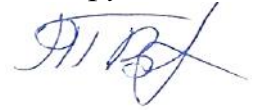


На правах рукописи



ТЕМЛЯКОВ Владимир Евгеньевич

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
КУБАНИ В ПЕРИОД ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК
(КАДРОВЫЙ АСПЕКТ) (ОКТАБРЬ 1928 – ИЮНЬ 1941 гг.)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук**

Краснодар – 2020

Работа выполнена на кафедре истории, философии и психологии ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет» (г. Краснодар)

Научный руководитель:

Чупрынников Сергей Алексеевич, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры истории, философии и психологии ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет» (г. Краснодар)

Официальные оппоненты:

Туфанов Евгений Васильевич – доктор исторических наук, доцент, заведующий кафедрой философии и истории ФГБОУ ВО «Ставропольский государственный аграрный университет» (г. Ставрополь)

Салфетников Дмитрий Анатольевич – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории и политологии ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина» (г. Краснодар)

Ведущая организация: ФГАОУ ВО «Волгоградский государственный университет» (г. Волгоград)


Защита состоится 23 октября 2020 г. в 15 час. 30 мин. на заседании диссертационного совета Д 212.101.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» по адресу: 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149

E-mail: dissovet.fismo@kubsu.ru

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского государственного университета. Электронная версия автореферата размещена на сайте ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ: <http://vak.ed.gov.ru>. Диссертация и автореферат размещены на сайте Кубанского государственного университета: <http://www.kubsu.ru>.

Автореферат разослан «___» августа 2020 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
доктор исторических наук,
доктор политических наук,
профессор



А.В. Баранов

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования определяется задачами модернизации современной 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. В связи с этим, становится актуальным изучение прежних российских модернизаций, в том числе, исторического опыта 1930-х гг.

Период первых пятилеток (октябрь 1928 г. - июнь 1941 г.) объективно представляет научный и практический интерес. Именно в эти годы СССР, отстававший в технологическом отношении от передовых стран Запада на несколько десятилетий, смог преодолеть отставание за 12 лет и войти в число наиболее мощных индустриальных держав мира. 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.

Отечественный железнодорожный транспорт быстро превратился в основной вид магистрального транспорта, обеспечивающий относительно быстрые перевозки массовых видов грузов и обладающий технико-экономическими преимуществами над иными видами транспорта. Железнодорожный транспорт способен перевозить практически всю номенклатуру грузов, обладает высокой пропускной способностью, умеренной себестоимостью перевозок, в сравнении с воздушным и автомобильным транспортом, сравнительно высокой скоростью движения².

Перечисленные обстоятельства определяют научную актуальность изучения истории развития отечественного железнодорожного транспорта и его персонала в общероссийском и региональном 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.

Объект исследования - коллективы железнодорожного транспорта Кубани в период первых пятилеток в контексте сложных трансформационных процессов, проходивших в СССР и исследуемом регионе.

Предмет исследования – производственная деятельность, трудовая и творческая активность, социально-бытовое положение железнодорожников Кубани, процесс формирования отраслевого отряда рабочего класса и технической интеллигенции.

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

² Большая энциклопедия транспорта: в 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н.С. Конарев. М., 2003. С. 11.

Хронологические рамки охватывают октябрь 1928 г. - июнь 1941 г., совпадающие с периодом первой-третьей пятилеток, в результате которых страна сделала беспрецедентный экономический и научно-технический рывок.

Территориальные рамки исследования включают Краснодарский край в границах, сложившихся в 1937 г. и оставшихся, в основном, неизменными до 1990 г., т.е. до выделения из состава Краснодарского края Республики Адыгея.¹ С момента образования в 1924 г. Северо-Кавказского края Кубань (территория будущего Краснодарского края) представляла собой несколько его округов: Армавирский, Кубанский, Майкопский, Черноморский и Адыгейская (Черкесская) автономная область. Летом 1930 г. окружное деление было упразднено, и основной административно-территориальной единицей стал район. С 1934 г. кубанские районы входили в состав Азово-Черноморского края. В сентябре 1937 г. образован Краснодарский край.² На протяжении изучаемого периода на Кубани действовали подразделения Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД), а с 1935 г. – Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД), в 1936 г. ей было присвоено имя К.Е. Ворошилова.³

Степень изученности темы. Историографию темы можно разделить на два этапа – советский и постсоветский. Советскую историографию условно можно разделить на несколько периодов. Первый – с конца 1920-х и до середины 1940-х гг., это непосредственно период первых пятилеток; второй – со второй половины 1940-х и до конца 1950-х гг., послевоенный период, когда роль и значение железнодорожного транспорта в экономике страны значительно возросли, что активизировало интерес к теме со стороны ученых; третий – 1960-е гг. и до 1991 г. – это период интенсивного развития железнодорожного транспорта в СССР, что усилило внимание научных кругов к отдельным аспектам данной темы.

Первый период советской историографии характеризуется немногочисленными изданиями по теме. Это небольшие по объему работы, анализирующие состояние и развитие железнодорожного транспорта СССР в ходе его социалистической реконструкции, подводящие итоги работы железнодорожников за годы первых пятилеток, ставящие перед ними новые задачи.⁴ Ряд трудов по-

¹ История Кубани с древнейших времен до конца XX века / рук. авт. кол. В.Е. Щетнев. Краснодар, 2004. С. 300.

² Тархов С.А. Историческая эволюция административно-территориального и политического деления России // Регионализация и развитие России: географические процессы и проблемы / М., 2001. С. 191-213; Шульгина О.В. Административно-территориальное деление России в XX веке: Историко-географический аспект: дис. ...д-ра ист. наук. М., 2005; Основные административно-территориальные преобразования на Кубани (1793-1985 гг.). Краснодар, 1986; Краснодарский край в 1937-1941 гг.: документы и материалы. Краснодар, 1997. С. 10-12.

³ Краткий технический железнодорожный словарь / сост. Н.Н. Васильев, О.Н. Исаакян и др. М., 1941. URL: <http://www.find-info.ru/doc/dictionary/railway/fc/slovar-194-4.htm#zag-504>; Сидоренко В.Т. Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989). Ростов н/Д, 1992. С. 28, 62, 68; Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. / сост. Г.М. Афолина. М., 1996. С. 100-101, 115, 117.

⁴ Небесов Н.А. Реконструкция железнодорожного транспорта: Об основных элементах по пятилетнему плану. М., 1930; Докунин В.И. Социалистический транспорт на новом этапе:

священ кадровым проблемам на железнодорожном транспорте.¹ Авторами работ выступали партийные функционеры, работники Народного комиссариата путей сообщений (НКПС), инженеры, экономисты, стахановцы и др.

Заметным явлением в 1930-е гг. стала агитационно-пропагандистская литература, рассказывавшая о достижениях передовых железнодорожников, стахановцах, о росте производительности труда на железнодорожном транспорте и т.д.² Ее авторами также являлись не профессиональные историки. В них фрагментарно упоминались железнодорожники Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД) и Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД).

Региональная историография представлена очерками по истории края, в которых содержался краткий материал о железных дорогах, построенных за годы первых пятилеток. В них подводились итоги социалистического строительства на Северном Кавказе, упоминалось в связи с этим и развернутое железнодорожное строительство, пропагандировались соцсоревнование и стахановское движение, в котором участвовали рабочие СКЖД-АЧЖД.³ Небольшой объем этих публикаций, их пропагандистский характер определили их ограниченную научную ценность.

Во второй историографический период увидели свет специальные публикации, посвященные истории железнодорожного транспорта.⁴ В ряде работ пропагандировались рационализаторство, передовой опыт железнодорожников-стахановцев, их достижения в соцсоревновании.⁵ Закономерным стало появление значительного количества работ, написанных профессиональными историками, посвященных истории советских рабочих, их профессиональных со-

Транспорт на пороге третьего года пятилетки. 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; Боратынский Р.Л., Лернер М. Итоги первой пятилетки на железнодорожном транспорте. М., 1934; Ледовский В.И. Задачи железнодорожного транспорта во второй пятилетке. М., 1934; Вольфсон Л.Я., Корнеев А., Шильников Н.С. Развитие железных дорог СССР. М., 1939.

¹ Борц В.Г. Рабочая сила на железнодорожном транспорте. М., 1929; Березовский Д., Коробов М. Подготовка кадров на железнодорожном транспорте. М., 1931.

² 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; Кузьминов И.И. Стахановское движение – высший этап социалистического соревнования. М., 1940.

³ 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; Дурач Н.И. Франц Феликсович Яблонский: Машинист-орденоносец. Ростов н/Д, 1936; Стахановский опыт экономии топлива: сб. ст. Ростов н/Д, 1938.

⁴ Хачатуров Т.С. Великая железнодорожная держава СССР. М., 1945; Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт: 1917-1947. М., 1947; 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.

⁵ Напорко А.Г. Великая сила творческой инициативы железнодорожников. М., 1954.

юзов, общественно-политической деятельности железнодорожников и др.¹ В этих публикациях также фрагментарно отражена история железнодорожников Кубани в 1930-е гг.

Региональная историография пополнилась трудами по истории Краснодарского края и Адыгеи, в которых интересующая нас тема получила слабое освещение.² В этот период защищена диссертация по истории профсоюзного движения на Северном Кавказе, в которой изучаемая тема также слабо отражена.³

Третий историографический период характеризуется увеличением количества научных, научно-популярных и учебно-научных работ, основанных на общесоюзном (до 1991 г.), общероссийском и региональном материалах, так или иначе, затрагивающих тему исследования.

Определенную информацию по проблеме дает изданная в конце 1960-х - начале 1970-х гг. «История КПСС» в 6-ти томах. В первой книге 4-го тома освещена деятельность ВКП(б) по наращиванию темпов индустриализации в годы первой пятилетки, но железнодорожный транспорт отдельно не выделен. Во второй книге этого тома приведен ряд данных о росте протяженности железнодорожной сети СССР и грузооборота отрасли в период второй пятилетки. В первой книге 5-го тома указанного труда проанализированы целевые установки, формы и методы партийного руководства промышленностью и транспортом в 1938 г. - первом полугодии 1941 г.⁴ В названном капитальном издании, в силу его тематики, не только мало материалов о железнодорожном транспорте, но и не отражена специфика партийно-политической работы с железнодорожниками.

Больше информации по теме содержит «История СССР с древнейших времен до наших дней» в 12-ти томах. В её 8-м томе отмечено, что в годы первой пятилетки началась техническая реконструкция железнодорожного транспорта. В 9-м томе при освещении начала второй пятилетки показано, что развитие индустрии, расширение ее географии требовало резкого увеличения грузооборота. Авторы отметили, что в 1935-1937 гг. ускорилось обновление подвижного состава, улучшилось материальное положение персонала, укрепилась дисциплина, были построены новые вагоноремонтные пункты. Освещено развитие социалистического соревнования железнодорожников. Подчеркнуто, что железнодорожный транспорт к концу второй пятилетки стал одной из передовых отраслей индустриального комплекса страны.⁵

¹ Белова Т.Н. Советские профсоюзы в период первой пятилетки. М., 1954; История профсоюзного движения в СССР.. М., 1955. Вып. 2.

² Адыгейская автономная область. Посвящается 25-летию автономии Советской Адыгеи. 1922-1947. Майкоп, 1948; Навозова Ф.В. Краснодарский край. Краснодар, 1955.

³ Сысоев А.В. Профсоюзы Северного Кавказа в борьбе за выполнение первой сталинской пятилетки в области промышленности: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1953.

⁴ История Коммунистической партии Советского Союза: в 6 т. М., 1970. Т. 4. Кн. 1. С. 587-600; Там же. М., 1971. Т. 4. Кн. 2. С. 389; Там же. М., 1970. Т. 5. Кн. 1. С. 41.

⁵ История СССР с древнейших времен до наших дней: в 2 сериях, в 12 т. М., 1967. Т. 8. С. 502; Там же. М., 1967. Т. 9. С. 92, 93, 111-113, 330, 331, 348.

Авторы трудов, написанных на общесоюзном материале, предприняли попытку дать комплексный анализ развития железнодорожного транспорта СССР, показать его проблемы, осветить деятельность парторганов на железнодорожном транспорте и т.д.¹ Ряд работ раскрывают различные аспекты трудовой деятельности, общественной активности и повседневной жизни железнодорожников в 1930-е гг.² В 1970-е гг. вышли в свет первые издания по истории железнодорожников разных регионов страны в период первых пятилеток.³ Монография Г.А. Куманева охватывает часть исследуемого периода, содержит некоторую информацию по Северо-Кавказскому региону. Ряд аспектов темы изучен в работе В.Н. Ильинского.⁴

Региональная историография по теме в этот период представлена работами по истории Краснодарского края и Ростовской области. В них содержатся сведения о системе социально-политического управления железнодорожным транспортом Кубани в годы первых пятилеток, о трудовой активности его работников, деятельности партийных, профсоюзных и общественных организаций по формированию у рабочих и служащих мотивации к эффективному труду.⁵ В 1960-1970-х гг. опубликованы очерки истории Краснодарской и Ростовской организаций КПСС.⁶ В 1960-х - 1980-х гг. защищены диссертации⁷ и

¹ Из истории борьбы Коммунистической партии за развитие советского железнодорожного транспорта: сб. ст. Л., 1960; Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте. 1917-1967 гг.: сб. ст. Л., 1968; История профессиональных союзов СССР. М., 1969; Развитие советского железнодорожного транспорта. М., 1984; Транспорт страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития. М., 1987.

² Советские железнодорожники. М., 1970; Советский рабочий класс. Краткий исторический очерк (1917-1973). М., 1975; Рогачевская Л.С. Социалистическое соревнование в СССР: Исторические 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. М., 1984; Ворожейкин И.Е. Летопись трудового героизма. Краткая история социалистического соревнования в СССР. 1917-1977 гг. М., 1984.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ Кубань за пятьдесят советских лет. Краснодар, 1967; Октябрем озаренная. Адыгея за 50 лет. Майкоп, 1967; История Донского края. Ростов н/Д, 1971; Очерки истории Адыгеи: в 2 т. Майкоп, 1981. Т. 2; Краснодарский край: шаги развития. Краснодар, 1987.

⁶ Очерки истории Краснодарской организации КПСС. Краснодар, 1966; Очерки истории партийных организаций Дона. Ч. 2 (1921-1971). Ростов н/Д, 1973; Очерки истории Краснодарской организации КПСС. Краснодар, 1976; Сквозь ветры века. Очерки истории Ростовской областной организации КПСС (80-е гг. XIX в. – 1987 г.). Ростов н/Д, 1988.

⁷ Серова М.И. Роль профсоюзов в подъеме трудовой активности рабочего класса в выполнении задач второй пятилетки 1933-1937 гг. (На материалах Кубани и Черноморья): дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1972; Болдырев Ю.А. Руководство ЦК ВКП(б) Северо-Кавказской краевой парторганизацией в годы создания фундамента социализма в СССР (1926-1932 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1974; Паршин А.В. Деятельность

опубликован ряд трудов, раскрывающих деятельность партийных, профсоюзных и комсомольских организаций Кубани в годы индустриализации, их роль в развитии местной промышленности и транспорта и др.¹ В указанных изданиях анализ развития экономики Кубанского региона, мер по стимулированию трудовой активности рабочих и инженерно-технических работников даётся через призму руководящей и направляющей роли КПСС, лидерства партийных организаций в трудовых коллективах. Многие из диссертаций советского периода, исходя из требований своего времени, политически и идеологически ангажированы. В них содержится краткий фактический материал по изучаемой теме.

В многочисленных работах научно-популярного и краеведческого характера, раскрывающих историю городов региона (Краснодар, Армавир, Новороссийск, Майкоп, Кропоткин, Ейск и др.), являющихся крупными железнодорожными станциями, имеются фрагментарные сведения по теме.²

Специальных работ, посвященных железнодорожникам Кубани в период первых пятилеток, издано мало. Отметим коллективный труд «Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали» под редакцией знаменитого железнодорожника 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.³

Положительными чертами литературы третьего периода советской историографии является ее научность (несмотря на то, что большинство работ советского периода идеологически ангажированы), высокий профессиональный уровень авторов, использование ими широкого круга разных опубликованных и архивных источников, разнообразие тем, освещаемых в публикациях, применение различных методов исследования. Но специальных работ не создано.

КПСС по повышению идейно-политического уровня и творческой активности железнодорожников (1966-1970 гг.). На материалах Северного Кавказа: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1977; 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.

¹ Все тебе, Родина! (Страницы истории кубанского комсомола). Краснодар, 1968; Некоторые вопросы истории социалистического строительства. По материалам Северного Кавказа: сб. ст. Краснодар, 1974; Филькин В.И. Северокавказская краевая организации ВКП(б) в период строительства социализма (1926-1937 гг.). Грозный, 1975; 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). Краснодар, 1986.

² Краснодар. Историч. очерк. Краснодар, 1968; Меркурьев В.И. Ейск. Краснодар, 1980; Армавир. Краснодар, 1983; Луцков В. Кропоткин. Краснодар, 1986.

³ Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали. Ростов н/Д, 1964.

Постсоветская российская историография темы характеризуется значительным количеством опубликованных работ разных жанров. В ряде монографий, статей и др. имеется анализ развития железнодорожного транспорта и труда его работников в пределах СССР - РСФСР за весь советский период или в более узких временных рамках.¹

Особо отметим 3-томный труд «История железнодорожного транспорта России и Советского Союза» под редакцией Н.Е. Аксененко. Его 2-й 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. Эта книга кратко характеризует ситуацию в избранном диссертантом сочетании территориальных и хронологических рамок темы.²

В работах А.В. Гайдамакина на общесоюзном материале раскрыты проблемы формирования советской концепции железнодорожного транспорта и ее реализации, изучена корпоративная культура железнодорожников в 1930-х гг. По мнению ученого, 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».³

Вклад в разработку темы внесли авторы диссертаций, посвященных изучению истории создания и развития железнодорожного транспорта, подготовки для него кадров, анализу проблем железнодорожного транспорта в ряде регионов России в разные периоды времени. В них раскрыты проблемы индустриального развития в целом, а железнодорожной отрасли – косвенно.⁴

¹ Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2002; История железнодорожного транспорта России. Омск, 2002; Абрамов А.А. История железнодорожного транспорта (краткий курс). М., 2003; Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 2. М., 2009.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 3 т. Т. 2: 1917-1945 гг. СПб., 1997.

³ Гайдамакин А.В. Исторический опыт формирования социокультурной сферы отечественного железнодорожного транспорта и его востребованность на современном этапе // Экономические, социокультурные, психологические проблемы развития железнодорожного транспорта. Омск, 2005. С. 13-17; он же. 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; он же. Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. Исторические науки. 2013. № 2(116). С. 5-10; он же. Формирование советской концепции железнодорожного транспорта и проблемы ее реализации: социокультурный аспект. 1917-1939 годы. Омск, 2018.

⁴ 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; 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; Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010.

Постсоветская региональная историография темы характеризуется значительным количеством опубликованных работ разных видов. Это труды местных исследователей 1990-2000-х гг., посвященные истории Кубани, в которых изучаемая тема получила фрагментарное освещение.¹ 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 историков.² Опубликованные работы и диссертации о партийно-государственном руководстве на Северном Кавказе в 1920-1930-е гг. дают некоторую информацию и по интересующей нас теме.³ Такую информацию содержат публицистические работы, посвященные персоналиям. Так, в книгах В.Н. Салошенко рассказано о партийных и советских руководителях Кубани, в том числе и периода первых пятилеток.⁴

В работах по истории рабочего класса и технической интеллигенции Кубанского региона, нашли отражение такие вопросы темы, как деятельность парторганизаций и профсоюзов по укреплению трудовой дисциплины, раскрыты проблемы стахановского движения и др.⁵ Новым явлением в историографии стал интерес исследователей к социальным ракурсам «рабочей» тематики. Появились публикации о социальных девиациях в повседневной жизни рабочих

¹ Авраменко А.М., Баранов А.В., Болдырев Ю.А. История Кубани. XX век: Очерки. Краснодар, 1998; Щетнев В.Е., Смородина Е.В. История Кубани. XX век. Краснодар, 2001; Жинкин А.В., Паламарчук О.Т. Кубань: история, экономика, культура. Краснодар, 2001; Алексеенко И.И., Алексеенко О.И., Латкин В.В., Сармабехьян Б.С. Новейшая история Кубани XX века. Краснодар, 2001; История Кубани с древнейших времен до конца XX века. Краснодар, 2004; История Кубани. Краснодар, 2005; История Кубани с 1917 года до конца XX века. Краснодар, 2011.

² 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; 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.

³ Серебрякова Т.Е. Деятельность Северо-Кавказского крайкома (1924-1934 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 1990; Иванцов И.Г. Система партийно-государственного контроля РКП(б)-ВКП(б) на Кубани и Северном Кавказе. 1920-1934. Краснодар, 2008.

⁴ Салошенко В.Н. Первые. Наброски к портретам (о первых секретарях Краснодарского крайкома ВКП(б), КПСС на Кубани). Краснодар, 2000; он же. 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.

⁵ История промышленности и рабочего класса Адыгеи (1917-1991). Майкоп, 1991; Гайдаренко Д.В., Чупрытников С.А. Труд, защити себя. Профсоюзное движение на Кубани: история, опыт, уроки, личности. Краснодар, 1999; Стрекалова Е.Н. Техническая интеллигенция Северного Кавказа в 20-30-е годы XX века: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2003; Чупрытников 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.

Краснодара, участия рабочих региона в государственных праздниках и др. В них есть информация и по изучаемой теме.¹

В рассматриваемый период опубликованы специальные работы по истории железнодорожного транспорта на Кубани.² Выделим публикации В.Т. Сидоренко, в том числе его монографии «Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989)», «Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги» и «Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920». Первая из них охватывает, хотя и довольно кратко, исследуемый период, вторая – непосредственно предшествующее ему 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 и т.д.³

Значительный интерес, с точки зрения целей и задач данного исследования, представляет монография Г.М. Овсянникова «История железных дорог на Кубани. История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги». Это издание повествует об истории железнодорожного строительства на Кубани и всем Северном Кавказе, начиная с 1861 г. Показано становление и развитие материально-технической базы, трудовых коллективов и их профсоюзных организаций на станциях, в депо, дистанциях и отделениях дороги, трудовой подвиг железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. В монографии отражены проблемы формирования железнодорожной технической интеллигенции. Сильной стороной монографии является внимание автора к судьбам видных и рядовых железнодорожников, представителям трудовых династий. Третий раздел труда частично посвящен исследуемому периоду. Однако автор не стал уделять, в силу своих задач, достаточного внимания этому временному отрезку, он также не привлек многие документы бывшего партийного и профсоюзного архивов Краснодарского края⁴.

Другая книга Г.М. Овсянникова посвящена истории профсоюза железнодорожников Кубани от его основания до начала XXI в. Она также содержит

¹ Кринко Е.Ф., Тажиудинова 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 Краснодара (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.

² Северо-Кавказская дорога – через три века: в 2 т. Ростов н/Д, 2004. Т. 1.

³ Сидоренко В.Т. Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989). Ростов н/Д, 1992; он же. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов н/Д, 2002; он же. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920. Ростов н/Д, 2007; он же. Из истории Армавир-Туапсинской железной дороги (1908-1920 гг.) // Вопросы Южно-российской истории: сб. науч. ст. Армавир, 2009. Вып. 15. С. 53-57.

⁴ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008. С. 7, 10, 16, 23, 169, 172.

ценную информацию по изучаемому периоду.¹

Вклад в разработку «железнодорожной» темы внесли диссертации, посвященные изучению истории создания и развития этого вида транспорта на Северном Кавказе в разные периоды времени. Однако диссертационных работ по интересующему нас периоду до сих пор нет.²

В многочисленных научно-популярных и краеведческих работах об истории населенных пунктов Кубани, являвшихся одновременно важными железнодорожными узлами, имеется некоторая информация по теме.³

Проведенный историографический анализ показывает, что монографических и диссертационных трудов по избранной теме с совпадающими, полностью или частично, хронологическими и территориальными 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.; возникно-

¹ Овсянников Г.М. 90 лет борьбы и труда: история профсоюза железнодорожников Кубани. Краснодар, 2010.

² 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.

³ Сидоров Е.М. Земля Тихорецкая: Очерки истории и географии (политической, экономической, социальной, физической) г. Тихорецка и Тихорецкого района. Краснодар, 1995; Андрияш Н.А., Заболотный Н.Л. Славянск-на-Кубани и Славянский район. Страницы истории. Краснодар, 1995; Иванов Е.М. Армавир – мой город родной (аул – селение – город). Армавир, 1996; Кербс Н.В., Кербс В.Ю. История Новороссийска. Новороссийск, 2003; Климентьев Г.В. С любовью о Ейске. История города в коротких рассказах. Краснодар, 1998; Артюхов С.Л. История Большого Сочи (1920-1941 гг.). Сочи, 2007. Ч. I.

вление 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 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.

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

Исходя из темы, для достижения цели 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.

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.

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 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, стал *концепт модернизации*². 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. Приме-

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

² Побережников И.В. Модернизация: теоретико-методологические подходы // Экономическая история. Обзорение. 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.

нение названных методов 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. Использованные 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 внутривнутрипартийных, 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

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.

или народному хозяйству исследуемого региона¹. Значимый сегмент источниковой базы исследования составляют директивы пятилетних и годовых планов развития народного хозяйства СССР и исследуемого региона, а также отчеты об их выполнении².

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 ним³.

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 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.⁴ 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-

¹ Железнодорожный транспорт в важнейших документах. М., 1941; Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М., 1957; Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941): Сб. документов / отв. ред. Б.П. Бещев. М., 1971.

² 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.

³ 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/1934vkpb17/index.php>; Речь Л.М. Кагановича на XVIII съезде ВКП(б) // XVIII съезд ВКП(б): Стеногр. отчет. М., 1939. С. 240-268.

⁴ 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.

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.¹

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.²

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;

¹ 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.

² 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. 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.

- 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;

- 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.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении раскрывается актуальность исследования, характеризуется степень изученности проблемы, определяются объект, предмет, хронологические и территориальные рамки, цель и задачи диссертации, освещаются методологическая и источниковая основа исследования, его научная новизна, положения, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость, апробация, изложена структура диссертации.

В первой главе «Партийно-советские органы в формировании кадрового состава железнодорожного транспорта Кубани в годы предвоенных пятилеток» рассмотрены вопросы, связанные с осуществлением руководства железнодорожниками.

Первый параграф первой главы «Организационно-политическое руководство территориальных комитетов ВКП(б) и политотделов коллективами железнодорожников» посвящен характеристике железнодорожников Кубани как части профессионального отряда железнодорожников СССР в годы первых пятилеток. По подсчетам автора, их численность к 1940 г. составляла более 30 тыс. чел. Они представляли заметный отряд рабочего класса региона, как в процентном отношении, так и по влиянию на общественно-политическую жизнь. Административно-техническое руководство подразделениями СКЖД-АЧЖД и дорогами осуществлялось их дирекциями, а социально-политическое управление коллективами взяли на себя партийно-политические органы. С ликвидацией в августе 1930 г. округов центр партийной работы переместился в районы. Железнодорожный транспорт Кубани и его работники - предмет обсуждения на заседаниях и партконференциях Северо-Кавказского краевого комитета (КК) ВКП(б), Азово-Черноморского КК ВКП(б), Краснодарского КК ВКП(б). С 1934 г. участие краевого партаппарата в руководстве железнодорожным транспортом стало более активным и целенаправленным. В параграфе проанализированы решения КК ВКП(б) по совершенствованию текущей производственно-хозяйственной деятельности СКЖД-АЧЖД. Приведены решения по вопросам развития железнодорожного транспорта и его кадрового состава на совещаниях, партконференциях, пленумах Краснодарского, Армавирского, Новороссийского горкомов (ГК) ВКП(б), Тихорецкого, Кропоткинского райкомов (РК) ВКП(б). В параграфе раскрыта роль созданных в 1933 г. политотделов на железнодорожном транспорте. Отмечено, что 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 руководящую роль. Это достигалось в ходе регулярно проводившихся с 1921 г. по 1936 г. партийных чисток. В параграфе раскрыты деятельное участие политотделов в руководстве и поддержке стахановско-кривоносовского движения, роль железнодорожного профсоюза (Дорпрофсоюз) в совершенствовании системы оплаты труда, в организации в 1930-х гг. Всесоюзных соревнований за повышение производительности труда и снижение себестоимости перевозок, Всесоюзных конкурсов паровозных бригад на лучшее использование паровозов, в овладении работниками новой техникой.

Во втором параграфе первой главы «Развитие системы партийно-политической учебы как средства партийного влияния на железных дорогах Кубани» освещаются вопросы, касающиеся работы партийных организаций и политотделов региона и СКЖД-АЧЖД, направленной на осуществление авангардной роли членов ВКП(б). В параграфе приведен рост численности парторганизаций на железнодорожных узлах. Отмечено, что среди местных железнодорожников партийная прослойка была на порядок больше, чем в среднем по трудоспособному населению СССР. Автором названы недостатки в поведении членов партии. Отмечено, что в начале первой пятилетки проблема обеспе-

чения авангардной роли коммунистов и ударников производства оставалась актуальной и в наиболее успешных подразделениях СКЖД. С середины 1935 г. ситуация с обеспечением авангардной роли коммунистов улучшилась. Они стали первыми пополнять движение новаторов, причем правилом стал прием в партийные ряды, прежде всего, лучших стахановцев и представителей железнодорожной интеллигенции. В параграфе показано, как территориальные парткомы и политотделы добивались улучшения качественного состава парторганизаций разными методами, причем не только убеждением, но и принуждением (партийные чистки, проверка и обмен партдокументов). Прекращение массовых репрессий и наступившая с 1939 г. нормализация обстановки в партии и стране положительно повлияли на пополнение рядов ВКП(б) в коллективах железнодорожников Кубани. Для поддержания авторитета коммунистов в качестве авангарда требовалось, чтобы они обладали большими политическими знаниями, чем беспартийные. Совершенствование сети партийно-политического образования стало одной из важных функций политотделов. В параграфе показана деятельность системы партийно-политической учебы для железнодорожников.

В третьем параграфе первой главы «Политические репрессии 1930-1941 гг. на СКЖД» показаны репрессии в отношении руководителей и рядовых работников железной дороги, их негативное влияние на отрасль. Выделены четыре волны политических репрессий в отношении руководящих и рядовых кадров Краснодарского отделения СКЖД и АЧЖД: первая – конец 1920-х гг., вторая – 1930-1933 гг., третья – 1937-1938 гг., четвертая – 1940-1941 гг. Самая массовая, третья волна репрессий пришлась на 1937-1938 гг. По подсчетам автора, репрессиям подверглись 106 работников АЧЖД, основной их массой стали рядовые работники АЧЖД (75 чел.). Приведены примеры деятельности в этот период Тихорецкого РК и Кропоткинского РК ВКП(б). Последний, в отличие от первого, не стал в первые ряды борцов с «вредителями и врагами народа», старался сохранять взвешенный подход. В ходе разоблачения «врагов народа» ряд парторганизаций допустил грубые ошибки, неправомерно исключив из партии честных коммунистов-железнодорожников. Политические репрессии 1930-х гг. в отношении железнодорожников вызвали дестабилизацию по всем параметрам функционирования дорог, неуверенность работников в своих непосредственных руководителях, а руководителей – в подчиненных, падение трудовой инициативы.

Во второй главе «Производственно-массовая работа на железнодорожном транспорте Кубани в период комплексного реформирования СССР» показана работа железнодорожников региона в годы первых пятилеток.

Первый параграф второй главы «Перестройка организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки» посвящен работе железнодорожников региона в 1928-1932 гг. В начале первой пятилетки производственные показатели железнодорожного транспорта оставались на низком уровне. Неблагополучная ситуация сложилась с трудовой и производственной дисциплиной работников отрасли, с формированием у них материальной и моральной мотивации к эффективному труду. Руководящими

органами осознавалась сложность задач и необходимость их быстрого решения. В параграфе показаны принятые меры, обеспечившие улучшение ситуации на крупных железнодорожных узлах региона. Такие новшества, как хозрасчетные бригады, усиление экономической мотивации работников, переход на спаренную езду, ударничество, соцсоревнование между бригадами, упорядочили производство, привели к повышению производительности труда, снижению себестоимости работ. Хотя в конце первой пятилетки были достигнуты первые позитивные сдвиги в работе Краснодарского эксплуатационного района СКЖД, но недостатки в работе большинства станций и паровозных депо сохранялись.

Во втором параграфе второй главы «Достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки» охарактеризована трудовая деятельность железнодорожников региона в 1933-1937 гг. Положение на железных дорогах Кубани в начале второй пятилетки стало постепенно улучшаться. Ряд подразделений Краснодарского эксплуатационного района СКЖД добился определенных сдвигов уже по итогам 1933 г. Анализ работы СКЖД и ее кубанских подразделений дан в отчете о первом дорожном слете ударников паровозников СКЖД (20 октября 1934 г.). В нем отмечено, что план перевозок за 9 месяцев 1934 г. СКЖД выполнила на 94,8%. Одним из факторов невыполнения плана перевозок являлись аварии, происходившие по вине паровозных бригад. Тревожным показателем состояния паровозного парка оставался высокий процент неисправных («больных») локомотивов. В параграфе раскрыты годовые итоги работы железнодорожных узлов и предприятий региона, подводившиеся на партконференциях, заседаниях бюро ГК и РК ВКП(б), политотдела СКЖД-АЧЖД.

В третьем параграфе второй главы «Трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки» рассмотрена работа железнодорожников края в 1938-1941 гг. В результате массовых репрессий 1937-1938 гг. произошло снижение всех показателей хозяйственной деятельности АЧЖД. Только с 1939 г. произошла стабилизация на железнодорожном транспорте Кубани. Авангардная роль коммунистов на производстве теперь имела не декларативный, а реальный характер. Показаны достижения железнодорожников. Для ряда узлов в 1939-1940 гг. наступили дни усиленной перевозки в связи с походом Красной армии в Западную Украину и Западную Белоруссию, боевыми действиями в Финляндии. Приведены решения краевых, городских, районных партконференций, касавшиеся решения проблем железнодорожного транспорта в регионе. Приведенные в параграфе факты и статистические данные демонстрируют чередование успехов и провалов в выполнении персоналом железнодорожных предприятий Кубани государственных планов перевозок и основных эксплуатационных показателей.

В третьей главе «Социалистическое соревнование, движение ударников и стахановцев на железных дорогах Кубани» рассмотрен ход соцсоревнований, стахановско-кривоносовского движения на СКЖД-АЧЖД в период первых пятилеток.

В параграфе первом главы третьей «Социалистическое соревнование и движение ударников в 1929-1935 гг.» раскрыты причины, ход и итоги развития соцсоревнования на железнодорожном транспорте региона. В течение первой пятилетки состояние дел с соревнованием на СКЖД оставалось противоречивым, с преобладанием негативных моментов. К успехам местных железнодорожников можно отнести организацию на Краснодарском и Новороссийском узлах такой новой формы работы, как шефство над паровозом. В начале первой пятилетки на СКЖД получили распространение сквозные и контрольные бригады. Кубанские железнодорожники в 1931 г. стали участвовать в районных (по эксплуатационным районам СКЖД) конкурсах на лучшее депо, лучшую спаренную бригаду, внедрять кутафинский метод езды. В 1934 г. политотдел Краснодарского отделения СКЖД констатировал положительные сдвиги в развитии соцсоревнования, значительный подъем трудовой и технологической дисциплины у железнодорожников. В параграфе приведена численность ударников по станциям, названы имена передовиков. Перечислены причины ограниченного влияния на работу железнодорожного транспорта соцсоревнования и движения ударников: неразвитая и негибкая система морального и материального поощрения; отсутствие эффективной системы измерения и проверки трудового вклада работников в результаты общей работы коллективов; отсталая система учета и оплаты труда, в которой сохраняла важное место повременная модель в ущерб прогрессивной сдельно-премиальной модели.

Во втором параграфе третьей главы «Развитие стахановско-кривоносковского движения в 1935-1941 гг.» отмечено, что 1935 г. стал поворотным пунктом в функционировании и развитии железных дорог страны, в том числе и на Кубани. В этот год развернулось движение за освоение новой техники и высокую производительность труда, вошедшее в историю под названием стахановского движения. Кривоносковское движение стало частью стахановского движения, адаптированной под специфику производственной деятельности локомотивных бригад. Новое направление соревнования на железнодорожном транспорте, получившее название стахановско-кривоносковского движения, быстро распространилось по всем железным дорогам СССР и обрело множество последователей. Новое движение ориентировало наиболее подготовленных, интеллектуально развитых и амбициозных работников на рационализацию труда и производства за счет организационных и технических инноваций. В параграфе рассмотрены особенности развития стахановско-кривоносковского движения на АЧЖД, а также проблемы, возникшие на ряде станций. Например, приведена аргументация противников стахановского движения. Названы имена передовиков, их достижения, их численность. Приведены решения партконференций, касавшиеся развития стахановского движения среди работников АЧЖД. Стахановско-кривоносковское движение оказало заметное влияние на улучшение результатов производственной деятельности железнодорожных узлов, станций, депо и других подразделений во второй пятилетке. Данное движение оказалось более эффективным, чем предшествующий этап социалистического соревнования. Период репрессий был не лучшим вре-

менем для стахановского движения, наступил определенный застой. Активизация движения произошла в рамках Всесоюзного социалистического соревнования в канун XVIII съезда ВКП(б).

В главе четвертой «Материальный, культурно-бытовой и профессиональный уровень железнодорожников Кубани» показаны изменения, произошедшие в годы первых пятилеток в материально-финансовом, бытовом, культурном и профессиональном положении железнодорожников региона.

В первом параграфе четвертой главы «Заработная плата, снабжение продуктами и товарами, жилищно-бытовые условия» показан рост зарплат у ведущих категорий работников СКЖД-АЧЖД, особенно, с середины 1935 г., в связи с массовым распространением стахановского движения и переходом к неограниченной сдельщине, когда размер зарплаты работника стал прямо пропорционален проценту выполнения нормы. Рассмотрена работа отраслевой системы снабжения железнодорожников и их семей через отделы рабочего снабжения (ОРСы). Освещены проблемы, связанные с рабочим снабжением, с развитием подсобных сельских хозяйств железнодорожников, с обеспечением их жильем. Показана культурная жизнь железнодорожных коллективов Кубани: постройка клубов, стадионов, участие в праздниках, выпуск печатных изданий.

Во втором параграфе четвертой главы «Подготовка кадров для железнодорожных организаций Кубани» отмечено, неблагоприятное положение на железнодорожном транспорте Кубани из-за несоответствия количественного и качественного состава железнодорожников новым задачам. Не хватало кадров высшего, среднего и низового звеньев. В параграфе рассмотрена система подготовки кадров в Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта, Тихорецком механическом техникуме путей сообщения дирекции СКЖД, а также в железнодорожных общеобразовательных школах и школах ФЗУ гг. Ейска, Новороссийска, Армавира, Сочи, Тихорецкого и Кавказского железнодорожных узлов. Проанализированы недостатки и достижения этих учебных заведений. Показана помощь, которую оказывали местные органы власти учебным заведениям железнодорожников. Непосредственно на предприятиях транспорта также готовились специалисты путем системы наставничества. В середине 1930-х гг. возникло массовое движение женщин по освоению мужских профессий.

В заключении сделаны выводы по теме исследования. Автор отмечает, что свой вклад в достижения первых пятилеток внесли железнодорожники Кубани, составлявшие около 3% от союзной численности персонала отрасли.

Коллективы предприятий железнодорожного транспорта выступали субъектом производственной, трудовой и творческой деятельности. Железнодорожники региона к 1941 г. решили проблемы реконструкции отрасли, радикального повышения объемов перевозок и качественных показателей работы.

Вместе с тем, в годы первой пятилетки этого еще не произошло, в силу неготовности руководителей и коллективов к резкому росту плановых заданий и в возросших требований к отрасли. Ситуация требовала, чтобы над железнодорожниками как субъектом производственной деятельности возник эффектив-

ный субъект управления. НКПС и дирекции железных дорог, в том числе СКЖД-АЧЖД привыкли руководить только хозяйственно-экономической и организационно-технической деятельностью железнодорожных предприятий. Требовалась комплексная система управления подразделениями отрасли, ориентированная на более широкий круг задач, прежде всего – на работу с людьми, на формирование у них мотивации к добросовестной и компетентной работе. Успехи в реконструкции железнодорожного транспорта СССР и Кубани, в частности, появились тогда, когда такая система оформилась, структурировалась, набралась опыта и обрела серьезные полномочия.

В 1930-х гг. сформировалась система партийно-государственного руководства железнодорожным транспортом, причем это происходило в общем контексте создания административно-командной системы управления ведущими отраслями народного хозяйства СССР. В ее рамках региональные партийные комитеты заняли важное место, представляя в регионах интересы соответствующих отраслевых отделов ЦК ВКП(б) и курируемых ими отраслевых хозяйственных наркоматов. Роль территориальных партийных структур на Кубани в управлении железнодорожным транспортом претерпела существенную эволюцию в общем направлении к детальности и компетентности. С образованием в сентябре 1937 г. Краснодарского края, важнейшим центром обсуждения и решения проблем железнодорожного транспорта региона стал Краснодарский краевой комитет ВКП(б). 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 стало прерогативой новой руководящей структуры – политотделов. Политотделы руководили первичными парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных организаций. В усилиях политотделов по повышению трудовой активности железнодорожников исключительно важное место заняло обеспече-

ние авангардной роли членов ВКП(б) в производственной деятельности, повышение их образовательного и политико-идеологического уровня. Политотделы приняли деятельное участие в руководстве производственно-хозяйственной деятельностью соответствующих подразделений СКЖД-АЧЖД на Кубани.

Территориальные партийные комитеты и политотделы получили обобщенное название – партийно-политические органы. К середине второй пятилетки они освоили все методы воздействия на руководителей и коллективы предприятий железнодорожного транспорта, относившиеся, как к категории убеждения, так и принуждения.

В середине первой пятилетки стало очевидно, что железнодорожники не справляются с возросшими объемами перевозок. Руководители и работники железнодорожного транспорта прилагали значительные усилия для того, чтобы отрасль перестала быть «узким местом» народного хозяйства СССР. В работе Краснодарского эксплуатационного района СКЖД, включавшего основные магистрали Кубани, первые позитивные сдвиги были достигнуты уже в конце первой пятилетки.

Положение на железных дорогах Кубани в начале второй пятилетки обрело тенденцию к постепенному улучшению. К лету 1936 г. произошли заметные перемены на железнодорожном транспорте СССР и на кубанских участках АЧЖД: сократился простой вагонов под грузовыми операциями, выросли технические и коммерческие скорости поездов, показатели полезной работы локомотивов. Улучшились и экономические показатели, в связи с переходом от нефти на уголь в качестве паровозного топлива. Сократились сроки, улучшилось качество ремонта локомотивов на Тихорецком ПРЗ и в паровозных депо железнодорожных узлов региона. 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 укрепления порядка и дисциплины среди работников железной дороги.

Особое место в эволюции кадрового состава железнодорожного транспорта заняли репрессии 1937-1938 гг., вызвавшие организационно-управленческую нестабильность. Поэтому в начале третьей пятилетки вместо дальнейшего улучшения работы снизились все показатели работы железнодорожного транспорта страны и региона. В результате репрессий в 1939-1940 гг. завершилась консолидация железнодорожного управленческого слоя, ставшего теперь более образованным, компетентным и эффективным, полностью признававшим принцип персональной ответственности.

В марте 1939 г. XVIII съезд ВКП(б) констатировал, что железнодорожный транспорт выполнил плановые задания. Отделения железной дороги им. Ворошилова, расположенные в Краснодарском крае, в 1939 г. перевыполнили план погрузки, улучшили оборот вагонов и показатели среднесуточного пробега паровозов, по сравнению с 1938 г.

За годы первых пятилеток железнодорожники Кубани решили множество сложнейших задач: организационно-управленческих, производственно-технических, политико-идеологических и вывели отрасль на уровень функционирования, близкий к тому, которого требовала индустриализация страны. Удачной новацией советского руководства стало развитие неантагонистической конкуренции – социалистического соревнования, которое получило широкое распространение в коллективах железнодорожников Кубани, что привело к улучшению показателей их работы. Параллельно развивалось движение ударников. Ситуация требовала выработки надежных систем измерения и оценки их труда, чему мог способствовать переход к сдельно-премиальной системе оплаты труда отдельных работников или их малых коллективов – бригад, смен и т.п.

Выходом из сложной ситуации стало развертывание с 1935 г. массового стахановско-кривоносовского движения за освоение новой техники и высокую производительность труда. Стахановско-кривоносовское движение на железной дороге им. Ворошилова началось именно на Кубани – в Кавказском депо. Однако оно, хотя и встретило поддержку у большинства железнодорожников Кубани, столкнулось и с сопротивлением. Основным его мотивом стал консерватизм, нежелание руководителей и рядовых работников перестраивать свою деятельность. Локомотивные бригады кубанских депо успешно боролись за экономию угля и нефти. Стахановское движение способствовало улучшению ремонта локомотивов на Тихорецком ПРЗ и вагонов на Новороссийском ВРЗ.

В начале исследуемого периода заработная плата железнодорожников оставалась низкой, причем существовал большой разрыв в ее уровне между представителями основных и неосновных профессий. За годы второй пятилетки зарплата железнодорожников существенно выросла, стала более дифференцированной, в зависимости от количества и качества труда каждого. 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 ОРСы. 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 в СССР жилищный дефицит не был преодолен, что относилось и к железнодорожникам Кубани. Однако управление, политотдел и профсоюзная организация СКЖД-АЧЖД сумели наладить ремонт жилищ рабочих, обеспечивать их топливом. В период индустриальной реконструкции активизировалась культурная жизнь железнодорожных коллективов Кубани, под нее была подведена новая материальная основа, открылись новые Дворец культуры железнодорожников в Краснодаре, клубы и красные уголки на ст. Усть-Лабинская, Кореновск, Крымская, Ейск 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. Руководство НКПС с начала первой пятилетки приняло меры по расширению и улучшению базы подготовки ИТР. Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта стал главным поставщиком ИТР для СКЖД-АЧЖД. Тихорецкий механический техникум НКПС готовил специалистов среднего звена. На крупных железнодорожных узлах Кубани через бригадное ученичество, курсы и профессиональные железнодорожные школы также осуществлялась подготовка квалифицированных рабочих и служащих.

Проведенное исследование показывает, что железнодорожники Кубани в годы первых пятилеток смогли перестроить свою работу в соответствии с требованиями эпохи индустриальной реконструкции СССР. К 1941 г. повысились все основные параметры функционирования кубанских участков железной дороги им. Ворошилова, были заложены основы для эффективной и напряженной работы работников железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны.

Основное содержание диссертации изложено в следующих работах соискателя:

Статьи, опубликованные в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования России:

1. Темляков, В.Е. Акционерное общество «Ейская железная дорога»: история создания, структура, итоги деятельности // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2013. № 10–2 (36). С. 187–190 (0,5 п.л.).

2. Темляков, В.Е. Железные дороги Кубани в период второй пятилетки: задачи перестройки режима функционирования и трудовые достижения рабочих // Историческая и социально-образовательная мысль. Краснодар, 2015. Т. 7. № 5–2. С. 89–93 (0,48 п.л.).

3. Темляков, В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема неэффективности работы и поиск путей ее решения // Историческая и социально-образовательная мысль. Краснодар, 2015. Т. 7. № 5–1. С. 62–66 (0,6 п.л.).

4. Темляков, В.Е. Начало стахановского движения на железных дорогах Кубани (1935–1936 гг.) // Манускрипт. Тамбов, 2019. Т. 12. № 1 (Январь). С. 53–57 (0,47 п.л.).

Публикации в прочих изданиях:

5. Темляков, В.Е. Трудовой и ратный подвиг железнодорожников Кубани в годы Великой Отечественной войны // Социально-гуманитарный вестник: Все-

рос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2013. Вып. 15. С. 31–42. (0,95 п.л.).

6. Темляков, В.Е. Политотделы на железных дорогах Кубани: первый этап деятельности (1933–1934 гг.) // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2014. Вып. 16. С. 29–34 (0,45 п.л.).

7. Темляков, В.Е. Железнодорожники Кубани и Дона в 1921–1940 гг.: к историографии проблемы // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2014. Вып. 16. С. 23–28 (0,53 п.л.).

8. Темляков, В.Е. О реальных доходах советских рабочих в первые годы индустриализации // Кубанские исторические чтения: Материалы V Междунар. науч.-практ. конф. (г. Краснодар, 6 июня 2014 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2014. С. 55–63 (0,44 п.л.).

9. Темляков, В.Е. Политические репрессии 1930–1941 гг. в отношении руководящих и рядовых кадров Краснодарского отделения Северо-Кавказских железных дорог // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2015. Вып. 17. С. 37–43 (0,5 п.л.).

10. Темляков, В.Е. Руководство коллективами железнодорожников Кубани в 1929–1940 гг.: проблемы взаимодействия территориальных парткомов и политотделов // Кубанские исторические чтения: Материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (г. Краснодар, 26 июня 2015 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2015. С. 62–68 (0,3 п.л.).

11. Темляков, В.Е. Формирование системы партийного руководства коллективами железнодорожников Кубани в годы первых пятилеток / В.Е. Темляков // Кубанские исторические чтения: Материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (г. Краснодар, 26 июня 2015 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2015. С. 57–62 (0,27 п.л.).

12. Темляков, В.Е. Социалистическое соревнование и движение ударников на железных дорогах Кубани в 1929–1935 гг. // Кубанские исторические чтения: Материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. (г. Краснодар, 24 июня 2016 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2016. С. 93–103 (0,6 п.л.).

13. Темляков, В.Е. Железнодорожники Кубани в период предвоенных пятилеток (1929–1940 гг.): региональная историография проблемы // Кубанские исторические чтения: Материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. (г. Краснодар, 24 июня 2016 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2016. С. 194–205 (0,68 п.л.).

14. Темляков, В.Е. Материальное положение железнодорожников Кубани в годы предвоенных пятилеток (1929–1940 гг.) / В.Е. Темляков // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2017. Вып. 20. С. 44–48 (0,42 п.л.).

15. Темляков, В.Е. Из истории железнодорожных учебных заведений Кубани в годы предвоенных пятилеток // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2017. Вып. 20. С. 36–43 (0,67 п.л.).

16. Темляков, В.Е. Снабжение железнодорожников Кубани продуктами и товарами в 1929–1935 гг. // Кубанские исторические чтения: Материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (г. Краснодар, 23 июня 2017 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2017. С. 97–107 (0,62 п.л.).

17. Темляков, В.Е. Железнодорожники Кубани в период первых пятилеток: источниковая база исследования / В.Е. Темляков // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2018. Вып. 23. С. 117–121 (0,46 п.л.).

18. Темляков, В.Е. Стахановское движение на железных дорогах Кубани в годы Третьей пятилетки (1938 г. – начало 1941 г.) // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2018. Вып. 23. С. 27–33 (0,55 п.л.).

19. Темляков, В.Е. Советская историография темы «Железнодорожники Кубани в период первых пятилеток (октябрь 1928 г. – июнь 1941 г.)»: общероссийский компонент // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2019. Вып. 24. С. 161–165 (0,38 п.л.).

20. Темляков, В.Е. Печать периода первых пятилеток как источник по истории железнодорожников Кубани // Кубанские исторические чтения: Материалы X Междунар. науч.-практ. конф. (Краснодар, 21 июня 2019 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2019. С. 286–293 (0,4 п.л.).

21. Темляков, В.Е. Производственная деятельность кубанских железнодорожников в годы Третьей пятилетки (1938 г. – июнь 1941 г.) // Кубанские исторические чтения: Материалы X Междунар. науч.-практ. конф. (Краснодар, 21 июня 2019 г.). Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2019. С. 85–94 (0,6 п.л.).

22. Темляков, В.Е. Железнодорожники Кубани как часть профессионального отряда железнодорожников СССР в годы первых пятилеток // Социально-гуманитарный вестник. Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2019. Вып. 25. С. 48-52 (0,3 п.л.).

Темляков Владимир Евгеньевич
СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА КУБАНИ В ПЕРИОД ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК
(КАДРОВЫЙ АСПЕКТ) (ОКТАБРЬ 1928 – ИЮНЬ 1941 гг.)
АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Подписано в печать 06.07.2020 г. Формат 60 x 84 1/16.
Печать цифровая. Уч.-изд. л. 1,9. Тираж 100 экз. Заказ №
Издательско-полиграфический центр
Кубанского государственного университета
350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149.