

## **Songs and verses in an illegal press of the Siberian social-democrats (1901- February 1917)**

**N.P. Kuruskanova**

*the candidate of historical sciences, the senior lecturer*

*The Krasnodar branch of the Russian society of intellectual history, Krasnodar*

In article the illegal editions of the Siberian social-democrats, included texts of revolutionary songs and verses, are analysed. The author has revealed dynamics of release of these editions on the eve and years of the First Russian revolution, during the interrevolutionary period. In article specificity of revolutionary, working, country, soldier's, student's and satirical songs and verses is characterized, authors of these products are named. In article it is drawn a conclusion on the important role, which the political song in propagation of socialism has played.

**Keywords:** Siberia, organizations RSDWP, the social-democrats, the First Russian revolution, interrevolutionary decade, illegal printed editions, collections of songs, political songs and verses, fighting marches, mourning hymns, revolutionary propagation.

**УДК 947(470.62)356.13"1921-1940"**

## **Железнодорожники Кубани и Дона в 1921-1940 гг.: К историографии проблемы**

**В.Е. Темляков**

*Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар*

В статье проанализирована отечественная историография по истории железнодорожников Кубани и Дона в 1921-1940 гг. Автор дал характеристику монографическим исследованиям, учебной, научно-популярной и энциклопедической литературе по теме. Всестороннее изучение историографии темы позволило автору сделать вывод о ее недостаточной изученности, необходимости дальнейшей исследовательской работы.

**Ключевые слова:** историография, монографии, энциклопедии, советский период, Краснодарский край, Ростовская область, железнодорожники, первые пятилетки, развитие промышленного комплекса, железнодорожный транспорт.

Как известно, с пуска в 1837 г. Царскосельской железной дороги, соединившей Санкт-Петербург с Царским Селом, начался отсчет новой эры транспортного освоения России. Основа железнодорожной сети нашей страны была сформирована во второй половине XIX в.-начале XX в. Железные дороги строились, в первую очередь, для обеспечения транспортно-экономических связей Центра с основными сырьевыми и продовольственными базами страны, а также с морскими портами. Отдельные железные дороги были сооружены для обеспечения экспортных поставок зерна через морские порты Балтийского и Черноморского бассейнов.

Строительство железных дорог на Северном Кавказе началось в 1861 г. с прокладки линии Шахтная – Аксай. Затем были построены участки Зверевое – Шахтная (1871 г.), Аксай – Ростов (1875 г.), Ростов – Владикавказ (1872-1875 гг.), Тихорецкая – Екатеринодар – Новороссийск (1884-1888 гг.). С выходом дороги к черноморским и азовским портам резко возросли потоки зерна на экспорт, что придало дополнительный толчок развитию дороги. В начале XX в. введены в эксплуатацию участки: Кавказская – Екатеринодар (1901 г.), Батайск – Азов, Сосыка – Ейская – Ейск, Армавир – Майкоп (1911 г.), Белореченская – Туапсе (1912 г.), Екатеринодар – Ахтари, Крымская – Тимашёвская – Кушёвская (1914 г.), Батайск – Сальск, Прохладная – Гудермес (1915 г.), Ставрополь – Винодельное (1916 г.). К октябрю 1917 г. общая длина дороги

составляла 5000 вёрст. В советский период основное железнодорожное строительство переместилось в восточную часть страны. Тем не менее, до 1950-х гг. активно продолжалось строительство железных дорог и в европейской части России, в том числе и на Юге. Развивались и Северо-Кавказские железные дороги. В 1920-е-1940-е гг. построены участки: Туапсе – Сочи (1923 г.), Сочи – Адлер с веткой на Старую Мацесту (1927 г.), Петровское Село – Благодарное (1928 г.), Винодельное – Дивное, Ростов – Хапры, Комсомольская – Нефтегорская – Майкоп – Хаджох, Ставрополь – Палагиада (1931 г.), Лабинская – Шедок (1940 г.) [1, с. 7,10,16,23,169-172; 2].

С конца XIX в. железнодорожный вид транспорта стал основным для перевозки массовых грузов. Железнодорожный транспорт способен перевозить практически всю номенклатуру грузов, обладает высокой пропускной способностью, умеренной себестоимостью перевозок, по сравнению с воздушным и автомобильным транспортом, независимостью от природных условий, сравнительно высокой скоростью движения. Сеть железных дорог обеспечивает основные грузопотоки не только между экономическими районами России, но и между Россией и странами ближнего зарубежья. Именно железные дороги относятся к основным элементам территориального каркаса хозяйственного ландшафта страны на глобальном и региональных уровнях.

Перечисленные обстоятельства определяют актуальность изучения истории отечественного железнодорожного транспорта в общероссийском и региональном аспектах. Приступая к данному исследованию, мы исходим из того, что современные проблемы страны могут разрешаться с наибольшим успехом и полнотой, если будут изучены их исторические корни, основные этапы развития, учтены достижения и просчеты на этом пути.

**Объектом изучения** в данной работе являются коллективы железнодорожной отрасли Краснодарского края и Ростовской области. **Предмет исследования** – производственная и трудовая деятельность железнодорожников по восстановлению и развитию важнейшей отрасли транспорта, собственное развитие важнейшего профессионально-отраслевого отряда рабочего класса и технической интеллигенции.

**Хронологические рамки** охватывают 1921-1940 гг. Соответственно, они открываются первым мирным годом после окончания Гражданской войны и началом новой экономической политики. В период предвоенных пятилеток строительство новых железных дорог на территории современных Краснодарского края и Ростовской области не стало приоритетным направлением, что объяснялось не недооценкой руководством страны и исследуемых регионов роли железнодорожного транспорта. Просто они учитывали, что основная сеть железных дорог была создана в дореволюционное время, и ее следует дополнять лишь новыми участками. Однако осуществленный промышленный и научно-технический рывок в 1929-1940 гг. сопровождался резким ростом народнохозяйственных перевозок. Это требовало качественного совершенствования железнодорожного транспорта, его технического перевооружения, электрификации, с целью повышения провозной способности, скоростей движения и т.д. Возросший научно-технический уровень страны, прогресс машиностроения позволяли достичь этих целей. В рамках такого прогресса железнодорожного транспорта решались и задачи формирования советской железнодорожной технической интеллигенции. В годы предвоенных пятилеток удалось достичь заметного прогресса по всем названным направлениям.

Временной отрезок от начала нэпа до Великой Отечественной войны образует единый период в социально-экономическом и научно-техническом развитии СССР. На этом и основан наш выбор хронологических рамок исследования.

**Территориальные рамки** исследования включают два региона: Краснодарский край и Ростовскую область в границах, сложившихся в 1937 г. и остававшихся, в ос-

новном, неизменными до 1990 г., т.е. до выделения из состава Краснодарского края республики Адыгея. В исследуемый период Кубань и Дон представляли собой регионы высокоразвитого земледелия, важнейшие в РСФСР, располагали они и промышленным потенциалом, больше Дон, чем Кубань. Годы первых пятилеток отмечены быстрым развитием промышленного комплекса данных регионов, индустриальной эволюцией их хозяйства. Это обстоятельство требовало роста и совершенствования транспортного комплекса, прежде всего, железнодорожного, что и было успешно реализовано.

### **Историография проблемы.**

По проблемам развития железнодорожного транспорта в СССР и партийно-государственного управления им в советское время сложился обширный массив исторической и экономической литературы. Такое разнообразие вызвало потребность в ее научном анализе.

Вначале рассмотрим работы общего характера, посвященные научно-техническим, производственным, организационно-управленческим, социальным и иным аспектам. В ряде монографий, учебных пособий, энциклопедических изданий имеется анализ развития железнодорожного транспорта в мировом масштабе и в пределах РСФСР-СССР за весь советский период или в более узких временных рамках.

Особо отметим 3-томный капитальный труд «История железнодорожного транспорта России и Советского Союза» под редакцией Н.Е. Аксененко. Его второй том охватывает период с 1917 г. по 1945 г., т.е. перекрывает хронологические рамки нашего исследования. На широком историческом фоне, с привлечением массы статистических материалов, рассмотрены экономические, научно-технические, производственные, социальные и иные аспекты темы. Разумеется, при всем совершенстве данного исследования, оно достаточно кратко характеризует ситуацию в избранном нами сочетании территориальных и хронологических рамок исследования, хотя, в целом, весьма информативно [2].

С точки зрения целей и задач нашего исследования, представляют интерес коллективная монография «Железнодорожный транспорт» под редакцией В.С. Михалеви-ча, 3-хтомная серия «Очерки истории железных дорог» З.Л. Крейниса. Из монографических исследований советского периода отметим работу Б.П. Орлова «Развитие транспорта СССР 1917-1962: Историко-экономический очерк», коллективные труды «Транспорт СССР» под редакцией А.Л. Голованова, «Транспорт и связь СССР (1919-1965)», «Транспорт страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития» и др. [3-14].

Монография Г.А. Куманева «На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945 гг.» охватывает часть исследуемого нами периода, и представляет интерес, поскольку содержит некоторую информацию по Северо-Кавказскому региону. Иные, но также частично совпадающие с нашими, хронологические рамки, охватывает монография В.В. Агафонова «Железнодорожники СССР в годы восстановления народного хозяйства (1921-1925)», написанная на общесоюзном материале. Отдельные значимые аспекты темы исследованы в работе В.Н. Ильинского «Трудовые награды железнодорожников и транспортных строителей» и Л.В. Ловцова «Коммунистическая партия в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта (1921-1925 гг.)» [15-18].

Из учебно-научных работ интерес представляют труды А.А. Абрамова «История железнодорожного транспорта (краткий курс)» и Е.А. Сотникова «История и перспективы развития мирового и российского железнодорожного транспорта (1800-2000 годы)». В них, в рамках общего курса истории железнодорожного транспорта, рассмотрено его восстановление в стране после разрухи Первой мировой и Гражданской войн. Изучено строительство железных дорог, развитие и техническое переоснащение желез-

нодорожного транспорта в контексте индустриального рывка страны в 1930-е гг. Отмечена роль железных дорог в транспортном обеспечении народного хозяйства и укреплении обороноспособности страны. Показан вклад в развитие железнодорожных технических средств отечественных ученых: В.Н. Образцова, Е.О. Патона, Г.П. Передерия и др., новаторов первых пятилеток [19; 20].

В завершение обзора публикаций, отражающих основные аспекты истории и современного состояния железнодорожного транспорта, отметим два энциклопедических издания. Это «Железнодорожный транспорт: Энциклопедия» под общей редакцией Н.С. Конарева, изданная в 1995 г., и «Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт» также под редакцией Н.С. Конарева, изданная в 2003 г. Первое из этих изданий содержит обширный материал по всем аспектам истории и функционирования данной отрасли транспорта, а второе, вдвое большее по объему, является наиболее подробной работой универсального характера по теме. Издание отличается полнотой, разнообразием и объективностью представленного фактического и статистического материала, без комплиментарности, нередко характерной для исследований советского периода, так и без очернительства [21; 22].

К сожалению, исследований, посвященных истории железнодорожников Кубани и Дона в 1921-1940 гг., к настоящему времени накопилось немного. В первую очередь, обратим внимание на монографии В.Т. Сидоренко «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 же – только непосредственно предшествующее ему время. Обе работы затрагивают широкий спектр проблем: развитие материальной базы железнодорожного транспорта, формирование его кадрового потенциала, стимулирование трудовой и творческой активности персонала, движение новаторов и рационализаторов, строительство магистралей, решение социально-бытовых проблем железнодорожников и т.д. [23; 24].

Большой интерес, с точки зрения целей и задач нашего исследования, представляет монография Г.М. Овсянникова «История железных дорог на Кубани. История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги». Это объемное 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 Кубани в годы Великой Отечественной войны. В работе отражены проблемы технического перевооружения, строительства новых веток, меры органов власти и управления по мотивированию трудовой активности рабочих и ИТР, по формированию железнодорожной технической интеллигенции. Одна из сильных сторон монографии Г.М. Овсянникова – внимание к роли и судьбам многих видных и рядовых железнодорожников, трудовых династий. Третий раздел этой работы, объемом около 50 страниц, посвящен интересующему нас периоду. Однако автор книги не смог уделить достаточного внимания этому временному отрезку, он также не использовал документы, хранящиеся в партийном и профсоюзном архивах Краснодарского края [1].

Коллективный труд «Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали» под редакцией знаменитого железнодорожника А.К. Кимстача повествует, прежде всего, о трудовых подвигах работников магистрали, о работе партийных, профсоюзных и комсомольских организаций по мобилизации трудовой активности рабочих, ИТР и служащих. В нем уделено внимание революционной активности железнодорожников в дореволюционный период, их защите Советской власти в годы Гражданской войны [25].

Определенную ценность представляет ряд небольших работ научного и научно-популярного характера, напрямую относящихся к исследуемому региону и периоду. В их числе: «Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989 гг.)» (сост. В.Н. Резембовский), «Материалы по истории Северо-Кавказской железной дороги» Н.В. Серебрякова, «Материалы по истории развития Туапсинского отделения Северо-Кавказской железной дороги» (сост. В.М. Зинковский, Н.П. Самойленко, Н.В. Серебряков), «По путям Стаханова, Кривоноса (заметки о стахановцах-железнодорожниках Туапсинского отделения Азово-Черноморской железной дороги)» и др. [26-29]. Небольшой объем указанных публикаций и, зачастую, рекламно-пропагандистский характер, определяют их ограниченную информативность.

Определенный объем информации, касающийся системы социально-политического управления развитием железнодорожного транспорта, повышения трудовой активности его работников, деятельности партийных, профсоюзных и общественных организаций по формированию у работников мотивации к эффективному творческому труду, содержат отдельные работы по истории Краснодарского края и Ростовской области.

В 1970-х гг. опубликованы «Очерки истории Краснодарской организации КПСС» под редакцией И.И. Алексеенко, М.Т. Даурова, Ф.П. Зырянова и др., а также «Очерки истории партийных организаций Дона». Сама тематика изданий предопределила анализ развития экономики, мер по стимулированию трудовой активности рабочих и ИТР через призму «руководящей и направляющей роли КПСС», лидерства партийных организаций в трудовых коллективах. Впрочем, такой подход отражает реалии советского времени и специфику историографии того периода. Данные издания содержат фрагментарный фактический материал по интересующей нас теме [30; 31]. Некоторая информация по проблеме имеется и в коллективном труде «История Дона», опубликованном в 1967 г., а также в «Истории Кубани в датах, событиях, фактах» В.Н. Ратушняка, изданной в 2003 г. [32; 33].

Подводя итог историографическому обзору темы, отметим, что монографических и диссертационных работ по истории железнодорожников Кубани и Дона в 1921-1940 гг. с совпадающими, полностью или частично, хронологическими и территориальными рамками, в отечественной историографии нет. Данное обстоятельство, наряду с ограниченным объемом информации по теме, содержащимся в проанализированной выше научно-исследовательской, учебной, научно-популярной и энциклопедической литературе, позволяет сделать вывод о ее недостаточной изученности, необходимости дальнейшей исследовательской работы.

### *Примечания*

1. Овсянников, Г.М. История железных дорог на Кубани: История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги / Г.М. Овсянников. — Краснодар: Сов. Кубань, 2008. — 487 с.
2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. / Под ред. Н.Е. Аксененко. — СПб.: ОАО «Иван Федоров», 1997. — 416 с.
3. Железнодорожный транспорт / В.С. Михалевич, А.А. Бакаев, В.И. Гриценко и др. / под общ. ред. В.С. Михалевича. — Киев: Наук. думка, 1991. — 201 с.
4. Крейнис, З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия / З.Л. Крейнис. — М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. — 335 с.
5. Крейнис, З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. вторая. Как поезда самолеты догоняли. — М.: ГОУ «Учеб.-метод. центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. — 280 с.
6. Развитие советского железнодорожного транспорта. — М.: Транспорт, 1984. — 255 с.
7. Орлов, Б.П. Развитие транспорта СССР 1917-1962: Ист.-экон. очерк / Б.П. Орлов. — М.: Изд-во АН СССР, 1963. — 402 с.
8. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития / под ред. А.Л. Голованова. — М.: Транспорт, 1967. — 324 с.

9. Транспорт и связь СССР (1919-1965). – М.: Статистика, 1967. – 332 с.
10. Транспорт страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития. – М., 1987. – 311 с.
11. Железные дороги. Общий курс: Учебник для вузов ж.-д. транспорта / Под общ. ред. М.М. Филиппова. – М., 1968. – 272 с.
12. Развитие советского железнодорожного транспорта. – М.: Транспорт, 1984. – 255 с.
13. Железнодорожный транспорт в восстановительный период. – М.: Транспорт, 1979. – 287 с.
14. Железнодорожный транспорт. XX век. – М.: Железнодорожное дело, 2002. – 188 с.
15. Куманев, Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945 гг. / Г.А. Куманев. – М.: Наука, 1976. – 455 с.
16. Агафонов, В.В. Железнодорожники СССР в годы восстановления народного хозяйства (1921-1925): Метод. указания / В.В. Агафонов. – Л.: ЛИИЖТ, 1977. – 36 с.
17. Ильинский, В.Н. Трудовые награды железнодорожников и транспортных строителей / В.Н. Ильинский. – М.: Транспорт, 1988. – 191 с.
18. Ловцов, Л.В. Коммунистическая партия в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта (1921- 1925 гг.) / Л.В. Ловцов. – М.: Изд-во МГУ, 1980. – 174 с.
19. Абрамов А.А. История железнодорожного транспорта (краткий курс) / А.А. Абрамов. – М.: РГОТУПС, 2003. – 308 с.
20. Сотников, Е.А. История и перспективы развития мирового и российского железнодорожного транспорта (1800-2000 годы): Учеб. пособие / Е.А. Сотников. – М., 2005. – 112 с.
21. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев. – М.: Большая рос. энцикл., 1995. – 559 с.
22. Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт / Гл. ред. Н.С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1039 с.
23. Сидоренко. В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д: Новая книга, 2002. – 202 с.
24. Сидоренко, В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920 / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д, 2007. – 324 с.
25. Перегон – в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали / Под ред. А.К. Кимстача. – Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1964. – 220 с.
26. Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989 гг.) / МПС СССР, Упр. Сев-Кав. ж.д., Сектор архивов; сост. В.Н. Резембовский. – Ростов н/Д: Изд-во ТОО «Литера Д», 1992. – 123 с.
27. Серебряков, Н.В. Материалы по истории Северо-Кавказской железной дороги / Н.В. Серебряков. – Ростов н/Д, 1957. – 54 с.
28. Материалы по истории развития Туапсинского отделения Северо-Кавказской железной дороги / сост. В.М. Зинковский, Н.П. Самойленко, Н.В. Серебряков. – Ростов н/Д, 1959. – 41 с.
29. По путям Стаханова, Кривоноса (заметки о стахановцах-железнодорожниках Туапсинского отделения Азово-Черноморской железной дороги). – Сочи: Изд-во «Сочинская правда», 1935. – 31 с.
30. Очерки истории Краснодарской организации КПСС. 2-е изд., доп. / Редкол.: И.И. Алексеенко, М.Т. Дауров, Ф.П. Зырянов и др. – Краснодар: Кн. изд-во, 1976. – 655 с.
31. Очерки истории партийных организаций Дона: В 2 т. Т. 1. – Ростов н/Д, 1973. – 556 с.; Т. 2. – Ростов н/Д: Ростиздат, 1973. – 548 с.
32. История Дона от Великой Октябрьской социалистической революции до наших дней / отв. ред. В.И. Кузнецов. – Ростов н/Д, 1967. – 356 с.
33. Ратушняк, В.Н. История Кубани в датах, событиях, фактах / В.Н. Ратушняк. – Краснодар: Изд-во «Экоинвест», 2003. – 299 с.

### **Railwaymen of Kuban and Don in 1921-1940: To a historiography of a problem**

**V.E. Temlyakov**

*Kuban state technological university, Krasnodar*

In article the domestic historiography on history of railwaymen of Kuban and Don per 1921-1940 is analysed. The author has given the characteristic to monographic researches, the educational, popular scientific and encyclopaedic literature on a theme. All-round studying of a historiography of a theme has allowed the author to draw a conclusion on its insufficient level of scrutiny, necessity of the further research work.

**Keywords:** historiography, monographies, encyclopedias, the Soviet period, Krasnodar territory, the Rostov area, the railwaymen, the first five-years periods, development of an industrial complex, a railway transportation.