осенью 1934 г. репутацию лучших депо, из числа расположенных на Кубани, заслужили Кавказское и Белореченское, худшими считались Краснодарское и Тихорецкое³. Политотдел Ростовского эксплуатационного района и бюро Тихорецкого РК ВКП(б) 21 апреля 1934 г. приняли постановление «О выполнении парторганизацией станции Тихорецкая постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 23 марта 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС». Отмечалось неполное выполнение поставленных задач. Причинами были формально бюрократические методы руководства, пассивность и недисциплинированность ряда коммунистов. Отдельные коммунисты систематически нарушали правила технической эксплуатации, не повышали

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 95-97.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 98.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 128.

свой технический уровень. Отсутствовала твердая производственная дисциплина, систематически срывалось выполнение транфинплана¹.

По состоянию на конец августа 1935 г. на ст. Тихорецкая приказ наркома путей сообщения Л.М. Кагановича о борьбе с авариями на железнодорожном транспорте выполнялся формально и неэффективно, число аварий не сокращалось, а росло. Столь же небрежно хозяйственное и партийное руководство Тихорецкого узла выполняло решение Азово-Черноморского крайкома партии от 5 июня 1936 г. о переводе дороги им. Ворошилова на угольное топливо. На это 21 июня 1936 г. указало бюро РК ВКП(б)². 16 ноября 1936 г. бюро Тихорецкого РК рассмотрело вопрос «О выполнении приказа наркома путей сообщения Л.М. Кагановича о введении технических норм и технологического процесса». В постановлении было признано, что парторганизация и хозяйственные руководители предприятий железнодорожного узла и транспортных заводов города проявили прямую политическую недооценку значения приказа Л.М. Кагановича, вследствие чего основные измерители по состоянию на середину ноября не выполнялись. Вследствие недисциплинированности наблюдался рост числа происшествий и аварий: в сентябре - 5 случаев, в октябре - 9 и в первой половине ноября - 3. Один из них имел следствием повреждение подвижного состава³. Бюро РК посчитало такое состояние работы результатом бездеятельности руководителей депо и станции и потребовало обеспечить: авангардную роль коммунистов, комсомольцев и ИТР в освоении новых технологических процессов и норм, в борьбе с авариями и в четком выполнении новых норм технической эксплуатации⁴. Итоги 1936 г. на Тихорецком узле и железнодорожных предприятиях города были следующими. Паровозоремонтный завод имел задание провести средний и капитальный ремонт 307 паровозов. Это задание заводом было выполнено на 93,1%, из

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 42, 43.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 45.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 155. Л. 48, 49.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 168. Л. 10.

ремонта вышло 286 локомотивов. Качество ремонта было неудовлетворительное¹. Паровозное депо в течение всего 1936 г. не выполняло важнейшие измерители. (Подробнее см. Приложение 10). В депо слабо внедрялся технологический процесс, имелась большое число случаев повторного и межрейсового ремонта. Технологический процесс внедрен был не полностью. Станция Тихорецкая в течение 1936 г. также систематически не выполняла основные измерители и не работала по утвержденному технологическому процессу.² Характерные для периода первой пятилетки, недостатки в работе отрасли в начале второй пятилетки не были вполне преодолены и на Кавказском железнодорожном узле. Бюро Кропоткинского РК ВКП(б), рассматривая 10 июня 1933 г. вопрос «О ходе подготовки Кавказского узла к осенне-зимним перевозкам», дало и общую оценку функционирования узла, вне связи с сезонными требованиями. Было отмечено, что работа Кавузла явно не отвечает требованиям. Качественные измерители работы – оборот паровозов, вагонов, графики движения поездов не выполнялись, трудовая и производственная дисциплина находились на низком уровне³. 3 августа 1933 г. РК более обстоятельно обсудил ситуацию в рамках вопроса «О ходе перестройки Кавузла в соответствии с решениями СНК СССР и ЦК ВКП(б)». Напомним, что речь шла о решениях от июля 1933 г., о которых в нашей работе уже говорилось. Бюро райкома отметило, что в работе Кавузла сохранялись формально-бюрократические методы руководства⁴ и обязало треугольники подразделений и служб узла обеспечить выполнение задач на основе четко разработанного плана, увязывая всю работу с программой осенне-зимних перевозок. Были предъявлены претензии к управлению дороги, которое недопустимо затягивало снабжение материалами (кирпич, гвозди, пломбы и т. д.). Парторганизациям вменялось в обязанность добиться в ближайшее время решительного укрепления трудовой дисциплины

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 176. Л. 121.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 179. Л. 95, 96.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 179. Л. 96, 97.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 132. Л. 59.

на основе жесткого применения дисциплинарного устава и развертывания массово-политической работы¹. Положение с паровозным парком на начало декабря 1936 г., по данным комиссии Кропоткинского РК ВКП(б), выглядело следующим образом: за 5 дней комиссия осмотрела 16 паровозов и установила неудовлетворительное качество ремонта паровозов; отсутствие контроля за принятием выполненных работ от комплексных ремонтных бригад, как со стороны администрации депо, так и отдельных паровозных бригад; антисанитарное состояние помещения паровозного депо².

Однако ряд изученных нами документов отражает постепенное улучшение работы Кавузла. Так, за период 1934-1936 гг. производственная деятельность улучшилась в результате решительной борьбы с «предельческими» нормами, технической реконструкции, освоения стахановско-кривоносовских методов работы. Паровозное депо смогло добиться увеличения суточного пробега отдельных пассажирских паровозов до 464 км, против плана в 427 км и 339 км в 1935 г. Пробег отдельных товарных паровозов составил 336 км в сутки, против 205 км в 1934 г. - рост на 64%. Лучшие машинисты депо Ф.Ф. Яблонский и П.И. Соловцев, награжденные орденом Ленина, показали образцы социалистического труда. Росли ряды стахановцев: из 1636 рабочих депо, стахановцев было 443 или 29%³. Вагонное депо выполнило планы по среднему и текущему ремонту. На станции Кавказская сократился средний простой вагонов с переработкой с 11,4 часа в 1934 г. до 8,8 часа в 1936 г. Сократился и простой вагонов под грузовыми операциями с 18,3 ч. до 16,8 ч., цистерн с 15,5 ч. до 13,2 ч. Но достигнутые результаты не были закреплены. Со второй половины 1936 г. работа Кавузла стала ухудшаться, было допущено было 5 аварий, 14 случаев

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 132. Л. 60.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 132. Л. 5.

³ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 173. Л. 81.

грубых нарушений правил технической эксплуатации и 87 случаев брака в работе¹.

Были достижения и у Краснодарского депо, не имевшего репутации передового. Например, в решении острой технической проблемы обвала арок в топках паровозов, течи дымогарных труб котлов, из-за которой простаивали паровозы. Когда краснодарские железнодорожники получили извещение, что труб от партнеров больше не получают, то они уже не обращались на Тихорецкий завод, а добились в котельном ремонте самообеспечения. В котельном цехе выросла производительность труда².

Исследуемый период в целом характеризовался быстрым развитием железнодорожного транспорта. Уже через год после начала второй пятилетки органами власти и управления проблемы отрасли обсуждались совершенно в иной тональности, качественно изменилось само их содержание. На совещании Краснодарского городского партактива 22 ноября 1935 г. прошло обсуждение проблем железнодорожного транспорта, отразившее первые итоги распространения на железнодорожном транспорте региона стахановского движения. Оно охватило не только машинистов и помощников машинистов, но и все подразделения и службы, в том числе диспетчерскую службу. Главным достижением службы стало существенное повышение коммерческой скорости поездов с 19,5 км/ч до 25 км/ч и более³.

Делегатами V Краснодарской городской партконференции (29 июля 1936 г.) были отмечены перемены в работе Краснодарского эксплуатационного района АЧЖД и Краснодарского железнодорожного узла. Так, машинист Краснодарского узла А.Ф. Проценко отметил ряд достижений: рост погрузки вагонов и КПД паровоза, улучшение экономических показателей узла за счет

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 173. Л. 113, 114.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 638. Ф. 1072. Л. 21, 22.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 657. Л. 6, 35.

перевода паровозов с нефти на угольное топливо, уменьшение простоев и числа аварий, увеличение среднесуточного пробега и технической скорости¹.

Результаты функционирования паровозных депо в масштабах всей дороги им. Ворошилова были обсуждены на заседании бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) 17 ноября 1936 г. Бюро крайкома оценило состояние паровозного парка как неудовлетворительное: процент больных паровозов при норме 13,1% в сентябре составил 24,34%, в октябре – 22,7%. Чрезмерно велика была порча паровозов в пути: за 10 месяцев 1936 г. было 723 таких случая, в том числе 359, потребовавших выделения резервных паровозов. Чрезмерно выросло количество заходов паровозов в депо для межпоездного ремонта. Например, в Кавказском депо в сентябре 1936 г. было 800 таких случаев, в Тихорецком – 932. Следствием этого стала систематическая недодача паровозов под поезда². Основными причинами такого положения паровозного парка дороги, по мнению бюро крайкома были:

- недоброкачественный ремонт локомотивов на Ленинском (Ростов на-Дону) и Тихорецком заводах, невыполнение начальниками депо решения о приеме каждого паровоза из ремонта лично начальником депо;

- на качестве ремонта сказывались грубые нарушения приказа НКПС о приписке паровозов к комплексным бригадам, в результате чего возникала обезличка в ремонте и производилась недопустимая оплата повторного ремонта;

- машинисты, обязанные по приказу НКПС лично принимать паровозы из ремонта и проверять качество ремонта, грубо нарушали этот приказ, срывали, по сути, свою собственную работу, не выполняя на плохо отремонтированных паровозах норм пробега, что вело к снижению их собственной зарплаты;

- сохранялась недопустимая текучесть кадров командного состава паровозных депо. Например, в Кавказском депо за 10 месяцев сменилось 4 паровозных мастера, 4 старших нарядчика и т. д. Отмечалось, что такое

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 173. Л. 81.

² ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 25. Л. 95.

положение сложилось в результате самоуспокоенности и ослабления руководства стахановско-кривоносовским движением со стороны командного состава депо, наличия «антиугольных» и «предельческих» настроений у ряда командиров и машинистов, с которыми не велось достаточной борьбы, ослабления всей партийно-политической деятельности вокруг выполнения основных производственных заданий паровозного хозяйства¹. Роль железнодорожного транспорта в индустриальном прорыве СССР, совершенном в годы первых пятилеток, трудно переоценить. В докладе Председателя СНК СССР В.М. Молотова об итогах выполнения второго и задачах третьего пятилетнего плана отмечалось, что в 1937 г. 90% всего грузооборота выполнялось железнодорожным транспортом².

В заключение отметим, что главным положительным итогом второй пятилетки на железных дорогах СССР и, в частности, Кубани, стало преодоление консервативных представлений, согласно которым интенсификация работы железнодорожного транспорта затруднена или невозможна не из-за плохой организации производства и труда, низкой мотивированности персонала, а в силу наличия неких «естественных пределов», непреодолимых по определению.

Изученные нами документы отражает постепенное улучшение работы железнодорожных предприятий Кубани. Так, за период 1934-1936 гг. производственная деятельность улучшилась в результате борьбы с «предельческими» нормами, технической реконструкции, освоения стахановско-кривоносовских методов работы. Увеличился суточный пробег паровозов и вагонов. Развивалось движение за увеличение технических и коммерческих скоростей составов и их веса. Заводы и депо начали выполнять планы по среднему и текущему ремонту подвижного состава. Внедрялись прогрессивные технологии ремонтных и регламентных работ. Сократился и

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 25. Л. 95, 96.

² XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б): Стеногр. отчет. М., 1939. С. 299; Социалистический транспорт. 1939. № 4. С. 6, 7.

простой вагонов и цистерн под грузовыми операциями. Росли ряды стахановцев, прежде всего, в связи с совершенствование системы оплаты труда. Но достигнутые положительные тенденции еще не обрели стабильного характера. Допускались аварии и грубые нарушения правил технической эксплуатации подвижного состава, нарушения трудовой дисциплины. Качественные показатели работы на кубанских участках СКЖД-АЧЖД испытывали колебания между ростом и падением, при главенствующей тенденции роста.

2.3. Трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки

В последний год второй пятилетки едва ли не все, что было достигнуто коллективами железнодорожников Кубани в совершенствовании работы отрасли, подверглось серьезному испытанию. Массовые репрессии 1937-1938 гг. вызвали организационно-управленческую нестабильность, неуверенность руководителей и исполнителей, безынициативность. Вследствие этого снизились все показатели хозяйственной деятельности, в том числе на железнодорожном транспорте страны и Кубани.

Например, начальник депо ст. Туапсе Звеков на совещании партийного актива Туапсинского железнодорожного узла совместно с работниками политотдела отделения в начале 1938 г. отмечал, что депо Туапсе в августе 1937 г. имело больных паровозов 57%. На начало 1938 г. при норме 8% он составил 22%. В депо не хватало машинистов – 6 чел., кочегаров – 6 чел., помощников машинистов – 12 чел., одного автоматчика и одного арматурщика¹. Запущена была трудовая дисциплина, развалено стахановское движение, эти сферы только начали приводится в порядок². Такая противоречивая, тревожная ситуация распространялась на все кубанские участки железной дороги им. Ворошилова и на дорогу в целом. На это было

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 66. Л. 3, 4.

² ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 66. Л. 3, 4.

указано на I Краснодарской краевой партийной конференции 12-13 июня 1938 г.¹ и на II Краснодарской краевой партийной конференции (26 февраля - 1 марта 1939 г.)². Начиная с 1939 г. стабилизация политической ситуации в СССР отразилась и на хозяйственной деятельности, в том числе на железнодорожном транспорте Кубани. Произошла и стабилизация кадрового состава региональных руководителей – партийных, советских, хозяйственных. В начале 1939 г. III Пленум Краснодарского крайкома ВКП(б) избрал первым секретарем П.И. Селезнева (1897-1949 гг.), ставшего в дальнейшем одним из самых сильных и авторитетных региональных руководителей в СССР. По тогдашней традиции П.И. Селезнев был также избран и первым секретарем Краснодарского горкома партии. С именем Селезнева связана стабилизация политического и хозяйственного положения в крае, эффективная кадровая политика.

В марте 1939 г. на XVIII съезде ВКП(б) нарком путей сообщения СССР Л.М. Каганович заявил: «...железнодорожный транспорт с честью выполнил задание партии и товарища Сталина. Среднесуточная погрузка выросла с 51, 2 тыс. вагонов в сутки в 1933 г. до 88 тыс. вагонов в 1938 г., т.е. более чем в 1,7 раза, а грузооборот возрос за тот же период с 169,5 млрд. тонно-километров до 369,4 тонно-километров, т. е. почти в 2,2 раза. Пятилетка выполнена раньше срока». Л.М. Каганович также отметил, что по сравнению с 1933 г. улучшились основные измерители использования подвижного состава³. С 1939 г. на железных дорогах Краснодарского края ситуация также стала выправляться. Хотя, еще в начале года заметного положительного сдвига в обслуживании железнодорожниками организаций-клиентов не наблюдалось⁴.

В 1939 г. в условиях стабилизации, многие проблемы сохранились, но обстановка стала способствовать их решению. На XV Тихорецкой районной

¹ ЦДНИКК, Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 102. Л. 23.

² ЦДНИКК, Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 103. Л. 8–10.

³ XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б): Стеногр. отчет. М., 1939. С. 257; Гудок. 1939. 18 марта.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 610. Л. 42.

партийной конференции 21-24 февраля 1939 г. отмечалось, что развитие Тихорецкого узла не соответствовало возросшему потоку грузов, а станционные пути – задачам пропуска тяжеловесных длинномерных поездов.. Предлагалось реконструировать Тихорецкий и Кавказский узлы, построить парк приема и отправления, две маневровые горки и ряд других объектов¹. Острой проблемой Тихорецкого железнодорожного узла стал дефицит электроэнергии. Это касалось и промышленных предприятий НКПС, например, завода «Красный молот», который за годы первой и второй пятилеток из отсталых мастерских вырос в завод путейских машин. Но электростанция и ТЭЦ завода не удовлетворяли потребности в электроэнергии. Предлагалось поставить перед вышестоящими органами вопрос о развитии в Тихорецке средних и малых электростанций².

Тихорецкое паровозное депо постоянно подвергалось критике за недостатки в работе. Но в начале 1939 г. его персонал добился хороших результатов по обороту локомотивов и по другим важнейшим измерителям. Были организованы две ударные колонны паровозов им. XVIII съезда ВКП(б). Коллектив депо успешно выполнял задачи 3-й пятилетки, в нем добросовестно и успешно работали авторитетные стахановцы. Кроме того, депо станции Тихорецкая получило мощные паровозы серии «СО», но в техническом отношении оно не было готово к их эксплуатации и ремонту. Назрела необходимость технической реконструкции депо³. Выше мы неоднократно обращались к работе Тихорецкого ПРЗ, почти исключительно, в связи с острой критикой руководящих органов в адрес его руководства и коллектива. Однако в 1938 г. завод производственную программу выполнил досрочно к 21-й годовщине Октябрьской революции и занял первое место в системе паровозоремонтных заводов НКПС. Выпуск паровозов из ремонта увеличился

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 194. Л. 3.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 194. Л. 5.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 194. Л. 16, 20.

с 286 в 1936 г. до 384 в 1938 г¹. Ситуация на железнодорожном узле отражена на XVII Тихорецкой районной партийной конференции (5-7 марта 1940 г.) в докладе секретаря РК Морозова. Наряду с достижениями сохранялись и существенные недостатки, прежде всего брак в работе. По ст. Тихорецкая в 1939 г. было одно крушение в мае, одна авария в январе и 29 случаев брака в работе. По паровозному депо только за январь 1940 г. было 44 случая недодачи паровозов под поезда. Депо по прежнему имело большой процент больных паровозов и простоя паровозов на промывке². Имелись, однако, и значимые достижения: паровозоремонтный завод и завод «Красный молот» провели 1939 г. с накоплением значительных прибылей. Прибыль могла быть еще больше, если бы не были допущены излишние непроизводительные расходы³. Авангардная роль коммунистов на производстве имела уже не декларативный, а реальный характер. Коммунист Зеленцов – токарь ПРЗ ежедневно давал 2 нормы выработки. Коммунист Фисенко П. – слесарь этого же завода систематически давал 2 нормы. Коммунист Трушев – трубовар, систематически выполнял нормы от 150 до 200%. Он был награжден медалью «За трудовую доблесть». Из 9-ти работников ПРЗ, награжденных правительством, 8 были коммунистами. На заводе «Красный молот» коммунисты Мышневу, Сташинченко, Орлов, Пономарчук, секретарь парторганизации котельного цеха Насека и ряд других ежедневно выполняли производственные задания на 200-250 и даже 300%⁴.

Однако 15 мая 1940 г. бюро Тихорецкого РК ВКП(б) было вынуждено отметить, что ПРЗ в 1940 г. стал работать хуже, чем в 1939 г. Руководители завода не сумели организовать коллектив на выполнение государственных планов ремонта паровозов и изготовления запасных частей подвижного состава, не обеспечили передачу опыта лучших цехов – колесного, кузнечного и тендерного всему коллективу завода, что привело к массовому браку,

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 194. Л. 10.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 50.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 48, 50.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 52.

падению трудовой дисциплины, ослаблению соцсоревнования. План ремонта паровозов на 1-й квартал 1940 г. был выполнен лишь на 90,1%. Простой паровозов при капитальном ремонте вместо 14 дней по плану составлял 25 дней, при среднем ремонте вместо 10 дней – 20,1 дня. Планирование на предприятии было организовано слабо¹. 26 августа 1940 г. бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) рассмотрело вопрос «О выполнении указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. и от 10 июля 1940 г. на ТРЗ». Эти указы, как известно, предусматривали жесткие меры по укреплению трудовой и производственной дисциплины в условиях роста военной угрозы для СССР. Было признано, что указы выполнялись неудовлетворительно. На 26 августа на заводе имелось 77 случаев прогулов и опозданий. За июль 1940 г. было 460 случаев предоставления отпусков без сохранения содержания. Качество продукции находилось еще на низком уровне, число случаев брака даже росло, особенно в литейном и механическом цехах². Как следствие, завод за сентябрь 1940 г. выполнил плановое задание лишь на 58%³. Бюро Тихорецкого РК было вынуждено напомнить хозяйственным руководителям ПРЗ об их служебных обязанностях, в частности:

- начальника завода Ольховского и технического директора Пичугина обязали лично проверить выполнение приказов НКПС и установить за их выполнением жесткий контроль, обратив особое внимание на качество, работу по графику и простои паровозов в ремонте;

- Пичугину поручили не позднее 15 октября 1940 г. разработать мероприятия по технологическим процессам, по каждому цеху в отдельности, обеспечить их инструментом и измерительными приборами;

- руководству завода было предложено укомплектовать штаты работников ОТК более квалифицированными работниками, которые систематически контролировали бы качество деталей в процессе их

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 206. Л. 93.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 207. Л. 114, 115.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 208. Л. 42.

изготовления, а не тогда, когда паровоз уже собран с использованием некондиционных комплектующих;

- внимание хозяйственных руководителей ПРЗ было обращено на необходимость совершенствования планирования, как общезаводского, так и внутрицехового, для чего требовалось составить графики изготовления деталей для каждого цеха, бригады в отдельности, начиная с момента постановки паровоза в разборку и кончая сдачей, установив тщательный контроль за изготовлением и ремонтом деталей;

- технического директора Пичугина и главного инженера Лисицына обязали организовать приемку важнейших деталей и узлов паровозов в процессе работы, а не после того, как паровоз собран;

- начальнику завода было поручено разработать конкретные мероприятия по снижению себестоимости и приведению ее к установленной планом норме, добиваясь максимального сокращения накладных расходов, решительно ликвидируя брак и недоделки¹. В марте 1941 г. бюро Тихорецкого райкома партии оценило работу одного из подразделений ПРЗ – литейного цеха. Отмечалось, что цех в 1940 г. и в январе 1941 г. работал крайне неудовлетворительно, брак по медному литью, арматуре и мелким деталям доходил до 30%. Социалистическое соревнование проходило формально, проверка соцдоговоров была организована слабо, трудовая дисциплина оставалась на низком уровне². Несколько лучше работал в конце исследуемого периода завод транспортного оборудования «Красный молот». В 1940 г. план выпуска продукции был выполнен на 91%. Из 27 видов продукции полное выполнение отмечалось только по 12 видам. Производительность труда составила 97% к плану, был допущен брак на 675 тыс. рублей. В 1941 г. работа предприятия улучшилась, и январская производственная программа была выполнена на 110%, производительность труда составила 113% к плану³.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 208. Л. 43.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 209. Л. 133.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 209. Л. 156, 157.

В целом по Тихорецкому железнодорожному узлу и расположенным в городе заводам НКПС в начале 1941 г. ситуация была сложной. Руководители и трудовые коллективы снова не поспевали за ростом плановых заданий. Производственные программы 1940 г.: ПРЗ по ремонту локомотивов, паровозного депо по эксплуатации и ремонту паровозов, ст. Тихорецкая по обороту вагонов оказались не выполнены, имелось много брака и перерасход государственных средств¹. Что касается Кавказского железнодорожного узла, то в годы первой и второй пятилеток он был лучшим на Кубани по количественным и качественным параметрам работы. По сравнению с другими узлами, он в меньшей мере отставал от требований времени. При этом проблемы на Кавузле были теми же, что и на других узлах. Положение в подразделениях и службах Кавузла в начале 1939 г. отражено, в частности, в материалах XVII Кропоткинской районной партийной конференции 21-23 февраля 1939 г.

Начальником Кавказского паровозного депо к этому времени стал П.И. Соловцев – один из лучших машинистов, награжденный двумя орденами. На партконференции он отметил ряд острых проблем. Например, депо получило новые паровозы серий ИС и ФД, но освоение их ремонта проходило плохо, поскольку для него не было соответствующего оборудования. Приходилось гнать паровозы на промывку в депо соседних дорог. Паровозные бригады проводили большую работу по повышению весовых норм поездов, водили составы в 2500 тонн, тогда как годом раньше норма была 1800 тонн. Вожделение тяжеловесных поездов в начале 1939 г. для паровозников Кавузла стало обычным явлением².

Спустя год на XVIII Кропоткинской районной партийной конференции (7-9 марта 1940 г.) прозвучала информация, что коллектив Кавузла в сентябре 1939 г. выделил 40 машинистов для срочных перевозок войск и грузов в связи с походом Красной армии в Западную Украину и Западную Белоруссию, а

¹ ЦЛНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 209. Л. 166.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 191. Л. 16, 17.

теперь участвует в перевозках, связанных с боевыми действиями в Финляндии. В августе 1939 г. интенсивно велась перевозка специальных грузов и, если в обычные дни на Тихорецкую выдавалось по 22 паровоза, то в дни усиленной перевозки было обеспечено до 45 паровозов ежедневно. План подъемочного ремонта в Кавдепо в 1939 г. был выполнен на 100%. При задании 33,5 км/ч машинисты обеспечивали техническую скорость 38,8 км/ч. Если в 1938 г. имелось 280 случаев недодачи паровозов под поезда, то в 1939 г. подобных случаев не было. Более 40 лучших машинистов получили премию НКПС по 1000 и более рублей. В 1939 г. 7 работников узла были награждены орденами и медалями СССР¹. По выполнению указов Президиума Верховного совета СССР от июня и июля 1940 г. об укреплении производственной и трудовой дисциплины на Кавузле сложилась ситуация аналогичная Тихорецкой.

Бюро Кропоткинского райкома партии 2 октября 1940 г. рассмотрело вопрос «О выполнении указа Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. по Кавказскому вагонному депо». Было установлено, что указ по Кавказскому вагонному депо не выполнялся. Это подтверждалось тем, что производственная программа по среднему ремонту вагонов, по существу, оказалась сорвана. Так, в августе 1940 г. при задании в 50 вагонов, был выполнен ремонт 38-ми. Также не выполнялось задание по годовому осмотру вагонов. Росло и число взысканий за нарушения трудовой дисциплины и брак в работе². Основные службы Кавказского узла - станция, паровозное депо, вагонный участок в 1940 г. не выполнили важнейшие измерители работы: отправление поездов по расписанию, нормы простоев вагонов и цистерн. Не были обеспечены и нормы технических скоростей, простоев паровозов на подъемочном и промывочном ремонте, по капитальному и среднему ремонту вагонов и др. Произошло снижение производительности труда и заработной

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 198. Л. 31.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 205. Л. 3.

платы во 2-м полугодии 1940 г. в цехах Кавказского паровозного депо¹. Сохранялись проблемы и в работе цеха паровозных бригад: нормы оборота и среднесуточного пробега паровозов и технической скорости не выполнялись, количество прогулов не уменьшалось, как и случаев нарушения паровозниками правил технической эксплуатации. Не были устранены нарушения спаренной и строенной езды².

С мая 1938 г. по март 1940 г. значительно улучшилась работа Армавирского железнодорожного узла. Так, за 1938 г. план погрузки был выполнен на 112,3%, за 1939 г. – на 112,7%. А 6-я дистанция службы связи, действовавшая в зоне ответственности Армузла, заняла первое место на дороге им. Ворошилова³. Однако отдельные предприятия узла работали еще плохо, например вагоноремонтный пункт не выполнял плана текущего ремонта вагонов. Слабым участком узла являлись погрузочно-разгрузочные работы, здесь превышались нормы простоя вагонов под выгрузкой, вместо 10 часов – 26 и более. В увеличении простоя вагонов под грузовыми операциями повинны были и клиенты железной дороги: мясокомбинат, хлебозавод, Горторг, Заготзерно, Химпром и др. Руководители хозяйственных организаций не проявляли должной заботы об организации разгрузки вагонов, высвобождения их из-под грузов, срывая тем самым планы работ станции и нарушая график движения поездов⁴. Год спустя на III Краснодарской краевой партийной конференции (12-14 марта 1940 г.) в отчетном докладе первого секретаря Краснодарского крайкома ВКП(б) П.И. Селезнева были отражены позитивные перемены и существенные достижения железнодорожного транспорта Кубани, наряду с естественными для любой крупной хозяйственной структуры проблемами и недоработками.

Отделения железной дороги им. Ворошилова, расположенные в Краснодарском крае, в 1939 г. выполнили план погрузки на 106,5%. Оборот

¹ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 209. Л. 107.

²ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 209. Л. 165.

³ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 238. Л. 87.

⁴ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 238. Л. 88, 89.

вагонов по сравнению с 1938 г. несколько улучшился, хотя еще отставал от заданной нормы. При норме в 2,1 суток, в 1939 г. он реально составил 2,77 суток. Основной причиной невыполнения задания по обороту вагонов и даже некоторого роста простоев под грузовыми операциями и по переработке вагонов на сортировочных станциях, являлось отсутствие должных усилий по организации слаженной работы всех звеньев на крупных узловых станциях. Среднесуточный пробег паровоза в 1939 г. составил 259,2 км против 239 км в 1938 г., при норме 262 км. Однако, в основных депо (Кавказская, Тихорецкая) оставался неудовлетворительным ремонт паровозов и уход за ними, в результате чего число заходов локомотивов на межпоездной ремонт продолжало нарастать. Если в декабре 1939 г. Тихорецкое депо имело 398 заходов, то в январе 1940 г. - 586. Крайне высоким в этих депо был процент больных паровозов¹. П.И. Селезнев отметил, что дорога добилась некоторого улучшения в деле выполнения государственного плана перевозок, но за 1939 г. было допущено 36 крушений, 27 аварий и 414 случаев брака в работе. Дорога в этих крушениях и авариях понесла убытки в 3 млн. рублей. Не было еще необходимой настойчивости у руководителей дороги, политотделов и партийных организаций к выполнению решений СНК и ЦК ВКП(б), приказов наркома путей сообщения по вопросам ликвидации крушений, аварий и брака на транспорте².

Лучшие люди железнодорожного транспорта энергично и целеустремленно боролись с этими крупными недостатками. Так, передовые машинисты Краснодарского депо Егупов и Калашников взяли обязательство увеличить пробег без подсобного ремонта до 200 тыс. км. Машинисты и диспетчеры организовали вождение наливных маршрутов от Невинномысской до Кавказской и Тихорецкой без набора воды и остановки на участке. Правительство СССР в ноябре 1939 г. наградило 59 железнодорожников -

¹ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. Д. 1076. Л. 83.

² ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. Д. 1076. Л. 83.

лучших стахановцев орденами и медалями¹. В качестве нерешенной проблемы руководитель края отметил, что состояние трудовой дисциплины на дороге оставалось на крайне низком уровне. За 1939 г. было допущено 13 тыс. прогулов, кроме того за нарушение трудовой дисциплины было наложено 15 тыс. служебных взысканий, а поощрения за этот же период получили только 8460 чел.² Достижения и недостатки в работе кубанских железнодорожников на конференции более подробно были показаны в исключительно компетентном, в сравнении с выступлениями железнодорожных руководителей первой половины 1930-х гг., выступлении заместителя начальника дороги им. Ворошилова Д.М. Калабухова.

Он констатировал, что 1939 г. стал первым годом выполнения государственного плана погрузки: дорога грузила 3493 вагона в сутки, или 109,9% от годового плана, против 90,6% в 1937 г. и 93,4% в 1938 г. Причем это была отгрузка в первую очередь важнейших народнохозяйственных грузов: угля, зерна, нефтепродуктов, цемента. Кроме этого, дорога с сентября 1939 г. и до марта 1940 г. полностью обеспечила погрузку и доставку всего необходимого РККА в связи с походом Западную Украину и Западную Белоруссию и советско-финской войной³. Д.М. Калабухов отметил, что оборот вагона – основной универсальный показатель эффективности работы железной дороги значительно отставал от заданной нормы. Худшими отделениями поэтому параметру являлись Краснодарское и Туапсинское. Виновны были, в первую очередь, те железнодорожники, которые не сумели правильно организовать технологический процесс обработки вагонов, поступающих под погрузку и выгрузку. Слабо обеспечивалась борьба с недобросовестными клиентами, которые передерживали вагоны под грузовыми операциями. К числу таких клиентов относились: Туапсинская Главнефть, уплатившая в 1939 г. дороге 25719 руб. штрафов; портовый элеватор г. Новороссийска,

¹ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. Д. 1076. Л. 83.

² ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. Д. 1076. Л. 84, 85.

³ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077. Л. 37.

уплативший 17405 руб. По Краснодарскому отделению Главнефть передержала вагоны лишнее время в количестве 8333 вагоно-часов, уплатив штрафы 65446 рублей, Гламаргарин за 1-е полугодие 1939 г. уплатил 44758 руб., новороссийский цементный завод «Пролетарий» только за декабрь 1939 г. уплатил 4404 руб. штрафов за простой вагонов¹.

Д.М. Калабухов справедливо констатировал, что хозяйственные руководители занимаются всем, только не транспортом: «Вопросы транспорта, вопросы простоя вагонов до сих пор не получили надлежащего внимания со стороны хозяйственных руководителей предприятий. Когда директор Главмаргарина тов. Шпорхун вплотную занялся вопросами транспорта, мы уже этих безобразий с простоем по комбинату Главмаргарин не имеем»². Подчеркивалось, что за отчетный период (с марта 1939 г. по март 1940 г.) крайком ВКП(б) оказывал дороге значительную помощь, подбирал и утверждал кадры хозяйственных руководителей депо, станций, отделений и т.п., принимал решения по ремонту Гойтских тоннелей, работе паровозного депо Тихорецкого и Туапсинского отделений движения. В начале 1940 г. крайком ВКП(б) поднял исключительно важный вопрос, записанный в решениях XVIII съезда партии - о ликвидации встречных нерациональных перевозок. Клиенты железной дороги, особенно перевозившие продукты питания, строительные материалы, хлебные грузы и другие, в этом вопросе злоупотребляли железнодорожным транспортом. Так, на Краснодарском отделении, со станции Платнировской в Станичную было перевезено 300 вагонов свеклы на расстояние 11 км., что составило лишь 20-25 минут затрат времени на перевозку, а на выгрузку-погрузку было затрачено 8 часов. Со станции Выселки в Станичную перевезли 2000 вагонов, по Кавказскому отделению со станций Отрадо-Кубанская и Гирей – 1500 вагонов на расстояние 23 км и т. д. Если бы свеклу перевозили автомобильным транспортом, то были бы получены иные результаты эффективности: затраты

¹ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077. Л. 38.

² ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077. Л. 38.

по автотранспорту в 11400 вагоно-километров, а железная дорога затратила 157650 вагоно-километров¹. Д.М. Калабухов призвал покончить с такими короткобежными перевозками.

В 1940 г. выправлялось положение и на Новороссийском железнодорожном узле. На IX Новороссийской городской партийной конференции (8-10 марта 1940 г.) секретарь горкома Саенко имел основания утверждать, что в 1939-1940 гг. Новороссийский железнодорожный узел стал работать значительно лучше, чем раньше и лучше чем, например, морской порт. Все основные службы, особенно паровозное депо, закончили 1939 г. с перевыполнением производственных планов. Однако, сохранилось много недостатков, особенно в работе станции, тормозивших, в частности, оборот вагонов. Несвоевременная разгрузка и погрузка вагонов портом, цементными заводами, «Красным двигателем» и другими клиентами отрицательно сказывалась на обороте вагонов, но в этом имелась и немалая вина железной дороги².

За годы предвоенных пятилеток железнодорожники Кубани решили множество сложнейших задач: организационно-управленческих, производственно-технических, политико-идеологических и вывели отрасль на уровень функционирования, близкий к тому, которого требовала ситуация. При этом было преодолено множество трудностей объективного и субъективного характера, что означает, с нашей точки зрения, совершение железнодорожниками настоящего трудового подвига. Председатель Совнаркома СССР В.М. Молотов на XVIII съезде ВКП (б) в марте 1939 г., говоря о достижениях народного хозяйства, констатировал, что: «Подъем народного хозяйства во многом обязан и успешной работе транспорта, прежде всего железнодорожного транспорта, который выполнил и перевыполнил свою

¹ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077. Л. 39,40.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 472. Л. 29, 204.

пятилетку за 4 года»¹. Как же справлялась со своими задачами Ворошиловская магистраль, занимавшая одно из ведущих мест среди железных дорог СССР. На эту тему начальник дороги А. Нецветай опубликовал в феврале 1941 г. в краевой газете «Большевик» статью «Сделаем Ворошиловскую магистраль передовой в Союзе». Учитывая, что в сталинский период, и особенно в годы, непосредственно предшествовавшие Великой Отечественной войне, ложная реклама своих достижений со стороны хозяйственных руководителей не поощрялась, мы вправе отнести к содержанию статьи с большим доверием. По данным А. Нецветая, в сравнении с 1939 г., когда коллегия НКПС отметила невыполнение качественных измерителей, большие потери от коммерческого брака, перерасход по фонду заработной платы, убытки от перерасхода топлива, в 1940 г. дорога улучшила свою работу. В ноябре 1940 г. совещание коллегии НКПС отметило, что Ворошиловская магистраль неплохо справилась с перевозками и успешно выполнила специальные задания².

По сравнению с 1939 г. на 5,5% выросла производительность труда, составившая 102,8% к плану, была увеличена техническая и коммерческая скорость движения поездов. Вместо имевшегося в 1939 г. убытка из-за перерасхода топлива в 2,2 млн. рублей, в 1940 г. была обеспечена экономия свыше 1 млн. рублей. Лучшие машинисты дороги, внедряя методы новаторов социалистического транспорта, перекрывая установленные скорости и весовые нормы составов, сэкономили тысячи тонн топлива. Так, за второе полугодие машинист Кавказского депо Удовенко сэкономил 168 тонн, Тарасиков из Краснодарского депо - 102 тонны, Гаев из Тимашёвского депо - 81 тонну и т.д.³. За 1940 г. по Ворошиловской дороге было проведено 6299 тяжеловесных поездов. Вместо имевшегося в 1939 г. 11 миллионного перерасхода по фонду заработной платы, за 1940 г. дорога получила 8,5 миллионов рублей экономии. В целом все расходы по эксплуатации снизились на 4,1%. Себестоимость

¹ XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б): Стеногр. отчет. М., 1939. С. 285; Социалистический транспорт. 1939. № 4. С. 7.

² Большевик. 1941. 12 февр.

³ Большевик. 1941. 12 февр.

перевозок также оказалась на 0,1% ниже, было обеспечено 207 млн. руб. накоплений, на 46 млн. больше, чем в 1939 г¹. Улучшилась и финансово-расчётная дисциплина, дорога снизила на 51% дебиторскую задолженность, полностью и своевременно рассчиталось по своим обязательствам перед партнерами. Создание накоплений дало дороге возможность в феврале 1941 г. отказаться от очередного пакета финансирования со стороны НКПС в размере 12,5 млн. руб. Если в 1939 г. только 70% хозяйственных единиц дороги имели по своим балансам накопления, то в 1940 г. этот показатель вырос до 90%.

Однако и в 1940 г. в работе дороги сохранялся целый ряд отрицательных моментов и недостатков. Не был выполнен годовой план грузовых перевозок в тонно-километрах. Количество крушений и происшествий хотя и уменьшились, но они не были до конца изжиты, а убытки по ним остались на уровне 1939 г. На дороге ещё оставалось немало нарушителей трудовой дисциплины, наносивших своими халатными действиями или бездействием убыток железнодорожному транспорту и его клиентам. Сохранялась проблема массового простоя вагонов, как на станциях, так и, особенно, на подъездных путях предприятий-клиентов. Слабо осуществлялось планирование перевозок клиентурой, не были изжиты нерациональные и встречные перевозки².

К концу исследуемого периода Коллектив рабочих и ИТР железных дорог Кубани достиг заметных производственных достижений. Программа по среднему ремонту товарных вагонов на январь 1941 г. была выполнена к 25 января, а февральская программа завершена к середине месяца. В подарок XVIII партконференции ВКП(б) было выпущено 25 вагонов. Успешно справились вагонники и с выпуском пассажирских вагонов из годового ремонта. Февральский план был выполнен досрочно, 14 февраля из ремонта выпустили 8 классных вагонов. Образцы стахановской работы показывали слесари Плахотников и Бугаев, ежедневно выполнявшие по три нормы. Применяя скоростные методы работы, стахановцы, вместо 72 часов по плану,

¹ Большевик. 1941. 12 февр.

² Большевик. 1941. 12 февр.

выпускали вагоны за 16–17 часов¹. В связи с принятыми правительством СССР в 1940-1941 гг., мерами по укреплению исполнительской, финансово-хозяйственной, производственной и трудовой дисциплины, произошло ужесточение подхода к руководителям предприятий - клиентов железной дороги, виновным в простоях железнодорожного подвижного состава. Так, в начале 1941 г. органами прокуратуры был возбуждён ряд уголовных дел в отношении работников различных промышленных и транспортных предприятий Кубани, по вине которых имели место факты преступных простоев подвижного состава железнодорожного и водного транспорта. Некоторые руководители предприятий получили реальные наказания от 1 года исправительных работ по месту работы до 2-х лет лишения свободы².

Из приведенных в разделе фактов можно заключить, что массовые репрессии 1937-1938 гг. вызвали в экономическом комплексе СССР организационно-управленческую нестабильность, неуверенность руководителей и исполнителей, безынициативность. Вследствие этого снизились все показатели хозяйственной деятельности, в том числе на железнодорожном транспорте страны и Кубани. Однако с 1939 г. на железных дорогах Краснодарского края ситуация стала выправляться. В условиях стабилизации, многие проблемы сохранились, но обстановка стала способствовать их решению. В депо Тихорецкого и Кавказского железнодорожных узлов появились новые мощные паровозы, хотя в техническом отношении еще не было готовности к их эксплуатации и ремонту. Имелись значимые достижения, так тихорецкие промышленные предприятия НКПС - паровозоремонтный завод и завод «Красный молот» в 1939 г. улучшили работу и накопили значительную прибыль. Паровозные бригады стали водить составы в 2500 тонн, тогда как годом раньше норма была 1800 тонн. Вождение тяжеловесных поездов с начала 1939 г. стало обычным явлением.

¹ Большевик. 1941. 12 февр.

² Большевик. 1941. 26 марта.

Основные железнодорожные узлы Кубани с 1938 г. перевыполняли планы погрузки. Существенно вырос среднесуточный пробег паровозов, однако, в основных депо (Кавказская, Тихорецкая) оставался неудовлетворительным их ремонт. Основные параметры, определявшие интенсивность и экономическую эффективность работы: оборот подвижного состава и его суточный пробег, расход топлива и т.д., к концу изучаемого периода значительно улучшились. Однако в 1940 - начале 1941 г. обострилась проблема злоупотребления клиентами услугами железнодорожного транспорта. Они стали часто заказывать нерациональные кототкобежные и встречные перевозки. В целом в конце исследуемого периода в работе железнодорожных предприятий Кубани определились заметные перемены к лучшему, она существенно приблизилась к требованиям нового этапа развития страны.

Таким образом, фактический материал позволяет сделать ряд выводов. За годы первой пятилетки, несмотря на усилия руководящих органов, перестройка работы железнодорожных предприятий Кубани в соответствии с требованиями реконструкции народного хозяйства не была осуществлена. Железнодорожный транспорт на Кубани, как и по всей стране, стал «узким местом» экономики, прежде всего, в силу его неготовности к резкому росту объемов перевозок.

В годы второй и, особенно, третьей пятилеток ситуация значительно улучшилась. Работа кубанских железнодорожников по всем основным показателям стала, в значительной мере, отвечать требованиям хозяйственного строительства в условиях сталинского модернизационного проекта. В работе железнодорожных предприятий Кубани, как и СССР в целом, определился реальный прогресс, отрасль приблизилась к требованиям, которые предъявляло к ней руководство страны¹. Это касалось всех основных

¹ Темляков В.Е. Производственная деятельность кубанских железнодорожников в годы Третьей пятилетки (1938 г. - июнь 1941 г.) // Кубанские исторические чтения: Мат-лы X Междунар. науч.-практ. конф. (Краснодар, 21 июня 2019 г.). Краснодар, 2019. С. 85-94.

параметров работы: технических и коммерческих скоростей, веса грузовых поездов, соблюдения графиков движения, сокращения числа крушений и аварий. Улучшилась эксплуатационная и ремонтная работа железнодорожников региона. Кроме того, произошли и долгожданные перемены в техническом оснащении железнодорожных предприятий Кубани, как и во всей стране.

3. СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ, ДВИЖЕНИЕ УДАРНИКОВ И СТАХАНОВЦЕВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КУБАНИ

3.1. Социалистическое соревнование и движение ударников в 1929-1935 гг.

Октябрьская революция 1917 г. дала рабочему классу не только позитивные достижения, были и сомнительные или даже, несомненно, вредные «завоевания» в виде падения трудовой, производственной и технологической дисциплины. Политико-идеологическая концепция ведущей роли рабочего класса, справедливая для тогдашнего этапа развития индустриального общества, своей оборотной стороной подчас имела социальное зазнайство рабочих, недоверие к техническим специалистам и администраторам («старым кадрам»), нежелание точно и быстро исполнять их распоряжения. В первые 15 лет советской власти это конкретно проявлялось в либеральном подходе к трудовой и производственной дисциплине, в заниженных производственных нормах и т.д. Обеспечение индустриальной реконструкции отечественной экономики с таким расслабленным состоянием социальных слоев, напрямую связанных с индустрией, было недостижимо. Отсюда и стремление партийно-государственного руководства СССР к восстановлению нормального производственного порядка. Это было тем более актуально на железнодорожном транспорте, где отсутствие порядка оборачивалось не только браком в работе, нерациональным использованием ресурсов, но и авариями и катастрофами с материальными потерями и человеческими жертвами.

Обеспечить восстановление трудовой и исполнительской дисциплины исключительно административно-дисциплинарными методами было невозможно, это противоречило бы декларациям о ведущей роли рабочего класса и т.п. Советское руководство нашло выход из положения в виде стимулирования неантагонистической конкуренции – социалистического соревнования.

Развитие социалистического соревнования на железнодорожном транспорте началось в июле 1926 г. в депо ст. Москва Казанской железной дороги. Здесь под руководством отраслевого профсоюза, при поддержке комсомола были сформированы молодежные бригады, вступившие в соревнование за досрочное выполнение плана перевозок. Принятие первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР вызвало рост трудовой и творческой активности индустриальных слоев, причем железнодорожники одними из первых включились в движение ударников пятилетки. В августе 1931 г. ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников и НКПС объявили Всесоюзный конкурс локомотивных бригад. В нем приняли участие и работники других служб, связанных с движением поездов. Началось более широкое соревнование за улучшение использования подвижного состава и повышение уровня организации перевозок. Конкурс способствовал развитию творческой инициативы железнодорожников, в частности, популярным стало партнерство паровозников и работников службы движенцев на одну поездку. В рамках партнерства диспетчер брал обязательство сокращать стоянки поезда на промежуточных станциях, а локомотивная бригада – ускорять движение поезда по перегону. Такая форма содружества содействовала увеличению скорости движения поездов и сокращению сроков доставки грузов потребителям¹.

Большое значение имела отмена приказом НКПС от 25 февраля 1931 г. обезличенной езды бригад на паровозах и введение спаренной и строенной езды с закреплением 2-3 бригад (смен) на каждом локомотиве. Это повысило персональную ответственность за состояние локомотивов и способствовало улучшению технического состояния паровозного парка². В 1931-1933 гг. проведено 3 всесоюзных конкурса на лучший паровоз, по итогам которых около 300 лучших машинистов страны получили специально учрежденный

¹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. / под ред. Н.Е. Аксененко. СПб., 1997. С. 82.

² URL: <http://www.oldgazette.ru/izvestie/27021931/text1.html>

жетон-значок «Лучшему машинисту СССР» и денежные премии¹. В 1933-1934 гг. организован Всесоюзный конкурс работников станций, охвативший сотни тысяч железнодорожников и способствовавший выполнению планов перевозок².

На протяжении всей первой пятилетки состояние дел с соревнованием на СКЖД оставалось противоречивым, с преобладанием, по большей части, негативных моментов и с упомянутыми выше последствиями. Начальник Краснодарского эксплуатационного района СКЖД А.Н. Талызин на партийном транспортном совещании 15 августа 1930 г. заявил, что положение дел с соцсоревнованием по формальным показателям выглядит благополучно, но лишь немногие подразделения полностью выполняют задания³.

Не произошло существенных перемен и к концу 1930 г. На железнодорожном транспортном партсовещании при Краснодарском ГК ВКП(б) 4 ноября 1930 г. его участники отметили, что не были решены такие вопросы, как доведение плана социалистического соревнования и ударничества до рабочих, не удалось создать систему эффективного учета результатов работы бригад и отдельных участков.⁴ Об этом делегат Чекан справедливо заметил: «Если взять эти важнейшие показатели, то нужно сказать, что они застряли примерно на этапе первоначальной шумихи, декларирования в области социалистического соревнования, которое давно уже является пройденным этапом для всех наших производственных организаций»⁵.

На Краснодарском и Новороссийском узлах появились новые перспективные формы работы: шефство над паровозом; сквозные и контрольные бригады, которые на ст. Краснодар, например, способствовали

¹ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008. С. 183.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. / под ред. Н.Е. Аксененко. СПб., 1997. С. 83.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 39. Л. 6.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 41. Л. 18.

⁵ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 41. Л. 18.

существенному улучшению в работе эксплуатационной части, и в целом добились заметных успехов¹.

О слабом развитии движения ударников свидетельствует то, что, например, в коллективе Тимашевского железнодорожного узла более половины коммунистов в нем не участвовали при спокойном отношении к этому со стороны парторганизации. Также в состоянии застоя пребывала изобретательская и рационализаторская деятельность. Отсутствовал всякий учет этой работы, равно как и предложения. Правление дороги не выделяло средств на такую деятельность, а в коллективе не проявляли никакой инициативы². К началу 1932 г. определенные сдвиги в развитии соревнования и движения ударников были достигнуты на Краснодарском железнодорожном узле. Он получил возможность восполнить упущенные в предыдущие два года возможности и побороться за первенство среди железнодорожников Северо-Кавказского края. Для этого было необходимо, чтобы коллектив узла полностью использовал собственные достижения, такие как работа комсомольской бригады паровоза ЭУ-740-62, которая в декабре 1931 г. шла впереди всех паровозных бригад СКЖД. Этот опыт был полезен для всех локомотивных бригад Краснодарского эксплуатационного района СКЖД, а наибольшие возможности для его использования существовали на самом Краснодарском железнодорожном узле³.

При обсуждении вопроса «О трудовой дисциплине на производстве и задачах коммунистов железнодорожного узла» 10 января 1930 г. бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) было вынуждено констатировать, что социалистическое соревнование и ударничество сохранили парадный, показательный характер. Ни один пункт договора на соцсоревнование не выполнялся в полном объеме, персонал не был мобилизован на реализацию конкретных пунктов договора, коммунисты-ударники не стали зачинщиками и

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 41. Л. 19.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 41. Л. 29.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 198. Л. 180.

руководителями выполнения договора¹. Два года спустя более оптимистическая ситуация сложилась на ПРЗ, в основном, в связи с переменами в системе оплаты труда. На заводе был внедрен хозрасчет, что обеспечило прямую связь оплаты труда с его результатами. Как явствует из документов XI Тихорецкой районной партийной конференции (19-22 января 1932 г.), на паровозоремонтном заводе были организованы 243 хозрасчетные бригады, успешно выполнявшие производственные программы, обеспечивавшие большую экономию. В соцсоревновании участвовали 2856 рабочих, а 2456 – в движении ударников. Для сравнения - в 1930 г. ударников было 1643 человек².

Кубанские железнодорожники в 1931 г. стали участвовать в районных (по эксплуатационным районам СКЖД) конкурсах на лучшее депо. Например, в конкурсе Кавказского района СКЖД лучшие показатели имело депо ст. Кавказская. Принимая во внимание, что Кавказское депо обеспечило лидерство в районном конкурсе, и что партийно-комсомольская прослойка среди персонала составляла 64%, бюро Кропоткинского РК ВКП(б) сочло необходимым объявить Кавдепо коммунистическим ударным депо. Это решение было оглашено на районном слете ударников 25 августа 1931 г. Заодно РК обязал партком депо развернуть работу и по участию во всесоюзном конкурсе, чтобы не только не сдать завоеванных позиций в районном конкурсе, но и добиться первенства во всесоюзном конкурсе. Этого не произошло, но коллектив депо и всего Кавказского железнодорожного узла с 1931 г. уже имел репутацию лучшего на Кубани³. Стремясь закрепить достигнутый успех, персонал Кавказского участка тяги решил принять участие в объявленном газетой «Правда» конкурсе на лучшую спаренную бригаду⁴.

Решение получило поддержку бюро РК ВКП(б) и слета ударников Кавказского узла 30 ноября – 1 декабря 1931 г. Райком партии обязал

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 113. Л. 130.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 126. Л. 10, 11.

³ ЦДНИКК, Ф. 1724. Оп. 1. Д. 118. Л. 38.

⁴ Правда. 1091. 11 февр.; Гудок. 1931. 16 февр.

треугольник Кавдепо выделить специальные фонды для премирования лучших паровозных бригад, которые завоюют первенство внутри депо. Одновременно требовалось развернуть агитационную работу по максимальному вовлечению паровозных бригад в соцсоревнование, ударничество, закрепление спаренной езды и улучшение технического состояния паровозного парка. Паровоз серии ОУ-99-39 был утвержден дорожным жюри для участия во всесоюзном конкурсе¹. В январе 1934 г. политотдел Краснодарского отделения СКЖД констатировал положительные сдвиги в развитии соцсоревнования и значительный подъем трудовой и технологической дисциплины среди железнодорожников района². В частности, произошло улучшение основных показателей работы в паровозном депо станции Новороссийск. Об этом свидетельствует рапорт рабочих и ИТР данного подразделения IV городской партконференции, содержание которого приведено выше³.

По состоянию на декабрь 1934 г. определенный сдвиг в работе обеспечило участие железнодорожников во Всесоюзном соревновании между станциями. Ударники станции Тихорецкая 1 января 1934 г. в целях большего развития социалистических форм труда вынесли решение о заключении договора на соцсоревнование с работниками станции Батайск. Станции стали соревноваться по объектам внутридорожного значения. В рамках соревнования с Батайском, коллектив Тихорецкой 27 марта включился и в конкурс на лучшую станцию. К середине года персонал станции еще не обеспечил полного выполнения взятых обязательств, но все же в работе имелось качественное и количественное улучшение, стал заметен подъем трудового энтузиазма, рост числа ударников. При отсутствии технических усовершенствований весьма неблагоустроенной станции, производственные показатели улучшились. Сократился простой вагонов и цистерн: если в июне 1933 г. простой транзитного вагона составлял в среднем 6, 2 ч., то в июне 1934

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 118. Л. 448, 449.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 443. Л. 58.

³ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 71. Л. 374.

г. он снизился до 5,6 ч., а в первой декаде июля до 3,5 ч. Простой цистерн в июне 1933 г. составил 4,1 ч., а за 3-ю декаду июля 1934 г.- 3,9 ч., что уже перекрывало норму. Транзитные вагоны, с учетом времени переработки, в 3-ю декаду июня простаивали в среднем 19,2 часа при норме 16 ч., а в 1-й декаде июля 18,9 ч. Лучших ударников на ст. Тихорецкая было 6 чел., и они вели за собой отстающих¹.

По данным секретаря парткома службы движения ст. Тихорецкая Радченко, в апреле 1934 г. в коллективе станции было 116 ударников, в мае уже 129 и в июне 154. На 1-е место вышла смена Демина, которой вручили Красное знамя. В мае - июле эта смена лидировала, как по использованию паровозов, так и по состоянию трудовой дисциплины внутри самой бригады. Рост числа ударников был небольшой, всего на 7 чел. В каждой смене было 62 чел., причем в подразделении Демина в июле 1934 г. насчитывалось 37 ударников, на 17 больше, чем в апреле. В этой смене было заключено 32 договора на соревнование, участниками которых стали все 37 ударников. Однако смена № 4 работала плохо по всем показателям - и по состоянию трудовой дисциплины, и по выполнению своих измерителей, притом, что там насчитывалось в два раза больше коммунистов, чем в других сменах. Например, во 2-й смене было 4 коммуниста и работа шла хорошо, в 4-й смене их было 8, а работа была организована плохо².

В связи с включением коллектива ст. Краснодар во Всесоюзное соревнование за лучшую станцию, стрелочники также включились в соревнование. Всего на станции 12 насчитывалось бригад стрелочников. Например, в бригаде Шапченко трудилось 6 стрелочников - ударников, прикрепленных к 11 стрелочным приводам. При включении в соревнование бригада взяла на себя обязательства: не задерживать паровозов у семафора, бороться за снижение простоя маневровых паровозов, при приеме и отправлении поездов. Эти обязательства бригада выполняла и в ней не было

¹ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 69, 70.

²ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 72.

нарушений трудовой дисциплины. Стрелочные приводы 19-21-11, которые обслуживали стрелочники Фатеев и Дезуля по чистоте и технической исправности имели оценку «отлично», остальные 8 приводов содержались на «хорошо». В бригаде 3 человека сдали техминимум на «отлично», были награждены значком «За отличный труд», остальные изучили должностную инструкцию стрелочнику на «хорошо»¹. Силами бригады было обучено на стрелочников 5 неквалифицированных рабочих, в том числе одна домохозяйка, жена стрелочника Макарина. Собственными силами бригада оборудовала стрелочную будку поста № 2, а также у каждого стрелочника - специальные ящики для хранения инструментов и сигнальных принадлежностей. Хороших результатов бригада достигла в результате понимания каждым работником значения Всесоюзного соревнования станций и того, какую роль в нем должны сыграть стрелочники. Например, на субботнике по обеспечению чистоты стрелочных приводов, проведенном в нерабочее время, к стрелочникам примкнули семьи. Бригада Шапченко не только лидировала сама, но и тянула за собой другие бригады, например, бригаду Сорокина, которая в то время еще не включилась в соревнование. Когда бригада Сорокина ушла в отпуск, бригада Шапченко очистила ее стрелки и по возвращении этой бригады из отпуска побудила в таком же порядке содержать свои стрелочные приводы. Бригада Сорокина последовала этому примеру, другие бригады также. В бригаде Шапченко хорошо заботились о поддержании порядка и определенного комфорта на местах дежурства стрелочников. Три будки стрелочников из 13 были хорошо оборудованы, остальные ремонтировались, печками оснащались все будки².

На станции Новороссийск соцсоревнование в 1934 г. прошло две стадии. Первая стадия была в 1-м квартале 1934 г. – бюрократическая, учет охвата соревнованием, иногда и определение принадлежности к категории ударников были формальны. На станции из 430 чел. персонала числилось 300 ударников,

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 73-75.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 73-75.

но производственные измерители выполнялись чрезвычайно плохо. Так было в первом квартале 1934 г.¹ Во втором квартале ситуация начала выправляться. Смена Шмулевича заняла первое место, а смена Холодова второе место. В этих сменах была введена жесткая трудовая дисциплина, и на ее основе - развитие соцсоревнования и заключение договоров. Персонал смен в июле был охвачен индивидуальными договорами, а групповыми договорами оказались охвачены все бригады. В бригаде Холодова насчитывалось 45 рабочих, индивидуальных договоров было 43, все их проверял председатель месткома станции Осенко. В смене Холодова оказалось 32 чел., полностью выполнивших свои измерители, поэтому она заняла второе место. Самой слабой бригадой считалась смена Кузнецова, которая по постановлению месткома и производственного совещания была занесена на черную доску. Там было 43 рабочих, на июль заключено соцдоговоров 42, но лишь 12 чел. выполнили свои измерители - в основном стрелочники, а составители поездов не выполнили и допускали брак в работе. К этой бригаде были прикреплены член месткома Мартыненко, а от администрации - диспетчер лучшей смены Шмулевич, и в мае бригаду «вытащили» с черной доски, поскольку она сумела обеспечить хорошие показатели. Впрочем, в июле эта смена снова оказалась на последнем месте².

По данным начальника станции Армавир Напрягло в конце 1934 г. на станции работало 625 чел. рабочих и служащих, из них ударников - 426. Соцдоговоров на станции было: сменных - 12, индивидуальных - 60 и бригадных - 34, причем из 34-х бригадных 29 относились на счет грузчиков и только два на счет составительских бригад и стрелочников. Важным достижением была энергичная борьба рабочих станции за выполнение государственного плана перевозок. Для Армавира это было важно и потому, что в недалеком прошлом план рассматривался там как способ для наживы отдельных руководителей и их приближенных. Поэтому борьба за выполнение

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 75.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 76.

программы перевозок стала принципиальным вопросом. В середине 1934 г. на станции не только весовщики, но и стрелочники и даже грузчики знали месячный план, знали, как проходит его выполнение в той или иной отрасли. За июнь и июль, благодаря тому, что рабочий актив – коммунисты и комсомольцы были прикреплены к ведущим предприятиям города – клиентам станции, удалось ликвидировать отставание в 427 вагонов, погрузка которых была под угрозой срыва. Так, работник станции Васильев, прикрепленный в порядке шефства к Армавирскому литейному заводу, остался с товарищами после работы на 4 часа и обеспечил загрузку 2-х вагонов продукцией завода, чем обеспечил выполнение плана¹.

Армавирским железнодорожникам удалось добиться признания от организаций города важности государственных перевозок. За апрель 1934 г. было недогружено против плана 399 вагонов, в мае 215, и в июне всего 28 вагонов. Этого железнодорожники сумели добиться путем контроля рабочих бригад за клиентами, борьбой за своевременную подачу заявок на погрузку. Они знали клиентов, которые систематически срывали план перевозок, особенно, такие организации, как маслозавод, сорвавший в апреле-мае погрузку 57 вагонов, но зато за июнь этот показатель сократился до 1 вагона. По вине самих работников ст. Армавир в июле имелся недогруз 21 вагона, что не было критично².

Большое внимание армавирские железнодорожники придавали внедрению кутафинского метода. Поясним, о чем идет речь. Окончив специальные курсы и сдав экзамен на отлично, молодой специалист Семен Васильевич Кутафин (1902-1987) стал диспетчером на станции Грозный. И там был неприятно удивлен тем, как медленно продвигались поезда по участку. Он сознавал необходимость кардинального изменения организации работы и пришел к выводу, что радикально ускорить продвижение поездов можно только за счет организованности, железной дисциплины и четкой координации

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 87.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 87, 88.

работы служб. Так сформировался новый метод ускоренного продвижения поездов на основе тесного содружества диспетчеров, эксплуатационников и поездных бригад. Он вскоре стал известен как кутафинский метод и с 1933 г. применялся на всех железных дорогах СССР. В 1933 г. была учреждена отраслевая награда – значок «Почётному железнодорожнику». Первым почётным железнодорожником стал С.В. Кутафин, удостоенный этой награды 31 октября 1934 г. Затем С.В. Кутафин возглавил Южную железную дорогу, после войны работал начальником Московско-Курской дороги, а затем на ответственных постах в МПС¹.

Используя кутафинский метод, персонал станции Армавир сумел сократить простой сборных поездов в апреле 1934 г. до 3 ч. 30 мин., в мае до 2 ч. 14 мин., в июне до 1 ч. 41 мин., и в первой декаде июля до 1 ч. 38 мин. То обязательство, которое было взято - 1 ч. 30 мин., еще не было выполнено потому, что Кавказское отделение как и многие другие, считало сборные поезда не приоритетными. По стрелочному хозяйству работники станции в 1933 г. имели в отличном состоянии 3 стрелки, а в середине 1934 г. - 67. На оценку «хорошо» в мае было 33 стрелки, в июне 53 и в июле 54. Происшествий по вине станции имелось в мае 3, в июне 2 и в июле также 2². Достигнутые в ходе первого тура Всесоюзного соревнования железнодорожных станций результаты, руководство СКЖД, располагавшее подробной и объективной информацией, не переоценивало. На первом дорожном слете ударников паровозников СКЖД 20 октября 1934 г. начальник дороги Я.А. Лившиц заявил: «Товарищи, первый тур соревнования депо дал нам некоторое улучшение в работе по ряду показателей. Но ни одно депо резко своей работы не улучшило. Ни одно депо! Мы в первом туре соревнования в первые ряды выдвинули сотни лучших людей, все они здесь...

¹ Гудок. 2011. 7 февраля.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 85. Л. 88.

У нас выдвинулись сотни лучших людей, которые своей образцовой работой показали как из плохого паровоза можно сделать хороший паровоз...»¹.

Симптоматично предупреждение, сделанное на данном слете начальником политотдела дороги Я.Д. Розенталем в адрес коллектива ст. Кавказская: «Кавказцы имеют большую заслугу – их почин относительно инструментов имеет исключительное значение, однако, надо сказать, что у кавказцев получилось некое головокружение. Когда я говорю о головокружении, то имею в виду не только треугольник депо, но и значительную часть рабочих. Из бесед с отдельными машинистами у нас сложилось определенное мнение, что некоторые кавказцы считают себя непревзойденными... Помните, кавказцы, кому много дано, с того много и спросится. Кавказское депо имеет около 2/3 рабочих и служащих ударников, 365 коммунистов, 162 комсомольца, 190 инспекторов по качеству (в начале года было 145). Между тем в Кавказском депо почти две трети машинистов имеют происшествия, и только 15% машинистов имеют поощрения»².

Я.Д. Розенталь отметил, что на СКЖД около половины рабочих и служащих являлись ударниками и сделал вывод, что дорога при наличии 50% ударников должна была значительно улучшить работу, если бы каждый ударник подтянул вровень с собой одного не ударника ³. Руководство дороги видело основные задачи во втором туре соревнования в том, чтобы хозяйственные, партийные и профсоюзные организации депо, руководящие работники, опираясь на лучших людей, добились выполнения следующих требований:

- полностью и целиком ликвидировать происшествия, включая порчу паровозов, остановку в пути, разрывы и обрывы поездов в пути. Поднять технические скорости на главной линии на 5%. Довести процент больных паровозов по каждому депо до заданной нормы. Привести в образцовое

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп.1 Д. 77. Л. 47.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 61.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 64.

состояние паровозы и движущие механизмы на них. Все паровозы на 100% привести к заданной норме пробега. Во всех депо необходимо было сформировать четкую систему внутреннего планирования. К 15 ноября 1934 г. на дороге не должно было остаться ни одного объекта, ни одного подразделения не готовых полностью к зиме. Я.А. Лившиц призвал паровозников организовать работу под лозунгом: «ни одного происшествия на дороге, стопроцентное выполнение государственного плана перевозок, за первенство Северо-Кавказской сети дорог, за орденоносную СКЖД¹.

Оставался не до конца ясным вопрос, кто может считаться ударником. Наиболее распространена была точка зрения, что ударник это тот, кто выполняет и перевыполняет производственные задания в количественном и качественном отношении, не имеет брака, дисциплинарных взысканий – такого подхода руководство СКЖД придерживалось ранее и продолжало придерживаться. Считалось, что выполнение нормы - обязательное условие статуса ударника. Между тем, бывали случаи, когда в ударники проводили допускавших брак или выполнявших задания на 90% (за стаж, заслуги и др.). Я.Д. Розенталь об этом сказал: «Выполнение – это тот минимум, за который мы должны драться, точно и честно работать, а максимум – это, конечно, не ограничено»². При определении и проверке ударников было много субъективизма, одних ударников определяли по количеству работы, других по размеру заработной платы. По мнению начальника политотдела СКЖД, необходимо было окончательно остановиться на критерии количества произведенной работы, но он сам отметил трудности в этом деле: «Есть много специальностей, где нет объективных измерителей». Обратим внимание, что на май 1934 г. на СКЖД насчитывалось 37000 ударников, то есть около 40% общей численности персонала³. У нас нет оснований оспаривать утверждение

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. 47-49.

² ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 84, 85, 116.

³ ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 90.

Г.М. Овсянникова, что поворотным пунктом в функционировании и развитии железных дорог страны, в частности и Кубани, стал 1935 г¹.

Для обеспечения роста эффективности железнодорожного транспорта в первой половине исследуемого периода требовалось восстановление трудовой и исполнительской дисциплины. Оно не могло быть достигнуто исключительно административно-дисциплинарными методами. Советское руководство нашло решение проблемы в виде стимулирования неантагонистической конкуренции – социалистического соревнования.

Развитие социалистического соревнования и движения ударников производства на железнодорожном транспорте СССР началось в 1926 г., а массовый характер оно приобрело в начале 1930-х гг. Однако на протяжении первой пятилетки состояние дел с соревнованием на СКЖД, в том числе, в кубанских подразделениях, оставалось противоречивым, с преобладанием, в основном, негативных моментов. При этом на Краснодарском и Новороссийском узлах появились новые перспективные формы работы: шефство над паровозом, сквозные и контрольные бригады, которые способствовали существенному улучшению производственной деятельности. Успешным соревнование и ударничество стали там, где был внедрен хозрасчет и осуществлен переход к сдельно-премиальной оплате труда. К 1932 г. это было сделано, в частности, на Тихорецком ПРЗ - 243 хозрасчетные бригады успешно выполняли производственные программы и обеспечивавшие большую экономию.

И все же социалистическое соревнование и движение ударников до середины 1935 г. слабо влияло на работу железнодорожного транспорта в силу объективных и субъективных причин. У железнодорожников сохранялась инерция привычки к не слишком напряженной работе, оставалась неразвитой и негибкой система морального и материального поощрения участников соревнования. Отсутствовала эффективная система измерения и проверки

¹ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008. С. 180.

вклада рабочих и служащих в результаты работы коллективов. Это прямо вытекало из отсталости системы учета и оплаты труда, в которой сохраняла важное место повременная модель в ущерб прогрессивной сдельно-премиальной модели. Перспективной в тогдашней ситуации была неограниченная индивидуальная и коллективная (при бригадном подряде) сдельщина, основанная на принципе – каков процент выполнения нормы, такова и оплата труда.

3.2. Развитие стахановско-кривоносовского движения в 1935-1941 гг.

В 1935 г. в промышленности СССР началось движение за освоение новой техники и высокую производительность труда. Поскольку его инициатором стал донецкий шахтер Алексей Григорьевич Стаханов (1905-1977), установивший рекордную выработку угля за смену, движение получило название стахановского. Железнодорожники быстро присоединились к нему, первым стал машинист локомотивного депо Славянск Донецкой железной дороги Пётр Фёдорович Кривонос (1910-1980), который 1 июля 1935 г. провел угольный состав с технической скоростью, превысившей норму почти на 9 км/час. При поддержке руководства дороги, он продолжал наращивать скорости движения за счет максимального использования мощности паровоза. В обращении к машинистам Донецкой дороги, опубликованном 14 июля 1935 г. в газете «Железнодорожник Донбасса», П.Ф. Кривонос призвал их своей работой доказать, насколько можно улучшить использование паровозов ¹.

Так возникло кривоносовское движение - ответвление стахановского движения, соответствовавшее особенностям работы локомотивных бригад (служба тяги). Работники других железнодорожных служб включились в стахановское движение, поэтому новое направление соревнования в отрасли получило обобщенное название стахановско-кривоносовского движения. Оно

¹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. / под ред. Н.Е. Аксененко. СПб., 1997. С. 83.

обрело множество последователей на всех железных дорогах СССР. В рамках движения стали формироваться единые смены из работников различных служб на одной станции или диспетчерском участке во главе с единым руководителем, что способствовало укреплению партнерства служб.

Следует учитывать, что даже в условиях не слишком напряженных производственных норм, за счет простой интенсификации физических усилий работников можно было перевыполнить задание на десятки процентов, редко - в полтора-два раза. В основном же новое движение ориентировало наиболее подготовленных, интеллектуально развитых и амбициозных работников на рационализацию труда и производства за счет организационных и технических инноваций. Именно в этой сфере находились большие и еще не задействованные резервы.

Руководители дорог, их подразделений и служб, общественные организации всячески помогали, особенно на начальном этапе, стахановцам и кривоносовцам, создавали для них благоприятные условия. Достижения передовиков широко освещались в газетах, на радио, в кинофильмах, не обходилось и без приукрашивания их успехов. Однако это было оправдано, поскольку результаты работы стахановцев помогали выявить неиспользовавшиеся до этого резервы, показать большинству персонала возможности, которых можно было достичь. В деле совершенствования работы железных дорог страны стахановско-кривоносовское движение сыграло огромную позитивную роль¹.

На совещании Краснодарского городского партактива 22 ноября 1935 г. произошло обсуждение проблем железнодорожного транспорта в условиях нового этапа движения новаторов и ударников. Так, диспетчер Краснодарского железнодорожного узла Е.А. Муравьев, сообщил, что возглавляет комсомольско-молодежную смену на отделении, охватывающем 800 км. Перестройку деятельности начали с налаживания четкой координации

¹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. / под ред. Н.Е. Аксененко. СПб., 1997. С. 85.

диспетчеров, машинистов, работников станций и службы пути¹. Е.А. Муравьев сказал: «Месяца два назад, когда мы начали оформлять молодежную комсомольскую смену..., в эту смену дали одного из работников, самого худшего, от которого отказывались все смены – Кравченко. Мы из этого человека сделали такого работника, который в данный момент обеспечил наивысшую коммерческую скорость в отделении – 25,1 км/час при задании 19,5 км. Комсомол, рядом с нами сидящие на другом аппарате, начали с Кравченко проводить работу. Я как старший смены прежде, чем назначить его командиром на определенном участке, ставил перед ним конкретные задачи. Кравченко больше всех в смене, наравне с молодыми комсомольцами, соревновался с машинистами, кондукторами, со станциями на основе индивидуальных договоров»². Е.А. Муравьев также привел пример машиниста Пилева, имевшего в Краснодарском депо плохую репутацию за опоздания и срыв рейсов. После воспитательной работы, проведенной с ним коллективом, Пилев 6 сентября 1935 г. заключил договор на соревнование с машинистом Соловьевым и смог достичь технической скорости 37 км/ч, а затем – от 37 до 55 км/ч³.

Диспетчер Муравьев также отметил: «Два месяца назад в нашем коллективе ... о соревновании даже не говорили, а сейчас, когда мы встали на стахановский путь, у нас появились люди, которых мы вытащили. У нас есть идеальные машинисты, таких мало, есть машинисты, которые изо дня в день делают аварии, отрывы. Их нужно воспитывать, показывать на живом примере, как нужно водить поезда. И эти люди подтянутся, а аварии абсолютно можно изжить»⁴. В данном случае перед нами пример работы по-новому, причем не изолированный от изменившегося контекста производственной деятельности.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 638. Л. 21, 22, 23.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 638. Л. 21, 22.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 638. Л. 23.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 638. Л. 24, 25.

В те же самые дни политотдел Азово-Черноморской железной дороги распространил информационную сводку о стахановском движении от 23 ноября 1935 г. В документе отмечалось, что стахановское движение на Азово-Черноморской железной дороге началось в Кавказском депо. Один из инициаторов движения, машинист паровозного депо Кавказская АЧЖД Ф.Ф. Яблонский 5 августа 1935 г. был награжден орденом Ленина «за образцовую и успешную работу по подъему железнодорожного транспорта, за активную и энергичную борьбу с крушениями и авариями»¹. Машинисты, объединившись вокруг орденосца Ф.Ф. Яблонского и его помощника М.Я. Голозубова стали показывать образцы сознательного и добросовестного отношения к поднятию производительности труда и улучшению использования паровозов. К этому движению быстро присоединились локомотивные бригады других депо, в том числе, расположенных на Кубани. Имена таких машинистов как П.И. Соловцев, Еременко, Сумкин, Ржевский, Рогозин, Юров и др. быстро стали известны всей Азово-Черноморской дороге. Так, например, Петр Соловцев при заданной технической скорости 30,5 км/ч стал водить поезда со скоростью 52,4-57,2 км/ч, Рогозин - до 40-45 км/ч. А. Гура, при заданной технической скорости 26,5 км/ч, достиг 32 км/ч, Еременко при задании 22 км/ч дал 42 км/ч и т.д.²

Проведенное 10-12 октября 1935 г. дорожное совещание стахановцев службы тяги дало новой толчок организации новаторского движения на АЧЖД. С этого момента оно стало быстро расти, пополняясь за счет работников других служб дороги. 30 октября политотдел дороги уже смог собрать стахановцев-эксплуатационников и с ними провести дорожное совещание по селектору, а на 28 ноября назначить дорожный слет стахановцев всех профессий.

¹ Советская наградная система. URL: <https://forum.faleristika.info/viewtopic.php?t=9947&start=1020>.

² ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 2.

Ряды стахановцев по отдельным службам дороги характеризовались следующими цифрами: на 18 ноября 1935 г. по 29-ти станциям насчитывалось 352 стахановца, по 11-ти паровозным депо – 401, по 6-ти вагонным участкам – 258, по 14-ти дистанциям пути – 423, по 4-м железнодорожным заводам – 428. Всего по подразделениям и службам Азово-Черноморской дороги насчитывалось 1868 стахановцев¹.

Работа отдельных стахановцев характеризовалась следующими показателями. Составитель поездов станции Кавказская А.И. Лоза формировал за смену 9-11 поездов против 7 по плану, а отдельные поезда формировал за 25 минут, вместо 1 ч. 15 мин. по нормативу. Смазчик этой же станции комсомолец Д.А. Беликов, рационально организовав работу осмотрщиков, вдвое сократил время на осмотр и ремонт поездов, работал на тяжелых поездах с одним напарником вместо трех, не допускал отцепок вагонов и задержек поездов. Диспетчер Краснодарского отделения комсомолец А. Гнедин выступил организатором соревнования на одно дежурство, когда работники разных служб обеспечивали решение единой задачи в качестве временной бригады. Он сумел организовать эффективную связь с дежурными по станции, машинистами, кондукторами, благодаря чему его смена выполняла план оборота вагонов на 127%, а план погрузки на 117%². Комсомольская бригада Крымского на Тихорецком паровозоремонтном заводе, работая на кулисных механизмах, выполняла задания по ремонту паровозов на 200% и более. Токари Кавказского вагонного участка комсомольцы Нестеренко, Василенко, Мешков установили рекорд по обточке шеек, вырабатывая за смену 20-22 шт., или 320% нормы³.

Там, где руководителями хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций принимались энергичные меры по развертыванию стахановского движения, наблюдались факты коренной перестройки сознания людей.

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 2.

² ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 2.

³ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 2 об.

Многие из тех, кто раньше выступал против наращивания показателей производительности труда, стали стахановцами и активистами этого движения. Так, слесарь комплексной бригады Кавказского паровозного депо И. Подковыров выступал против стахановского движения, спланировал вокруг себя коллег, которых также настраивал против стахановцев. Руководители администрации, партийной и профсоюзной организаций депо поговорили с Подковыровым, разъяснили ему значение стахановского движения и его собственные перспективы при присоединении к движению, узнали его бытовые нужды и оказали помощь. Подковыров стал стахановцем, производительность труда он повысил до 280% от нормы, не допускал брака и повторности ремонтных операций¹.

Однако, если на отдельных станциях (Белореченская) и в паровозных депо (Кавказская, Краснодар) стахановское движение все больше пополнялось новыми людьми, то от этого еще очень далеки были многие другие участки дороги. На возросшую активность рабочих, их ожидания, некоторые руководители парторганизаций и хозяйственных структур оказались неспособными своевременно реагировать. В результате у них разъяснительная и политико-воспитательная работа была подменена шумихой, заседательской суетой, бумажными обязательствами и, подчас, прямым извращением стахановского движения. Так, Максименко – парторг вагонного депо станции Армавир, он же старший осмотрщик вагонов, на совещании треугольника службы заявил: «У нас среди осмотрщиков и слесарей нельзя развернуть стахановское движение, потому что их работу нельзя учесть, и они не могут работать по-стахановски». Парторг Белоглинского куста Вартанов к определению стахановского движения подошел крайне упрощенно. Он составил список «стахановцев» и включил в него всех ударников. На станции Кавказская (парторг Степанов) стахановцев не собирали, с ними не беседовали и ежедневных показателей работы на стендах не вывешивали.

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 2 об.

Было много обсуждений, но никто не занимался должной организацией и контролем работы смен. Результаты иногда оказывались противоположны необоснованным ожиданиям, но адекватны истинному отношению руководителей к работе. Например, было созвано совещание по подготовке к дорожному слету стахановцев, на нем диспетчер Шмырев под аплодисменты руководства станции и всех присутствующих обязался работать по-стахановски. Но в первое же после собрания дежурство руководившая им смена допустила три аварии¹.

Названная выше справка политотдела АЧЖД зафиксировала не только успехи стахановского движения, его быстрое распространение с охватом почти 2 тыс. человек. Наряду с этим, в документе отражена серия разнообразных фактов, характеризующих формально-бюрократическое отношение к стахановскому движению со стороны отдельных руководителей. Причем одна часть из них не замечала, недооценивала и опошляла это движение, а другая прямым образом саботировала в самых разных формах. Так, начальник станции Крымская Мокрус в беседе с подчиненными заявил: «Не дело эксплуатационников держать в исправности стрелки и приводить их в порядок. Это дело путейское. Дело стрелочника переводить стрелку». Начальник станции Тимашевская Клевцов на требование месткома профсоюза отремонтировать печь стахановцу Жарикову ответил: «Зачем Жарикову печь, ему подарят пианино». С нашей точки зрения в данном случае налицо элементарная зависть, ведь многие стахановцы зарабатывали больше своих коллег и даже начальников, а часто обретали и большую общественную известность. На Кавказском вагонном участке инженер по труду Кривобоков и бригадир Шатилов распространили слух, что из-за стахановских достижений будут снижать расценки².

Отметим, что у противников стахановского движения и тех, кто относился к нему скептически, была своя аргументация. В депо станции

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 2 об.

² ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 3.

Кавказская слесарь Липсак вел упорную борьбу против стахановского движения. Он заявлял: «Куда нам спешить. Мы и так даем высокую производительность. Рабочего эксплуатируют как при капиталистах. Выдумывают всякое стахановское движение, с тем, чтобы эксплуатировать рабочий класс. Я не дурак, и этому не поддамся». Стахановец составитель поездов ст. Кавказская А.И. Лоза внес предложение перевести его с одного на два маневровых паровоза, добавив ему только одного сцепщика. Это предложение никто не поддержал, напротив, составитель поездов Холоденко в присутствии всей смены стал высмеивать коллегу. Здесь явно просматривалось восприятие многими коллегами стахановцев, как людей, которым «больше всех надо», желающих заработать деньги и славу и не желающих быть «как все»¹. Однако среди негативных высказываний были и такие, которые затрагивали серьезные проблемы, в частности, безопасности движения и поддержания ресурса подвижного состава и путевого хозяйства. Так, плотник Белореченского вагоно-ремонтного пункта Попов заявил: «Из кривоносовского движения ничего не получится. Они с такими скоростями скоро угробят паровозы и путь». Машинист паровозного депо станции Новороссийск Никулин, беседуя с рабочими, сказал: «Паровозные бригады увлеклись большими скоростями, а что если будет авария, значит, из тюрьмы не вылезут»².

Полагаем, что в этих высказываниях отразилась искренняя тревога, а не «злопыхательство». Вообще паровозы, особенно новые, были конструктивно приспособлены к высоким скоростям, езде на большом клапане. Однако это требовало более серьезного отношения к их эксплуатации и ремонту, следовательно – больших трудозатрат. В еще большей мере это относилось к обеспечению надлежащего состояния путей и путевого хозяйства. Вероятно, авторы высказываний не были уверены, что эти новые требования будут

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 4, 5.

² ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 5.

соблюдаться должным образом. Да и всплеск аварийности на железных дорогах СССР на рубеже 1920-х-1930-х гг. еще не ушел в прошлое.

Наиболее распространенная группа опасений была связана с тем, что на фоне достижений стахановцев будут пересматриваться производственные нормы для всех. В Армавирской дистанции пути кузнец Саркисов заявил: «Я мог бы втрое повысить производительность труда, работая на два горна. А мне бригадир Елисеев говорит «не нажимай, а то срежут расценку». Бригадир 5-го околотка Курганинской дистанции пути Процкий говорил: «Вот сейчас везде разьясняют о стахановском движении, а как дадим высокую норму выработки и поднимем зарплату, сейчас же установят хронометраж и закрепят самую высокую норму. Тогда нам невозможно будет выработать этой нормы и снизится зарплата»¹. Выше мы уже указывали на то, что многократное перевыполнение норм требовало не столько интенсификации физических усилий персонала, сколько творческого подхода к рационализации своего рабочего места, часто и содействия в рационализации рабочих мест смежников, создания новых приспособлений, в общем, изобретательности. И действительно развертывание стахановского движения принесло новый подъем рационализаторской мысли. Отдельные стахановцы весьма успешно выявляли неиспользованные резервы увеличения производительности труда. Например, профорг инструментального цеха Тихорецкого паровозоремонтного завода Буртовой занимался изготовлением вальцовок, по 2,5-3 единицы в день, но изменив технологический процесс, стал изготавливать 7-9 единиц. В арматурном цехе не было наждачного точила, рабочие ходили точить резцы в главный цех, на что уходило 10-15 минут у каждого. Отсутствие точила объяснялось нехваткой наждачных кругов. Рабочие Лутовинов и Частухин предложили использовать отработанные круги от шлифовальных станков. Это сохранило в подразделении ежедневно не менее

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 5.

10 человеко-часов. Подобные рационализаторские предложения внедрялись на многих станциях¹.

В конце 1935 г. в коллективах АЧЖД им. Ворошилова развернулась пропагандистская кампания, представленная как разъяснение материалов Всесоюзного совещания стахановцев и речи наркома путей сообщения Л.М. Кагановича². В основном высказывалось одобрение решений совещания и установок наркома. Так, прочитав речь Л.М. Кагановича на всесоюзном совещании стахановцев, машинист Краснодарского паровозного депо Ильин написал заметку в дорожную газету, в котором, в частности, утверждал: «Первая моя поездка, во время которой я до конца открыл большой клапан, открыла и глаза мне. При заданной технической скорости 28,8 км/ч я провел поезд со скоростью 42,5 км/ч. К малому клапану, старой черепашьей езде возврата нет»³. Таким образом, напрашивается вывод, что к концу 1935 г., в связи с развертыванием стахановско-кривоносовского движения, в отношении железнодорожного персонала к труду и производству произошли существенные перемены. В начале января 1936 г. секретарь Краснодарского горкома ВКП(б) О.Л. Рывкин имел основания утверждать на совещании городского партактива, что: «Первым по развитию стахановского движения идет наркомат тяжелой промышленности, второй железная дорога, дальше – пищевая промышленность. Вы знаете, что железная дорога и пищевая промышленность были чрезвычайно отсталыми, но за последнее время значительно подтянулась железная дорога»⁴.

На V Краснодарской городской партконференции 28-29 июля 1936 г. краснодарский железнодорожник - машинист А.Ф. Проценко отмечал, что на опыте знатных машинистов и стрелочников успешно идет воспитание людей, борьба за исправность пути, за правильное управление паровозами, за

¹ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 6.

² Первое Всесоюзное совещание рабочих и работниц стахановцев. 14-17 ноября 1935. Стеногр. отчет. М., 1935. С. 103-106.

³ ЦДНИКК. Ф. 653. Оп. 1. Д. 34. Л. 6.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 749. Л. 12.

кривоносовскую скорость, за исправность вагонов и их быстрейший оборот, за перевыполнение плана погрузки¹. Первые итоги развития нового движения были противоречивы. Например, бюро Тихорецкого РК ВКП(б) 1 октября 1935 г., рассмотрев вопрос «О внедрении стахановского метода работы на транспорте и в МТС», установило, что массово-политическая и организаторская работа по внедрению стахановских методов работы, в частности, на железнодорожном транспорте поставлена неудовлетворительно. Партийные, профессиональные организации и руководители предприятий не возглавили творческой инициативы лучших ударников, показавших образцы высокой производительности и культуры труда. Отдельные руководители стали на путь огульного зачисления в ряды стахановцев людей, не заслуживавших этого звания, тем самым дискредитируя движение, в то же время не окружили заботой и помощью действительных стахановцев.

Бюро РК ВКП(б) предложило парторганизациям железнодорожного узла и партгруппам местных комитетов профсоюза: немедленно развернуть широкую агитационную и организаторскую работу по внедрению стахановского метода на предприятиях узла; окружить особым вниманием рабочих, демонстрировавших высокие образцы труда, всячески помогая им, ставя их достижения в центр повседневной работы; оказывать повседневную помощь стахановцам – рабочим и ИТР в осуществлении ими поставленных перед собой задач. Партгруппе Райсовпрофа было поручено обеспечить необходимую помощь местным комитетам профсоюза в организации стахановского движения. Райсовпроф обязали решительно пресекать попытки хозяйственников пересматривать нормы выработки, изменять отдельные расценки вслед за переходом рабочих на стахановские методы работы². Было решено занести на районную Доску почета отличников-ударников. Из числа железнодорожников это были стахановцы завода ТРЗ: Войниленко И.М., котельщик, ударник с 1933 г., групповод стахановской бригады, выполнил

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 657. Л. 6.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 169. Л. 6.

производственную программу за октябрь 1935 г. на 161%; Галенко И., слесарь, групповод стахановской бригады, выработка свыше 200%; Крымский Н.Н., слесарь, групповод стахановской бригады, первым включившийся в стахановское движение. От службы движения в почетный список были включены: Прохоров К.А., составитель поездов, ударник сталинского призыва, Черемисов А.В., стрелочник ударник сталинского призыва, а от паровозного депо Гуднин М.С., машинист паровоза № 738-06, стахановец, трижды премированный в 1935 г.¹.

Вместе с тем, 6 июля 1936 г. бюро Тихорецкого РК ВКП(б) было вынуждено отметить, что на ТРЗ неудовлетворительно развернуто стахановское движение среди коммунистов. Из 279 коммунистов стахановцами являлись только 58. Бюро райкома призвало руководителей предприятий в кратчайшие сроки обеспечить улучшение культурно-бытовых условий стахановцам, предоставив им все необходимое для еще большего повышения производительности труда и технической квалификации².

Развитие стахановского движения среди работников Тихорецкого железнодорожного узла по состоянию на май 1937 было рассмотрено на XIV районной партийной конференции 18-25 мая 1937 г. Ее протокол содержит обширные фактические и статистические данные. На их основе нами произведен подсчет, показавший, что персонал железнодорожного узла насчитывал 5724 чел., из них стахановцев было 1575 чел., или 27,5%; ударников – 1365 чел., или 23,8%. Наибольшая доля стахановцев была на вагонном участке, а наименьшая на 10-м железнодорожном строительном участке³.

Более подробные сведения о численности персонала, в том числе, стахановцев и ударников в подразделениях Тихорецкого железнодорожного узла по состоянию на май 1937 г. содержатся в Приложении 11, а фамилии

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 169. Л. 6, 7.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 177. Л. 28, 30

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 182. Л. 76-78.

лучших стахановцев и их трудовые показатели приведены в Приложении 12, там же даны сведения об охвате коммунистов стахановским движением. Таким образом, на основе изученных документов, можно сделать вывод, что в 1935-1936 гг. на кубанских участках АЧЖД, как и на всем железнодорожном транспорте в СССР, стахановско-кривоносовское движение прошло стадию становления. Оно стало оказывать заметное влияние на улучшение результатов производственной деятельности железнодорожных узлов, станций, депо и других подразделений. С самого начала данное движение оказалось более эффективным, чем предшествующий этап социалистического соревнования. Все это способствовало тому, что во второй пятилетке железнодорожный транспорт стал функционировать лучше, чем в первой. Указанные сюжеты подробно исследованы в монографии Г. М. Овсянникова¹.

О признании заслуг кубанских железнодорожников – руководителей, политработников, рабочих и работниц – в развитии стахановского движения свидетельствует награждение ряда из них 4 апреля 1936 г. «за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий» государственными наградами. Так, орденом Ленина были награждены следующие работники АЧЖД: начальник Кавказского отделения паровозного хозяйства Г.Г. Марченко; паровозный машинист депо Кавказская П.И. Соловцев. Орденом Трудового Красного Знамени были награждены следующие работники АЧЖД: машинист паровозного депо Краснодар А.П. Гура; составитель поездов ст. Кавказская А.И. Лоза; начальник ст. Армавир Г.М. Напрягло; машинист Краснодарского паровозного депо А.Ф. Проценко; машинист пассажирских поездов паровозного депо Белореченская Р.Г. Пузырнов; машинист паровозного депо Кавказская, цехпарторг А.А. Храповицкий; стрелочник ст. Краснодар В.П. Шапченко. Орденом Знак Почета были награждены

¹ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008.

следующие работники АЧЖД: помощник машиниста паровозного депо Кавказская М.Я. Голозубов; инженер-начальник Сочинской дистанции пути Ф.С. Кирнозов; диспетчер Краснодарского отделения службы эксплуатации, ставший дежурным помощником начальника грузовой части службы эксплуатации Е.А. Муравьев; слесарь Тихорецкого паровозо-ремонтного завода А.В. Харичкин¹.

Спустя без малого три года, в период относительной зрелости стахановского движения, среди железнодорожников Кубани лидировал коллектив Краснодарского узла. На VII Краснодарской городской партконференции 23 мая 1938 г. отмечалось, что Синяков, Аракелян, Литвак, Лель и др. являлись лучшими машинистами Краснодарского депо. Обратим внимание, что первые трое упоминались выше в контексте первых шагов стахановского движения среди железнодорожников Кубани. Также указывалось, что кузнец паровозного депо Шаповалов выполнял нормы на 200% и более, слесарь паровозного депо Шамша – на 200% ². С лета 1937 г. и почти до конца 1938 г. на железнодорожном транспорте Кубани наблюдался организационно-управленческий кризис, связанный с репрессиями и кадровыми потрясениями. Это было не лучшее время для стахановского движения, хотя его достижения не были растеряны, но наступил определенный застой. Новая активизация движения произошла в рамках Всесоюзного социалистического соревнования в канун XVIII съезда ВКП(б). Например, машинисты Тихорецкого депо обеспечили скоростное продвижения нефтяных составов. 23 января 1939 г. машинист коммунист Кисленко, ведя наливной состав, показал техническую скорость, превысившую норму более чем на 30%. Среднесуточный пробег составил 934 км при норме в 600 км. Весь участок Кисленко проследовал без дополнительного набора воды. Ему хорошо содействовали помощник

¹ Постановление ЦИК СССР от 04.04.1936 // Известия ЦИК Союза ССР и ВЦИК. 1936. № 81. 5 апр.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1000. Л. 107.

машиниста Фомицкий и кочегар Коротченко. Политотдел дороги им. Ворошилова выразил благодарность всей бригаде, премировав Кисленко, его помощника и кочегара полумесячным окладом¹.

Ширилось и развивалось стахановское движение и на Кавказском железнодорожном узле. В 1937 г. там было более 700 стахановцев, в 1938 г. – 800, а в 1939 г. – около 1000, т. е. половина от общей численности персонала. Машинисты Кавдепо за 1939 г. провели 1935 тяжеловесных поездов, чем обеспечили перевыполнение плана на 0,5 млн. т. грузов и экономию 250 паровозов. Такие машинисты как Буров, Сердюков, Семенов, Кочетов, Гончаров, братья Барановы, первыми начали внедрение кольцевой езды, которая в 1939 г. обеспечила экономию 565 паровозо-единиц и 87 пассажирских поездов. На начало 1941 г. на Кавказском узле из общего числа работников, стахановцев было 51%, среди комсомольцев – 42,8%².

К маю 1938 г. убедительные успехи в развитии новаторского движения отмечались в подразделениях Армавирского железнодорожного узла. Среди лидеров находились комсомольцы. Так, на вагоноремонтном пункте из 16-ти комсомольцев было 8 стахановцев и 8 ударников, комсомольцы давали выработку до 260%: Матюхин – 260%, Иванов – 261%, Хоревский – 263%, Астафуров – 266%. В комсомольской организации депо, состоявшей из 35 человек было 11 стахановцев и 16 ударников, а комсомольский паровоз № 700-34, на котором работали машинисты Чухри и Кузнецов и помощники Седых и Суконин, являлся передовым. Комсомольская организация службы движения включала 51 стахановца и 13 ударников, а комсомольско-молодежная смена службы заняла 1-е место в соцсоревновании и получила переходящее Красное знамя. 15 комсомольцев были занесены на Доску почета, четверо за стахановскую работу были направлены на учебу (Шагинян, Крикунов, Кравцов, Апанасевич), 7 комсомольцев получили премию НКПС³.

¹ Большевик. 1939. 28 января.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 198. Л. 32; Д. 209. Л. 10.

³ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 213. Л. 26.

По состоянию на март 1940 г. коллектив Армавирского узла насчитывал около 2-х тыс. железнодорожников, в том числе 915 стахановцев, из них 238 членов и кандидатов ВКП(б), 236 членов ВЛКСМ. Замечательные образцы стахановско-кривоносовской работы показал машинист, член ВКП(б) Артемов, который первым в зимних условиях приступил к вождению тяжеловесных поездов, его примеру последовали напарники машинисты Делов и Лесничий. Высоких показателей в работе достигли составители поездов, коммунисты Висицкий, Жуков, Кучеренко, формировавшие поезда за 25-30 минут при норме в 50 минут. Без брака в течение всего 1939 г. отработал в дистанции связи электромеханик Погорецкий, который один обслуживал три поста, заменив трех электромехаников¹.

5 февраля 1939 г. состоялось собрание знатных людей промышленности и транспорта г. Краснодара, на котором были хорошо представлены железнодорожники, поскольку в одном только Краснодарском паровозном депо насчитывалось 457 стахановцев. Машинист Краснодарского паровозного депо Аракелян рассказал, что на Краснодарском железнодорожном узле приведены в порядок паровозы, организованы две стахановские колонны, одна им. 21-й годовщины РККА - комсомольская, другая им. XVIII съезда ВКП(б). Эти колонны заключили между собой договор на соревнование, а также соревновались с другими депо дороги им. Ворошилова. Возглавляемая Аракеляном комсомольская колонна, как и колонна им. XVIII съезда ВКП(б), руководимая Синяковым, приняли обязательство провести ряд тяжеловесных поездов: в Новороссийск - 3000 тонн, в Тихорецкую - 2000 тонн и в Кавказскую - 4000-4200 тонн². В депо была организована школа стахановской учебы, авторитетными лекторами в которой стали Аракелян и Синяков. Основная тематика занятий касалась ухода за паровозами, методов вождения тяжеловесных поездов и работы «по кольцу». Такая работа заключалась в следующем: когда паровоз отправлялся в Тихорецкую, он набирал топливо,

¹ ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 238. Л. 87.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 6.; Большевик. 1939. 11 февр.

но, возвращаясь оттуда, не задерживался в Краснодаре, а направлялся дальше в Новороссийск. Таким образом вместо задания по пробегу в 270-280 км, стахановцы достигали в течение суток 400-500 км, а один паровоз заменял работу двух. В стахановской школе к каждому передовику производства был прикреплен инженерно-технический работник для консультирования¹.

Коллега и соперник Аракеляна по соревнованию паровозных колонн Синяков назвал тех, с кем передовики производства связывали уже состоявшиеся перемены к лучшему и надежды на будущее. Он сказал, что железнодорожный транспорт до 1935 г. работал плохо. По приходе на транспорт Л.М. Кагановича тот обратил внимание на паровозников - машинистов, помощников машинистов, слесарей, которые ремонтируют паровозы, и нашел поддержку у истинных борцов за стахановско-кривоносовские методы работы. Синяков назвал важнейшими направлениями стахановской работы в Краснодарском депо повышение технической скорости вождения тяжеловесных поездов, экономию топлива². Далее Синяков сказал: «Если раньше мы водили поезда весом в 2000 тонн, то затем стали водить в 2500 и 3000 тонн..., теперь наши паровозники будут водить поезда в 3000-4000 и 5000 тонн. Тов. Аракелян сказал, что у нас была организована стахановская школа. Я могу рассказать простой пример: я веду поезд весом в 3000 тонн, по длине поезд равен чуть ли не километру, я преодолеваю подъем, веду поезд в гору. Но в теории я слаб, я не могу объяснить рабочему, почему на каком-то подъеме я провел поезд. Для того чтобы овладеть теорией к нам были брошены инженерно-технические силы»³.

По мнению Синякова, очень большое значение имел показ всех измерителей работы с указанием кто как выполняет нормы. Показатели соревнования между упомянутыми паровозными колоннами и выполнения индивидуальных договоров ежедневно и ежемесячно вывешивались на

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 7; Большевик. 1939. 11 февраля.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 34.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 35.

стендах. Был заведен такой порядок - если такой-либо машинист соблюдал график движения, обеспечивал большой пробег, то его фамилия вывешивалась на стенде. И, в противоположность этому, если машинист допустил брак в работе, при поездке совершил аварию, то его немедленно обсуждали, и фамилия его заносилась на черную доску¹. Синяков также отметил, что колонна им. 21-й годовщины РККА взяла обязательство завоевать первенство на всей дороге им. Ворошилова, а его собственное обязательство - со станции Краснодар до Новороссийска провести поезд весом 3000 тонн в зимних условиях, и из Кавказской на Краснодар провести поезд в 5000 тонн².

Как было указано выше, важным направлением усилий стахановцев была экономии топлива – угля и нефти. Для этого проводились эксперименты по использованию топливных смесей, включавших дешевые отходы производства. Так, бывший машинист, а в начале 1939 г. - заместитель начальника Краснодарского отделения паровозного хозяйства железной дороги им. Ворошилова орденосеца А. Гура в подарок XVIII съезду ВКП(б) обязался провести опытные поездки на паровозе, применяя для отопления вместо угля хлопковую шелуху и изгарь. 5 февраля А. Гура проделал показательный рейс на участке Краснодар-Новороссийск. Топливо для паровоза состояло из 1200 кг хлопковой шелухи и 2700 кг изгари. Участок Краснодар-Новороссийск был одним из самых трудных на дороге, с многочисленными подъемами. Однако парообразование было хорошим, поездка оказалась успешной, и не было израсходовано ни одного килограмма угля³. В Краснодарском паровозном депо подавляющее большинство машинистов, работая по методу А. Гуры, добивались большой экономии топлива. Машинисты-кривоносовцы Калашников и Литвяк ежемесячно экономили 40-60 тонн угля, Вирчик, ведя тяжеловесный поезд на участке Краснодар-Кавказская, сэкономил 1284 кг угля. Также добились большой

¹ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 35.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 1015. Л. 36; Большевик. 1939. 11 февраля.

³ Большевик. 1939. 11 марта.

экономии угля машинисты Личман, Белый, Сучков. Чаус и др. Паровозное депо Краснодар в январе 1939 г. сэкономило более 400 тонн топлива, а в феврале - 340 тонн¹. Успехам краснодарских паровозников в борьбе за экономию угля помогло приведение в порядок котлового хозяйства, устранение накипи в котлах. Для этого в депо наладили регулярную продувку котлов, дымогарных и жаровых труб. Кстати, машинисты-стахановцы Калашников и Литвяк, наряду с Аракеляном, Синяковым и др. читали лекции в школе стахановского опыта, в частности, о своих методах экономии топлива².

Активно участвовали в предсъездовском соревновании железнодорожники Кавказского отделения дороги им. Ворошилова. Так, грузчики станции Армавир ежедневно выполняли по 2-3 нормы, добивались снижения простоя вагонов и выполнения плана погрузки. Особо выделялась бригада под руководством Пономарева, переработавшая 1 февраля 1939 г. 210 тонн грузов, при задании 39 тонн. Хороших успехов в этот день достигли бригады Карапетьяна, Марьина, Петросова, Дурбашова и Иванова, выполнившие норму в среднем на 180-200%³. Большой трудовой подъем наблюдался в Кавказском паровозном депо. Если раньше были отказы в подаче паровозов под поезда, то теперь план подачи паровозов депо ежедневно выполняло. В цехах, среди комплексных бригад первенство держала бригада Михаила Харченко, выпускавшая паровозы из ремонта за 7 часов, при норме 14 часов. В подъемном цехе, где мастером работал Сапожников, значительно улучшилось качество ремонта паровозов и сократилось его время⁴. В эксплуатационном отделе среди паровозников была организована колонна локомотивов им. XVIII съезда партии, персонал которой показал подлинные образцы ударного труда. Так, машинист Вениченко 1 февраля с большой скоростью провел по участку состав цистерн; Николай

¹ Большевик. 1939. 11 марта.

² Большевик. 1939. 8 февраля.

³ Большевик. 1939. 8 февр.

⁴ Большевик. 1939. 8 февр.

Ярощук провел бензиновый состав из Невинномысской в Кавказскую, превысив скорость на 8 км/ч. Машинист Харченко привел состав цистерн в Невинномысскую раньше расписания, а обратно в Кавказскую от привел груженный нефтяной состав также с опережением графика. Среднесуточный пробег состава при задании в 600 км, он повысил до 859 км, аналогичных успехов добились машинисты Лощенов и Демидов¹.

В последующие дни февраля машинисты Кавказского депо продолжали твердо выполнять свои обязательства. Особенно больших успехов добился машинист Ржевский, который 6 февраля провел состав весом в 2400 тонн с превышением технической скорости на 7 км/ч. Образцовую поездку совершил кривоносовец Георгашвили, доставивший из Невинномысской нефтяной состав весом 2500 тонн, а до Кавказской провел его с превышением норм технической скорости. Отличные показатели обеспечивали машинисты Васильев, Кичун, Пивоваров, Немкина, Бондарев и др. Так, Бондарев привел в Кавказскую состав цистерн весом в 2280 тонн при норме 2000 тонн по расписанию, перевыполнив заданную скорость на 2 км/ч². Среди паровозников Кавказского депо развернулось соревнование за быстрое продвижение маршрутов с наливными грузами - бензином, керосином, лигроином. Кривоносовец Г. Евдокименко провел состав на трудном участке Кавказская-Невинномысская, развив рекордную скорость, превысив норму на 30%. Обратно в Кавказскую он доставил наливной состав весом в 3860 тонн при норме 2200 тонн³. Успешно участвовали в соревновании и локомотивные бригады Новороссийского паровозного депо. Например, машинист паровоза № 975 комсомолец Петров, включившийся в колонну паровозов им. XVIII съезда ВКП(б), имел хорошие показатели по весу составов и перевыполнял нормы технической скорости. Машинисты Шпак, Фатин, Поливода,

¹ Большевик. 1939. 8 февраля.

² Большевик. 1939. 14 февраля.

³ Большевик. 1939. 28 февраля.

Романович и Черник также систематически перевыполняют нормы технической скорости¹.

В отличие от ситуации начала 1930-х гг., в развитии социалистического соревнования в целом и стахановско-кривоносовского движения в частности, авангардная роль членов ВКП(б) была очевидной. Например, коммунисты Ейского железнодорожного узла эффективно возглавляли предсъездовское соревнование. Машинисты - коммунисты Антоненко, Мироведов, Дайнеко водили товарные поезда с большой скоростью, экономили топливо. Так, в январе 1939 г. машинист Мироведов, его помощник Дайнеко и кочегар Родионов сэкономили 10 тонн топлива. От коммунистов не отставали комсомольцы и сочувствующие: комсомолец Шибалкин и сочувствующие Бабкин и Федотов выполняли задания на 140-150%. На 13 февраля Ейский железнодорожный узел выполнил месячный план погрузок на 165,7%². Впрочем, в ряде подразделений и на ремонтных предприятиях железнодорожного транспорта наблюдалась более сложная, противоречивая ситуация. Так, на Краснодарском общегородском собрании партийного актива 25 декабря 1940 г. представитель вагоноремонтного завода Войчук отмечал, что на предприятии не все цехи работают удовлетворительно, но есть такие цехи, которые работают хорошо: «Кузнечный цех выполняет программу ежемесячно. Здесь секретарь парторганизации сам кузнец – Бобриков, показывающий образцы работы и выполняющий программу на 400%, там же мастер коммунист Бергуженко и Филонов, которые возглавляют соревнование. В этой смене мы имеем лучших стахановцев, которых знает общественность города. Таких как, например, кузнец Миронцев, выполняющий в отдельные дни норму на 700 и 800 процентов»³.

Соревновательная активность железнодорожников Кубани не завершилась после XVIII съезда ВКП(б) (март 1939 г.), ее очередная волна

¹ Большевик. 1939. 21 февраля.

² Большевик. 1939. 26 февраля.

³ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 501. Л. 40.

была связана с подготовкой к Всесоюзному дню железнодорожника, празднику, учрежденному в связи с годовщиной приема железнодорожников И.В. Сталиным и руководителями партии и правительства 30 июля 1935 г. За несколько дней июля 1939 г. краснодарские железнодорожники провели 25 тяжеловесных поездов. Широко распространилась среди краснодарских паровозных бригад уже упоминавшаяся практика вождения тяжеловесных составов «по кольцу»¹. Большой производственный подъем наблюдался и среди остальных работников Краснодарского отделения дороги им. Ворошилова. Промывочный цех Краснодарского депо, руководимый мастером Козорог, стал выпускать паровозы из промывки за одну смену, при норме 2-3 дня. В Кавказском депо, член ВКП(б) машинист Георгошвили перевыполнял за каждую поездку нормы технической скорости в среднем на 4,5 км/ч. Лидерами соревнования в автотормозном цехе были коммунисты, в том числе – парторг цеха Талалаев, выполнявший нормы на 200%. В предпраздничные дни на ст. Белореченская значительно перевыполнялся план погрузки. По работали стрелочники Юрьев, Маганов, Бубликов; составители поездов пастухов и Молодченко; весовщики Горонович, Никитин; слесари Черкашин и Скрипченко².

Продолжало развиваться движение машинистов-тяжеловесников. Машинист краснодарского депо комсомолец Бобров в июле строго по графику провел четыре тяжеловесных поезда, причем один из них весом 4000 т. С таким же успехом продолжали водить тяжелые составы машинисты Краснодарского депо Синяков, Аракелян, Сучков и др. Лучшие машинисты депо ст. Тихорецк – Жевагин, Кузьменко, Пустовойтенко провели в один день по два тяжелых состава, превысив техническую скорость. Молодые машинисты Армавирского депо братья Николаевы успешно водили тяжеловесные поезда в Невинномысскую. Суммарно машинисты

¹ Большевик. 1939. 21 июля.

² Большевик. 1939. 21, 30 июля.

Краснодарского депо в честь праздника провели около 50 тяжеловесных поездов¹.

Ряды стахановцев росли среди ремонтников и диспетчеров, руководителей низового звена, стрелочников. Так, на Армавирском узле диспетчерская смена коммуниста Доронина ударной работой завоевала первенство и получила переходящее Красное знамя узла. Впервые за долгое время краснодарский вагоноремонтный пункт 18 июля 1939 г. выполнил диспетчерский график с нулевым остатком неисправных вагонов. Работники вагонного хозяйства Тихорецкого депо слесари Гусачевский и Китиченко в ходе соревнования научились менять подшипники за 6 минут при норме 25 минут, а слесари Сыч и Хромов меняли воздушную магистраль за 8 минут при норме 25 минут². Однако прослеживались и негативные, тревожные тенденции. К марту 1940 г. на железной дороге им. Ворошилова имелся большой контингент стахановцев – 24191 чел., в том числе 75, удостоенных правительственных наград. Но развитие стахановско-кривоносовского почина по ряду направлений стало угасать, это коснулось, например, организации скоростного вождения товарных поездов. В феврале проходили ускоренно 30 составов в сутки, а уже 9 марта имелось всего 4 скоростных маршрута, то есть, по существу это движение не разворачивалось, а затихало³.

По мнению А.В. Гайдамакина, в конце 1930-х гг. социалистическое соревнование на железных дорогах переродилось, сократились его масштабы, т.к. ушел в прошлое его добровольный характер, усилилась агрессивность официальной пропаганды, участие или неучастие работника в соцсоревновании стало политическим фактором, критерием оценки его личности и лояльности⁴.

Тем не менее, достижения стахановского движения во всех отраслях народного хозяйства СССР в 1940 - начале 1941 г. не были растрачены, став

¹ Большевик. 1939. 21 июля.

² Большевик. 1939. 28 марта, 30 июля.

³ ЦДНИКК. Ф. 1774-А. Оп. 1. Д. 1077. Л. 43.

⁴ Гайдамакин А.В. Социокультурные аспекты советской концепции ... С. 307.

основой трудового подвига, совершенного железнодорожниками в годы Великой Отечественной войны.

В заключение раздела напомним, что в 1935 г. в промышленности СССР началось движение за рационализацию производства и высокую производительность труда – стахановское движение. Летом того же года возникло кривоносовское движение - ответвление стахановского движения, соответствовавшее специфике работы локомотивных бригад (служба тяги). Работники других железнодорожных служб участвовали в общем стахановском движении. Новое направление соревнования в отрасли получило обобщенное название стахановско-кривоносовского движения и обрело множество последователей на всех железных дорогах СССР.

Данное движение ориентировало наиболее подготовленных, интеллектуально развитых и энергичных работников на рационализацию труда и производства за счет организационных и технических инноваций. Руководители дорог, их подразделений и служб, общественные организации всячески помогали, стахановцам и кривоносовцам, создавали для них благоприятные условия. В коллективах железнодорожников Кубани со второй половины 1935 г. новое движение новаторов и ударников стало получать массовую поддержку, в частности, потому, что было неразрывно связано с неограниченной сдельщиной. Стахановско-кривоносовское движение имело не только сторонников, но и противников. Многие работники хотели действовать в прежнем ненапряженном режиме или опасались, что достижения стахановцев станут поводом к повышению норм для всех. Тем не менее к концу исследуемого периода на железных дорогах Краснодарского края были многие тысячи стахановцев и кривоносовцев и их работа оказывала очень заметное влияние на результаты работы отрасли.

Таким образом, важную роль в развитии железнодорожного транспорта Кубани и всей страны в годы первых пятилеток сыграло массовое социалистическое соревнование и ударничество. Однако на первом этапе на местах к организации соцсоревнования партийные и профсоюзные

организации, хозяйственные руководители подошли формально, только регистрируя его развитие. Впоследствии организации железнодорожников СКЖД добились развития его новых форм: встречного планирования, движения хозрасчётных бригад, сквозных ударных бригад и т.д. Для эпохи первых пятилеток, когда социалистическая модель общества только утверждалась, социалистическое соревнование и ударничество стали важными инструментами повышения трудовой и творческой активности всех трудящихся, в том числе железнодорожников.

С начала первой пятилетки и до середины 1935 г. соревнование и движение ударников оказывали ограниченное влияние на производственную деятельность. Это явилось следствием отсталости системы учета и оплаты труда, в которой ведущее место сохраняла повременная модель в ущерб прогрессивной сдельно-премиальной модели. В 1935 г. развернулось движение за высокую производительность труда, вошедшее в историю под названием стахановского движения. Оно было тесно связано с переходом к сдельно-премиальной системе оплаты труда. Почин поддержали железнодорожники в виде кривоносовского движения, ставшего частью стахановского движения, адаптированной под специфику деятельности локомотивных бригад. Новое стахановско-кривоносовское движение быстро распространилось по всем железным дорогам СССР, в том числе и Кубани, обретя множество последователей. Оно ориентировало наиболее подготовленных, интеллектуально развитых и энергичных работников на рационализацию труда и производства за счет оптимального обустройства своих рабочих мест. Благодаря движению стал формироваться тип современного индустриального рабочего-железнодорожника. Благоприятные перемены в трудовой и производственной деятельности железнодорожников Кубани произошли, во многом, благодаря стахановско-кривоносовскому движению.

4. ПОВЫШЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНОГО, КУЛЬТУРНО- БЫТОВОГО И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО УРОВНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ КУБАНИ

4.1. Заработная плата, снабжение продуктами и товарами

Материально-финансовое положение всех профессиональных слоев персонала железных дорог СССР претерпело в годы предвоенных пятилеток существенные перемены. В начале исследуемого периода уровень доходов железнодорожников Кубани, как и всей страны, оставался низким. В наибольшей степени они определялись размерами заработной платы, которые устанавливались в централизованном порядке решениями СНК, согласованными с ВЦСПС и отраслевым профсоюзом железнодорожников. В 1933 г. средняя зарплата железнодорожников составляла 131 руб., машинист грузового движения зарабатывал 328 руб., а пассажирского - 398 руб. Среди работников физического труда машинисты были одной из наиболее высокооплачиваемых категорий, что вполне отвечало характеру их труда и огромной ответственности¹.

Руководящие структуры железных дорог могли, в некоторой степени, влиять на решение вопросов оплаты труда. На Северо-Кавказском краевом транспортном совещании 24 июля 1932 г., обсудившем ситуацию на СКЖД, в частности, отмечалось, что без ликвидации уравниловки в зарплате, которая мало зависела от местных организаций, невозможно добиться устойчивых положительных результатов. Существовал целый ряд специальных соглашений по оплате паровозных и ремонтных бригад, инженерно-технических работников и др., и эти соглашения обеспечили значительное повышение зарплаты данных категорий работников. Но получилось так, что зарплата остальных категорий, зачастую стоявших по квалификации

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 90, 91.

значительно выше, стала меньше, чем у слесарей, занятых ремонтом вагонов и паровозов. Ведущие группы рабочих, в том числе машинисты мощных пассажирских и товарных локомотивов зарабатывали значительно меньше, чем котельщики и слесари 8-го разряда. В среднем паровозники получали 214 руб., слесарь 8-го разряда - 300 руб. Инженеры после проведения в жизнь соглашения о повышении зарплаты административно-технического персонала стали получать 290 руб. На упомянутом транспортном совещании звучали призывы к Северо-Кавказскому крайкому партии и дирекции СКЖД заняться решением данной проблемы¹.

Изученные нами документы показывают, что в уровне зарплаты имелись большие разрывы между представителями ведущих и не ведущих профессий. Налицо были и ножницы между зарплатой и производительностью труда. Квалифицированным анализом зарплаты никто не занимался². В годы первой пятилетки ущемленными в отношении зарплаты оказались члены маневровых бригад, при том, что их работа по формированию поездов была исключительно ответственной. Они зарабатывали по 130-140 руб., максимум 170 руб., тогда как по квалификации стояли выше, чем слесари. Проблема касалась всех важных станций. Так, плохо обстояло дело с оплатой маневровых бригад на ст. Тихорецкая. С февраля 1932 г. машинисты маневровых паровозов добивались справедливой оплаты. В конечном счете они так поставили вопрос: переводите нас в слесари или в подручные слесарей, ибо работать за 120 руб., получая ставки ниже слесаря 4-го разряда, мы не будем³.

Принятые ЦК ВКП(б) и Совнаркомом СССР в июле 1933 г. постановления по укреплению производственной дисциплины на транспорте, предусматривали не только создание политотделов и правительственной Транспортной комиссии по контролю за работой дорог. Начались некоторые

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 90, 91.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. г. Л. 121.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 75, 76.

перемены в системе и размерах оплаты труда железнодорожников. Рост заработной платы представителей основных железнодорожных профессий после принятых решений можно проследить на примере станции Новороссийск, сравнивая показатели начала и конца 1933 г. До решения ЦК слесари зарабатывали в среднем 168,4 руб., после – 194, 5 руб.; токари, соответственно, 197, 27 руб. и 270 руб.; котельщики 169, 87 руб. и 297, 55 руб.; машинисты 207, 45 руб. и 257, 57 руб. Обратим внимание, что у машинистов рост зарплаты составил достаточно скромные 24%, а у котельщиков - 75%¹. Впрочем, данные по средней зарплате в паровозном депо станции Кавказская, представленные на первом дорожном слете ударников-паровозников Северо-Кавказской железной дороги (20 октября 1934 г.) были скромнее. В мае 1933 г. при задании по средней зарплате 160,49 руб. выплачено было 158,64 руб., в июне при задании 159,07 руб. - 143,66 руб., в июле при задании 164 руб.-158 руб. В 1934 г. в мае при задании 160 руб., обеспечили 163 руб., в июне при задании 162 руб. - 169 руб., в июле при том же задании 162 руб. - 172 руб.»². Тенденция роста заработной платы, впрочем, сохранилась и в дальнейшем, особенно, с середины 1935 г. в связи с массовым распространением на железных дорогах стахановского движения и переходом к неограниченной сдельщине, когда размер зарплаты работника стал прямо пропорционален проценту выполнения нормы, да еще к ней прибавлялись различные премии.

Минимальные, средние и максимальные показатели зарплаты железнодорожников основных профессий ст. Новороссийск в ноябре 1936 г. представлены в Приложении 13. Они демонстрировали существенный рост в сравнении с уровнем 1933-34 гг. Главное состояло в том, что зарплата работников стала более дифференцированной, в зависимости от количества и качества труда каждого. Обратим внимание на размеры заработной платы и показатели выполнения норм лучшими стахановцами станции Новороссийск за ноябрь 1936 г. Составитель поездов Ставицкий выполнил норму на 123% и

¹ ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 71. Л. 374.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп.1 Д. 77. Л. 98.

получил зарплату в 136% от базовой; составитель Сачко выполнил 118% нормы и получил зарплату в 126%; составитель Ивченко при выполнении нормы на 122% получил зарплату 132%¹. В целом, за годы второй пятилетки заработная плата железнодорожников выросла довольно существенно. В речи на XVIII съезде ВКП(б) нарком путей сообщений СССР Л.М. Каганович доложил, что средняя зарплата, составившая в 1933 г. 131 руб., выросла до 287,9 руб. в 1938 г. Машинист грузового движения вместо 328 руб. в 1933 г. стал зарабатывать в среднем 846 руб. – на 157% больше. Машинист пассажирского движения вместо 398 руб. в 1933 г. зарабатывал в среднем 1042 руб. – на 162% больше².

Как известно, в апреле 1929 г. в СССР были введены карточки на хлеб, а к началу 1930 г. карточная система охватила все виды продовольственных товаров и часть промышленных. Отоваривание карточек, то есть, получение продуктов и товаров, попавших под нормирование, осуществлялось через территориальную сеть госторговли, а с появлением ведомственных систем снабжения – преимущественно через них. Отменена была карточная система 1 января 1935 г.³

С августа 1933 г. началось формирование отраслевой системы снабжения железнодорожников и их семей через отделы рабочего снабжения (ОРСы), создававшиеся при основных депо, на крупных станциях, заводах, строительных участках и др. ОРСы ведали торговлей продовольственными и промышленными товарами, организацией общественного питания, выпечкой хлеба, бытовым обслуживанием работников транспорта, в том числе пошивом форменной одежды. Они также обеспечивали питание железнодорожников, связанных с движением поездов – локомотивных, поездных, рефрижераторных бригад – комплектовали для них наборы продуктов на весь путь следования. На железнодорожных участках курсировали вагоны-лавки

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 66. Л. 117.

² Большевик. 1939. 28 марта.

³ Строганов Д. Сколько вешать в граммах. История карточной системы в России. URL: <http://www.ridus.ru/news/151219>

для развоза продуктов и промышленных товаров линейным работникам¹. Важным резервом для улучшения снабжения железнодорожников и их семей сверх нормированного карточного снабжения являлось развитие подсобных сельских хозяйств, откуда поступали мясо, молоко, картофель и другие продукты. В 1934 г. железнодорожные ОРСы имели 554 таких хозяйства. Увеличение объема торговли происходило в значительной мере за счет самозаготовок и приобретения товаров сверх плана: заготовки сельскохозяйственных продуктов производились в 700 районах СССР. К 1 января 1935 г. в СССР насчитывалось 697 ОРСов, которые обслуживали 6,3 млн. железнодорожников и членов их семей. Торговая сеть состояла из 5,5 тыс. магазинов, 2,3 тыс. ларьков и 40 вагонов-лавок. Система снабжения железнодорожников через ОРСы оправдала себя и сохранилась в последующие годы. Существенным подспорьем в снабжении железнодорожников овощами было огородничество. В 1934 г. около 650 тыс. работников транспорта имели земельные участки. Огороды занимали более 117 тыс. гектаров². Мы вынуждены констатировать, что в начале исследуемого периода, то есть до создания ОРСов ситуация с рабочим снабжением, в том числе, непосредственно при исполнении работниками своих служебных обязанностей была, зачастую, совершенно неудовлетворительной. На I Краснодарской городской партийной конференции 9-10 февраля 1930 г. делегат Синявский заявил: «Необходимо обратить внимание на рабочее снабжение. Есть случаи отправки разъездных служб в путь совершенно без хлеба»³.

К концу первой пятилетки наблюдались отдельные достижения в развитии рабочего снабжения и общественного питания. Например, в 1931 г. заметно улучшилось питание рабочих Тихорецкого железнодорожного узла,

¹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917-1945 гг. СПб., 1997. С. 227.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917-1945 гг. СПб., 1997. С. 227.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 2. Л. 47.

открылись 2 новых столовых и фабрика-кухня. Но на Кавказском узле перемен к лучшему не было и в середине 1932 г. Рабочее снабжение и общепит оставались неудовлетворительными, качество выпечки хлеба было плохим, сохранялись очереди в магазинах и столовых, перебои в снабжении, грубое отношение продавцов¹. На Северо-Кавказском краевом транспортном совещании 24 июля 1932 г. в выступлениях ряда делегатов положение с рабочим снабжением, которое тогда осуществлялось через территориальную сеть государственной торговли и потребкооперацию, получило самую критическую оценку. В порядке реагирования на недостаточную эффективность системы снабжения, начальник СКЖД В.И. Базулин ознакомил участников с имевшимся опытом опоры на собственные силы и предприимчивость: «Мы пошли на такую комбинацию: покупаем продовольствие на вольном рынке и разницу между твердыми и рыночными ценами берем на себя. Это будет стоить примерно на 15-20% дороже смет, но мы не можем пойти на это по всей дороге. Для того, чтобы мобилизовать рабочую силу надо улучшить работу кооперации, надо ударить на самозаготовки, надо пойти по старым методам, заняться открытием хороших ресторанов. Как мы делали раньше? Мы покупали на рынке продовольствие, и эти рестораны имели колоссальные прибыли. Сейчас этого нет, и я считаю, что надо стать на этот путь»².

Один из заместителей начальника СКЖД, ответственный за снабжение – Фридман на транспортном совещании выступил с обстоятельным докладом. Он изложил свое представление о том, в каком положении находилось рабочее снабжение на СКЖД и, что нужно сделать, чтобы оно не было узким местом, способным сорвать выполнение дорогой производственных заданий. Было сказано, что на 2-й квартал 1932 г. коллектив СКЖД из основных продуктов питания в централизованном порядке получил только хлеб, а с июля даже поставки хлеба стали нестабильными. Фридман отметил: «У нас получается,

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 21; Ф. 1724. Оп. 1. Д. 124. Л. 190.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 112, 113.

что по целому ряду маленьких станций рабочий получает только половину нормированного мучного пайка, а семья ничего не получает, потому, что подвоза муки нет. Лишить его права получить эти полпуда муки – по сути, преступление... Наша задача – обеспечить из децентрализованных фондов поступление продуктов, которые мы можем заготавливать на месте»¹.

Но и с самоснабжением многотысячного коллектива СКЖД складывалась неблагоприятная ситуация. С ведомственных пригородных хозяйств в 1932 г. предстояло получить 1,5 млн. пудов овощей, однако уверенности в получении этого урожая в середине лета не было. Причина – сами коллективы подразделений дороги не обеспечивали проведения необходимых работ, в первую очередь, прополки. Так, в Тихорецке пропадали не прополотые овощи на 42-х гектарах. Профсоюзные организации железнодорожников имели договоры о том, что Транспортное потребительское общество (ТПО) обеспечивает засев, а профсоюзные организации выделяют определенное количество семей для прополки. Именно это делалось несвоевременно и в недостаточном объеме. Правление и профсоюзная организация дороги, в конечном счете, приняли меры, чтобы овощи были спасены и поступили на рабочее снабжение. Дорога мобилизовала свой гужевой транспорт, и обеспечила вывоз продукции². Невысокая эффективность ведомственных пригородных хозяйств побуждала руководство СКЖД уделять большее внимание развитию индивидуального огородничества. В 1932 г. план посевов огородов был увеличен вдвое, однако обеспечить огородников тягловой силой в необходимом объеме железнодорожные предприятия были не в состоянии. Это требовало ассигнования 10 млн. рублей, а внутренние ресурсы должным образом задействованы не были³.

Впрочем, наличествовавшая в данном секторе материальная заинтересованность, обеспечивала достаточную его эффективность. Поэтому

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 115.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 116.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 116.

органы власти поддерживали данный способ решения продовольственной проблемы. Так, в начале 1934 г. для персонала Кавказского железнодорожного узла было выделено 600 га земли под индивидуальные огороды¹. Важным источником продовольствия могла быть колхозная торговля. Но обеспечить приемлемые цены на продукты, предлагавшиеся колхозниками, можно было только предложив им, в свою очередь, необходимые потребительские товары, в частности, хозяйственно-бытового назначения. Задача состояла в том, чтобы транспортным потребительским обществам совместно с партийными и профсоюзными организациями выстроить договорные отношения с колхозами по оказанию им производственной помощи. Естественно для этого требовалось изыскать внутри каждого железнодорожного предприятия сырье и материалы, желательно из отходов основного производства, для выработки востребованных потребительских товаров с тем, чтобы колхоз предоставил в порядке оплаты продукты питания для обеспечения железнодорожного коллектива. Для реализации таких вариантов не нужны были указания сверху, а нужна была «социалистическая предприимчивость». Речь шла о том, что каждое ТПО обязано было найти возможности предложить колхозам нечто для них полезное. В условиях острого дефицита на селе простых металлоизделий - орудий труда и предметов быта, в этом не было ничего невозможного. Но, зачастую, энергии и изобретательности в изыскании и реализации таких возможностей не хватало². На транспортном совещании Фридман указал на ряд трудностей в деле улучшения общественного питания и на некоторые неблагоприятные перемены по сравнению с периодом нэпа. Фридман заявил: «Мы раньше торговали в столовых и ресторанах и платили 3% налога. Теперь же... если мы хотим привезти железнодорожнику мед, чтобы он покупал его по 6 руб. за кг, тогда как он у колхозника стоит 5 руб., то мы должны уговорить колхозника, что мы тебя привезем, дадим место, и продавай. Если мы будем продавать сами, то мед будет стоить 13 руб. кг... Говорят, что нудно

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 149. Л. 90.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 116.

ловить рыбу. Начинаем организовывать артели для ловли рыбы. Этим артелям нужны снасти. Где снасти? В Крайсоюзе. Дайте снасти. Подпиши договор, по которому ты выловишь рыбу, продашь и заплатишь 25% Союзрыбе, 15% Крайсоюзу, 35% Центросоюзу и 35% налог. Есть такое решение Крайисполкома. Ну, конечно, рубль будет стоить половить рыбу, а пять – продавать»¹.

Примеров, когда структуры потребкооперации выступали не в качестве благожелательного и добросовестного партнера железнодорожников, а просто стремились получить прибыль за то, в чем и участия не принимали, в выступлении Фридмана было приведено достаточно много². Изученные нами документы демонстрируют, что ответственность с Крайсоюза, то есть, краевого звена потребкооперации за снабжение транспорта, по сути, была снята или он сам сумел ее с себя сбросить. Но решениями ЦК ВКП(б) и Центросоюза (центрального звена потребкооперации СССР) транспорт должен был снабжаться также из местных ресурсов, все они были в распоряжении Крайсоюза. Ни один Райсоюз не стремился принимать участие в снабжении рабочих железнодорожных узлов, притом, что те явно преобладали среди местных потребителей. При этом прослеживалась тенденция, что ресурсы, добываемые Райсоюзами, потреблялись их собственным аппаратом в районах. Основные группы рабочих, которые были сосредоточены там, почти ничего не получали³.

Отмечалось сложное положение с пригородным хозяйством. Транспортная кооперация была уже распущена, все кадры и имущество достались районной кооперации. Например, 1.150000 руб. денег железнодорожных организаций было вложено в пригородное хозяйство, а когда железнодорожники стали требовать возврата хотя бы части вложенных

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 117.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 117.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 118.

денег, поскольку потребкооперация их широко использовала, получили отказ¹. По мнению Фридмана, вопрос об улучшении рабочего снабжения на СКЖД должен был решаться предприятиями самостоятельно. СКЖД должна быть снята с государственного довольствия, ибо государство не может накормить всю линию: «Основные узлы должно накормить, а обеспечение линии мы должны взять на себя, с тем, чтобы обеспечить на месте каждую будку, каждую маленькую станцию, создать продовольственную базу». В целом по состоянию на лето 1932 г. вопросы рабочего снабжения на СКЖД и ее кубанских подразделениях не нашли удовлетворительного решения, а пути и методы такого решения еще не определились. Сохранялись такие проявления, как, например, на Новороссийском вагоноремонтном заводе, где общественное питание находилось в глубоком прорыве, рабочих кормили «одной капустой»².

Как указано в начале раздела, большое значение в улучшении снабжения железнодорожников и их семей придавалось развитию подсобных сельских хозяйств, откуда поступали мясо, молоко, картофель и другие продукты. Эффективность использования этого источника продовольствия во многом определялась вниманием, которое уделяли ему руководящие инстанции железнодорожного транспорта. В сентябре 1933 г. комиссия политотдела Краснодарского эксплуатационного района СКЖД проверила состояние пригородного хозяйства г. Краснодара и установила множество недостатков.

Общежития рабочих представляли из себя непригодные для нормальной жизни строения: не были побелены, дезинфекции не производилось, в помещениях и вокруг них была грязь, наблюдалась большая скученность людей, постельных принадлежностей рабочие не имели. Медсестра за санитарным состоянием столовой и общежитий не следила и медицинской помощи рабочим не оказывала. Столовая готовила обеды в 2-х котлах, в одном - хорошие для административно-технического персонала, и в другом - плохие для рабочих. Молоко выдавалось только получавшим хорошие обеды, то есть

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 119.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 121, 122.

административно-техническому персоналу, причём выписывалось в столовую в очень большом количестве¹. Все постоянные и сезонные работники хозяйства получали только твёрдый оклад и, никакой материальной заинтересованности в улучшении работы не имели. Более того, доярки и свиноводки даже не имели твёрдой ставки, а отсутствие сдельной системы оплаты труда приводило к совершенно ненормальным ситуациям. Так, кузнец, имея массу работы по ремонту сельхозинвентаря, выполнял ее по принципу - сколько успеет за день. Дояркам оплата за уход за коровами и удой от размера надоев не устанавливалась. Учёт в конторе был поставлен совершенно неудовлетворительно². Невозможность дальнейшего проживания рабочих в бараках и землянках поставила хозяйство перед необходимостью постройки нового стандартного барака на 102 человека. Однако из-за отсутствия строительных материалов работа находилась под угрозой срыва. Финансовое положение пригородного хозяйства было очень тяжёлым, поскольку оборотные средства РайОРСом не выделялись. Хозяйство имело большую задолженность по страховым взносам и, частично, по зарплатам рабочим за 2-ю половину августа 1933 г. Задолженность РайОРСа пригородному хозяйству за сдаваемую продукцию доходившая до 35 тыс. руб. не выплачивалась³.

По докладу о выявленных недостатках, на совещании у начальника Политотдела был отмечен полный отрыв аппарата ОРСа от руководства Краснодарского эксплуатационного района СКЖД и принят комплекс решений организационно-хозяйственного и административного характера, нацеленных на срочное исправление ситуации⁴. В условиях нормированного снабжения продовольствием, к тому же, как мы убедились, реализуемого не всегда эффективно, большим подспорьем для работников народного хозяйства, в том числе, железнодорожников, стали различные дополнительные выдачи по случаю праздников. Рассмотрим несколько решений совещания при

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 47, 48.

² ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 48.

³ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 49.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 118.

политотделе Краснодарского эксплуатационного района СКЖД от октября 1933 г. о выдаче пайка рабочим района в связи с октябрьской годовщиной. Докладчик по данному вопросу – директор ОРСа Серебряков сообщил ряд подробностей.

По случаю 17 годовщины Октябрьской революции всем рабочим предусматривалось выдать: крупы 500 г, сахара 600 г, картофеля 4 кг, меда 1 кг, яблок 1 кг., конфет 1 кг. Предусматривалась дополнительная выдача муки 2 кг, крупы детям 1 кг, галет 2 кг, кондитерских изделий 1 кг. Для ударников выделялись 250 дополнительных пайков: макарон 1 кг, сахара 1 кг, консервы 1 банка, крупы 1 кг, сыра голландского 1 кг, рыбы 1 кг, кондитерских изделий 1 кг. Были выделены и промтовары: готовая одежда, белье. Дорожным ОРСом выделялись 3998 пайков, утром до выхода рабочих и служащих на демонстрацию намечался отпуск завтрака из 3-х мясных блюд, а после демонстрации обедов из 4-х блюд. Ударникам дополнительно предусматривались сладкие булочки. Детям в школах, детсадах и яслях предусматривалось выдать печенье, яблоки, виноград, пироги¹. Данное решение было принято 21 октября, но вскоре в него были внесены дополнения. Было признано необходимым увеличить количества пайков для ударников до 350. Директору ОРСа Серебрякову предлагалось совместно с райпрофсоюзом разработать план выдачи пайков рабочим железнодорожного района с таким расчетом, чтобы начать эту выдачу с 3 ноября и закончить не позже 6 ноября, как на крупных узлах, так и на линии. Магазины ОРСа на станциях Краснодар, Новороссийск, Ахтари, Тимашевской снабдить продуктами не позже 3 ноября, продажу хлеба 6-8 ноября планировалось проводить как в обычные дни. Устанавливалась норма выдачи картофеля для рабочих в счет причитающегося к октябрьским торжествам рабочим Краснодарского и Новороссийского узлов в размере 4 кг на главу семьи. Было признано необходимым в течение 6-8 ноября организовать усиленные обеды с

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 5.

достаточным количеством мясных блюд. Предусматривалось 6 ноября организовать в клубах буфеты для обслуживания рабочих-участников праздничных торжественных собраний¹.

Согласно одному из дополнительных решений, в связи с получением 14 тонн муки от Горснаба для выдачи пайков рабочим, предусматривалось выделить 500 кг для обеспечения буфетов при проведении торжественных собраний, 1500 кг выдать школам, детским садам и яслям, ответственным работникам, ИТР и ударникам². К концу 1934 г. ситуация с продовольственным снабжением в СССР улучшилась, в повестку дня стала отмена карточной системы. Однако проблема не исчезла полностью. На первом дорожном слете ударников паровозников Северо-Кавказской железной дороги 20 октября 1934 г. отмечалось, что вопросы снабжения не утратили остроты. Начальник СКЖД Я.А. Лившиц отметил: «Этими вопросами хозяйственники занимаются очень мало, не говоря уже об отдельных начальниках депо.... Надо, чтобы вы занимались столовой, снабжением ваших рабочих, как вы занимаетесь инструментом, арками, обустройством депо, рабочих мест»³.

На слете руководство СКЖД подтвердило курс на преимущественное снабжение ударников, но отметило, что не может гарантировать на все 365 дней года, что количество снабжения будет все время одинаково. Когда ресурсов было больше, большим было и снабжение, теперь же ресурсов стало меньше, следовательно, нужно сжиматься, но отказа от преимущественного снабжения ударников не будет. С тех пор как сильно улучшилось снабжение ударников, менее остро стоял вопрос о их заработной плате⁴.

Впрочем, как показано выше, к концу 1934 г. выросла, стала более дифференцированной и соответствующей результатам труда, зарплата железнодорожников. На слете ударников паровозников Я.Д. Розенталь

¹ ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 6.

² ЦДНИКК Ф. 1780. Оп. 1. Д. 1. Л. 23.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 44.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 88, 89.

отметил, что небольшие сдвиги наметились в улучшении бытовых условий отдельных категорий персонала, в частности, машинистов. Затронув вопросы снабжения рабочих и организации общественного питания, начальник политотдела не обошел вниманием острейшую проблему. Он поведал, что за первый квартал 1934 г. на СКЖД было выявлено растрат и хищений в ОРСах на 180 тыс. руб., во втором квартале - на 53 тыс. руб. Одна только фабрика-кухня Кавказского паровозного депо в июле имела растрат на 8000 руб¹. На слете были отмечены позитивные перемены в сравнении с 1933 г. в пригородном хозяйстве и индивидуальном огородничестве. Достижения касались, прежде всего, площадей индивидуальных огородов - они удвоились, а охват рабочих огородничеством вырос в 3,3 раза. В пригородных хозяйствах также отмечалось улучшение. В прочем уборка урожая по-прежнему шла слабо и в пригородных и в индивидуальных хозяйствах². Дирекция и политотдел СКЖД принимали меры по снабжению рабочих, в первую очередь членов паровозных бригад, спецодеждой, по организации ремонта старой одежды. Была поставлена задача обязательно одеть машинистов в форму³.

Подводя итоги, отметим, что в годы первой пятилетки заработная плата железнодорожников оставалась низкой. Она определялась тарифами, утвержденными в централизованном порядке, была слабо дифференцирована и мало связана с результатами производственной деятельности отдельных работников или подразделений. Преобладала повременная система оплаты труда, что вызывало уравниловку. В ряде случаев размеры заработной платы отдельных важных категории работников определялись специальными соглашениями. Со второй половины 1933 г. началось повышение заработной платы, связанное с внедрением хозрасчета, переходом там, где было возможно объективное измерение результатов труда, к индивидуальной или бригадной сдельщине. Развитие стахановского движения также повлияло на

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 76, 77.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 77.

³ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 79.

рост денежных доходов железнодорожников. К концу исследуемого периода их денежные доходы многократно превышали уровень первой пятилетки.

В условиях карточной системы (1929-1934 гг.) важное значение имело дополнительное снабжение персонала железнодорожного транспорта продуктами и товарами. Партийно-политические органы, профсоюзные и хозяйственные структуры отрасли на Кубани решали эту задачу через организацию подсобных хозяйств железнодорожных предприятий, развитие системы общественного питания, вовлечение семей железнодорожников в огородничество путем предоставления земельных участков. Систематически проводились выдачи продовольственных наборов лучшим работникам к праздникам. Дополнительно обеспечивались школы и детские сады. К концу исследуемого периода материальный уровень жизни железнодорожников и их семей существенно вырос.

4.2. Жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание

В период первых пятилеток жилищные условия кубанских железнодорожников, в целом, не отличались от таковых в других регионах страны¹. Несмотря на сохранявшийся острый жилищный дефицит, в разработке и реализации жилищной политики СССР уже в 1930-е гг. достиг заметных успехов, опередив некоторые индустриально развитые страны Запада. В те годы 70% квартир заселялись покомнатно и лишь около 30% – посемейно. Коммунальное расселение стало действенным выходом из тяжелого жилищного кризиса, оставшегося с царских времен с его массовой нищетой и антисанитарными условиями быта значительной части сельских и городских жителей².

¹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза... Т. 2. С. 226.

² Каракова Т.В., Рыжикова Е.В. Исторические этапы развития индустриального жилища в России // Вестник Самарского государственного архитектурно-строительного университета. Градостроительство и архитектура. 2011. № 3. С. 92.

Коммунальная квартира была результатом невозможности осуществить принцип посемейного заселения и экономии средств во время индустриализации, при быстром росте городов и рабочих поселков. При абсолютном увеличении жилищное строительство в период первых пятилеток все же не успевало за быстрыми темпами урбанизации: если в 1926 г. в СССР в городах проживало 26 млн. чел., то в 1940 г. – свыше 63 млн. чел. За три года третьей пятилетки ввели в эксплуатацию 42 млн. кв. м жилой площади, но в поселениях городского типа нарастал жилищный кризис. Только представители управленческого аппарата, квалифицированные специалисты, деятели науки и культуры, отдельные стахановцы могли получить отдельную квартиру. Причиной острого жилищного кризиса стало распределение материальных и финансовых ресурсов в интересах технической модернизации: финансовые, материальные и трудовые ресурсы направлялись на строительство заводов, транспортных магистралей и т.п. в ущерб объектам жилищного строительства. Между тем, к 1940 г. водопроводами в стране было обеспечено 512 городов, началась теплофикация и газификация городов. Жилища рабочих стали более комфортными, а их убранство, насколько это было возможно в условиях тесноты, эстетичным¹.

В СССР к концу 1934 г. жилой фонд железнодорожного транспорта увеличился, по сравнению с 1930 г., на 17,6%, составив 6,8 млн. кв. м., причем в ведомственных домах проживало 349 тыс. чел. Около 40% рабочих и служащих, обслуживавших поезда, не имея жилой площади вблизи места работы, приезжали из сельской местности. Многие жили в вагонах и землянках, только 25% железнодорожников были обеспечены квартирами в домах НКПС².

¹ Зинич М.С. Повседневная жизнь населения СССР в предвоенные годы. 1938-1941 гг. // Мир и политика. 2012. № 12 (75). URL: <http://www.intelros.ru/readroom/mir-i-politika/m12-2012/17326-povsednevnaia-zhizn-naseleniya-sssr-v-predvoennye-gody-19381941-gg.html>.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. С. 226; Железнодорожный транспорт между VI и VII съездами Советов Союза ССР. М., 1935. С. 89.

В годы первой пятилетки жилищный вопрос на СКЖД стоял в высшей степени остро. Многие железнодорожные станции на Кубани при станциях среднего и малого размера представляли собой саманные строения. Они были просторней городского жилья, но в них не имелось коммунальных удобств, а зачастую и электричества¹. Особенности условий жизни и быта железнодорожников, связанные с разбросанностью линейных подразделений транспорта, круглосуточной работой персонала, вызвали необходимость формирования собственного жилого фонда, своей системы культурно-бытового обслуживания работников и их семей. В годы предвоенных пятилеток, благодаря мерам, принятым партийно-государственным руководством, условия жизни и быта железнодорожников постепенно улучшались. Руководство и профсоюзные организации дорог стали уделять больше внимания жилищно-коммунальному хозяйству. Жилой фонд железнодорожного транспорта к концу 1934 г. увеличился по сравнению с 1930 г. на 17,6% и составил 6,8 млн. кв.м. В ведомственных домах проживало 349 тыс. чел. Однако до 40% рабочих и служащих, связанных с обслуживанием поездов, не имели жилой площади вблизи места работы и приезжали из сельской местности. Многие жили в вагонах и землянках. Только 25% железнодорожников были обеспечены квартирами в домах НКПС².

В годы первой пятилетки жилищный вопрос на СКЖД стоял в высшей степени остро. По два-три года строились не только столовые, обменные пункты, но и жилые дома для рабочих. Это оправдывалось разговорами о том, что не хватает финансов и стройматериалов, при том, что внутренние ресурсы предприятий использовались слабо. Профсоюзные организации, которые по директиве Дорпрофсожа должны были создать общественный контроль над

¹ Зинич М.С. Указ. соч.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917-1945 гг. СПб., 1997. С. 227; Железнодорожный транспорт между VI и VII съездами Советов Союза ССР. М., 1935. С. 89.

жилищным строительством для рабочих, такого контроля не осуществляли¹. Острота жилищной проблемы побудила бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) 5 октября 1931 г. поручить партийной фракции райисполкома, горсовету и дирекции паровозоремонтного завода с целью улучшения жилищных условий персонала и, учитывая недостаток квартир в Тихорецке, проработать вопрос о размещении рабочих в станице Терновской, обеспечить пуск до Терновской рабочего поезда². Действительно, развитие Тихорецкого железнодорожного узла вело к росту численности рабочих, ИТР и служащих, что вызывало большую нужду в жилищном строительстве, благоустройстве города. В конце 1931 г. в городе наблюдался острый жилищный кризис: на одного чел. приходилось 4 кв. метра жилплощади, тогда как в среднем в городских поселениях Северо-Кавказского края – 6 кв. метров. В Тихорецке не было электростанции, водопровода. Горисполком составил план городского строительства и рассчитывал на помощь крайкома ВКП(б) для его выполнения. В Новороссийске на начало 1934 г. с квартирами для железнодорожников дело также обстояло крайне неблагоприятно и горком ВКП(б) в этом вопросе не шел навстречу пожеланиям руководства железнодорожного узла³.

Важной проблемой Краснодарского железнодорожного узла было то, что подготовленные молодые кадры - квалифицированные рабочие и служащие низового звена, проживали в своих станицах на расстоянии 5 км и более от предприятия. Была острая необходимость приблизить их к месту работы, но в городе для них не было жилья⁴. К концу 1934 г. на СКЖД успешно шла проверка квартир рабочих и их ремонт. Управление, политотдел и профсоюзная организация СКЖД сумели наладить систематическое

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 112, 120, 121.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 122. Л. 16.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 443. Л. 62.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 2. Л. 47.

обеспечение рабочих углем для отопления жилищ. В основном, это считалось обязанностью профсоюзных организаций, и они научились с ней справляться¹.

В годы второй пятилетки партийные комитеты, в ведении которых находились крупные железнодорожные узлы, проводили кампанию по организации помощи территориальных организаций транспорту. При этом важная часть усилий направлялась на решение жилищной проблемы железнодорожников и обустройство населенных пунктов, в которых они проживали. Так, бюро Кропоткинского РК ВКП(б) 29 апреля 1934 г. рассмотрело вопрос «О практических мероприятиях помощи территориальных организаций транспорту». Этому предшествовала проверка исполнения решений о помощи железнодорожникам, принятых XIII районной партконференцией 13-16 января 1934 г. Отмечались отдельные успехи в деле оказания помощи железнодорожному транспорту Кавказского эксплуатационного отделения. Но, практически ничего не было выполнено из обязательств горсовета, предусматривавших выделение 100 квартир для рабочих в Кропоткине, электрификацию 100 квартир, оборудование радиоточек в 50-ти квартирах и т.д.²

Бюро РК обратило внимание партгруппы горсовета на недопустимое отношение горсовета к выполнению обязательств перед рабочими Кавузла. Партгруппе и председателю горсовета Овденко было предложено полностью реализовать взятые обязательства, а также дополнительно осуществить следующие мероприятия: в декадный срок отвести вблизи вокзала помещение для касс станции; предоставить РайОРСу в центре города помещение для организации показательного магазина для ударников узла; отремонтировать 5 квартир для лучших ударников³.

В решении проблемы бюро Кропоткинского РК ВКП(б) проявило свойственное ему упорство, и 31 марта 1935 г. приняло новое постановление

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 62, 79.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 149. Л. 90.

³ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 149. Л. 90.

«О помощи транспорту», в котором обязало горсовет выделить квартиры для лучших ударников Кавузла в следующем количестве: станции – 4 квартиры командирам и рабочим, связанным с движением поездов; вагонному депо – 10 квартир рабочим вспомогательного поезда; службе пути – 2 квартиры; паровозному депо – 8 квартир. Также давалось поручение отремонтировать для лучших ударников: станции 4 квартиры, вагонного участка – 4, паровозного депо – 5, службы пути – 2 квартиры. Также бюро РК обязало горсовет электрифицировать и радиофицировать квартиры рабочих: станции электрифицировать 25 квартир, радиофицировать – 4; вагонному депо, соответственно, 35 и 6; службе пути 20 и 4; паровозному депо 30 и 10; установить 5 телефонов работникам вспомогательного поезда за счет городской сети¹. Были даны и поручения, не относившиеся к жилищной проблеме, но имевшие социальную направленность: выделить для лучших ударников узла билеты в городской сад и кино; провести «Дни ударника» по очистке путей, станции, паровозного и вагонного депо силами города, рабочих и домохозяек железнодорожного узла 6-12 апреля. Все заработанные средства по решениям рабочих собраний пустить на оздоровление детей железнодорожников; Агролесхозу выделить необходимое количество саженцев для озеленения железнодорожных организаций и домов рабочих и служащих; горсовету принять меры к озеленению станции и привокзальной площади².

Итоги реализации своего решения бюро Кропоткинского РК ВКП(б) рассмотрело 16 мая 1935 г. Отмечалось, что территориальные организации недооценили политической важности помощи транспорту, и вместо ударной борьбы за выполнение каждого пункта этого решения, ограничились формальным его выполнением, прикрываясь ссылками на объективные причины. Руководителям хозяйственных и профсоюзных организаций, на которые решением бюро РК и президиума райисполкома были возложены

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 163. Л. 151.

² ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 163. Л. 152.

конкретные задания, было предложено безоговорочно и в кратчайший срок выполнить их¹.

Аналогичное решение «О помощи железнодорожному транспорту» бюро Тихорецкого РК ВКП(б) приняло 21 марта 1935 г. Но оно в части мер решения жилищного вопроса было еще более ограниченным, чем решения Кропоткинского РК. Тихорецк являлся большим железнодорожным центром с 4-мя направлениями: Ростов, Баку, Новороссийск и Сталинград. В городе располагался крупный паровозоремонтный завод, путевый машиностроительный завод «Красный молот», первоклассные паровозное и вагонное депо с большими коллективами. Однако возможностей для преодоления жилищного кризиса у городских властей было немного. В силу этого бюро РК ВКП(б) дало партийной фракции горисполкома и горсовету ограниченные поручения в части жилья, благоустройства города и железнодорожного вокзала: предоставить к 1 мая 1935 г 5 квартир и радиофицировать 20 квартир лучшим ударникам железнодорожного узла; мобилизовать хозяйственных руководителей для участия в радиофикации вокзала, организации уголка для красноармейцев, специального зала для транзитных пассажиров, дооборудования почтового отделения, упорядочения работы касс; организовать силами города и железнодорожных организаций субботники по очистке садов и рабочих кварталов от мусора и провести широкое озеленение города². Азово-Черноморский крайком ВКП(б) мог организовать помощь железнодорожникам в более широких масштабах, и он пытался это делать. Так, 28 марта 1935 г. бюро КК совместно с крайисполкомом приняло постановление «О помощи железнодорожному транспорту со стороны территориальных организаций края». Две главные инстанции краевой власти обязали горкомы, райкомы партии и горсоветы Армавира, Тихорецка, Кропоткина, Туапсе, Краснодар, Тимашевской, Куцевской, Крыловской и Новороссийска обеспечить благоустройство и

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 163. Л. 248.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 164. Л. 188.

приведение в культурный вид вокзальных помещений и привокзальной территории, ремонт и замощение подъездных путей¹. Крайком партии поручил местным органам власти:

- обеспечить благоустройство поселков железнодорожников: замощение, озеленение, освещение, открытие магазинов, аптек, зрелищных предприятий;

- ликвидировать в Краснодаре, Новороссийске, Туапсе, Сочи, Тихорецке, Кропоткине, Крыловской и Армавире «поселки на колесах» путем предоставления квартир железнодорожникам, в первую очередь, связанным с движением поездов;

- привести в порядок железнодорожные клубы и красные уголки, создать новые и оказать помощь в их работе (снабжение литературой, выделение квалифицированных кадров, устройство спектаклей силами театров и кружков с предприятий и т.д.)². Меры по улучшению жилищных условий железнодорожников, по благоустройству поселений при железнодорожных узлах были желанны и полезны для всех их жителей. Это явствует, например из решения бюро Тихорецкого РК ВКП(б) от 2 марта 1937 г. «О работе Тихорецкого горсовета». Оно содержало ряд поручений горсовету по благоустройству города: сосредоточить главное внимание на мощении улиц и тротуаров, как за счет изыскания средств по бюджету, так и за счет хозяйственных организаций; на обеспечении города водой за счет пуска в эксплуатацию артезианской скважины; расширении жилищного строительства жилищно-арендными и кооперативными товариществами и хозяйственными организациями; на осуществлении в 1937 г. постройки бани и школ, а также профилировании всех главных улиц города и обеспечении населения электричеством³. В целом на железнодорожных узлах Кубани острота жилищной проблемы не была снята или существенно снижена даже в третьей пятилетке. На XVII Кропоткинской районной партийной конференции 21-23

¹ ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 5. Л. 102.

² ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 5. Л. 102.

³ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 184 Л. 75.

февраля 1939 г. отмечался большой приток рабочей силы на Кавказский железнодорожный узел при дефиците жилой площади. Из-за него не было возможности укомплектовать штаты специалистов, например, врачей, которых полагалось 22, а имелось только 5. Предлагалось ускорить решение проблемы путем строительства 2-3 многоквартирных жилых домов при поддержке со стороны управления АЧЖД¹. Также не имели достаточного количества квартир железнодорожники Армавирского узла. В связи с этим, на XVI городской партийной конференции 20-22 февраля 1939 г. было внесено предложение о постройке специального железнодорожного городка². Важным направлением улучшения социально-бытовых условий поездных бригад, явилось строительство и обустройство бригадных домов - малых гостиниц, предназначенных для отдыха паровозных и поездных бригад между рейсами. В конце 1934 г. работа по формированию сети бригадных домов находилась еще на начальной стадии, но уже складывалось представление, что они должны стать не только местом отдыха или ночлега. Начальник политотдела СКЖД Я.Д. Розенталь справедливо считал, что «Бригадные дома должны превратиться в самые культурные гостиницы... Если вы, товарищи машинисты и их помощники, будете спать в чистом бригадном доме, после этого уже не захотите спать в грязной квартире, будете стремиться к культуре». Для нас очевидно, что в пределах имевшихся финансовых и материальных возможностей необходимо было обеспечить железнодорожный персонал минимально приемлемым жильем, что и делалось. Но обустройство городских территорий, создание и поддержание бытовых и культурных объектов общего пользования также было актуально, но в довоенного СССР стать приоритетным направлением развития не могло.

На I Краснодарской краевой партийной конференции 12 июня 1938 г. делегат Ротов из Тихорецкого узла сказал: «Тихорецк является промышленным центром, имеет большой железнодорожный узел, до 60 тыс.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 191. Л. 15.

² ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 223. Л. 10.

человек населения, у нас имеется два крупных завода, но как этот город благоустроен? Если дождь пройдет, то три дня сохнут улицы. Возле райкома партии грязь по колено, были там работники крайкома партии, но на этот вопрос никто не обратил внимания»¹. Аналогичное положение с уровнем благоустроенности было и в других кубанских городах такого размера и значения, как Тихорецк. И крупные железнодорожные узлы здесь не являлись исключением.

В период социалистической реконструкции активизировалась культурная жизнь железнодорожных коллективов Кубани, под нее была подведена весомая материальная основа. В Краснодаре, рядом с существующим клубом вблизи Привокзальной площади, 7 ноября 1928 г. был торжественно открыт Дворец культуры, который строился в течение 2 лет. В нем 2 зала на 1200 и 400 мест, два больших фойе, 25 комнат для кружковой работы, спортивный зал, душевые, библиотека. Газета «Красное Знамя» от 10 ноября 1928 года по этому поводу писала, что внутри здание обустроено «по последнему слову западно-европейской техники». Строились клубы и помещения, открывались красные уголки в предприятиях и на линейных станциях. Были построены клубы на станциях Крымская, Усть-Лабинская, Староминская, Таничная, Тихорецкая, Кавказская, Армавир, Белореченская, Туапсе. На станции Тимашевская был построен узловый клуб силами молодежи из разобранной путевой казармы. На станциях Краснодар, Новороссийск, Ейск, Тимашевская и Крымская были построены стадионы, и футбольные команды железнодорожников этих станций нередко брали призовые места в соревнованиях².

Однако в начале исследуемого периода на ряде крупных железнодорожных узлов Кубани полноценные культурные очаги

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 104. Л. 60.

² Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008. С. 176-178; Овсянников Г.М. 90 лет борьбы и труда: история профсоюза железнодорожников Кубани. Краснодар, 2010. С. 31, 32; Красное знамя. 1928, 10 ноября.

отсутствовали. Поэтому, например, бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) 2 июля 1929 г. решило еще раз поставить вопрос перед соответствующими краевыми организациями - правлением дороги и дорожным комитетом профсоюза о необходимости скорейшей постройки в г. Тихорецке клуба и большей поддержки уже организованной жилищной кооперации¹. Железнодорожники станции Новороссийск также не имели своего культурного центра. Коллектив, насчитывавший 3 тыс. работников не имел ни одного клуба, не было на узле даже парткабинета. Коллектив неоднократно обращался по этому вопросу в руководящие инстанции, но безрезультатно. По мнению работников станции, политотдел дороги им. Ворошилова решением этого вопроса не занимался. В результате, негде было организовать культурный досуг людей, проводить мероприятия культурного, учебного и общественно-политического характера. Для того, чтобы провести какое-нибудь собрание обязательно нужно было просить клуб у вагоноремонтного завода (ВРЗ) или другой организации².

Приведенные факты позволяют утверждать, что жилищная проблема в городах и поселках городского типа в СССР в пределах исследуемого периода не была решена. Это связано как с исключительно быстрыми темпами урбанизации в стране, так и с приоритетом промышленного строительства перед жилищным. Большинство постоянных работников крупных железнодорожных узлов Кубани проживало в коммунальных квартирах. Временные или новые часто жили в бараках, землянках и т.п. работники. Персонал станций, размещавшихся в станицах, по жилищным условиям не отличался от других жителей станиц, имея саманный дом.

Во второй пятилетке партийно-политические органы и отраслевые профсоюзные организации реализовали ряд программ помощи транспорту. При этом они оказывали нажим на исполкомы советов для решения социальных проблем железнодорожников. В рамках данных программ лучшим

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 104. Л. 60.

² ЦДНИКК. Ф. 821. Оп. 1. Д. 361. Л. 91; Д. 362. Л. 67.

работникам предоставлялись квартиры, проводился ремонт, электрификация и радиофикация жилья. Также осуществлялось благоустройство населенных пунктов, примыкавших в железнодорожным узлам и станциям. Важным направлением помощи транспорту стало строительство «бригадных домов» - малых гостиниц для межрейсового отдыха локомотивных и поездных бригад. На протяжении всего исследуемого периода в местах жительства железнодорожников строились дома культуры и клубы, стадионы и спортивные площадки. В целом на Кубани проблема благоустройства железнодорожных узлов и станций не была решена полностью.

4.3. Подготовка кадров массовых профессий для железнодорожных предприятий Кубани

С началом индустриальной реконструкции СССР возросла потребность в квалифицированных кадрах, поэтому был принят курс «Кадры решают все!». Сложное положение на железнодорожном транспорте страны и Кубани во многом было предопределено несоответствием количественного и качественного состава железнодорожников новым задачам, выдвинутым в ходе первых пятилеток. Хотя к концу 1933 г. в стране действовало 14 вузов, готовивших специалистов для железнодорожной дороги, но дефицит кадров сохранялся¹.

На партийном транспортном совещании Краснодарского эксплуатационного района СКЖД 15 августа 1930 г. его начальник А.Н. Талызин заявил, что руководимое им предприятие столкнулось с необходимостью ускоренной подготовки кадров среднего и низового звеньев. По его словам, «к осенним перевозкам 1930 г. подготовили 881 чел. всех видов квалификации, машинистов, помощников машинистов, осмотрщиков, весовщиков и пр. Мы заняты преподаванием дополнительных знаний нашим

¹ Терёшина Н.П., Флягина Т.А. История экономики транспорта... С. 53.

кадрам. Около 1000 чел. проходят через наши кружки-курсы. Но кадровый состав недостаточен»¹. Тяжелое положение с кадрами сложилось на Новороссийском железнодорожном узле, где отменялись рейсы из-за дефицита кондукторского состава. Возник дефицит ИТР: требовалось 52 инженера, а работало 16. В деле выдвижения опытных и квалифицированных работников на командные должности изменений не произошло².

Проблема дефицита квалифицированных кадров стояла настолько остро, что 9 ноября 1930 г. бюро Кропоткинского (головного) РК ВКП(б) совместно с представителями райкомов, горкомов и узловых комитетов партии приняло решение о возвращении на транспорт бывших квалифицированных железнодорожников, ранее оставивших отрасль. Решение вытекало из обоснованных установок вышестоящих органов – НКПС и ЦК ВКП(б). Острота проблемы формирования стабильного и компетентного руководства подразделениями и службами Краснодарского эксплуатационного района СКЖД обсуждалась на III Краснодарской городской партконференции 17-21 января 1932 г. Так, делегат Синявский сказал: «Возьмите эксплуатационный район, это большая организация, участок большой: Кущёвская, Ейск, Новороссийск, Кавказская, Тихорецкая, и на этом громадном участке, где должны бы быть хорошие администраторы-руководители, таких хороших руководителей нет, в силу того, что своевременно не подбираются. Мы же видим, что в течение 3-5 месяцев меняются четыре начальника района... Возьмём депо, ведущее звено – за 5 месяцев сменилось 6 начальников депо»³.

На краевом (Северо-Кавказского края) транспортном совещании 24 июля 1932 г. начальник СКЖД В.И. Базулин сказал: «Я считаю, что была большая ошибка и ваша и наша, что мы по хозяйственной линии часто меняем работников..., и по партийной и по профсоюзной линии, как только треугольник сработался, обязательно кого-нибудь уволят, и вновь начинают

¹ Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема... С. 64.

² ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 39. Л. 6.

³ ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 105. Л. 129; Д. 198. Л. 62.

подлаживаться к новым работникам».¹ Существовала не только проблема дефицита квалифицированных кадров, но и неумение должным образом использовать кадровое пополнение. Так, на Тихорецком железнодорожном узле в 1932 г. инженеров и техников, направленных на работу руководством эксплуатационного района, использовали на должностях, не соответствовавших их квалификации, вплоть до осмотрщиков вагонов². Это было скорее исключение, в условиях острого спроса на ИТР, техников и квалифицированных рабочих, как правило, они получали должности, соответствовавшие их образованию и квалификации.

К середине первой пятилетки в СССР частично была создана техническая основа для реконструкции народного хозяйства. В промышленность и на транспорт стала поступать новая техника, для использования которой требовались высококвалифицированные кадры. Их стали готовить профильные институты и техникумы, а также школы массовых профессий³.

Руководство НКПС СССР с начала первой пятилетки приняло меры по расширению и улучшению базы подготовки ИТР. Коллегия НКПС 30 мая 1929 г. приняла решение о открытии в г. Ростове-на-Дону вуза нового типа, названного Механическим институтом транспорта. Этот вуз 12 июля 1929 г. переименовали в Ростовский институт инженеров путей сообщения (РИИПС). 292 студента первого набора РИИПС 1 октября 1929 г. стали обучаться на трех факультетах: железнодорожном, автодорожном, водном. РИИПС стал южным центром подготовки высококвалифицированных специалистов для транспорта РСФСР, Грузии, Армении, Азербайджана. Институт к середине 1930-х гг. преодолел этап становления, в нем создали учебно-лабораторную и производственную базу. Постановлением СНК СССР от 29 декабря 1934 г. вуз преобразовали в Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ). В нем обучалось 1200 студентов и 9 аспирантов.

¹ ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 113.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 69. Л. 74.

³ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза... Т. 2. С. 216-222; Терёшина Н.П., Флягина Т.А. История экономики транспорта... С. 44-46.

Ведущими профессорами вуза являлись: И.И. Дьяков, В.И. Федоровский, А.П. Коробов и др. С 1934 г. – Азово-Черноморская железная дорога стали черпать инженерные кадры из РИИЖТ¹.

Подготовкой технических специалистов среднего звена занимались железнодорожные техникумы, количество которых в 1932 г. достигла 135. На 100 инженеров железнодорожного транспорта приходилось 73 техника. В 1940 г. техникумы НКПС СССР подготовили 3085 железнодорожников со среднетехническим образованием².

В октябре 1930 г. был основан Тихорецкий механический техникум путей сообщения дирекции Северо-Кавказской железной дороги, начальником которого стал В.П. Макашин³. Тогда велась подготовка всего по двум специальностям: «Паровозы и паровозное хозяйство», «Вагоны и вагонное хозяйство». Первоначально техникум входил в состав Тихорецкого комбината профтехобразования СКЖД и включал дневное и вечернее отделения с 4 группами учащихся, численностью по 30 чел. каждая. К концу 1931 г. началась подготовка по тепловозной специальности. Первоначально остро стояла проблема низкого качества учебы из-за слабости методического руководства⁴. В 1935 г. учебное заведение возглавил опытный производственник М.А. Сакварелидзе. Техникум развивался и благоустраивался, в 1938 г. в нем обучалось уже около 400 чел.⁵ Это не означало, что все проблемы подготовки специалистов со средним техническим образованием в этом учебном заведении были решены. Например, на XV районной партконференции (17-20 мая 1938 г.) представители железнодорожников отмечали, что Тихорецкий РК партии мало внимания

¹ Сидоренко В.Т. Стальные магистрали ... С. 43; История университета. URL: <http://www.rgups.ru/pages.php?id=131>.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза... Т. 2. С. 204, 211.

³ Сидоренко В.Т. Стальные магистрали... С. 43; Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта – филиала РГУПС. История. URL: <http://www.ttgt.org/istoriya>

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 121. Л. 99.

⁵ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123 Л. 49; Д. 188. Л. 5; Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта. URL: <http://www.askitt.ru/ssuz/thtgt/253.print/>; ТТЖТ – мастерская успеха // Тихорецкие вести. 2013. 26 дек.

уделяет техникуму. В учебном заведении осуществлялась узкая подготовка технических кадров только по железнодорожным специальностям. Поэтому предлагалось преобразовать это учебное заведение в политехникум, способный готовить кадры не только для железнодорожного узла, но и для заводов города. Один из делегатов – Фирсов, представлявший коллектив техникума упомянул и проблему низкой заработной платы руководителей и преподавателей этого учебного заведения¹.

Если при формировании кадров специалистов со средним техническим образованием железнодорожные предприятия Кубани полагались на Тихорецкий техникум, то подготовка квалифицированных рабочих и служащих низового звена осуществлялась более широким кругом профессионально-технических учебных заведений. В 1928 г. в СССР насчитывалось 173 железнодорожных школы и 277 курсов повышения квалификации. Срок обучения в школах фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) первоначально составлял 3 года, затем сократился до 2-х. Число учащихся за первую пятилетку выросло с 21 тыс. чел. до 124 тыс. чел. В 1932 г. выпущено 55 тыс. квалифицированных рабочих и служащих, в 1940 г. – 72,6 тыс.²

К 1930 г. система образовательных учреждений на СКЖД, в целом, завершила свою трансформацию, сосредоточив основное внимание на подготовке квалифицированных специалистов. СКЖД были подведомственны 3 группы просветительных учреждений: профессионально-технические (в 1925 г. их было 35), общеобразовательные, учреждения ликбеза. Для детей железнодорожников обучение в них было бесплатным³.

Рассмотрим работу железнодорожных общеобразовательных школ и школ ФЗУ на примерах учебных заведений Ейска, Новороссийска,

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 188. Л. 5.

² Законы о школах ФЗУ и ремесленных училищах. 1931-1940 гг. URL: <http://музейреформ.рф/node/14001>; История железнодорожного транспорта России... Т. 2. С. 220, 221.

³ Абраменко В.А. Учебные заведения Северо-Кавказской железной дороги в первой половине XX в. // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения. 2016. № 1. С. 6-7.

Тихорецкого и Кавказского железнодорожных узлов – наиболее значимых на Кубани.

В Ейске с 1925 г. функционировала железнодорожная фабрично-заводская семилетка (ФЗС), куда принимались, в первую очередь, дети железнодорожников. Ее директором с 1930 г. и до начала Великой Отечественной войны работал член ВКП(б) П.А. Глебов. Когда в 1930 г. Управление школ при НКПС ликвидировали, школу передали Наркомпросу при исполнении такого обязательства: передаваемые школы, по-прежнему, должны были, в первую очередь, принимать детей железнодорожников, а железные дороги помогать топливом, ремонтом и сохранять права железнодорожников за работниками школ. Школа стала называться «Ейская образцовая ФЗС № 51». Учащиеся, помимо обучения в классах, проходили практику в мастерских чугунно-литейного завода «Молот». В 1931 г. школа стала 9-летней (ФЗД). В 1934/35 уч.г. школу передали в ведение НКПС и стали называть «средней школой № 51 станции Ейск». В 1934-1937 гг. ее здание полностью переоборудовали, выстроили новый корпус.¹

В Новороссийске с 1926 г. до 1940 г. функционировала железнодорожная школа ФЗУ № 7, которая стала одной из лучших в Управлении СКЖД. Так, экспонаты, рассказывающие о деятельности школы, участвовали в 1928 г. в Лондоне на международной выставке. Директорами школы были Д.А. Перушкин (1926-1931), Н.Н. Нестеров (1931-1934 гг.), В.П. Макашин (1934), П.Н. Пестерев, М.Г. Гринёв (конец 1930-х гг.). В 1930 г. ФЗУ № 7 готовило токарей, кузнецов, слесарей, столяров, путейцев и электромонтёров. Общее число учащихся – 325 чел., срок обучения – 2,5 года (с начала 1930-х гг. – 1,5 года), в школу принимали лиц, имевших начальное образование. В каждой учебной группе насчитывалось 22 чел., из них не менее 4 – девушки. В процессе обучения и на производственной практике учащиеся в мастерских школы изготавливали детали для вагонов по заказам Новороссийского ВРЗ, для

¹ Самсонов В.В., Кочерга Н.А. Железнодорожная школа № 51 г. Ейска. URL: <https://m.ok.ru/zhdshkola5/topic/63299243614226>.

тракторов по заказам завода «Красный двигатель» и др. Учебные столярные и слесарные мастерские школы размещались на территории ВРЗ, а токарные и кузнечные мастерские – в здании учебного корпуса. Занятия проходили так: половина дня – 4 ч. теория, половина дня – 4 ч. практика. Наряду с приобретением производственных навыков, учащиеся получали широкий круг специальных, технических и общеобразовательных знаний. За лучшие показатели в учёбе и труде в школе развернулось социалистическое соревнование между учебными группами и отдельными учениками. Лучшим коллективам групп присваивалось звание ударного класса и краснознамённого класса. Большинство комсомольцев ФЗУ № 7 к выпуску сдали все нормы ГТО, ГСО, ПВХО и «Ворошиловский стрелок». В школе ФЗУ № 7 хорошо была поставлена культмассовая и военно-спортивная работа. После окончания учебы многие выпускники направлялись на работу на Новороссийский ВРЗ. Получив высшее образование, ряд выпускников ФЗУ № 7 впоследствии стали руководителями предприятий, цехов, военачальниками, учёными, конструкторами. 2 октября 1940 г., на основе Указа Президиума ВС СССР «О создании системы государственных трудовых резервов»¹, ФЗУ № 7 преобразовали в железнодорожное училище № 3 Краснодарского Управления трудовых резервов. Подготовку квалифицированных рабочих в училище стали проводить на базе 7-классного образования, по единым государственным планам и программам. В училище проходили подготовку молодые рабочие для железнодорожного транспорта по специальностям: кузнец, слесарь, столяр².

Железнодорожные школы работали в Армавире и Сочи. Однако в 1938 г. ряд их сотрудников подвергся репрессиям: расстреляны директор железнодорожной школы в Сочи Д.Д. Волков, преподаватель физкультуры

¹ Указ Президиума ВС СССР «О создании системы государственных трудовых резервов» (2 октября 1940 г.) // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. 1917-1967 гг.: сб. документов за 50 лет. Т. 2. 1929-1940 гг. М., 1967. С. 774-775.

² Шило С.С. Старейшее училище Новороссийска. 1897-2007. Новороссийск, 2007. URL: <https://prochtu.ru/info.php?avtor=203&kniga=2>

железнодорожной школы в Армавире Г.Л. Вирник. В 1957 г. их реабилитировали¹.

Ситуацию с подготовкой кадров на Тихорецком железнодорожном узле наглядно демонстрирует доклад о работе местного комбината профессионально-технического образования, сделанный на заседании бюро Тихорецкого РК ВКП(б) 28 августа 1931 г. Так, Тихорецкий комбинат профтехобразования СКЖД к моменту осеннего приема 1931 г. состоял из: школы ФЗУ в количестве 30 групп, упомянутого выше дневного и вечернего техникума с 4-мя группами, курсов выдвиненцев из одной группы. Всего в 35-ти группах насчитывалось 1050 учащихся. В ходе осеннего набора 1931 г. планировалось принять для СКЖД 300 чел., для Тихорецкого ПРЗ – 200 чел. и еще 200 чел. в декабре; планировался прием в дневной и вечерний техникум, а также на курсы выдвиненцев в количестве 5 групп. В 1931/1932 учебном году насчитывалось 1920 чел. или 72 группы. В распоряжении комбината имелась учебная база: школьное здание ФЗУ с 12-ю классными комнатами, учебные мастерские с 6-ю классными комнатами и общежитие максимальной вместимостью 200 чел.

Выполнение комбинатом его миссии затруднял ряд обстоятельств: недостаток помещений для теоретического обучения, поскольку в 12-ти классных комнатах при 4-х сменных занятиях можно было обучать 60 групп, а 12 групп места для обучения не имели; 6 классов для практического обучения охватывали только 28 групп, следовательно, они не могли обеспечить новый прием учащихся; прием 1931 г. прошел на 50% за счет колхозной молодежи, которую надо было обеспечить общежитием. В 1930 г., из-за недостаточного снабжения учеников со стороны железнодорожной кооперации, в школе ФЗУ имелись систематические прогулы занятий – до 50 чел. в сутки².

¹ Книга Памяти жертв политических репрессий по Краснодарскому краю. Т. 2. С. 81-82. URL: https://bessmertnybarak.ru/books/Krasnodarsky_kray_2/; там же. Т. 3. С. 52. URL: https://bessmertnybarak.ru/books/Krasnodarsky_kray_3/

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 121. Л. 99.

Для преодоления этих трудностей предлагался ряд мер, исходя из признания значения комбината как основной кузницы подготовки квалифицированных кадров для железнодорожного узла, и необходимости охватить всех принятых бесперебойной полноценной учебой, а также перехода на 50% самокупаемость. В частности, решено было поставить вопрос перед Северо-Кавказским КК партии о том, чтобы в 1932 г. на Тихорецком узле дирекции СКЖД и ПРЗ приступили к постройке здания школы, учебных мастерских и общежития на 100 чел., об освобождении здания основного общежития ФЗУ, занятого другими организациями. Партийной фракции горсовета, жилищной кооперации и хозяйственникам-партийцам поручили выделить из своих квартирных фондов к 1 сентября 1931 г. 10 квартир в распоряжение комбината. Хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители депо и заводов ПРЗ и «Красный молот» были обязаны выделить необходимое количество руководителей для комбината из числа квалифицированных специалистов, лучших ударников. Коммунистической фракции месткома профсоюза поручили для улучшения культурного обслуживания учащихся комбината, проведения собраний, кружковой работы выделить в распоряжение комбината в Клубе железнодорожников один день в каждую пятидневку. РК ВЛКСМ обязали взять под особое руководство работу комсомольской организации комбината, выделив для этого лучших работников. Партячейке и партийной части дирекции комбината бюро РК партии предложило усилить работу по обеспечению самокупаемости учебного центра, повышению трудовой дисциплины на основе соревнования и ударничества, усилить классовое и интернациональное воспитание учащихся¹.

В декабре 1931 г. бюро Тихорецкого РК ВКП(б) констатировало, что дирекции Тихорецкого ПРЗ и СКЖД не создали должных условий для бесперебойной и эффективной работы ФЗУ. Не все недостатки в подготовке кадров были вызваны внешними обстоятельствами. В самой школе ФЗУ не

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 121. Л. 99.

решили проблему повышения качества общеобразовательного и профессионального обучения¹.

В годы второй пятилетки (1933-1937) вместо комбината профессионально-технического образования функционировали самостоятельные учебные заведения: техникум и два железнодорожных училища (ЖДУ). Одно из них ориентировалось на кадровые потребности Тихорецкого железнодорожного узла, а ЖДУ № 2 – на ПРЗ.

В конце 1930-х гг. в условиях роста потребностей в квалифицированных кадрах, железнодорожные учебные заведения не справлялись со своими задачами. Например, 16 декабря 1940 г. бюро Тихорецкого РК ВКП(б) отметило ряд серьезных недостатков в работе ЖДУ № 2. Училище к началу учебного года не подготовилось: место для занятий группы формовщиков заводом ТРЗ выделено не было; имевшееся станочное оборудование не отвечало требованиям учебной программы; общежитие полностью не соответствовало санитарным правилам; политико-воспитательная и культурная работа среди учащихся не была налажена. Поэтому бюро РК в своем постановлении предусмотрело срочные меры по исправлению ситуации. Директора завода ТРЗ обязали в 2-дневный срок предоставить место в цехе для группы формовщиков, а начальника паровозного депо – вернуть железнодорожному училищу токарный станок, взятый из Тихорецкого ФЗУ (предшественника обоих железнодорожных училищ города) во временное пользование. Начальнику Трансторгпита и директору Торга предложили заготовить оборудование для общежития ЖДУ № 2; заводскому комитету профсоюза ПРЗ – предоставить спортзал для занятий физкультурой; директору Тихорецкого механического техникума – предоставить два класса для учебных занятий. Перед Краснодарским краевым управлением трудовых резервов и начальником АЧЖД им. Ворошилова был поставлен вопрос о выделении помещения под клуб для ЖДУ № 2, а до решения вопроса предлагалось

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 14; Д. 126. Л. 13.

начальникам клубов предоставить по 2 дня в неделю свои помещения для обслуживания учащихся ЖДУ № 2. Бюро Тихорецкого РК ВКП(б) предложило директору Трансторгпита упорядочить питание учащихся ЖДУ; начальнику железнодорожной поликлиники А.И. Блинову – прикрепить к училищу врача для регулярного медобслуживания учащихся. Начальника ТРЗ обязали в 5-дневный срок вымостить шлаковую дорогу от общежития училища до ул. Степной – ближайшей мощеной улицы. Партийному бюро ЖДУ № 2 вменили в обязанность активизировать политико-массовую работу среди учащихся, обеспечить выпуск стенных газет, организовать массовые кружки и т.д.¹

Обращает на себя внимание заинтересованность бюро райкома партии в решении социально-бытовых проблем учащихся и упорство, с которым оно добивалось выполнения своих решений. 21 февраля 1941 г. снова был заслушан вопрос о работе ЖДУ № 2. В принятом постановлении сказано, что работа училища, по-прежнему, поставлена неудовлетворительно, имеют место грубые нарушения учебно-производственной дисциплины, неудовлетворительно и состояние производственного обучения, а предыдущее решение от 16 декабря 1940 г. не выполнено по ряду пунктов. Бюро РК предупредило директора ЖДУ № 2 Копылова, что если он в ближайшее время не выправит создавшегося положения, то будет поставлен вопрос о снятии его с работы, а также обязало не позднее 2 марта провести текущий ремонт общежития, обеспечить необходимой мебелью, инвентарем, и строго проводить в жизнь внутренний распорядок, установленный Комитетом трудовых резервов СССР².

Не менее значимым, чем Тихорецкий, являлся Кавказский железнодорожный узел. Его потребности в квалифицированном персонале обеспечивала собственная школа ФЗУ. В начале 1930-х гг. положение в этом учебном заведении мало отличалось от сложившегося в Тихорецке. 4 июля

¹ ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 208. Л. 156, 157.

² ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 209. Л. 95.

1931 г. бюро Кропоткинского РК ВКП(б) рассмотрело вопрос о школе ФЗУ Кавузла, подчеркнув его большую роль в деле подготовки квалифицированных кадров для транспорта. Одновременно была признана ненормальной ситуация, когда школа должна была иметь в 1931/32 учебном году контингент до 1000 учащихся, не располагая собственными помещениями, как для учебных занятий, так и для общежития учащихся. Также отмечалось, что дирекция СКЖД не уделяла должного внимания железнодорожной школе ФЗУ, поэтому намечавшееся получение зданий для ФЗУ в январе 1931 г. было сорвано из-за отсутствия финансирования, и на момент рассмотрения вопроса школа находилась под угрозой ухода из нее учащихся. Бюро РК ВКП(б) одобрило решение партийной фракции горсовета о предоставлении помещения для школы ФЗУ до постройки специального здания ФЗУ дирекцией СКЖД. Секретарю парткома депо и заведующему ФЗУ Засову предложили при новом наборе в школу обеспечить прием детей рабочих совхозов, МТС и колхозников не менее 20-25% от всего контингента, с уровнем знаний не ниже 7-летней школы. Управлению культуры и пропаганды райисполкома и районному совету народного просвещения поручили укомплектовать преподавательский состав школы ФЗУ наиболее подготовленными кадрами¹.

Как видно, проблемы школ ФЗУ на двух важных железнодорожных узлах Кубани оказались схожими, а для дирекции СКЖД их решение явно не стало приоритетным. Это относится и к дирекциям эксплуатационных районов, управлениям железнодорожных узлов и Тихорецкого ПРЗ. Территориальным органам власти, прежде всего, райкомам ВКП(б) их приходилось подменять, компенсировать их бездеятельность, но ресурсов для решения проблем учебных заведений имелось мало.

Бюро Кропоткинского РК ВКП(б) 3 февраля 1932 г. пришлось вернуться к проблемам школы ФЗУ ст. Кавказская в связи с крайне неприятным событием.

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 117. Л. 237.

По сообщению органов внутренних дел, в школе существовала контрреволюционная группа из 6 учащихся, возглавляемая бывшим комсомольцем, проводившая конспиративные собрания, а также антисоветскую агитацию внутри и вне школы (расклейка плакатов, стихотворений и пр.). Кроме того, в школе имели место проявления антисемитизма, хулиганство, хождение идеологически невыдержанной и порнографической литературы. Бюро РК расценило эти факты как попытку классового врага использовать школу для антисоветских выступлений и оказать свое влияние на воспитание молодежи. Вместе с тем, было признано, что основная масса учащихся является политически здоровым коллективом, быстро и позитивно реагирующим на мероприятия партии и Советской власти. Партийное, профсоюзное, комсомольское руководство и дирекция школы, вследствие притупления классовой бдительности и оппортунистической недооценки отдельных болезненных явлений в школе, не приняли мер к их своевременному устранению. Процветанию болезненных явлений и относительной длительности (10-11 мес.) контрреволюционной деятельности группы способствовала неудовлетворительная постановка воспитательной работы с учащимися в школе и вне ее стен¹.

Бюро РК ВКП(б) отметило, что дирекция и парторганизация школы не выполнили решения партии о перестройке школы, вследствие чего имели место существенные недостатки в работе. Так, учебные программы не подвергались общественному пересмотру, а по обществоведению программа отсутствовала. Методическое руководство учебным процессом осуществлялось слабо, отсутствовала увязка между теоретическим и производственным обучением. Общественно-политическое воспитание, как в учебном процессе, так и вне учебы было поставлено неудовлетворительно. Профессионально некомпетентной являлась и часть состава педагогов и инструкторов производственного обучения. Неудовлетворительными также

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 122. Л. 60.

оставались культурно-бытовые условия учащихся, школа находилась в трудном материальном положении: отсутствие помещений для теоретических занятий, плохое оборудование производственных мастерских и др. Бюро РК ВКП(б) отметило «безобразное и безответственное отношение к работе школы ФЗУ со стороны дирекции Кавказского эксплуатационного района СКЖД, не принявшей мер к устранению имевшихся в школе недостатков». Постановление бюро РК, предусматривало наказание виновных: начальника ФЗУ Головина сняли с должности, объявив ему строгий выговор, вынесли 5 выговоров преподавателям. Руководству школы поручили провести меры по улучшению работы: усовершенствовать планирование учебно-воспитательного процесса, устранить параллелизм в преподавании ряда дисциплин, концентрируя отдельные дисциплины по семестрам; поставить на должную высоту методическое руководство через систематическую плановую работу методических и цикловых комиссий; добиться повышения методического уровня преподавания на основе применения активных методов, в частности, широкого внедрения в практику лабораторно-исследовательского метода и т.д. В марте 1932 г. бюро Кропоткинского РК ВКП(б) отметило, что после его решения от 3 февраля состояние дел в школе ФЗУ улучшилось. Однако в обеспечении школы учебными помещениями сдвига не произошло, причем решение не было выполнено в должном объеме и качестве, прежде всего, в той части, которая зависела от администрации СКЖД и Кавказского эксплуатационного района¹.

13 августа 1932 г. бюро Кропоткинского РК ВКП(б) еще раз рассмотрело вопрос о школе ФЗУ и констатировало ее неудовлетворительную подготовку к новому учебному году, выразившуюся в медленном проведении набора учащихся, в дефиците помещений для занятий, в недостатке общежитий, неудовлетворительном состоянии производственной практики и трудоустройства выпускников школы. Причем было отмечено, что несмотря

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 122. Л. 61, 62, 63, 365.

на неоднократные решения бюро райкома ВКП(б) о предоставлении помещений для занятий, дирекция Кавказского эксплуатационного района их систематически игнорировала. Бюро РК обязало дирекцию под личную ответственность начальника района коммуниста Никитина не позднее 18 августа освободить помещение школы, занятое дирекцией, и предоставить его в распоряжение школы ФЗУ. Дирекцию школы ФЗУ обязали принять меры к обеспечению набора учащихся в школу, в соответствии с установленным контингентом, закончив таковой не позднее 25 августа; обеспечить учащихся общежитиями (не менее, чем 180 чел.) к 1 сентября, обеспечив их питанием, кроватями и постельными принадлежностями. Перед дирекцией СКЖД был поставлен вопрос о форсировании доставки закупленных стандартных домов. Руководству Кавдепо поручили использовать учащихся школы ФЗУ на производственной практике по профилям помощников машинистов, слесарному и токарному. Перед дирекцией СКЖД поставили задачу пересмотреть профили подготовки кадров, в соответствии с потребностями дороги в квалифицированной рабочей силе. От дирекции школы ФЗУ бюро РК потребовало устранить недостатки в учебно-производственной деятельности; перестроить программы с целью увязки теории с практикой; в связи с запланированным выпуском 210 чел. принять меры к их трудоустройству по специальности и т.д.¹

В дальнейшем организация производственной практики учащихся школы ФЗУ ст. Кавказская улучшилась, стал обеспечиваться ее заметный производственный эффект. В октябре 1934 г. в ходе практики учащиеся под руководством 4 опытных слесарей выполнили подъемочный ремонт 2,5 (расчетных) паровозов, приобретя и закрепив профессиональные навыки².

К концу исследуемого периода руководящие органы оказывали существенное влияние на формирование кадрового состава руководителей, преподавателей и мастеров производственного обучения школ ФЗУ и

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 124. Л. 198, 199.

² ЦДНИРО. Ф. 169. Оп. 1. Д. 77. Л. 98.

железнодорожных училищ. Эти должности включили в номенклатуру райкомов партии. Так, бюро Кропоткинского РК ВКП(б) 20 ноября 1940 г. утвердило мастером группы слесарей по ремонту паровозов железнодорожного училища ст. Кавказская П.Ф. Емельянченко, сообщив, что он родился в 1892 г., из рабочих, имеет среднее образование, член ВКП(б) с 1920 г., на транспорте работает с 1914 г., в школе ФЗУ – с 1931 г. К работе относится добросовестно, свой опыт передает учащимся, пользуется у них авторитетом. На этом заседании мастерами учебных групп железнодорожного училища утвердили еще 6 чел. и еще 3 чел. – на разные административно-хозяйственные должности в училище¹.

Мы согласны с мнением А.В. Гайдакина, что советские железнодорожники, получая профессиональные знания через специально созданную государственную систему, не только осваивали технику, приобретая знания по управлению ею. Они также приобщались к общей и технической культуре, к лучшим традициям отечественной профессиональной школы, поэтому у них развивался интеллектуальный и творческий потенциал. Таким образом происходил процесс формирования корпоративной культуры у железнодорожников, что выразилось в возрастании их ответственности, профессионализма, в возрождении уважения к своей профессии, гордости за свой коллектив, за железнодорожный транспорт в целом. Указанные черты корпоративной культуры стали основой для формирования гражданских, патриотических качеств советских железнодорожников, в полной мере проявившихся в период Великой Отечественной войны².

Отметим, что непосредственно на предприятиях транспорта готовились специалисты путем системы наставничества. Так, в середине 1930-х гг. возникло массовое движение женщин по освоению мужских профессий. На железнодорожном транспорте женщины осваивали профессии машинистов

¹ ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 206. Л. 35-37.

² Гайдакин А.В. Формирование корпоративной культуры... С. 9; Сидоренко В.Т. Стальные магистрали... С. 45-46; Темляков В.Е. Трудовой и ратный подвиг железнодорожников Кубани в годы Великой Отечественной войны... С. 31-42.

паровозов, помощников машинистов, слесарей-ремонтников, связистов¹. Например, жена машиниста Н.П. Личмана – Нина Васильевна Личман (см. Приложение 7) стала в 1936 г. в депо Краснодар первой женщиной – помощником машиниста, а в 1938 г. – машинистом паровоза. Она успешно водила тяжеловесные поезда наравне с мужчинами. Позднее паровоз «Э-р 738-04» стал полностью обслуживаться семейной бригадой Личманов².

В завершение раздела отметим, что в годы предвоенных пятилеток в СССР была сформирована развитая система подготовки квалифицированных кадров для железнодорожного транспорта. Специалистов с высшим образованием для СКЖД-АЧЖД, в том числе, кубанских подразделений готовил, созданный в 1929 г. Ростовский институт инженеров путей сообщения (РИИПС, с 1934 г. - РИИЖТ). В октябре 1930 г. для подготовки технических кадров среднего звена был основан Тихорецкий механический техникум путей сообщения дирекции СКЖД. Подготовка профессиональных рабочих для железных дорог Кубани осуществлялась, как через сеть школ ФЗУ и железнодорожных училищ на крупнейших узлах, так и через бригадное ученичество, курсы, технические школы, система наставничества на предприятиях транспорта. Система подготовки квалифицированного персонала для железнодорожных предприятий Кубани в период первых пятилеток развивалась и стала удовлетворительно справляться со своими задачами. При этом не были полностью решены проблемы совершенствования общетеоретической и профессиональной подготовки учащихся, сохранялся разрыв между теорией и практикой. Наибольшие трудности вызывала нерешенность проблем развития материальной базы железнодорожной профессионально-технической школы и улучшения социально-бытового положения учащихся.

¹ История отраслевого образования. URL: http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5048

² Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани... С. 184-185.

К концу исследуемого периода руководящие органы оказывали существенное влияние на формирование кадрового состава руководителей, преподавателей и мастеров производственного обучения школ ФЗУ и железнодорожных училищ. Эти должности были включены в номенклатуру райкомов ВКП(б).

Приведенный в данной главе фактический и статистический материал позволяет сделать ряд выводов. В течение первой пятилетки уровень оплаты труда железнодорожников Кубани, как и во всей стране, оставался низким и был мало связан с результатами их труда. Разрыв в размере зарплаты между представителями разных специальностей зачастую был необоснованным и не способствовал поддержке той части персонала, которая выполняла наиболее ответственную работу. Принятые партийно-государственным руководством в апреле 1931 г. и в июле 1933 г. решения способствовали улучшению ситуации. Тенденция роста заработной платы усилилась с середины 1935 г., в связи с массовым распространением на железных дорогах стахановско-кривоносовского движения.

С 1929 и до начала 1935 гг. в СССР существовала карточная система снабжения населения основными товарами и продуктами. В такой ситуации руководящие структуры СКЖД-АЧЖД стремились организовать дополнительное снабжение работников через децентрализованные закупки продуктов у крестьян, развитие подсобных хозяйств, партнерство с портебкооперацией и колхозами, вовлечение железнодорожников в огородничество и т.д.

Жилищная проблема применительно к железнодорожникам Кубани в изучаемый период осталась нерешенной. При абсолютном увеличении в годы первых пятилеток, жилищное строительство не успевало за быстрыми темпами урбанизации. Обострение жилищного кризиса стало прямым следствием распределения материальных и финансовых ресурсов в интересах технической модернизации. В рамках программ помощи транспорту партийно-

политические, профсоюзные и хозяйственных органы сформировали систему обеспечения кубанских железнодорожников топливом, ремонта их жилищ.

Существенные сдвиги в 1930-е гг. произошли в системе подготовки кадров для железнодорожного транспорта Кубанского региона. Инженеров для всей СКЖД-АЧЖД готовил Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта. Специалисты со средним техническим образованием проходили подготовку в Тихорецком техникуме СКЖД. Кадры массовых профессий готовились в школах ФЗУ, в железнодорожных училищах при крупных узлах и в системе ученичества непосредственно на предприятиях транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В исследуемый период сформировалась система партийно-государственного руководства железнодорожным транспортом. Это проходило в общем контексте формирования административно-командной системы управления ведущими отраслями народного хозяйства СССР. В ее рамках региональные партийные комитеты и заняли свое важное место, представляя в регионах интересы соответствующих отраслевых отделов ЦК ВКП(б) и курируемых ими отраслевых хозяйственных наркоматов.

Роль территориальных партийных структур, в частности, на Кубани в управлении железнодорожным транспортом претерпела существенную эволюцию в общем направлении к детальности и компетентности.

Внимание территориальных партийных органов к проблемам железнодорожного транспорта стало заметно расти с началом второй пятилетки. Они более подробно и квалифицированно рассматривались на краснодарских городских партийных конференциях. Вошла в практику новая форма обсуждения и решения актуальных вопросов – собрания партийного актива, на которых рассматриваемая проблема подвергалась анализу. Заметный рост интереса к ней в годы второй и третьей пятилеток демонстрировали партийные комитеты городов и районов, где располагались крупные железнодорожные узлы.

С образованием в сентябре 1937 г. Краснодарского края, важнейшим центром обсуждения и решения проблем железнодорожного транспорта Кубани стал Краснодарский краевой комитет (КК) ВКП(б). Он стал эффективно координировать работу территориальных партийных органов и железнодорожных политотделов. Проблемы отрасли оказались в сфере внимания краевых партконференций и ряда пленумов КК, который стал оказывать железнодорожникам значительную помощь. На наш взгляд, исключение составляет период с лета 1937 г. до конца 1938 г., когда репрессии против отраслевых и региональных руководящих кадров, в том

числе, железнодорожных, создали организационно-управленческий кризис, преодоленный с 1939 г.

Изученные нами документы свидетельствуют, что обретение краевым, городскими и районными комитетами ВКП(б) реальных властных полномочий в отношении предприятий железнодорожного транспорта было постепенным, и, в пределах изучаемого периода, неполным.

На практике эти полномочия выразились в следующем:

- в принятии партийными комитетами постановлений по вопросам, касающимся работы железнодорожного транспорта, в том числе организационной, воспитательной, в осуществлении жесткого контроля их исполнения;

- в нарастающем усилении роли коммунистов на предприятиях и в учреждениях железнодорожного транспорта через организацию их работы в руководящих органах;

- в проведении совместных с государственными и общественными структурами, при главенствующей роли партии, мероприятий организационного (совещания, собрания актива и трудовых коллективов и т.д.) и практического характера (смотри, конкурсы, соревнования, массовые кампании и т.п.);

- в подборе, расстановке и воспитании управленческих кадров железнодорожников через систему повышения квалификации и рекомендацию в аппарат руководящих структур с последующим их включением в номенклатуру партийных органов.

В начале второй пятилетки данное направление работы настало прерогативой новой руководящей структуры – политотделов. Их задачами стали усиление партийно-политической работы среди железнодорожников, укрепление трудовой дисциплины, обеспечение выполнения государственных планов перевозок, укрепление единоначалия на транспорте, подъем политической и трудовой активности железнодорожников, борьба за безопасность движения на дороге. Политотделы руководили первичными

парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных организаций. В усилиях политотделов по повышению трудовой активности железнодорожников, исключительно важное место заняло обеспечение авангардной роли членов ВКП(б) в производственной деятельности, что достигалось воспитательными и репрессивными методами. Одной из важных функций политотделов стало совершенствование системы политического образования коммунистов, поскольку для поддержания их авторитета в качестве авангардного слоя требовалось, чтобы они обладали большими политическими знаниями, чем беспартийные рабочие.

Политотделы приняли деятельное участие в руководстве совершенствованием производственно-хозяйственной деятельности соответствующих подразделений СКЖД, а затем Азово-Черноморской дороги (с 1935 г. – дороги им. Ворошилова). Изученные нами документы свидетельствуют о том, что стиль руководства политотделов Северо-Кавказской железной дороги, адекватный сложившейся в начале 1930-х гг. ситуации, сочетавший авторитарные и демократические начала, выработался не сразу и прошел через трудный этап проб и ошибок.

Железнодорожные политотделы, в том числе, на Кубани решали вопросы социального обеспечения железнодорожников, снабжения их продовольствием, особенно в период существования карточной системы. С момента возникновения в середине 1935 г. стахановского движения они энергично включились в его организацию и поддержку. Это хорошо показывают документы политотделов дороги им. Ворошилова.

Вступление страны в период индустриальной реконструкции на основе пятилетних планов требовало резкой интенсификации работы железных дорог, повышения их провозной способности. В середине первой пятилетки стало очевидно, что железнодорожники с огромным трудом и не полностью справляются с возросшими объемами перевозок.

Несоответствие работы железнодорожного транспорта новым требованиям выразилось в том, что показатели интенсивности работы,

оставались на низком уровне. Это часто приводило к неисполнению железнодорожниками обязательств перед промышленными предприятиями по перевозкам грузов. Сохранялось и безответственное отношение руководителей организаций-клиентов железной дороги к соблюдению временных нормативов погрузочно-разгрузочных работ.

Настоящим бичом железных дорог СССР и Кубани в годы первой пятилетки стали катастрофы, аварии и происшествия. Большая их часть происходила по вине персонала. Производственная, трудовая и технологическая дисциплина на кубанских предприятиях железнодорожного транспорта оставалась низкой. Состояние пути, станционного хозяйства, средств связи и т.п. также не обеспечивало выполнения железнодорожниками новых задач.

Весь этот комплекс проблем осознавался и тяжело переживался руководителями и работниками железнодорожного транспорта. Они прилагали существенные усилия для того, чтобы отрасль перестала быть узким местом народного хозяйства СССР. Первые позитивные сдвиги в работе Краснодарского эксплуатационного района СКЖД, включавшего основные магистрали Кубани, были достигнуты еще в конце первой пятилетки.

Положение на железных дорогах Кубани, как и страны в целом, в начале второй пятилетки обрело тенденцию к постепенному улучшению. Многие подразделения Краснодарского эксплуатационного района добились позитивных сдвигов уже по итогам 1933 г. - первого года второй пятилетки.

Улучшились показатели эксплуатационного оборота паровозов, их среднесуточный и общий пробег, была обеспечена экономия топлива. Улучшились и экономические показатели. Однако процент неисправных паровозов оставался высоким, как и их простой на ремонте, качество которого не соответствовало новым требованиям. Такое же положение сохранялось и с ремонтом вагонов.

К лету 1936 г. произошли существенные перемены на железнодорожном транспорте СССР и на кубанских участках АЧЖД. Резко сократился простой вагонов под грузовыми операциями, выросли технические и коммерческие скорости поездов, показатели полезной работы локомотивов улучшились экономические показатели, в связи с переходом от нефти на уголь в качестве паровозного топлива. Сократились сроки и улучшилось качество ремонта локомотивов, как капитального, например, на Тихорецком паровозоремонтном заводе, так и среднего и текущего, осуществлявшегося в паровозных депо железнодорожных узлов. Аналогичные изменения произошли и в ремонте вагонов.

В период второй пятилетки диспропорция между режимом функционирования железных дорог СССР и Кубани, в частности, и потребностями народного хозяйства существенно сократилась. Это было достигнуто в условиях ограниченных возможностей технического переоснащения, путем пересмотра устаревших нормативов и правил, интенсификации использования имеющегося подвижного состава и инфраструктуры, укрепления порядка и дисциплины среди работников железной дороги.

Особое место в становлении кадрового состава системы железнодорожного транспорта занимали репрессии второй половины 1930-х гг., которые затронули как руководящий состав, так и рядовых железнодорожников. В среде высшего руководства (на региональном уровне), и которая была репрессирована, можно выявить такую картину, которая как бы сегодня сказали, называлась коррупционными преступлениями. А все, кто или работал с ними, или был под их руководством, попадали в разряд сообщников. Последние и были безвинно репрессированными и, нередко, по абсурдным причинам.

Волна репрессий 1937-1938 гг. вызвала организационно-управленческую нестабильность. Вследствие этого в начале третьей пятилетки вместо ожидаемого дальнейшего улучшения работы снизились все показатели

работы железнодорожного транспорта страны и Кубани. Территориальное партийное руководство и сами железнодорожники оценивали работу дороги им. Ворошилова в 1938 г. как исключительно плохую. В результате репрессий в 1939-1940 гг. в основном завершилась консолидация железнодорожного управленческого слоя, ставшего теперь более образованным, компетентным и эффективным, полностью признававшим принцип персональной ответственности.

В марте 1939 г. на XVIII съезда ВКП(б) отмечалось, что железнодорожный транспорт выполнил плановые задания. Отделения железной дороги им. Ворошилова, расположенные в Краснодарском крае, в 1939 г. перевыполнили план погрузки, улучшили оборот вагонов по сравнению с 1938 г. и показатели среднесуточного пробега паровозов. Однако оставался неудовлетворительным ремонт паровозов и уход за ними.

Руководство дороги им. Ворошилова и ее кубанских подразделений с 1939 г. начало борьбу с экономически убыточными, на небольшие расстояния, перевозками, которые лучше было осуществлять автомобильным транспортом. Также было обращено внимание на нецелесообразные с точки зрения общесоюзных и местных интересов встречные перевозки.

За годы предвоенных пятилеток железнодорожники Кубани решили множество сложнейших задач: организационно-управленческих, производственно-технических, политико-идеологических и вывели отрасль на уровень функционирования, близкий к тому, которого требовала ситуация. Было преодолено множество трудностей объективного и субъективного характера, что означает совершение железнодорожниками настоящего трудового подвига.

Деятельность парторганизаций и железнодорожных коллективов отличалась рядом особенностей:

- относительной самостоятельностью, опиравшейся на собственные финансовые возможности, вследствие чего присутствовал принцип самодостаточности и самообеспеченности;

- работники железной дороги представляли собой наиболее активную часть регионального рабочего класса, имевшего в своем арсенале богатый жизненный и политико-исторический опыт и, следовательно, большие возможности рационального воздействия на общественные процессы;

- в значительной степени влияние парторганизаций и других структур, функционировавших на железной дороге, выражалось в повседневной нацеленности на укрепление производственной дисциплины, развитие трудовой и творческой активности персонала СКЖД-АЧЖД.

Обеспечить выполнение железнодорожниками новых задач только административно-дисциплинарными методами было невозможно. Поэтому удачной новацией советского руководства стало развитие неантагонистической конкуренции – социалистического соревнования, которое получило широкое распространение в коллективах железнодорожников Кубани. В 1931 г. железнодорожники Кубани включились во всесоюзный конкурс локомотивных бригад, в 1931-1933 гг. они также участвовали в трёх всесоюзных конкурсах на лучший паровоз. Однако на протяжении первой пятилетки состояние дел с соревнованием оставалось противоречивым, с преобладанием, по большей части, негативных моментов, связанных с формализмом и отсутствием объективных критериев измерения и оценки работы соревнующихся. В 1933-1934 гг. был проведен Всесоюзный конкурс работников станций, к которому энергичное участие приняли работники Кубанских подразделений СКЖД. Участие в конкурсе привело к качественному и количественному улучшению основных показателей работы.

Основной проблемой в развитии движения ударников на кубанских участках СКЖД оставалась нечеткость критериев того, кто должен считаться ударником. При определении и проверке ударников было много субъективизма. Ситуация требовала выработки надежных систем измерения и оценки труда железнодорожников, чему мог способствовать переход к

сдельно-премиальной системе оплаты труда отдельных работников, либо их малых коллективов - бригад, смен и т. п.

Своевременным выходом из сложившейся ситуации стало развертывание с середины 1935 г. движения за освоение новой техники и высокую производительность труда, вошедшего в историю под названием стахановского движения. Оно очень быстро распространилось на железных дорогах СССР, применительно к миссии паровозных бригад вариантом стахановского движения стало кривоносовское движение. Руководители дороги им. Ворошилова всячески помогали стахановцам и кривоносовцам, особенно на начальном этапе. Это движение придало новое качество соревнованию и движению ударников, сделало его эффективным и способствовало улучшению работы железных дорог страны. Стахановское движение на дороге им. Ворошилова началось именно на Кубани - в Кавказском депо. Первый результат участия в движении состоял в резком повышении технических и коммерческих скоростей, что повышало провозную способность дороги. Всего по подразделениям и службам Азово-Черноморской дороги к концу 1935 г. насчитывалось 1868 стахановцев, существенная их часть – на Кубани.

Однако, стахановское и кривоносовское движение, хотя и встретило поддержку большинства железнодорожников Кубани, столкнулось и с сопротивлением. Основным мотивом его стал консерватизм, нежелание руководителей и рядовых работников перестраивать свою деятельность. Наиболее же понятным мотивом сопротивления было опасение многих работников, что достижения передовиков производства побудят руководителей предприятий к повышению трудовых норм и вместо роста реальной зарплаты получится ее снижение для большинства.

Спустя три года после возникновения стахановско-кривоносовского движения среди железнодорожников Кубани утвердилось лидерство коллектива Краснодарского узла, где успешно работала школа стахановского опыта. Примеры отличной работы демонстрировали и машинисты других

железнодорожных узлов – Тихорецкого, Кавказского, Новороссийского, боровшиеся за кривоносовские скорости продвижение составов.

Локомотивные бригады кубанских депо успешно боролись за экономию угля и нефти. В школе стахановского опыта Краснодарского узла, в частности, основательно изучались методы экономии топлива. Были проведены первые опыты использования суррогатного топлива из промышленных отходов. Стахановское движение способствовало улучшению ремонта локомотивов на Тихорецком паровозоремонтном заводе и вагонов – на Новороссийском вагоноремонтном заводе.

В начале исследуемого периода заработная плата железнодорожников оставалась низкой. Существовал большой разрыв в ее уровне между представителями основных и неосновных профессий. В целом система оплаты труда была несовершенна, слабо увязана с конечными результатами работы. Сдельная оплата, как индивидуальная, так и коллективная (бригадная) распространялась медленно.

За годы второй пятилетки заработная плата железнодорожников выросла довольно существенно, она стала более дифференцированной, в зависимости от количества и качества труда каждого. У машинистов в 1938 г. зарплата в среднем в 2,6 раза превышала уровень 1933 г. Там, где это было возможно, произошел переход к сдельно-премиальной системе оплаты труда.

Вся первая и начало второй пятилеток прошли в условиях карточной системы снабжения населения продуктами и промтоварами. Поэтому при основных железнодорожных предприятиях с августа 1933 г. стала оформляться отраслевая система снабжения работников отрасли и членов их семей через отделы рабочего снабжения. ОРСы занимались торговлей продуктами и промтоварами, организацией общественного питания, бытовым обслуживанием работников транспорта. Такая система функционировала и на железнодорожных объектах Кубани, способствуя улучшению снабжения работников и их семей. Для улучшения снабжения

предприятий железнодорожного транспорта региона развили систему подсобных хозяйств, которой также руководили ОРСы.

В эпоху первых пятилеток при абсолютном увеличении строительство жилья для населения не успевало за темпами урбанизации, поэтому в СССР жилищный дефицит не была преодолен, что в полной мере относилось и к железнодорожникам Кубани. Однако управление, политотдел и профсоюзная организация СКЖД-АЧЖД сумели наладить ремонт жилищ рабочих, обеспечивать их топливом.

Важным направлением улучшения социально-бытовых условий железнодорожников, прежде всего, поездных бригад, явилось создание бригадных домов - малых гостиниц, предназначенных для отдыха персонала между рейсами. Они были оборудованы на всех важных станциях Кубани.

В период индустриальной реконструкции активизировалась культурная жизнь железнодорожных коллективов Кубани, под нее была подведена новая материальная основа. В 1928 г. был открыт новый дворец культуры железнодорожников в Краснодаре. Были поострены клубы и красные уголки на станциях Усть-Лабинская, Кореновск, Крымская, Ейск, Протока и др.

С начала первой пятилетки руководство СКЖД, столкнувшись с кадровой проблемой, приняло меры для ускоренной подготовки кадров высшего, среднего и низового звеньев. С этой целью расширили и интенсифицировали подготовку персонала всех основных специальностей: машинистов, помощников машинистов, диспетчеров, слесарей, весовщиков, осмотрщиков и др. Хотя было организовано преподавание дополнительных знаний для молодых специалистов, квалифицированных кадров не хватало. Тяжелое положение сложилось на Новороссийском железнодорожном узле, где не хватало ИТР.

Руководство НКПС с начала первой пятилетки принимало энергичные меры по расширению и улучшению базы подготовки инженерно-технических работников. В 1929 г. был создан Ростовский институт инженеров путей

сообщения. Он стал главным поставщиком инженерно-технических кадров для СКЖД-АЧЖД. Для подготовки специалистов среднего звена в октябре 1930 г. был основан Тихорецкий механический техникум НКПС. На всех важных железнодорожных узлах Кубани через бригадное ученичество, курсы и профессиональные железнодорожные школы также осуществлялась подготовка квалифицированных рабочих и служащих.

Таким образом, проведенное исследование деятельности железнодорожников Кубани в годы первых пятилеток, показывает, что они сумели перестроить работу в соответствии с требованиями эпохи индустриальной реконструкции СССР. Повысились все основные параметры функционирования кубанских участков Азово-Черноморской железной дороги. Были заложены основы для напряженной работы в период Великой Отечественной войны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Источники

Архивные материалы

Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК).

1. Ф. 15. Фонд Армавирского горкома ВКП(б). Оп. Д. 157, 181, 213, 223, 238.

2. Ф. 653. Фонд политотдела Туапсинского узла АЧЖД. Оп. 1. Д. 34, 66.

3. Ф. 821. Фонд Новороссийского горкома ВКП(б). Оп. 1. Д. 2, 71, 361, 362, 472, 501.

4. Ф. 1072. Фонд Краснодарского горкома ВКП(б). Оп. 1. Д. 2, 7, 39, 41, 198, 443, 638, 657, 749, 1000, 1015.

5. Ф. 1361. Фонд Тихорецкого райкома ВКП(б). Оп. 1. Д. 100, 102, 103, 113, 117, 121, 122, 123, 127, 155, 156, 164, 165, 168, 169, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 182, 184, 188, 190, 194, 199, 200, 203, 206, 207, 208.

6. Ф. 1724. Фонд Кропоткинского райкома ВКП(б). Оп. 1. Д. 90, 93, 105, 114, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 125, 132, 144, 149, 156, 163, 172, 173, 179, 189, 191, 198, 202, 205, 206, 208, 209.

7. Ф. 1774-А. Фонд Краснодарского крайкома ВКП(б). Оп. 1. Д. 102, 103, 610, 1076, 1077.

8. Ф. 1780. Фонд политотдела Краснодарского отделения АЧЖД. Оп. 1. Д. 1, 30, 32, 66, 68.

Центр документации новейшей истории Ростовской области (ЦДНИРО).

9. Ф. 4383. Фонд Азово-Черноморского крайкома ВКП(б). Оп. 1. Д. 5, 6, 7, 13, 25, 30, 34.

10. Ф. 169. Фонд политотдела Азово-Черноморской железной дороги ЦДНИРО. Оп. 1. Д. 69, 77, 85.

Опубликованные документы и материалы партийных, советских,

хозяйственных и общественных органов, сборники документов

11. XVI съезд ВКП(б). Стенографический отчет. Ч. 2. М.: Партиздат, 1935. 626 с.
12. XVII съезд ВКП(б). Стенографический отчет. М.: Партиздат, 1934. 716 с.
- XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б) 10-21 марта 1939 г.: Стенографический отчет. М.: Госполитиздат, 1939. 742 с.
13. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933 -1937 гг.). М.: Госплан СССР, 1933. Т. 1. XLVI, 739 с.
14. Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам (1917-1957 гг.): Сб. документов: В 4 т. М.: Госполитиздат, 1957. Т. 2. 1929-1945 гг. 888 с.
15. Железнодорожный транспорт в важнейших документах. М.: Трансжелдориздат НКПС, 1941. 292 с.
16. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941): Сб. документов / отв. ред. Б.П. Бещев. М.: Транспорт, 1971. 431 с.
17. Железнодорожный транспорт и его очередные задачи. Постановление пленума ЦК ВКП(б). 11-15 июня 1930 г. // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988). М.: Политиздат, 1983-1990. – Т. 4. - С. 531-544.
18. Железнодорожный транспорт. Итоги первой. План второй пятилетки. М.: Трансжелдориздат, 1934. 588 с.
19. Железнодорожный транспорт за 1932-1939 гг. М., 1940.
20. Железнодорожный транспорт. Статистические материалы. М., 1939.
21. Железнодорожный транспорт. Обзор состояния и работы. Между VI и VII съездами советов СССР. М.: Трансжелдориздат, 1935. 108 с.
22. Индустриализация СССР: Документы и материалы: В 4 т. Т. 2. 1929-1932 гг. М.: Наука, 1970; Т. 3. 1933-1937 гг. М.: Наука, 1971; Т. 4. 1938-1940 гг. М.: Наука, 1971.

23. Итоги первой пятилетки и народнохозяйственный план 1933 года - первого года второй пятилетки. Постановление объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б). 7-12 января 1933 г. // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988). М.: Политиздат, 1983-1990. – Т. 5. - С. 64-78.

24. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1970). Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988). В 16 т. М.: Политиздат, 1983-1990. - Т. 2. - 543 с.; Т. 3. - 552 с.; Т. 4. - 583 с.; Т. 5. - 479 с.

25. Краснодарский край в 1937-1941 гг.: Документы и материалы (История без мифов) / Упр. по делам архивов администрации Краснодар. края; сост. А.М. Беляев, В.Е. Токарев, И.Ю. Бондарь. Краснодар: Эдви, 1997. 1120 с.

26. Краснодарский край за 50 лет Советской власти: Стат. сб. Краснодар: Статистика, 1967. 178 с.

27. Материалы по истории Северо-Кавказской железной дороги / сост. Н.В. Серебряков. Ростов н/Д, 1957. 54 с.

28. О мерах по упорядочению управления производством и установлению единоначалия. Постановление ЦК ВКП(б) 5 сентября 1929 г. // КПСС в резолюциях... Т. 4. С. 310-317.

29. О пятилетнем плане развития народного хозяйства. Постановление XVI конференции ВКП(б) // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988). М.: Политиздат, 1983-1990. –Т. 4. - С. 201-207.

30. О развитии советской торговли. Постановление пленума ЦК ВКП(б). 28 сентября - 2 октября 1932 г. // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988). М.: Политиздат, 1983-1990. – Т. 5. - С. 46-52.

31. Первое Всесоюзное совещание рабочих и работниц-стахановцев. 14-17 ноября 1935 г. Стеногр. отчет. М.: Партиздат ЦК ВКП(б), 1935. 383 с.

32. Пятилетний план транспорта на 1928/29-1932/33 гг. М., 1929.

33. Социалистическое соревнование в СССР. (1918-1964 гг.). Документы и материалы профсоюзов. М.: Профиздат, ВЦСПС, 1965. 495 с.

34. Шестнадцатая Всесоюзная конференция ВКП(б). Апрель 1929 г.: Стеногр. отчет. М.: Госполитиздат, 1962. 837 с.

Выступления партийных и государственных деятелей

25. Калинин М.И. О профсоюзах (1919-1945). М.: Профиздат, 1958. 396 с.

36. Куйбышев В.В. Бригады социализма. Доклад на первом Всесоюзном съезде ударных бригад. 5 дек. 1929 г. М.: Гос. изд-во, 1930. 48 с.

37. Куйбышев В.В. Кто не с нами, тот против нас. Из доклада на собрании инженеров и техников в Ленинграде. 28 янв. 1930 г. М.; Л.: Госиздат, 1930. 31 с.

38. Сталин И.В. Итоги 1-й пятилетки. Доклад на объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) 7 января 1933 г. // Сталин И.В. Соч. М.: Госполитиздат, 1949. Т. 13. С. 161-215.

39. Сталин И.В. Речь на приеме в СНК СССР участников Всесоюзного совещания железнодорожников // Сталин И.В. Соч. Тверь: Информационно-издательский центр «Союз», 2006. Т. 18. С. 113–114.

Энциклопедии, справочники, хрестоматии, хроники, указатели литературы

40. Азово-Черноморский край и его регионы: Стат. справочник. Ростов н/Д: Краевое управление народно-хозяйственного учета. Союзоргучет, 1935. 492 с.

41. Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. / гл. ред. Н.С. Конарев. 2-е изд. Т. 4. Железнодорожный транспорт. М.: Большая российская энциклопедия, 2003. 1040 с.

42. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / гл. ред. Н.С. Конарев. М.: Большая Российская Энциклопедия, 1994. 559 с.

43. Народное хозяйство Краснодарского края. Стат. сборник. Краснодар: Статистика, 1965. 462 с.
44. Народное хозяйство РСФСР за 70 лет: Статистический ежегодник. М.: Финансы и статистика, 1987. 471 с.
45. Народное хозяйство СССР. Стат. справочник. М.; Л.: ГИЗ, 1934. 669 с.
46. Народное хозяйство СССР. 1922–1982: Юбилейный статистический ежегодник. М.: ЦСУ СССР 1982.
47. РСФСР за 50 лет: Стат. сборник. М.: Статистика, 1967.
48. Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР 1938-1961 гг. М.: Издательство «Известия Советов депутатов трудящихся СССР», 1961. 976 с.
49. Социалистическое строительство Союза СССР (1933-1938 гг.). Статистический сборник. М.: ЦУНХУ Госплана при СНК СССР. 1939.
50. Справочник основных показателей работы Северо-Кавказской железной дороги за 1913-1957 гг. / сост. Бреус А.П., Варшавская О.И., Савченко А.В. и др. Ростов н/Д, 1957. 16 с.
51. Экономический справочник железнодорожника: В 2-х ч. / под ред. Б.И. Шафиркина. М.: Транспорт, 1978. Ч. 1. 398 с.; Ч. 2. 415 с.

Воспоминания

52. Андреев А.А. Воспоминания, письма. М.: Политиздат, 1985. 335 с.
53. Кабанов П.А. Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973. 317 с.
54. Каганович Л.М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М.: Вагриус, 2003. 626 с.
55. Микоян А.И. Так было: Размышление о минувшем / сост., предисл., примеч., общ. ред. Т.А. Микояна. М.: Вагриус, 1997. 637 с.

Периодические издания

56. Большевик. Ежедневная газета Краснодарского краевого комитета РКП(б). Краснодар, 1937-1941.

57. Гудок. Ежедневная газета, орган НКПС и ЦК профсоюза железнодорожников. 1928-1941.

58. Красное Знамя. Орган Кубанского окружкома, Краснодарского горкома ВКП(б), окружного исполкома и совпрофа. Краснодар. 1926-1937.

59. Молот. Орган Северо-Кавказского крайкома ВКП(б), крайисполкома и крайсовпрофа. Ростов-на-Дону. 1926-1933 гг. Ежедневная газета Ростовского обкома ВКП(б).

60. Новороссийский рабочий. Ежедневная газета, орган Новороссийского горкома ВКП(б) и горисполкома. 1929-1941.

61. Правда. Орган ЦК ВКП (б). М., 1928-1940.

62. Социалистический транспорт. Ежемесячный технико-экономический журнал, орган Народного комиссариата путей сообщения СССР. М., 1930-1940.

63. Толкач. Орган партийной, профессиональной и хозяйственной организаций 4-го эксплуатационного района СКЖД. Краснодар, 1931-1934.

Научная литература

64. Абрамов А.А. История железнодорожного транспорта (краткий курс). М.: РГОТУПС, 2003. 309 с.

65. Авраменко А.М., Баранов А.В., Болдырев Ю.А. История Кубани. XX век: Очерки. Краснодар: Перспективы образования, 1998. 224 с.

66. Адыгейская автономная область. Посвящается 25-летию автономии Советской Адыгеи. 1922-1947. Майкоп: Адыг. отд. Краснодарского кн. изд., 1947. 217 с.

67. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.

68. Алексеенко И.И. Репрессии на Кубани и Северном Кавказе в 30-е годы XX века. Краснодар: Информ. научно-методический центр, 1993. 114 с.

69. Армавир / авт. кол.: А.Н. Гончарова, В.И. Гончаров, В.Б. Боргилова, И.А. Зурин, А.А. Цокалов, Д.М. Елецкий. Краснодар: Кн. изд-во, 1983. 142 с.
70. Белов П.А. Социалистическая реконструкция транспорта во второй пятилетке. Л.: Трансжелдориздат, 1934.
71. Белоусов М.П. Социалистическая реконструкция железнодорожного транспорта. М.: Гострансиздат, 1931. 163 с.
72. Березовский Д., Коробов М. Подготовка кадров на железнодорожном транспорте. М.: Желдориздат, 1931.
73. Боратынский Р.Л., Лернер М. Итоги первой пятилетки на железнодорожном транспорте. М.: Трансжелдориздат, 1934. 67 с.
74. Борц В.Г. Рабочая сила на железнодорожном транспорте. М., 1929.
75. Вольфсон Л.Я., Данилов С., Шильников Н.С. Железнодорожный транспорт на рубеже 2-х пятилеток. М.: Соцэкгиз, 1934.
76. Вольфсон Л.Я., Корнеев А., Шильников Н.С. Развитие железных дорог СССР. М.: Трансжелдориздат, 1939. 186 с.
77. Ворожейкин И.Е. Летопись трудового героизма. Краткая история социалистического соревнования в СССР. 1917-1977 гг. М.: Политиздат, 1984. 336 с.
78. Гайдамакин А.В. Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников в ее реализации в 1917-1930-е гг. // Вестник Омского университета. 2012. Вып. № 2 (64). С. 298-307.
79. Гайдамакин А.В. Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. Исторические науки. 2013. № 2 (116). С. 5-10.
80. Гайдамакин А.В. Исторический опыт формирования социокультурной сферы отечественного железнодорожного транспорта и его востребованность на современном этапе // Экономические, социокультурные, психологические проблемы развития железнодорожного транспорта: Матер. всерос. науч. конф.

с междунар. участ. (Омск, 17-18 февраля 2005 г.). Омск: Омский гос. ун-т путей сообщения, 2005. С. 13-17.

81. Гайдаренко Д.В., Чупрынников С.А. Труд, защити себя. Профсоюзное движение на Кубани: история, опыт, уроки, личности. Краснодар: Советская Кубань, 1999. 400 с.

82. Докунин В.И. Социалистический транспорт на новом этапе: Транспорт на пороге третьего года пятилетки. М., 1931.

83. Железные дороги. Общий курс / под общ. ред. М.М. Филиппова. М.: Транспорт, 1968. 272 с.

84. Железнодорожный транспорт / В.С. Михалевич, А.А. Бакаев, В.И. Гриценко и др. / под общ. ред. В.С. Михалевича. Киев: Наукова думка, 1991. 201 с.

85. Железнодорожный транспорт. XX век. Развитие железнодорожного транспорта СССР и России в XX веке. М., 2002.

86. Железнодорожный транспорт в третьей сталинской пятилетке: Сб. тех.-экон. ст. М., 1939. Сб. 1.

87. Жизнь в условиях социальных трансформаций / Е.Ф. Кринко, И.Г. Тажидинова, Т.П. Хлынина. Ростов н/Д: Изд-во ЮНЦ РАН, 2011. 360 с.

88. Зайцев А.А., Лукьянов С.А. Кубань в XX веке. Краснодар: ОИПЦ «Перспективы образования», 2006.

89. Иванов А.И., Швейцер В.Л. Борьба за кадры пролетарских специалистов. М.; Л., 1932. 58 с.

90. Иванов В.И., Чернопицкий П.Г. Социалистическое строительство и классовая борьба на Дону (1920-1937 гг.): Ист. очерк. Ростов н/Д, 1971.

91. Иванцов И.Г. Повседневность провинциального города 1920-1930-х годов, культурная история эмоций в документах органов партийно-государственного контроля ВКП(б) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2014. № 2 (53). С. 68-72.

92. Из истории борьбы Коммунистической партии за развитие советского железнодорожного транспорта: Сб. ст. / ред. кол.: Л.М. Белов (отв. ред.) и др. Л., 1960.
93. Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте. 1917-1967 гг.: Сб. ст. / сост. и науч. ред. П.Ф. Метельков. Л., 1968.
94. Ильинский И. О производительности труда и кадрах на железнодорожном транспорте. М.: Партиздат, 1933.
95. Ильинский В.Н. Трудовые награды железнодорожников и транспортных строителей. М.: Транспорт, 1988. 192 с.
96. Индустриализация Кубани и дальнейшее развитие промышленного производства (1920-1985 годы): Межвуз. сб. науч. тр. / редкол.: Г.К. Долунц (отв. ред.) и др. Краснодар: Изд-во КПИ, 1986.
97. История Дона от Великой Октябрьской социалистической революции до наших дней / И.С. Маркусенко, К.А. Хмелевский, А.Г. Беспалова и др.; отв. ред. В.И. Кузнецов. Ростов н/Д: Изд-во Ростов. ун-та, 1967. 355 с.
98. История Донского края / под ред. В.Я. Кияшко; науч. ред. В.И. Кузнецов. Ростов н/Д: Изд-во Ростов. ун-та, 1971.
99. История железнодорожного транспорта России / под ред. А.В. Гайдамакина, И.И. Галиева, В.А. Четвергова. Омск: Омский гос. ун-т путей сообщения, 2002. 244 с.
100. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: В 3 т. Т. 2: 1917-1945 гг. / под ред. Н.Е. Аксененко. СПб.: Транспорт, 1997. 415 с.
101. История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М. Политиздат, 1970. Т. 4, Кн. 1. 663 с.; Кн. 2. 607 с.; М., 1970. Т. 5, Кн. 1. 600 с.
102. История Кубани. XX век: Очерки / под ред. В.Е. Щетнева. Краснодар: Перспективы образования, 1998. 224 с.
103. История Кубани с 1917 года до конца XX века / С.А. Кропачев и др. Краснодар, 2011. Ч. 2.

104. История промышленности и рабочего класса Адыгеи (1917-1991) / К.Л. Ачмиз и др. Майкоп: Адыг. кн. изд-во, 1991.
105. История профессиональных союзов СССР / авт. Антропов Н.П., Алексеев Г.П. и др. М., 1969.
106. История советского рабочего класса: В 6 т. М., 1984. Т. 2.
107. История СССР с древнейших времен до наших дней. М.: Наука, 1967. Т. 8, 9.
108. Карабанов А.А. Железнодорожный транспорт СССР за 15 лет. М.; Л., 1932.
109. Карцовник П.Б., Попов А.В. Социалистическое соревнование на новом подъеме. М., 1934.
110. Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт: 1917-1947. М., 1947.
111. Козлов В.А., Хлевнюк О.В. Стахановское движение: Время и люди. М., 1984.
112. Коновалюк О.И. Железные дороги России: транспортные происшествия (XIX - XX вв.). М.: Лицей, 2005. 352 с.
113. Красильщиков В.А. Вдогонку за прошедшим веком: Развитие России в XX веке с точки зрения мировых модернизаций. М.: РОССПЭН, 1998. 264 с.
114. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог: 1838-2000 гг. / сост. Г.М. Афолина. М., 2002. 229 с.
115. Константинов О.А. СССР по районам. Северный Кавказ (Северо-Кавказский край и Дагестан). М.; Л. 1930.
116. Копелевич М.С. Луинцы – передовые бойцы армии железнодорожников. М., 1941.
117. Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 1. Два столетия. М., 2007.
118. Крейнис, З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 2. Как поезда самолеты догоняли. М. 2009.

119. Кринко Е.Ф., Тажидинова И.Г., Хлынина Т.П. Повседневный мир советского человека 1920–1940-х гг.: жизнь в условиях социальных трансформаций. Ростов н/Д, 2011.
120. Кропачев С.А. Большой террор на Кубани. Драматические страницы истории края 30-40-х годов. Краснодар, 1993.
121. Кубань за пятьдесят советских лет / Г.В. Абушкевич, Г.Н. Азамат, И.М. Алехан и др.; сост. разд. А.С. Коновалов, П.В. Басенко. Краснодар, 1967.
122. Кубань: 1920-е годы: Сб. науч. тр. / редкол.: В.Е. Щетнев и др. (науч. ред.). Краснодар, 1996.
123. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 2: Послеоктябрьский период. М., 1957.
124. Кузьминов И.И. Стахановское движение высший этап социалистического соревнования. М., 1940.
125. Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945 гг. М., 1976.
126. Лауэр К.Б. Реконструкция железнодорожного транспорта и задачи промышленности. М., 1933.
127. Ледовский В.И. Задачи железнодорожного транспорта во второй пятилетке. М., 1934.
128. Луцков В. Кропоткин. Краснодар, 1986.
129. Майкоп / сост. Б.М. Джимов, Ф.З. Кайтмасов, П.Ф. Коссович. Краснодар, 1980.
130. Меркурьев В.И. Ейск. 4-е изд., испр. Краснодар, 1980.
131. Навозова Ф.В. Краснодарский край. Краснодар, 1955.
132. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954.
133. Напорко А.Г. Великая сила творческой инициативы железнодорожников. М., 1954.

134. небесов Н.А. Реконструкция железнодорожного транспорта: Об основных элементах по пятилетнему плану. М., 1930.
135. Образцов В.Н. Транспорт и его будущее. М.; Л., 1948.
136. Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008.
137. Овсянников Г.М. 90 лет борьбы и труда: история профсоюза железнодорожников Кубани. Краснодар, 2010.
138. Октябрем озаренная Адыгея за 50 лет. Майкоп, 1967.
139. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР 1917-1962: Ист.-экон. очерк. М., 1963.
140. Осколков Е.Н. Голод 1932/1933 гг. Хлебозаготовки и голод 1932/1933 гг. в Северо-Кавказском крае. Ростов н/Д, 1991.
141. Основные административно-территориальные преобразования на Кубани (1793-1985 гг.). Справочник. Краснодар, 1986.
142. Осокина Е.А. Иерархия потребления. О жизни людей в условиях сталинского снабжения. 1928-1935. М., 1993.
143. Очерки истории Адыгеи: В 2 т. Майкоп, 1957. Т. 2.
Очерки истории Адыгеи: в 2-х т. Т. 2. Советский период / Г.П. Иванов (гл. ред.), М.Г. Аутлев, Н.Ф. Бугай и др. Майкоп, 1981.
144. Очерки истории Краснодарской организации КПСС / И.Б. Алещенко, В.А. Артюшин, М.Г. Аутлев и др. / ред.-сост. А.С. Коновалов. Краснодар. 1966.
145. Очерки истории Краснодарской организации КПСС. 2-е изд., доп. / И.И. Алексеенко, И.Б. Алещенко, В.А. Артюшин / ред.-сост. А.С. Коновалов. 2-е изд., доп. Краснодар, 1976.
146. Очерки истории партийных организаций Дона. Ч. 2 (1921-1971). 2-е доп. изд. / П.В. Барчугов, Н.Н. Щемелев, Е.Н. Осколков и др.; под ред. П.В. Барчугова. Ростов н/Д, 1973.

147. Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали / под ред. А.К. Кимстача. Ростов н/Д, 1964.
148. Перов С.С. Социальные девиации в повседневной жизни рабочих Краснодара (1930-е годы) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2014. № 2 (53). С. 98-100.
149. Пилко И.С. Технологический подход как методология научных исследований // Вестник культуры и искусств. 2012.
150. Побережников И.В. Модернизация: теоретико-методологические подходы // Экономическая история. Обзорение. М., 2002. Вып. 8.
151. Повседневный мир советского человека 1920-1940-х гг.: Сб. науч. ст. / ред.-сост. Е.Ф. Кринко, Т.П. Хлынина. Ростов н/Д, 2009.
152. По путям Стаханова, Кривоноса (заметки о стахановцах-железнодорожниках Туапсинского отделения Азово-Черноморской железной дороги). Сочи, 1935.
153. Пятнадцать лет социалистического железнодорожного транспорта. Сб. ст. о работе, достижениях и задачах железнодорожного транспорта и аппарата НКПС к 15 годовщине Октябрьской революции. М., 1932.
154. Развитие советского железнодорожного транспорта / под ред. А.Г. Мушрубца. М., 1984.
155. Рабочий класс – ведущая сила в строительстве социалистического общества, 1921-1937 гг. / гл. редкол.: С.С. Хромов и др.; редкол.: Л.С. Рогачевская, А.М. Сиволобов (отв. ред.) и др. М., 1984.
156. Ратушняк В.Н. История Кубани в датах, событиях, фактах. Краснодар: Традиция, 2010. 432 с.
157. Рекорды стахановцев-кривоносовцев железнодорожного транспорта. Хроника кривоносовского движения с 15 ноября 1935 г. по 15 января 1936 г. М., 1936.
158. Рогачевская Л.С. Социалистическое соревнование в СССР: Ист. очерки. 1917-1970 гг. М., 1977.

159. Салошенко В.Н. Первые. Наброски к портретам (о первых секретарях Краснодарского крайкома ВКП(б), КПСС на Кубани). Краснодар, 2000.

160. Салошенко В.Н. Председатели и губернаторы. Взаимосвязь времен, или Судьбы, жизнь и деятельность председателей Краснодарского крайисполкома, глав администрации (губернаторов) Кубани за 65 лет с 1937 по 2002-й. Краснодар, 2002.

170. Салфетников Д.А. Процессы рационализации и проблемы стахановского движения на Кубани в 30-е гг. XX в. // Власть. 2011. № 4. С. 117-119.

171. Самсонов А.А. Железные дороги СССР накануне третьего года пятилетки. М., 1930.

172. Северо-Кавказская дорога – через три века: В 2 т. / авт. осн. глав В.Т. Сидоренко и др.; подгот. к публ. Л.Ю. Рашина и др. Ростов н/Д, 2004. Т. 1.

173. Сидоренко В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов н/Д, 2002.

174. Сидоренко В.Т. Из истории Армавир-Туапсинской железной дороги (1908-1920 гг.) // Вопросы южнороссийской истории: Сб. науч. ст. Армавир: АГПИ, 2009. Вып. 15. С. 53-57.

175. Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920. Ростов н/Д. 2007.

176. Сквозь ветры века. Очерки истории Ростовской областной организации КПСС (80-е гг. XIX в. – 1987 г.) / Ю.И. Серый, Л.А. Донскова, Е.И. Демешина и др.; отв. ред. Е.Н. Осколков. Ростов н/Д, 1988.

177. Советские железнодорожники [Очерки о делах и людях ж.-д. транспорта СССР] / авт.: А. Воропай, А. Мандругин, Т. Маргулис и др.; предисл. Е. Чередниченко. М., 1970.

178. Советский рабочий класс. Краткий исторический очерк (1917-1973) / под ред. Ю.С. Борисова и др. М., 1975.

179. Соколов А.К. Конец советской истории // Оглядываясь на век минувший. М., 2000. С. 238-269.

180. Стахановский опыт экономии топлива: Сб. ст. / под ред. Л.Н. Деева. Ростов н/Д, 1938.
181. Степанищев А.Т., Шевцов В.М. Принцип научности в исторических исследованиях // Вестник Военного университета. 2011. № 1 (25); № 2 (26).
182. Тархов С.А. Историческая эволюция административно-территориального и политического деления России // Регионализация и развитие России: географические процессы и проблемы / под ред. А.И. Трейвиша и С.С. Артоболевского. М., 2001. С. 191-213.
183. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития / под ред. А.Л. Голованова. М., 1967.
184. Транспорт страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / под ред. И.В. Белова. М., 1987.
185. Хачатуров Т.С. Великая железнодорожная держава. 2-е изд., доп. М., 1945.
186. Хачатуров Т.С. Основы экономики железнодорожного транспорта. М., 1946. Ч. I.
187. Чупрынников С.А. Профессиональные союзы Кубани (1905-1930). Краснодар, 2009.
188. Чупрынников С.А. Партийно-правительственные постановления по вопросам укрепления трудовой дисциплины в СССР в 1930-е годы // Историческая и социально-образовательная мысль. Краснодар, 2011. № 5 (10).
189. Шаповалов С.Н. Генезис советских государственных праздников на Кубани в 1918-1930-е гг. Краснодар, 2012.
190. Щемелев Н.Н. Борьба КПСС за развитие тяжелой промышленности на Северном Кавказе (1926-1932 гг.). Ростов н/Д, 1981.

Диссертации и авторефераты диссертаций

191. Баландин А.С. Основные тенденции реформирования отечественного железнодорожного транспорта и их региональные особенности на Омской

железнодорожной дороге (20-е – 30-е годы XX века): дис. ...канд. ист. наук. Омск, 2005.

192. Башкирев Д.Ю. Повседневная жизнь и деятельность советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам железных дорог Центра и Юга России: дис. ...канд. ист. наук. Курск, 2004.

193. Болдырев А.Н. Советская историография партийного руководства индустриализацией на Северном Кавказе: автореф. дис. ...канд. ист. наук. Краснодар, 1988.

194. Дагужиев, Ю.М. Социально-политические процессы на Кубани в начале 30-х годов XX века: Дис. ...канд. ист. наук. Пятигорск, 2009.

195. Карчемник В.Д. Железные дороги и железнодорожники Сибири в годы первой и второй пятилеток: автореф. дис. ...канд. ист. наук. Томск, 1971.

196. Касьянов В.В. Деятельность КПСС по подготовке и воспитанию кадров железнодорожного транспорта в условиях развитого социализма (1971-1975 гг.) (На материалах Северного Кавказа): автореф. дис. ...канд. ист. наук. Краснодар.1985.

197. Кузьмина А.Е. КПСС в борьбе за реконструкцию железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы первых пятилеток: Дис. ... канд. ист. наук. М., 1955.

198. Ларин В.К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в конце XIX - XX вв.: дис. ...канд. пед. наук. Курск, 1998.

199. Мартианов В.Е. Органы НКВД Краснодарского края накануне и в годы Великой Отечественной войны (1937-1945 годы): Дис. ...канд. ист. наук. Краснодар, 1998.

200. Паршин А.В. Деятельность КПСС по повышению идейно-политического уровня и творческой активности железнодорожников (1966-1970 гг.). На материалах Северного Кавказа: автореф. дис. ...канд. ист. наук. Ростов на/Дону, 1977.

201. Салфетников Д.А. Индустриальное развитие Кубани в 1928-1937 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2004.
202. Сенчук Ю.Г. Железнодорожники Центрального и Центрально-Черноземного регионов РСФСР в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам Московской железной дороги. Дис. ... канд. ист. наук. Курск. 2003.
203. Серебряков О.А. Деятельность партийных организаций Северного Кавказа по повышению эффективности железнодорожного транспорта (1966-1970 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1984.
204. Стрекалова Е.Н. Техническая интеллигенция Северного Кавказа в 20-30-е годы XX века: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2003.
205. Стаханов В.Г. Рабочие Восточно-Сибирской железной дороги в годы социалистического строительства (1920-1941): автореф. дис. ...канд. ист. наук. М., 1977.
206. Харламова Ю.А. Железнодорожники Дона и Северного Кавказа в годы Великой Отечественной войны, 1941-1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2002.
207. Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010.
208. Романов В.М. Развитие организационных форм управления советским железнодорожным транспортом: автореф. дис. ...канд. экон. наук. М., 1953.
209. Хачемизова Е.Х. Общество и власть в 30-е - 40-е гг. XX века: политика репрессий: На материалах Краснодарского края: Дис. ...канд. ист. наук. Майкоп, 2004.
210. Хроменкова Т.Н. Формирование железнодорожной интеллигенции и её влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е - 1930-е гг. Дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2006. 208 с.

211. Чупрынников С.А. Профсоюзы в советском культурном строительстве в 20-е - начале 30-х годов XX века: Дис. ... д-ра ист. наук. Краснодар, 2004. 416 с.

212. Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе, конец XIX - начало XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 1999.

Электронные ресурсы

213. <http://rrh.agava.ru>

214. www.rzd.ru

215. <http://www.rzd-partner.ru> - электронная версия делового журнала «РЖД - партнер».

216. www.reformy.ru

217. www.rzd-magazin.ru www.railroads.narod.ru

218. http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/Trav/01.php.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Структура и численность партийных организаций железнодорожных узлов дороги им. Ворошилова на Кубани согласно объединенному решению бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) и политотдела дороги им. Ворошилова от 1 апреля 1937 г.

Узловая парторганизация станции Тихорецкая.

Паровозное депо – 133 коммуниста.

Станция – 33.

Дистанция пути – 25.

Пригородное хозяйство – 12.

Больница – 5.

Вагонный участок – 53.

Кондукторский резерв – 21.

Стрелковая охрана – 18.

Трансторгпит – 24.

Стройучасток – 12.

Тихорецкая ППС – 11.

Узловая парторганизация ст. Кавказская.

Паровозное депо – 269 коммунистов.

Вагонное депо – 83.

Кондукторский резерв – 16.

Трансторгпит – 24.

Железнодорожная школа – 3.

Стрелковая охрана – 24.

Паровозное отделение – 9.

Станция – 41.

Дистанция пути – 16.

Отделение движения – 21.

Техническая школа – 21.

Станционная больница – 16.

Электростанция – 6.

Прочие службы – 2.

Узловая парторганизация ст. Армавир:

Паровозное депо – 24 коммуниста.

Дистанция пути – 28.

Кондукторский резерв – 28.

Резерв проводников – 13.

Армавирский завод – 24.

Станция – 78.

Вагоноремонтный пункт – 11.
Стрелковая охрана – 22.
Прочие службы – 13.
Узловая парторганизация ст. Краснодар:
Паровозное депо – 102 коммуниста.
Вагонное депо – 56.
Кондукторский резерв – 36.
Лечебный участок – 5.
Трансторгпит – 34.
Детские ясли – 4.
Техническая школа – 13.
Станция – 50.
Дистанция пути – 17.
Стрелковая охрана – 32.
Пассажирская служба – 20.
Отделение движения – 19.
Школа № 58 – 4.
Паровозное отделение – 9.
Узловая парторганизация ст. Новороссийск:
Паровозное депо – 32 коммуниста.
Вагонное депо – 27.
Дистанция пути – 19.
Медпункт – 5.
Станция – 47.
Пассажирская служба – 41.
Стрелковая охрана – 9.
Трансторгпит – 3.
Узловая парторганизация ст. Туапсе:
Паровозное депо – 25 коммунистов.
Пункт осмотра вагонов – 5.
Отделение движения – 30.
Школа – 4.
Станция – 21.
Дистанция пути – 7.
Трансторгпит – 11.
Стрелковая охрана – 14.
Узловая парторганизация ст. Сочи:
Паровозное депо – 11 коммунистов.
Дистанция пути – 8.
Станция – 26.
Пункт осмотра вагонов – 2.
Стрелковая охрана – 6.
Узловая парторганизация ст. Белореченская:
Паровозное депо – 39 коммунистов.
Дистанция пути – 11.

Кондукторский резерв – 16.

Станция – 25.

Вагонный участок – 15.

Стрелковая охрана – 8.

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 30. Л. 7-9.

Приложение 2

Численность коммунистов в станционных партийных организациях на железнодорожных станциях Кубани согласно объединенному решению бюро Азово-Черноморского крайкома ВКП(б) и политотдела дороги им. Ворошилова от 1 апреля 1937 г.

По Кавказскому политотделу станции:

Гулькевичи – 6 чел., Малороссийская – 7, Конокова – 3, Овечка – 3, Богуславская – 4.

По Краснодарскому политотделу:

Усть-Лабинская – 20, Крымская – 19, Тоннельная – 15, Северская – 3, Абинская – 3, Энем – 3, Васюринская – 5, Пашковская – 3, Молованов – 3, Бурсак – 4, Станичная – 6.

По Туапсинскому политотделу:

Курганная – 19, Лабинская – 10, Дондуковская – 6, Гиагинская – 7, Майкопская – 16, Комсомольская – 4, Апшеронская – 4, Хадыженская – 6, Гойтх – 8, Лоо – 8, Хоста – 4, Адлер – 4.

Часть коммунистов состояла в партийно-комсомольских группах малых станций:

По Краснодарскому политотделу – 6 коммунистов.

В пригородном хозяйстве ст. Белореченская Туапсинского политотдела – 6.

По Кавказскому политотделу – 11.

Под непосредственным руководством политотдела железной дороги им. Ворошилова на Кубани остались парторганизации:

Тихорецкого паровозоремонтного завода – 249 коммунистов.

Новороссийского вагоноремонтного завода – 159.

Тихорецкого завода «Красный молот» - 96.

Составлено на основании; ЦДНИКК. Ф. 4383. Оп. 1. Д. 30. Л. 7-9.

Приложение 3

Рост Тихорецкой районной парторганизации за счет рабочих с 1 мая 1938 г. по 1 марта 1940 г.

Всего принято (чел.)	В том числе (чел.)						
	слесари	слесари- осмотр- щики вагонов	токари	машинисты и помощники машинистов	Кочегары	стрелоч- ники	кондук- торы
437							
В члены ВКП(б) 116	13	10	5	4	-	-	-
В канд. ВКП(б) 321	27	21	17	17	2	4	13

Примечание: Как видно из названий специальностей, подавляющее большинство принятых в партию рабочих – железнодорожники.

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 9, 10.

Приложение 4

Итоги роста Кропоткинской райпарторганизации с 1 января по 20 апреля 1941 г.

На 20 апреля 1941 г. Кропоткинская районная парторганизация насчитывала в своем составе:

Членов ВКП(б) - 1185 чел.

Кандидатов ВКП(б) - 570 чел.

Всего - 1755 чел.

На 1 января 1941 г. было:

Членов ВКП(б) - 1119 чел.

Кандидатов ВКП(б) - 609 чел.

Всего - 1728 чел.

Парторганизаций было:

На 1 января 1941 г. – 98.

На 20 апреля 1941 г. – 102.

За отчетный период прибыло в парторганизацию членов и кандидатов ВКП(б) – 50 чел., убыло по разным причинам – 87 чел.

Принято в члены ВКП(б) - 87 чел.; в кандидаты – 54 чел., что составило рост за счет принятых в кандидаты – 4,8%.

Состав принятых в 4-м квартале 1940 г.:

Рабочих 13 чел. – 30,9%.

Крестьян 4 чел. – 9,5%.

Служащих 24 чел. – 57,1%.

С 1 января по 20 апреля 1941 г. принято:

Рабочих 23 чел. – 42,6%.

Крестьян 9 чел. – 16,9%.

Служащих 22 чел. – 40,7%.

Повысилось количество принятых в партию представителей ведущих профессий, они составили 21 чел. или 39%. Из них:

инженеров и техников – 4,

машинистов - паровозников – 6,

слесарей – 4,

врачей – 1,

учителей – 1,

председателей колхозов – 2,

шоферов – 2,

трактористов – 1.

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 208. Л. 48, 49.

Приложение 5

Охват коммунистов и беспартийного актива Тихорецкого района системой политического образования на 1 ноября 1938 г.

Всего кружков по изучению истории ВКП(б) - 70, охвачено ими:

Членов ВКП(б) - 666.

Кандидатов ВКП(б) - 282.

Сочувствующих - 80.

Комсомольцев - 158.

Беспартийных - 70.

Итого - 1256 чел.

Кроме того, имелось кружков политграмоты - 12, охвачено ими:

Членов ВКП(б) - 18.

Кандидатов ВКП(б) - 84.

Сочувствующих - 55.

Беспартийных - 20.

Комсомольцев - 20.

Итого - 207 чел.

Охват коммунистов и беспартийного актива изучением «Краткого курса истории ВКП(б)» на 1 марта 1940 г.

Всего было охвачено самостоятельным 2386 чел., из них:

Членов ВКП(б) - 894.

Кандидатов ВКП(б) - 318.

Членов ВЛКСМ - 815.

Беспартийный актив - 365.

В том числе интеллигенции – 163. Л. 21.

Организовано кружков среднего звена по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» на 1 марта 1940 г. - 14, с охватом:

Организовано кружков низшего звена по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» на 1 марта 1940 г. - 6, с охватом:

Охвачено в низшем звене:

Членов ВКП(б) - 21.

Кандидатов ВКП(б) - 7.

Членов ВЛКСМ - 77.

Беспартийных - 5.

Итого - 110 чел.

Всего занимались в кружках (чел.):

Членов ВКП(б) - 92.

Кандидатов ВКП(б) - 69.

Членов ВЛКСМ - 141.

Беспартийных - 161.

Итого - 363

Изучали «Краткий курс истории ВКП(б)» в кружках и самостоятельно - 2749 чел.

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 203. Л. 20-23.

Краткие биографии репрессированных руководителей СКЖД-АЧЖД

Лившиц Яков Абрамович. 20 января 1937 г. опубликовано сообщение Прокуратуры СССР об окончании следствия по делу «Параллельного троцкистского центра». По этому делу обвинялись крупные хозяйственные руководители советского государства: Ю.Л. Пятаков, К.Б. Радек, Г.Я. Сокольников, Л.П. Серебряков и др. Среди обвиняемых числился и зам. наркома путей сообщения Я.А. Лившиц, работавший в НКПС с середины 1935 г. Сообщалось, что дело передано в Военную коллегия Верховного суда СССР. Подсудимым вменялось в вину, что «в целях подрыва хозяйственной мощи и обороноспособности СССР, центром был организован и совершен на некоторых предприятиях и железнодорожном транспорте ряд вредительских и диверсионных актов, повлекших за собой человеческие жертвы и гибель ценного государственного имущества».

Я.А. Лившиц род. в 1896 г. в г. Мозырь Гомельской губ. По социальному происхождению – рабочий, по национальности – еврей. С 1912 г. работал токарем. В 1913-1915 гг. состоял в ПСР. В марте 1917 г. вступил в РСДРП(б), избран в Совет рабочих и солдатских депутатов, энергично боролся с меньшевиками, бундовцами, сионистами. На митингах в мастерских, на фабрике говорил сильно, убедительно, чем надолго запомнился трудящимся. Я.А. Лившиц принимал участие в Гражданской войне. В 1919 г. назначен начальником секретно-оперативного отдела, зам. председателя Киевской губернской ЧК. Ее деятельность выразилась в организации массовых арестов, основанных на классовом подходе, беспощадных расправах с контрреволюционерами и бандитами. Из руководителей партии большевиков Я.А. Лившиц ориентировался на Л.Д. Троцкого. В 1930-1935 гг. Я.А. Лившиц последовательно занимал должности начальника Южной, Северо-Кавказской и Московско-Курской железных дорог. В 1935-1936 гг. занимал пост зам.

наркома путей сообщения СССР. 5 апреля 1936 г. в «Правде» опубликовано постановление о награждении железнодорожников: «За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и I квартал 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий». 1935 г. стал первым годом, когда железнодорожный транспорт выполнил намеченный государственный план. В числе награжденных орденом Трудового Красного Знамени был и Я.А. Лившиц [Лившиц Яков Абрамович. Электронный ресурс: URL: http://library.kiwix.org/wikipedia_ru_all/A/].

Наличие Я.А. Лившица среди осужденных создавало угрозу для многих железнодорожников, поскольку он в течение 1933-1935 гг. работал начальником СКЖД и, следовательно, ниточки от него могли потянуться ко многим его бывшим коллегам и подчиненным. Наряду с другими подсудимыми по т.н. «Второму московскому процессу», Я.А. Лившица приговорили к расстрелу, приговор приведен в исполнение 1 февраля 1937 г. [Электронный ресурс: URL: http://library.kiwix.org/wikipedia_ru/].

Розенталь Яков Давидович род. в 1897 г. в Полтаве, по национальности еврей, имел начальное образование, рабочую биографию, участвовал в революционном движении, Гражданской войне. В 1933-1936 гг. являлся начальником политотдела СКЖД, работал зам. начальника контрольно-инспекторской группы НКПС. Я.Д. Розенталь был арестован 17 июня 1938 г., а 29 июля Военной коллегией Верховного суда СССР приговорен к расстрелу и в тот же день расстрелян [Розенталь Яков Давидович. Электронный ресурс: URL: <http://www.sakharov-center.ru/asfcd/martirolog/?t=page&id=18972.4>].

Базулин Василий Иванович род. в 1895 г. в Донецкой губ., имел низшее образование. Трудовой путь начал горнорабочим на донецких шахтах. Член РСДРП с 1917 г., участник Гражданской войны. С сентября 1930 г. и по декабрь 1933 г. работал начальником СКЖД. В 1933 г. назначен начальником Омской железной дороги, а в 1934 г. начальником Центрального паровозного управления НКПС. В 1935-1937 гг. – начальник Центрального

машиностроительного треста НКПС. В 1937 г. назначен начальником треста паровозоремонтных заводов. В октябре 1937 г. арестован органами НКВД в Москве по обвинению в причастности к контрреволюционной организации. По приговору Военной коллегии Верховного Суда СССР от 7 февраля 1938 г. осужден к расстрелу. Приговор приведен в исполнение 8 февраля 1938 г. в Москве [Базулин Василий Иванович. Электронный ресурс: URL: <http://scbist.com/wiki/7922-bazulin-vasilii-ivanovich-print.html>].

**Выполнение промфинплана Армавирским железнодорожным узлом
по основным видам работ за 1-е полугодие 2-го года пятилетки
(октябрь 1929 г. - март 1930 г.)**

По депо Армавир:

1. По текущему ремонту паровозов – на 140,8%.
 - а) снижение себестоимости - 6,4%;
 - б) по производительности труда – 104,6%.
2. По текущему ремонту пассажирских вагонов - 97,2%.
 - а) себестоимость повысилась на – 19%;
 - б) производительность труда понизилась - 13%.
3. По текущему ремонту товарных вагонов – 97,7%.
 - а) снижение себестоимости на - 20,3;
 - б) производительность труда повышена на - 5,3%.
4. По смазке, чистке и содержанию паровозов имеются сбережения – 14,7%.
5. По смазке и расходованию материалов на вагон имеются сбережения - 17,3%.
 1. По содержанию паровозных бригад имеется перерасход на - 16,1%.
 2. По содержанию смазчиков перерасход на - 10%.
 3. Расход топлива на паровозах сбережение на - 6,7%.

По службе пути:

1. Плотницкие работы выполнены на - 127%
2. Кровельно-жестяные работы выполнены на – 154%.
3. Штукатурные работы выполнены на - 35%.
4. Производительность труда повышена на - 56%.
5. Себестоимость снижена на - 9%.

По службе движения:

1. Маневровая работа превышена на - 0,5%.
2. Оборот вагонов невыполнен на - 3,6%.
3. Оборот цистерн невыполнен на - 6,4%.
4. Оборот паровозов невыполнен на - 24 минуты.
5. Движение паровозов по расписанию невыполнено на – 28%.
6. Километровый пробег кондукторскими бригадами товарных поездов выполнено на - 102%.

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 15. Оп. Д. 157.Л. 13, 14.

Распределение причин происшествий по службе эксплуатации и по паровозной службе СКЖД за январь-сентябрь 1934 г.

- неправильное распоряжение дежурного по станции – 0,2%;
- перевод стрелок под составом, их неправильная постановка – 3,3%;
- неправильное производство манёвров – 15,3 %;
- неограждение – 0,1%;
- несвоевременное торможение поездов кондукторскими бригадами – 0,8%;
- сон и нетрезвое состояние на поезде – 0,4%;
- неправильное действие паровозных бригад – 64,5%;
- прочие причины – 14,8%. [ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 23.]

По 64,5% происшествий, вина за которые ложилась на паровозные бригады, распределение причин было таким:

- проезд закрытого семафора – 0,7%;
- выход за указатели и в разрез стрелок – 5,1%;
- плохой уход за паровозом – 7,4%;
- плохой осмотр паровоза – 1,4%;
- неправильное управление поездом 23,7%;
- наезд на препятствия – 1,2%;
- несвоевременное торможение -5,8%;
- превышение скорости – 0,6%;
- неплановое ведение поезда, неосторожное взятие с места, неосторожная остановка – 80,7 %. [ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 23.]

Составлено на основании: ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 24.]

Примечание. Неосторожное трогание поезда с места часто влекло за собой отрыв локомотива от состава или разрыв состава.

Приложение 9

Динамика недодачи паровозов под поезда на СКЖД за апрель 1933 г. – сентябрь 1934 г.

апрель 1933 г. – 128	апрель 1934 г. – 9
май 1933 г. – 145	май 1934 г. – 144
июнь 1933 г. – 134	июнь 1934 г. – 0
июль 1933 г. – 63	июль 1934 г. – 0
август 1933 г. – 99	август 1934 г. – 0
сентябрь 1933 г. – 99	сентябрь 1934 г. – 0

Составлено на основании: ЦДНИРО. Ф. 169 Оп.1 Д. 77. Л. 34.

Приложение 10

Процент больных (неисправных) паровозов в Тихорецком паровозном депо в сентябре-декабре 1936 г.

Месяц	Норма	Выполнение
сентябрь	8 %	11 %
октябрь	9 %	19 %
ноябрь	9 %	18 %
декабрь	9 %	19 %

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 182. Л. 70.

Процент больных (неисправных) паровозов в Тихорецком паровозном депо в январе-июне 1938 г.

Месяц	Норма	Выполнение
январь	14,5%	24,8%
февраль	14,5%	21,62%
март	14,5%	23,71%
апрель	5,5%	30,35%
май	5,5%	31,68%
июнь	5,5%	32,36%

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 190. Л. 33.

Приложение 11

**Численность персонала, в том числе, стахановцев и ударников
в подразделениях Тихорецкого железнодорожного узла в мае 1937 г.**

Подразделение	Общая численность персонала	Стахановцев: количество и % от численности персонала	Ударников: количество и % от численности персонала
Паровозоремонтный завод	2807	759 (27%)	1080 (38,4%)
Вагонный участок	490	201 (41%)	113 (23%)
10-й железнодорожный строительный участок	1228	269 (21,9%)	37 (0,03%)
Станция Тихорецк	584	114 (19,5%)	135 (23,1%)
Паровозное депо	615	232 (37,7%)	-
Всего	5724	1575 (27,5)	1365 (23,8%)

Составлено на основании:

ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 182. Л. 76.

Лучшие стахановцы Тихорецкого железнодорожного узла и их трудовые показатели по состоянию на май 1937 г.

По ПРЗ:

Подопригора – слесарь сборочного цеха, выполнял норму на 195%;

Кушнарев – слесарь сборочного цеха, член ВКП(б) - на 310%;

Афанасьев – слесарь сборочного цеха – на 300%;

Кравников - слесарь сборочного цеха – на 300%;

Кучер - слесарь сборочного цеха – на 227%.

По паровозному депо:

Овсянников – рабочий-плотник – на 335%;

Статывченко – машинист – на 115%;

Шкурин – машинист – на 125%;

Берков – котельщик – на 194%;

Осипов – токарь – на 122%.

По вагонному участку:

Козырев – токарь – на 319%;

Даценко – слесарь – на 150%;

Жабин – кузнец – на 183%.

По станции:

Шиллюжиков – составитель поездов – на 123%;

Коммунисты Синьков Аргаков получили значки почетного железнодорожника за стахановскую работу.

Охват коммунистов стахановским движением по состоянию на май 1937 г.:

По заводу «Красный молот» из 106 коммунистов стахановцев 51, ударников 16;

по паровозоремонтному заводу из 234 коммунистов стахановцев 69, ударников 87;

по паровозному депо из 127 коммунистов стахановцев 21, ударников 31;

по вагонному участку из 41 коммуниста, стахановцев 24, ударников 7;

по железнодорожному стройучастку из 16 коммунистов 8 стахановцев;

по станции из 29 коммунистов 8 стахановцев.

Составлено на основании: ЦДНИКК. ЦДНИКК. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 182. Л. 77, 78.

**Показатели зарплаты железнодорожников основных профессий
ст. Новороссийск в ноябре 1936 г.**

Профессия	Минимальная з/п руб.	Максимальная з/п руб.	Средняя з/п руб.
Составители поездов	194	259	230
Сцепщики вагонов	185	213	188
Старшие стрелочники	185	230	207
Рядовые стрелочники	155	196	173
Сигналисты			203
Скрутчики			161
Башмачники			168
Операторы			179
Технические конторщики			158
Весовщики	158	220	191
Коммерческие конторщики			147
Работники диспетчерской службы			253
Грузчики	176	239	191

Составлено на основании: ЦДНИКК. Ф. 1780. Оп. 1. Д. 66. Л. 117.