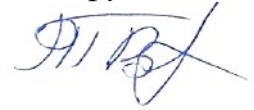


На правах рукописи



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

С точки зрения А.К. Соколова, в России «под флагом строительства социализма состоялась трансформация революционной энергии в созидательную мобилизацию общества, превращение государства из революционного штаба в рационально-бюрократический аппарат для решения прагматических задач»¹. Одной из отраслей, сыгравшей ключевую роль в решении этих задач стал, исходя из территориально-географического положения России, железнодорожный транспорт. Строительство железных дорог на Северном Кавказе началось в 1861 г. с прокладки линии Шахтная – Аксай. Затем построили множество участков, и к октябрю 1917 г. общая длина дорог составила 5000 вёрст. В 1920-е-1940-е гг. были построены еще около 10 новых линий². С самого начала развития отечественный железнодорожный транспорт находился в сфере внимания органов власти и управления российского государства. Он быстро превратился в основной вид магистрального транспорта, обеспечивающий относительно быстрые перевозки массовых видов грузов и обладающий технико-экономическими преимуществами над иными видами транспорта. Направления и мощности, пропускная способность железнодорожных магистралей определяются, прежде всего, волей государства, а не природы (как в случае с водным транспортом). Государство способно обеспечить соответствие конфигурации и провозной способности железных дорог задачам реализации транспортно-экономических межрегиональных и межгосударственных связей России. Железнодорожный транспорт способен перевозить всю номенклатуру грузов, обладает высокой пропускной способностью, умеренной себестоимостью перевозок, в сравнении с воздушным и автомобильным транспортом, сравнительно высокой скоростью движения.

Перечисленные обстоятельства определяют научную актуальность изучения истории развития отечественного железнодорожного транспорта в общероссий-

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

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

ском и, особенно, в региональных аспектах. Соискатель исходил из того, что эффективное решение современных проблем возможно только при условии изучения и учета позитивного и негативного исторического опыта, этапов и методов его накопления, достижений и просчетов.

Объект изучения - коллективы железнодорожного транспорта Кубани в период первых пятилеток.

Предмет исследования - производственная деятельность, трудовая и творческая активность, материальное положение и культурно-профессиональный уровень железнодорожников Кубани в процессе формирования их как отраслевого отряда рабочего класса и технической интеллигенции.

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

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

Степень изученности темы. Историографию темы можно разделить на два этапа – советский и постсоветский. Развития советской историографии темы прошло ряд периодов. Первый охватывает время с конца 1920-х и до начала 1940-х гг., т.е. совпадает с самим периодом первых пятилеток. Второй - продолжался с середины 1940-х гг. до конца 1950-х гг. Это послевоенное время, когда значение железнодорожного транспорта в развитии народного хозяйства СССР вновь возросло, и усилился интерес к теме со стороны исследователей. Третий период начался с 1960-е гг. и продолжался до 1991 г. В это время происходило интенсивное развитие железнодорожного транспорта в СССР и, соответственно, росло внимание ученых к отдельным аспектам изучаемой темы.

В первый период советской историографии количество изданий по теме было невелико. В основном они сводились к работам небольшого объема, описывавшим функционирование и развитие железнодорожного транспорта СССР в

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

ходе его социалистической реконструкции, обновления организации производственной деятельности и технического оснащения. В них были показаны результаты работы железнодорожников за годы первых пятилеток, характеризовались задачи, поставленные в новых условиях¹. В некоторых трудах проанализированы актуальные проблемы повышения профессионально-технического уровня персонала железнодорожного транспорта². Авторами большинства работ были работники партийных органов, Народного комиссариата путей сообщений (НКПС, а с марта 1946 г. – министерства путей сообщения - МПС), инженеры, экономисты, передовики производства и т.д. Работы, написанные профессиональными историками, в тот период ещё не появились.

Непосредственно в исследуемый период существенное место занимала агитационно-пропагандистская литература, издаваемая большими тиражами и приуроченная к съездам ВКП(б) и отраслевого профсоюза, к годовщинам Октябрьской революции и др. В ней были показаны достижения лучших железнодорожников, стахановцев, уделялось внимание повышению производительности труда на железнодорожном транспорте в результате внедрения новых методов управления, производства, техническому переоснащению отрасли и т.д.³ Авторами таких изданий также не являлись историки. Упоминаний, а тем более, подробных описаний деятельности работников Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД) и Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД) в таких изданиях было немного. Что касается региональной историографии, в основном, это были очерки по истории региона, в которых содержался краткий материал о железных дорогах, построенных за годы первых пятилеток. Ряд работ имел агитационно-

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

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

³ Пятнадцать лет социалистического железнодорожного транспорта. Сб. ст. о работе, достижениях и задачах железнодорожного транспорта и аппарата НКПС к 15 годовщине Октябрьской революции. М., 1932; Карцовник П.Б., Попов А.В. Социалистическое соревнование на новом подъеме. М., 1934; Рекорды стахановцев-кривоносовцев железнодорожного транспорта. Хроника кривоносовского движения с 15 ноября 1935 г. по 15 января 1936 г. М., 1936; Кувьинов И.И. Стахановское движение высший этап социалистического соревнования. М., 1940; Копелевич М.С. Луниноцы – передовые бойцы армии железнодорожников. М., 1941.

пропагандистский характер. В них подводились итоги социалистического строительства на Северном Кавказе, упоминалось развернутое железнодорожное строительство, активно пропагандировалось стахановское движение, в котором участвовали рабочие Азово-Черноморской железной дороги¹. Небольшой объем и пропагандистский характер этих публикаций определили их ограниченную научную ценность.

Второй историографический период характеризуется появлением специальных научных публикаций и диссертаций по истории железнодорожного транспорта². Во многих работах рассмотрены деятельность рационализаторов и изобретателей, передовые методы работы лучших железнодорожников, их достижения в социалистическом соревновании и стахановском движении³. Это продиктовано не столько целями научного исследования темы, сколько практическими задачами быстрого восстановления разрушенной в ходе Великой Отечественной войны транспортной системы СССР, стимулирования трудовой активности персонала отрасли. Региональная историография пополнилась трудами по истории Краснодарского края и Адыгеи, в которых тема получила слабое освещение⁴.

В третий историографический период произошел значительный рост числа научных и учебно-научных работ, написанных с использованием общесоюзного, российского и регионального материалов, затрагивающих тему исследования. Определенную информацию по исследуемой проблеме дает изданная в конце 1960-х начале 1970-х гг. «История КПСС» в 6-ти томах. Так, в 4-м и 5-м томах в рамках освещения партийного руководства реконструкцией промышленности и транспорта в период первой и второй пятилеток приведены некоторые данные о росте протяженности железнодорожной сети СССР и грузооборота отрасли. Проанализированы целевые установки, формы и методы партийного руководства промышленностью и транспортом в исследуемый период⁵. К сожалению, в

¹ Константинов О.А. СССР по районам. Северный Кавказ (Северо-Кавказский край и Дагестан). М.; Л., 1930; По путям Стаханова, Кривоноса (заметки о стахановцах-железнодорожниках Туапсинского отделения Азово-Черноморской железной дороги). Сочи, 1935; Стахановский опыт экономии топлива: Сб. ст. / под ред. Л.Н. Деева. Ростов н/Д, 1938.

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

³ Напорко А.Г. Великая сила творческой инициативы железнодорожников. М., 1954.

⁴ Адыгейская автономная область. Посвящается 25-летию автономии Советской Адыгеи. 1922-1947. Майкоп, 1947; Навозова Ф.В. Краснодарский край. Краснодар, 1955; Очерки истории Адыгеи: В 2 т. Майкоп, 1957. Т. 2.

⁵ История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М., 1970. Т. 4, кн. 1. С. 587-600; История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М., 1971. Т. 4, кн. 2. С. 389; История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти т. М., 1970. Т. 5, кн. 1. С. 41.

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

На основе общесоюзных материалов написано несколько обобщающих трудов, авторы которых стремились, используя широкий круг источников, осуществить комплексный анализ функционирования железнодорожного транспорта СССР, его проблем, осветить деятельность органов власти и управления по развитию отрасли и т.д.² Были изданы работы, содержавшие анализ различных сторон производственной, трудовой, общественной деятельности и повседневной жизни железнодорожников СССР в 1930-е гг.³ В 1970-е гг. опубликованы первые труды по истории коллективов железнодорожного транспорта отдельных регио-

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

² Из истории борьбы Коммунистической партии за развитие советского железнодорожного транспорта: Сб. ст. / ред. кол.: Л.М. Белов (отв. ред.) и др. Л., 1960; Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР 1917-1962: Ист.-экон. очерк. М., 1963; Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития / под ред. А.Л. Голованова. М., 1967; Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте. 1917-1967 гг.: Сб. ст. / сост. и науч. ред. П.Ф. Метельков. Л., 1968; Железные дороги. Общий курс / под общ. ред. М.М. Филиппова. М., 1968; Развитие советского железнодорожного транспорта / под ред. А.Г. Мушруба. М., 1984; Транспорт страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / под ред. И.В. Белова. М., 1987; История профессиональных союзов СССР / авт. Антропов Н.П., Алексеев Г.П. и др. М., 1969.

³ Советские железнодорожники Очерки о делах и людях ж.-д. транспорта СССР / авт.: А. Воропай, А. Мандругин, Т. Маргулис и др.; предисл. Е. Чередниченко. М., 1970; Советский рабочий класс. Краткий исторический очерк (1917-1973) / под ред. Ю.С. Борисова и др. М., 1975; Рогачевская Л.С. Социалистическое соревнование в СССР: Ист. очерки. 1917-1970 гг. М., 1977; История советского рабочего класса: В 6 т. Т. 2: Рабочий класс – ведущая сила в строительстве социалистического общества, 1921-1937 гг. / гл. редкол.: С.С. Хромов и др. М., 1984; Ворожейкин И.Е. Летопись трудового героизма. Краткая история социалистического соревнования в СССР. 1917-1977 гг. М., 1984.

нов страны в годы первых пятилеток¹. С точки зрения целей нашего исследования представляет большой интерес монография Г.А. Куманева. В ней затронута часть изучаемого периода и содержится информация по Северо-Кавказскому региону. Отдельные аспекты темы исследованы в работе В.Н. Ильинского². Что касается региональной историографии темы в этот период, то это в первую очередь, работы по истории Краснодарского края и Ростовской области. В них содержатся сведения информация о системе социально-политического управления развитием железнодорожного транспорта Кубанского региона в годы первых пятилеток, показана трудовая активность его работников, деятельность партийных, профсоюзных и общественных организаций по формированию у рабочих и служащих мотивации к эффективному творческому труду³. Поскольку Управление, а с 1933 г. и политотдел Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД), а затем Азово-Черноморской дороги им. Ворошилова, находились в Ростове-на-Дону, это предопределило ценность ряда работ, посвященных истории Дона, для изучения темы. В 1960-1970-х гг. опубликованы очерки истории Краснодарской и Ростовской организаций КПСС⁴. В это же время был опубликован ряд трудов, раскрывающих такие аспекты темы, как деятельность партийных, профсоюзных и комсомольских организаций Кубани в годы индустриализации, их роль в создании местной промышленности и транспорта, освещение партийно-советской печатью Северного Кавказа трудовых свершений различных отрядов рабочего класса и др.⁵ Заметим, что сама тематика указанных изданий предопределила анализ развития экономики Кубанского региона, принятых мер по стимулирова-

¹ Кузьмина А.Е. КПСС в борьбе за реконструкцию железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы первых пятилеток: Дис. ... канд. ист. наук. М., 1955; Карчемник В.Д. Железные дороги и железнодорожники Сибири в годы первой и второй пятилеток: автореф. дис. ...канд. ист. наук. Томск, 1971; Стаханов В.Г. Рабочие Восточно-Сибирской железной дороги в годы социалистического строительства (1920-1941): автореф. дис. ...канд. ист. наук. М., 1977.

² 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.

³ Кубань за пятьдесят советских лет / Г.В. Абушкевич, Г.Н. Азамат, И.М. Алехан и др.; сост. разд. А.С. Коновалов, П.В. Басенко. Краснодар, 1967; Октябрем озаренная Адыгея за 50 лет. Майкоп, 1967; История Дона от Великой Октябрьской социалистической революции до наших дней / отв. ред. В.И. Кузнецов. Ростов н/Д, 1967; История Донского края / науч. ред. В.И. Кузнецов. Ростов н/Д, 1971; Очерки истории Адыгеи: в 2-х т. Т. 2. Советский период / Г.П. Иванов (гл. ред.), М.Г. Аутлев, Н.Ф. Бугай и др. Майкоп, 1981.

⁴ Очерки истории Краснодарской организации КПСС / И.Б. Алещенко, В.А. Артюшин, М.Г. Аутлев и др. / ред.-сост. А.С. Коновалов. Краснодар, 1966; Очерки истории партийных организаций Дона. Ч. 2 (1921-1971). 2-е доп. изд. / под ред. П.В. Барчугова. Ростов н/Д, 1973; Очерки истории Краснодарской организации КПСС. 2-е изд., доп. / ред.-сост. А.С. Коновалов. 2-е изд., доп. Краснодар, 1976; Сквозь ветры века. Очерки истории Ростовской областной организации КПСС (80-е гг. XIX в. – 1987 г.) / отв. ред. Е.Н. Осколков. Ростов н/Д, 1988.

⁵ Иванов В.И., Чернопицкий П.Г. Социалистическое строительство и классовая борьба на Дону (1920-1937 гг.): Ист. очерк. Ростов н/Д, 1971; Щемелев Н.Н. Борьба КПСС за развитие тяжелой промышленности на Северном Кавказе (1926-1932 гг.). Ростов н/Д, 1981; Индустриализация Кубани и дальнейшее развитие промышленного производства (1920-1985 годы): Межвуз. сб. науч. тр. / редкол.: Г.К. Долунц (отв. ред.) и др. Краснодар, 1986.

нию трудовой активности рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) через призму «руководящей и направляющей роли КПСС», лидерства партийных организаций в трудовых коллективах. В соответствии с политико-идеологическими установками советского периода, многие диссертации отличаются ангажированностью, но содержат краткую информацию по проблеме. В них содержится краткий фактический материал по теме. В многочисленных работах научно-популярного и краеведческого характера, раскрывающих историю таких городов региона, как Краснодар, Армавир, Новороссийск, Майкоп, Кропоткин, Ейск и др., являющихся крупными железнодорожными станциями, имеются фрагментарные сведения по теме¹.

Специальных работ, посвященных железнодорожному транспорту и железнодорожникам Кубани в период первых пятилеток, было выпущено мало. Среди них отметим коллективный труд «Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали» под редакцией А.К. Кимстача. Он повествует о трудовых подвигах работников железнодорожной магистрали, о работе партийных, профсоюзных и комсомольских организаций по мобилизации трудовой активности рабочих, ИТР и служащих. В нем уделено внимание и периоду первых пятилеток. Также появился ряд диссертационных работ по истории железнодорожного транспорта или, в целом, по истории индустриального развития Северного Кавказа с иными хронологическими рамками исследования². В литературе третьего периода советской историографии научность начала вытеснять идеологическую ангажированность, повысился профессиональный уровень работ, их авторы использовали широкий круг опубликованных и архивных источников. Разнообразней стали тематика публикаций и использованные их авторами методы исследования (сравнительно-исторический, социологический, статистический, и др.). Следовательно, в советское время сложился обширный массив литературы, посвященной различным аспектам изучаемой теме. Однако специальных работ не появилось.

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

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

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

В работах А.В. Гайдамакина на общесоюзном материале раскрыты проблемы формирования советской концепции железнодорожного транспорта и ее реализации, изучена корпоративная культура железнодорожников в 1930-х гг. По мнению автора, в процессе формирования корпоративной культуры железнодорожников победили позитивные тенденции, «выразившиеся в укреплении трудовой дисциплины, в возрастании чувства ответственности, профессионализма у специалистов и рабочих, в возрождении уважения к своей профессии, гордости за свой труд и свою отрасль»³. Постсоветская региональная историография темы характеризуется значительным количеством опубликованных работ разных видов. В первую очередь, назовем многочисленные работы местных исследователей, выпущенные в 1990-х - 2000-х гг., посвященные истории Кубани, в которых

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

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

³ Гайдамакин А.В. Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников в ее реализации в 1917-1930-е гг. // Вестник Омского университета. 2012. Вып. № 2 (64). С. 298-307; Гайдамакин А.В. Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. Исторические науки. 2013. № 2 (116). С. 5-10; Гайдамакин А.В. Исторический опыт формирования социокультурной сферы отечественного железнодорожного транспорта и его востребованность на современном этапе // Экономические, социокультурные, психологические проблемы развития железнодорожного транспорта: Матер. всерос. науч. конф. с междунар. участ. (Омск, 17-18 февраля 2005 г.). Омск, 2005. С. 13-17.

тема получила фрагментарное освещение¹. 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 историков². Интересную информацию содержат отдельные публицистические работы, посвященные персоналиям. Например, в книгах В.Н. Салошенко рассказано о партийных и советских руководителях Кубани, в том числе, периода первых пятилеток³. В работах, посвященных истории рабочего класса и технической интеллигенции Кубанского региона, нашли отражение такие вопросы темы, как деятельность парторганизаций и профсоюзов по укреплению трудовой дисциплины, раскрыты проблемы развития стахановского движения и др.⁴ Новым явлением в историографии стал интерес исследователей к социальным ракурсам «рабочей» тематики. Так, появились публикации о социальных девиациях в повседневной жизни рабочих Краснодара, участии рабочих региона в государственных праздниках и юбилеях, и др. В них имеется информация и по интересующей нас теме⁵. В рассматриваемый историографический период опубликованы спе-

¹ История Кубани. XX век: Очерки / под ред. В.Е. Щетнева. Краснодар, 1998; Авраменко А.М., Баранов А.В., Болдырев Ю.А. История Кубани. XX век: Очерки. Краснодар, 1998; Зайцев А.А., Лукьянов С.А. Кубань в XX веке. Краснодар, 2006; История Кубани с 1917 года до конца XX века / С.А. Кропачев и др. Краснодар, 2011. Ч. 2. и др.

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; Кубань: 1920-е годы: Сб. науч. тр. / редкол.: В.Е. Щетнев и др. (науч. ред.). Краснодар, 1996; Мартианов В.Е. Органы НКВД Краснодарского края накануне и в годы Великой Отечественной войны (1937-1945 годы): Дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 1998; Хачемизова Е.Х. Общество и власть в 30-е - 40-е гг. XX века: политика репрессий: На материалах Краснодарского края: Дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2004; Дагужиев Ю.М. Социально-политические процессы на Кубани в начале 30-х годов XX века: Дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2009.

³ Салошенко В.Н. Первые. Наброски к портретам (о первых секретарях Краснодарского крайкома ВКП(б), КПСС на Кубани). Краснодар, 2000; Салошенко В.Н. Председатели и губернаторы. Взаимосвязь времен, или Судьбы, жизнь и деятельность председателей Краснодарского крайисполкома, глав администрации (губернаторов) Кубани за 65 лет с 1937 по 2002-й. Краснодар, 2002.

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

⁵ Повседневный мир советского человека 1920-1940-х гг.: Сб. науч. ст. / ред.-сост. Е.Ф. Кринко, Т.П. Хлынина. Ростов н/Д, 2009; Кринко Е.Ф., 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.

циальные работы, посвященные истории железнодорожного транспорта на Кубани¹. Выделим публикации В.Т. Сидоренко, в том числе монографии «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 нами период, вторая – непосредственно предшествующее время. Обе работы затрагивают широкий спектр проблем, касающихся развития материальной базы железнодорожного транспорта, формирования его кадрового потенциала, стимулирования трудовой и творческой активности персонала, движения новаторов и рационализаторов, строительства магистралей, решения социально-бытовых проблем железнодорожников и т.д.²

Значительный интерес, с точки зрения целей и задач нашего исследования, представляют работы Г.М. Овсянникова, в частности, монография «История железных дорог на Кубани. История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги». Это издание повествует об истории железнодорожного строительства на Кубани, становлении и развитии материально-технической базы, трудовых коллективов и их профсоюзных организаций на станциях, в депо, дистанциях и отделениях дороги, о трудовом подвиге железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. В монографии отражены проблемы технического перевооружения, строительства новых веток, меры, принятые органами власти и управления по мотивированию трудовой активности рабочих и ИТР, по формированию железнодорожной технической интеллигенции. Сильной стороной монографии Г.М. Овсянникова является внимание автора к судьбам многих видных и рядовых железнодорожников, представителям трудовых династий. Третий раздел его труда частично посвящен исследуемому нами периоду. Вместе с тем, автор книги не смог уделить достаточного внимания этому временному отрезку, он не привлек многие документы, хранящиеся в бывшем партийном и профсоюзном архивах Краснодарского края³. Еще одна монография Г.М. Овсянникова посвящена истории профсоюза железнодорожников Кубани. Она содержит некоторую ценную информацию по изучаемому периоду⁴.

Краснодар, 2012; Некрасов А.В. Система социального обеспечения в РСФСР в 1920-е годы: на примере Дона, Кубани и Ставрополья: Дис. ... канд. ист. наук. Новочеркасск, 2009; Иванцов И.Г. Повседневность провинциального города 1920-1930-х годов, культурная история эмоций в документах органов партийно-государственного контроля ВКП(б) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2014. № 2 (53). С. 68-72.

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

² Сидоренко В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов н/Д, 2002; Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920. Ростов н/Д, 2007; Сидоренко В.Т. Из истории Армавир-Туапсинской железной дороги (1908-1920 гг.) // Вопросы южнороссийской истории: Сб. науч. ст. Армавир, 2009. Вып. 15. С. 53-57.

³ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008.

⁴ Овсянников Г.М. 90 лет борьбы и труда: история профсоюза железнодорожников Кубани. Краснодар, 2010.

Определенный вклад в разработку темы внесли авторы диссертаций, посвященных изучению истории создания и развития железнодорожного транспорта, подготовки кадров железнодорожников, анализу общих проблем железнодорожного транспорта и его составляющих на Северном Кавказе и в других регионах России в разные периоды времени, хотя некоторые из них (диссертации советского периода), исходя из требований времени, политически и идеологически ангажированы¹. Особого внимания заслуживает работа А.С. Баландина². В ней автор дает свою развернутую оценку реформ железнодорожного транспорта в 1920-е - 1930-е гг.

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

¹ Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе, конец XIX - начало XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 1999; Харламова Ю.А. Железнодорожники Дона и Северного Кавказа в годы Великой Отечественной войны, 1941-1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2002; Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010; Сенчук Ю.Г. Железнодорожники Центрального и Центрально-Черноземного регионов РСФСР в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам Московской железной дороги. Дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2003; Башкирев Д.Ю. Повседневная жизнь и деятельность советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам железных дорог Центра и Юга России: дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2004; Ларин В.К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в конце XIX - XX вв.: дис. ... канд. пед. наук. Курск, 1998; Стрекалова Е.Н. Техническая интеллигенция Северного Кавказа в 20-30-е годы XX века: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2003; Салфетников Д.А. Индустриальное развитие Кубани в 1928-1937 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2004; Усманова В.А. Инженерно-техническая интеллигенция России (основные тенденции и противоречия в 1930-е гг.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1993.

² 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.

- установить влияние политических репрессий 1930-1941 гг. в отношении руководящих и рядовых железнодорожников СКЖД на решение задач отрасли;
- определить направления производственной деятельности железнодорожников Кубани, перестройку работы железнодорожников в годы первой пятилетки, а также их достижения и проблемы в годы второй и третьей пятилеток;
- выявить особенности, достижения и нерешенные проблемы в развитии социалистического соревнования и движения ударников в 1929-1935 гг.; возникновение и рост стахановско-кривоносковского движения и достигнутые им результаты в 1935-1941 гг. на железных дорогах Кубани;
- раскрыть изменения материально-бытового и культурного уровня жизни железнодорожников Кубани: финансового положения, снабжения их продуктами и товарами, жилищно-бытовые условия, рост профессиональной квалификации, культурного и общеобразовательного уровня;
- установить основные количественные и качественные параметры, определявшие эффективность железнодорожного транспорта в регионе.

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

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

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

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

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

Исходя из темы исследования, для достижения поставленной цели диссертантом определен в качестве базового методологического подхода формационный подход. Именно его возможности позволяют в рамках той политической и

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.

социально-экономической системы, которая существовала в СССР в исследуемый период, рассмотреть железнодорожников Кубани как отряд советского рабочего класса в период первых пятилеток и коренной реконструкции отрасли, оценить эффективность руководства железнодорожниками региона со стороны государственных, партийных, профсоюзных и других органов власти, выяснить достижения и проблемы в трудовой деятельности работников железной дороги, осветить основные аспекты их материального, культурно-бытового и профессионального уровня.

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

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

Проблемно-хронологический метод применялся, в частности, при изучении управления коллективами железнодорожников со стороны территориальных комитетов ВКП(б) и политотделов на протяжении всего изучаемого периода. Такой подход позволил полнее проследить логику развития проблемы.

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

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

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

Основным методологическим инструментарием, который использован для решения поставленных задач в диссертации, стал *концепт модернизации*². В со-

¹ Пилко И.С. Технологический подход как методология научных исследований // Вестник Челябин. гос. академии культуры и искусств. 2012. № 4 (32). 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

ответствии с теорией модернизации, история представляет собой непрерывный процесс преобразования традиционного, аграрного общества в индустриальное (модернизованное), а затем в постиндустриальное. СССР в 1930-е гг. представлял собой общество догоняющей модернизации. Поэтому для осуществления качественного рывка в экономическом, индустриальном и военно-техническом требовалось применение чрезвычайных мер. Причем создание современной транспортной системы стало одним из главных направлений государственной политики. Применение названных методов исследования в комплексе дало возможность изучить поставленные проблемы, относящиеся к истории железнодорожных коллективов Кубани в 1930-е гг., в контексте исторической обстановки и всей совокупности происходивших процессов.

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

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

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

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

4. Периодическая печать;

5. Документы личного происхождения (мемуары современников);

6. Справочно-хронологические и статистические материалы.

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

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

Проблемы развития железнодорожного транспорта, социального положения работников отрасли изложены в отчетных докладах и выступлениях делегатов краевых партийных конференций: Азово-Черноморского (ЦДНИКК. Ф. 4383) и Краснодарского края (ЦДНИКК. Ф. 1774-А). В материалах пленумов и заседаний бюро данных комитетов отражены их кадровая политика применительно к отрасли, ряд других больших и малых проблем.

Документы Краснодарского (ЦДНИКК. Ф. 1072), Новороссийского (ЦДНИКК. Ф. 821) и Армавирского (ЦДНИКК. Ф. 15) горкомов ВКП(б) в виде стенограмм партконференций, протоколов пленумов и заседаний бюро содержат

ценную информацию по всем направлениям работы железнодорожных парторганизаций и трудовых коллективов. В них также получила освещение организаторская и идеологическая работа данных парткомов среди железнодорожников.

С точки зрения реализации целей предпринятого исследования, высокой информативностью обладают документы райкомов партии, в ведении которых находились такие крупные железнодорожные узлы, как Тихорецкий (Тихорецкий РК ВКП(б) – ЦДНИКК. Ф. 1361) и Кавказский (Кропоткинский РК – ЦДНИКК. Ф. 1724). Речь идет о стенограммах партконференций, протоколах пленумов и заседаний бюро, отчетах и справках, охватывающих широкий спектр проблем, как 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. Авторами 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.

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.

Сборник документов». Другие документы и материалы представлены в изданных отдельно стенограммах и материалах соответствующих съездов¹. Важные источники по теме содержатся в тематических сборниках партийно-правительственных решений по проблематике железнодорожного транспорта или народному хозяйству исследуемого региона². Значимый сегмент источниковой базы исследования составляют директивы пятилетних и годовых планов развития народного хозяйства СССР и исследуемого региона, а также отчеты об их выполнении³.

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 ним⁴.

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 «Больше-

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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; Речь Л.М. Кагановича на XVIII съезде ВКП(б) // XVIII съезд ВКП(б): Стеногр. отчет. М., 1939. С. 240-268.

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

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

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

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;

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

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

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

- установлены масштабы и последствия политических репрессий 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД;
- определены формы перестройки организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки;
- раскрыты достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки;
- интерпретирована трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки;
- выявлено значение социалистического соревнования и движения ударников в 1929-1935 гг.;
- определены направления и методы развития стахановско-кривоносовского движения в 1935-1941 гг.;
- установлены изменения в уровне заработной платы, в снабжении продуктами и товарами, в жилищно-бытовых условиях и культурном обслуживании кубанских железнодорожников;
- 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, поло-

жения, 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» выявлена роль партийно-государственных органов власти в кадровой политике на железнодорожном транспорте региона.

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. Их численность к 1940 г. составляла более 30 тыс. чел. Они представляли заметный отряд рабочего класса региона, как в процентном отношении, так и в аспекте общественной активности. 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. 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), райкомов (РК) ВКП(б). Раскрыта роль созданных в 1933 г. политотделов на железнодорожном транспорте. Исключительно важное место в работе политотделов должно было занять обеспечение авангардной роли членов ВКП(б) в производственной деятельности. Им надлежало обеспечить 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. Раскрыты деятельное участие политотделов в руководстве и поддержке стахановско-кривоносовского движения, роль железнодорожного профсоюза (Дорпрофсож) в совершенствовании системы оплаты труда, в организации 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 железнодорожном транспорте Кубани» освещаются вопросы, касающиеся работы партийных организаций и политотделов региона и СКЖД-АЧЖД, направленной на осуществление авангардной роли членов ВКП(б). Приведен рост численности

парторганизаций на железнодорожных узлах. Среди местных железнодорожников партийная прослойка была на порядок больше, чем в среднем по трудоспособному населению СССР. Автором названы недостатки в поведении членов партии. В начале первой пятилетки проблема обеспечения 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. Показано, как территориальные парткомы и политотделы добивались улучшения качественного состава парторганизаций, 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. Показана деятельность системы партийно-политической учебы для железнодорожников.

В третьем параграфе первой главы «Политические репрессии 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД» раскрыты 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 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. 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» выявлена 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. 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 соцсорев-

нований, стахановско-кривоносковского движения на СКЖД-АЧЖД в период первых пятилеток.

В первом параграфе 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. 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. Оно

оказалось более эффективным, чем предшествующий этап социалистического соревнования. Период репрессий был не лучшим временем для стахановского движения, наступил определенный застой. Активизация движения произошла в рамках Всесоюзного социалистического соревнования в канун XVIII съезда ВКП(б).

В главе четвертой «Повышение материального, культурно-бытового и профессионального уровня 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» установлен 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.

Во втором параграфе четвертой главы «Жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание» рассмотрены жилищные проблемы железнодорожников Кубани и сделан вывод, что в исследуемый период они не были решены. Жизнь железнодорожников стала более благоустроенной, но в городах жилья не хватало. Приоритетом для государства было не жилищное, а промышленное строительство. Показана культурная жизнь железнодорожных коллективов Кубани: строительство клубов, стадионов, участие в праздниках, выпуск печатных изданий.

В третьем параграфе четвертой главы «Подготовка кадров массовых профессий для железнодорожных предприятий 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 Ку-

бани, 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 требованиях к отрасли. Ситуация требовала, чтобы над железнодорожниками как субъектом производственной деятельности возник эффективный 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 обеспечение 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-кривоносковского движения за освоение новой техники и высокую производительность труда. Стахановско-кривоносковское 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, осмотровиков 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.

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: Всерос. 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 // 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.) // 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 // 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 18.09.2020 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.