

Политотделы на железных дорогах Кубани: первый этап деятельности

(1933-1934 г.)

В.Е.Темляков

Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар

В статье, на основе архивных и опубликованных документов, показаны значение и роль политических отделов, созданных на основании постановления ЦК ВКП(б) на железнодорожном транспорте в 1933 г. Автор на примере деятельности политотдела Северо-Кавказской железной дороги показал те проблемы, которые решались его начальником и коммунистами Кубани. В статье отмечено, что главной задачей работы политотделов на железной дороге стала выработка адекватного стиля руководства.

Ключевые слова: СССР, XVII съезд ВКП (б), Кубань, Северо-Кавказская железная дорога, железнодорожники, политические отделы, партийные организации, коммунисты, управление, трудовая активность.

Народнохозяйственное и военно-стратегическое значение железнодорожного транспорта трудно переоценить. Так, в 1932 г. он обеспечивал 169,3 млрд. тонно-километров перевозок, тогда как речной транспорт, занимавший второе место — только 26,1 млрд. тонно-километров. Поэтому советское руководство в годы первых пятилеток стремилось обеспечить надежное централизованное управление железнодорожным транспортом, в частности, усовершенствуя социально-политическое управление персоналом.

Вследствие этого, на основании постановления ЦК ВКП (б) от 10 июля 1933 г. «О политотделах на железнодорожном транспорте», в целях усиления партийно-политической работы среди железнодорожников, укрепления трудовой дисциплины, был создан институт политотделов на железнодорожном транспорте, ликвидированный постановлением ЦК ВКП (б) от 31 мая 1943 г. Функции политотделов передавались соответствующим хозяйственным органам. В 1948 г. они были вновь восстановлены и действовали до 1956 г. включительно.

Основными задачами политотделов в изучаемый период являлись обеспечение выполнения государственных планов перевозок, укрепление единоначалия на транспорте, подъем политической и трудовой активности железнодорожников, борьба за безопасность движения на дороге. Политотделы руководили первичными парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных организаций, проводили партийно-политическую работу, мобилизовывали рабочих и служащих на выполнение государственных планов. Они проводили работу в тесном контакте с райкомами партии, а во второй период своего существования подчинялись им. Начальники политотделов одновременно являлись заместителями начальников отделений дороги. В 1933-1943 гг. политотделы, как правило, включали в свой состав секретариат и сектора — организационно-инструкторский, пропаганды и агитации, культурно-просветительской работы, учета, по работе с комсомолом, по работе среди жен железнодорожников [1, с. 80; 2, с. 415].

Вскоре после создания политотделов, в январе 1934 г. на XVII съезде ВКП (б) работа железнодорожного транспорта подверглась критике со стороны партийного руководства страны. Так, в Отчетном докладе ЦК ВКП (б) Генеральный секретарь ЦК

ВКП (б) И.В. Сталин отметил, что хотя железнодорожный транспорт увеличил свой грузооборот с 133,9 млрд. тонно-километров в 1930 г. до 172 млрд. тонно-километров в 1933 г., но этого было недостаточно для динамично развивающейся советской экономики [3, с. 345].

Более конкретная критика прозвучала в прениях по докладу в выступлении делегата А.М. Амосова, занимавшего должность начальника Северных железных дорог. В частности, он сказал: «Решения Центрального комитета партии, принятые в июле 1933 г., дают исчерпывающий выход нам, железнодорожникам, из того положения, в котором находится транспорт. Но железнодорожный транспорт до сих пор, несмотря на отдельные успехи, все еще является самой отсталой областью нашего хозяйства. Товарищи, это — следствие того, что решения ЦК партии по-настоящему, по-боевому, не нашли еще своего достаточного осуществления в работе наших транспортных организаций и в, первую очередь, хозяйственных организаций. Партия дала на транспорт такое боевое, острое партийное оружие, как политотделы, которые за истекшее время проделали немалую работу в борьбе с саботажем решений ЦК, в борьбе за то, чтобы перестроить работу партийных организаций на транспорте по-боевому, согласно решениям ЦК партии. Но на транспорте, как нигде, сильны бюрократически-канцелярские гнилые методы руководства и саботаж перестройки, работы по решениям ЦК, как нигде, сильна канцелярски-бюрократическая психология работников наших аппаратов, как нигде, сильна привычка руководить приказом, как нигде, сильна вера в этот приказ, вера в бумажное руководство, и именно это является главным и коренным, вследствие чего, плохо проводятся в жизнь решения Центрального комитета партии» [3, с. 554].

Таким образом, делегат-железнодорожник Алексей Мефодьевич Амосов прямо указал на начавшееся увлечение политотделов и их руководителей административными методами, на пренебрежение к мерам по формированию у работников мотивации к труду, на формальное ведение партийной работы. Политотделы еще не освоили оптимального сочетания администрирования, неизбежного в любой хозяйственной организации, и демократических методов социально-политического управления.

Вскоре последовали постановление ЦК ВКП (б) от 2 сентября 1934 г. «О структуре низовых парторганизаций железнодорожного транспорта» и аналогичный приказ Народного комиссариата путей сообщений (НКПС) № 244 от 10 сентября 1934 г., а затем письмо Политотдела НКПС о реализации данных документов. Все они носили откровенный и конкретный характер. Вот одно из этих положений: «Суровая критика — работы политотделов железнодорожного транспорта на XVII партийном съезде была направлена, в первую очередь, против превращения ряда политотделов и политотдельских работников в «толкачей», подменяющих организационно-партийную и массовую работу администрированием. После XVII съезда партия ЦК ВКП (б) для укрепления партработы на ж.д. транспорте послал на главнейшие участки свыше 2.000 партторгов. Однако вопросы организационно-партийной работы всё ещё не стали решающим звеном для многих политотделов и части партторгов. Ряд политотделов и некоторые партторги не извлекли уроков из указаний, сделанных на XVII съезде партии, повторяют ошибки прошлого периода, всё ещё не уделяют основного внимания непосредственно партийной работе, забывая, что только политотделы и партторги полностью несут ответственность за низкий уровень партийной работы и политическое обеспечение хозяйственных мероприятий на ж.д. транспорте».

Постановление ЦК ВКП (б) от 2 сентября, изложенное в приказе № 244, установило чёткую структуру низовых парторганизаций по производственному признаку и поставило перед политотделами и партторгами задачу усиления партработы, в соответствии с решениями XVII съезда партии по организационным вопросам.

В упомянутом письме за подписью начальника Политуправления НКПС В.И. Полонского было предложено:

– Политотделам дорог по всем отделениям провести в сентябре совещания работников политотделов и парторгов с участием секретарей первичных парторганизаций, на которых наметить практические мероприятия по реализации приказа № 244.

– Реализацию этих мероприятий в первичных парторганизациях связать с проверкой выполнения решений XVII съезда партии по организационным вопросам, сосредоточив основное внимание на укреплении низового партзвена – партийной группы и цеховой парторганизации, и на тщательном подборе цеховых и групповых парторгов, обеспечив их инструктирование и практическую каждодневную помощь в работе.

– Парторгам паровозных депо, вагонных участков, дистанций пути и стройучастков, в связи с уточнением структуры низовых парторганизаций, ознакомиться с каждым коммунистом, сверить учётные карточки с наличным составом членов и кандидатов партии, строго соблюдая инструкцию ЦК ВКП(б) по учёту коммунистов, как важнейшую директиву по изучению состава партии и организационно-партийной работы.

– Одновременно с учётом коммунистов проверить и провести целесообразную расстановку партийных сил на производстве, исходя из основной задачи, обеспечить охват партийным влиянием решающих участков производства и основных масс рабочих и служащих.

– В центр работы политотделов парторгов и первичных парторганизаций поставить задачу обеспечить внимание каждому отдельному коммунисту в выполнении им своих партийных обязанностей, авангардной роли на производстве и повышение его идейно-политического уровня, особенно к коммунистам разъездных служб и распыленным на линии одиночкам.

– Организовать в партгруппах отчёты каждого члена кандидата партии о выполнении ими партийных обязанностей, вытекающих из устава партии. Там, где проведена чистка партии, связать эти отчёты с проверкой выполнения указаний комиссии по чистке.

– Развернуть в низовых парторганизациях работу с сочувствующими ВКП (б), выделяя для агитационно-пропагандистской работы с ними наиболее подготовленные кадры, учитывая, что за работу с сочувствующими непосредственную ответственность несут парторги.

– Поскольку усиление партийной работы неразрывно связано с поднятием качества партийной пропаганды, политотделы и парторги должны обеспечить тщательную подготовку сети партийного просвещения и подбор пропагандистских кадров, как штатных, так и не освобождённых от производства, решительно покончив с передовением организации и руководства партийной учёбой. Каждый парторг, являясь организатором партработы, в то же время должен вести пропагандистскую работу.

– Установить постоянную связь с территориальными парторганизациями и организовать перенесение положительного опыта работы первичных парторганизаций на транспорте, в первую очередь, по работе партгрупп и работе и групппарторгов, организации партучёбы, проведения политдней и партсобраний, постановки партучёта, работы с сочувствующими, организации соцсоревнования и ударничества, руководства массовыми организациями (профсоюзы, комсомол, депутатские группы советов и т.д.).

– Политуправление НКПС предупредило политотделы, парторгов и секретарей первичных парторганизаций против механического и формального подхода и предложило разъяснению решений ЦК ВКП (б) посвятить специальные мероприятия, обеспечив их тщательную организационно-политическую подготовку и широкое развёртывание большевистской самокритики недочётов партработы на железнодорожном транспорте.

Своевременность предложенных в письме Политотдела мер подтвердилась уже через два месяца, когда вышло постановление ЦК ВКП (б) от 10 ноября 1934 г. «Об утечке коммунистов в парторганизациях Тихорецкого паровозно-ремонтного завода и Краснодарского паровозного депо Северо-Кавказской железной дороги». В этом документе ЦК ВКП (б) констатировал, что в парторганизациях Тихорецкого паровозно-ремонтного завода и депо Краснодар, в результате явно недостаточной партийно-воспитательной работы, наличия фактов голого администрирования во внутрипартийной жизни организации, имели место добровольные выходы и неосновательные исключения из партии отдельных рабочих-ударников. В результате такого неправильного отношения к членам партии за 8 месяцев 1934 г. выбыли из партии на Тихорецком заводе – 35 рабочих-ударников, а в депо Краснодар – 14 работников-ударников. Ответственность за такое положение дел была возложена на политотдел Северо-Кавказской железной дороги. Он не обеспечил перестройку партийной работы в данных парторганизациях, в соответствии с указанием XVII партсъезда, и не уделил в своей работе необходимого внимания внутрипартийной воспитательной работе.

ЦК ВКП (б) постановил обязать начальника политотдела железной дороги тов. Я.Д. Розенталя принять меры к развёртыванию партийно-воспитательной работы с каждым коммунистом, оказывая им помощь в производстве и в быту, и совместно с партколлегией Краснодарского партийного комитета (КПК) пересмотреть дела выбывших и неправильно исключённых из партии рабочих [4, л. 1-1об.]. Отметим, что Яков Давидович Розенталь являлся делегатом XVII съезда ВКП (б) от Азово-Черноморской парторганизации с правом решающего голоса [5].

Постановление было разослано всем начальникам политотделов и парторгам железнодорожного и водного транспорта. Оперативной реакцией на него стало письмо начальника политотдела № 180 Северо-Кавказской железной дороги Я.Д. Розенталя «Всем начальникам политотделов эксплуатационных отделений, всем парторгам Северо-Кавказской железной дороги». В письме, в частности, говорилось: «В основном, ЦК требует, чтобы мы приняли меры к развёртыванию партийно-воспитательной работы с каждым коммунистом, оказывая им помощь в производстве и в быту.

В настоящем письме мы поставили себе задачу привести ряд исключительно недопустимых фактов формально-бюрократического отношения к отдельным коммунистам, и как ещё плохо у нас поставлен учёт коммунистов. Мы убеждены, что нижеприводимые факты имеются в очень многих наших партийных организациях, нужно только по-большевистски вскрыть их, устранить эти серьёзнейшие недочёты в нашей внутри-партийной работе и так организовать работу, чтобы обеспечить систематическое и полное проведение в жизнь директив ЦК о работе с каждым коммунистом. Факты следующие: по Тихорецкому паровозному заводу по данным, имеющимся в политотделе дороги, там числилось до 390 членов и кандидатов партии, а когда провели тщательную проверку, то оказалось всего 358 человек. Разница получилась вследствие того, что в парткоме полный хаос с учётом партийной организации. Например, из 358 только на 112 коммунистов имеются подлинные учётные карточки. Карточки 246 коммунистов не имеют печатей и отметок о передвижениях коммунистов и, таким образом, подлинными партийными документами считаться не могут, 45 членов и кандидатов партии в течение полутора лет не имеют членских билетов и кандидатских карточек. У 4-х партийцев документы похищены, у 4-х утеряны, у 37-ми партийные документы затеряны комиссией по чистке партии ещё в 1933 г., хотя имеются официальные выписки, что данных коммунистов считать проверенными. Партийность ряда коммунистов находится под вопросом в течение длительного срока. Например: в мае 1933 г. Тищенко был исключен цеховой ячейкой за не выпуск стенгазеты и неуплату членских взносов в течении 6-ти месяцев. Партком этого дела не рассматривал до сих пор, и

тов. Тищенко перестал платить взносы. В вышестоящие органы тов. Тищенко также не апеллировал, рассуждая: «Чего я буду бродить по инстанциям». Или, котельщик Дронов был исключён из партии цеховой ячейкой за политнеграмотность и неуплату взносов за 8 мес. Тов. Дронов работает 21 год на заводе, ему 51 год, в партии с 1924 г., ударник. Когда его исключили, он просил цеховую ячейку дать ему срок, чтобы исправиться, но ему в этом было отказано. Партком этого дела также не рассматривал и тов. Дронов понял так, что он «бесповоротно исключен из партии, и поэтому нечего апеллировать». Можно привести ещё ряд таких фактов.

Работа над каждым коммунистом отсутствует. Количество коммунистов, отрывающихся от партии, ещё весьма значительно».

Обратим внимание, что помимо вышеприведенных двух примеров, Яков Давидович Розенталь отметил и еще несколько десятков аналогичных случаев. Исключения из партии проходили по формально правильным основаниям, чаще всего за многомесячную неуплату членских взносов, отрыв от парторганизации и т.п. Однако парторганизации не учитывали того факта, что провинившиеся рабочие находились в достаточно трудных материальных, жилищно-бытовых и прочих обстоятельствах, а их объяснения подчас даже не заслушивались [1, с. 342; 6, л. 11]. Судя по тому факту, что Я.Д. Розенталь вскоре был переведен в Москву и стал зам. начальника контрольно-инспекторской группы Наркомата путей сообщения СССР, ситуацию на Северо-Кавказской железной дороге ему удалось стабилизировать, а его работу посчитали эффективной [7].

Таким образом, изученные нами документы свидетельствуют о том, что стиль руководства политотделов Северо-Кавказской железной дороги (как и всех железнодорожных политотделов страны), адекватный сложившейся в начале 1930-х гг. ситуации и своей социальной роли, сочетавший авторитарные и демократические начала, выработался не сразу. Вначале происходил трудный этап его поиска методом проб и ошибок.

Примечания

1. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 15-ти т. Изд. 9-е доп. и испр. / Ин-т Марксизма-Ленинизма при ЦК КПСС; Под общ. ред. А.Г. Егорова, К.М. Боголюбова. – М.: Политиздат, 1985. – Т. 6. 1933-1937. – 431 с.

2. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях... Т. 7. 1938-1945. – М.: Политиздат, 1985. – 574 с.

3. XVII съезд ВКП(б). Стенографический отчет. 26 января-10 февраля 1934 г. – М.: Партиздат, 1934. – 719 с.

4. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). Ф. 653. – Оп. 1. – Д. 14.

5. Список делегатов XVII съезда ВКП (б) с правом решающего голоса. Сайт «Хронос». [Электронный ресурс]. URL: http://www.hrono.ru/vkpb_17/reshgolos.html (дата обращения: 07.12.2014).

6. ЦДНИКК. – Ф. 653. – Оп. 1. – Д. 15.

7. Тризна. Поисковое объединение. Региональная молодежная общественная организация. Форум. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.trizna.ru/forum/viewtopic.php?p=336445> (дата обращения: 07.12.2014).

Political departments on railways of Kuban: the first stage of activity (1933-1934)

V.E. Temlyakov

Kuban state technological university, Krasnodar

In article, on the basis of the archival and published documents, value and a role of the political departments, created on the basis of the decision of Central Committee VKP (b) on a railway transportation in 1933, are shown. The author on an example of activity of a political department of the North-Caucasian railway has

shown those problems, which were solved its chief and communists of Kuban. In article it is noted, that the main task of work of political departments on the railway became development of adequate style of a management.

Keywords: the USSR, XVII congress VKP (b), Kuban, the North-Caucasian railway, railwaymen, political departments, the party organizations, communists, management, labour activity.

УДК 93/94

Молодежь в религиозных заведениях в период оттепели

И.А. Хронова

Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар

В статье, на базе архивных документов и научной литературы, дана характеристика всплеска религиозности среди советской молодежи в 1953-1964 гг. Автор назвала причины этого явления, подвергла анализу социальный состав молодежи, обучавшейся в духовных учебных заведениях. В статье сделан вывод, что, несмотря на антирелигиозные кампании, проводимые властями в период оттепели, продолжался рост числа верующих.

Ключевые слова: СССР, период оттепели, Русская Православная Церковь, студенческая молодежь, атеизм, религия, епархии, духовные академии, семинарии, «святые» места, паломники, конфессии.

Комплекс сложных, взаимосвязанных явлений и процессов, протекавших в 1953-1964 гг., не могли не оказать влияние на духовно-нравственную сторону жизни советского общества. В первую очередь, они были связаны с развитием религиозных воззрений в широких кругах общества. Как свидетельствуют архивные документы, выросли ряды прихожан Русской Православной Церкви (РПЦ). Согласно статистическим данным, в 1959 г. их насчитывалось 60 млн. чел. Кроме того, происходило существенное увеличение числа паломников к «святым местам, и количество совершаемых обрядов» [1, л. 35].

В 1950-е гг. можно наблюдать усиление тяги учащейся молодежи и интеллигенции к религии и духовному пути совершенствования личности. Повышался престиж богословского образования, все больше молодых людей стремились его получить. Если в 1952 г. духовные академии и семинарии приняли 209 чел. в возрасте от 18 до 30 лет, а представители остальных возрастных категорий составили всего 36 чел. от общего числа слушателей 1-го курса, то в 1956 г. среди поступавших 18-30-летних насчитывалось уже 307 чел. против 47 чел. старше 30 лет [1, л. 14.]. Практически повсюду количество заявлений о приеме превышало «посадочные» места, которыми располагали духовные учебные заведения. Из-за установленных квот Ленинградская, Московская, Киевская, Одесская, Ставропольская семинарии вынуждены были отказывать в приеме людям, сдавшим экзамены, но не прошедшим по конкурсу. Для улучшения ситуации РПЦ в конце 1950-х гг. намеревалась увеличить состав богословских школ и планировала открытие новых семинарий в восточных районах страны.

Наплыв молодежи в духовные учебные заведения объяснялся рядом причин и, прежде всего, целенаправленной деятельностью в этом направлении приходских священников. Среди них выделялись молодые священники, особо ревностно относящиеся к своим пастырским и проповедническим обязанностям. Им, как никому, удалось до-