

дять в их практику только в годы Второй пятилетки. Однако вскоре данный метод работы стал на транспорте прерогативой новой руководящей структуры – политотделов.

Примечания

1. Курс отечественной истории IX-XX веков. Основные этапы и особенности развития российского общества в мировом историческом процессе: Учеб. для вузов / под ред. Л.И. Олыштынского. 2-е изд., испр. и доп. – М.: ИТРК, 2005. – 640 с.

2. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 2.

3. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 7.

4. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 39.

5. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 41.

6. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 198.

7. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 2.

8. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 443.

9. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 657.

10. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 1000.

11. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 638.

12. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 749.

13. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 1015.

14. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 71.

15. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 361.

16. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 362.

17. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 472.

18. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 501.

19. ЦДНИКК. – Ф. 1774-А. – Оп. 1. – Д. 102.

20. ЦДНИКК. – Ф. 1774-А. – Оп. 1. – Д. 103.

21. ЦДНИКК. – Ф. 1774-А. – Оп. 1. – Д. 610.

22. ЦДНИКК. – Ф. 1774-А. – Оп. 1. – Д. 1076.

23. ЦДНИКК. – Ф. 1774-А. – Оп. 1. – Д. 1077.

УДК 94(470.62)356.13”1928/29-1941”

ТЕМЛЯКОВ В.Е.,
Россия, г. Краснодар

**Руководство коллективами железнодорожников Кубани
в 1929-1940 гг.: проблемы взаимодействия территориальных
парткомов и политотделов**

В статье рассмотрены различные аспекты проблемы взаимодействия территориальных парткомов и политотделов, функционировавших на железных дорогах Кубани в течение 1929-1940 гг. Автор отметил, что создание политотделов на железнодорожном транспорте способствовало решению многих актуальных проблем отрасли. В статье показано, что отсутствие координации между политотделами и территориальными парткомами, а также параллелизм их функций нередко приводили к игнорированию ряда проблем транспортников. Данная ситуация продолжала существовать до 1937 г., когда был сформирован Краснодарский краевой комитет ВКП(б), который смог эффективно скоординировать работу этих структур.

Ключевые слова: СССР, Кубань, 1929-1940 гг., ВКП(б), железнодорожники, партийные комитеты, политотделы, партийные конференции, трудовые коллективы.

**Temlyakov V.E.,
Russia, Krasnodar**

Management of collectives of railwaymen of Kuban in 1929-1940: problems of interaction of territorial Communist Party committees and political departments

In article various aspects of a problem of interaction of territorial Communist Party committees and the political departments, functionen on railways of Kuban within 1929-1940, are considered. The author has noted, that creation of political departments on a railway transportation promoted the decision of many actual problems of branch. In article absence of coordination between political departments and territorial Communist Party committees is shown, that, and also parallelism of their functions quite often led to ignoring of some problems of transport workers. The given situation continued to exist up to 1937, when Krasnodar regional committee VKP (b) has been generated, which could coordinate work of these structures effectively.

Keywords: USSR, Kuban, 1929-1940, VKP(b), railwaymen, party committees, political departments, party conferences, labour collectives.

В имеющейся историографии тема взаимодействия территориальных парткомов и политотделов, функционировавших на железнодорожных дорогах Кубани в течение 1929-1940 гг., практически не освещена [1; 2; 3]. Предлагаемая статья является попыткой восполнить существующий пробел.

Постановление ЦК ВКП (б) от 10 июля 1933 г. «О политотделах на железнодорожном транспорте» в качестве важной меры по укреплению железнодорожного транспорта, а также в целях усиления партийно-политической работы среди железнодорожников, укрепления их трудовой дисциплины, предусматривало создание института политических отделов на железнодорожном транспорте. Данная структура просуществовала с 1933 г. и до 1943 г.

Основными задачами политотделов в изучаемый период стали: обеспечение выполнения государственных планов перевозок, укрепление единоначалия на транспорте, подъем политической и трудовой активности железнодорожников, борьба за безопасность движения на дороге. Функций у политотделов было несколько. Они руководили первичными парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных организаций, проводили партийно-политическую работу, мобилизовывали рабочих и служащих на выполнение государственных планов. Политотделы проводили свою работу в тесном контакте с местными райкомами партии, а в течение второго периода своего существования подчинялись им. Начальники политотделов одновременно являлись и заместителями начальников отделений железных дорог [4, с. 80; 5, с. 415].

Создание политотделов на железнодорожном транспорте способствовало решению актуальных проблем отрасли, но в то же время политотделы стали причиной возникновения ряда новых проблем. Прежде всего, эти проблемы касались подчиненности и подотчетности парторганизаций и трудовых коллективов подразделений, координации деятельности между политотделами, как территориально-отраслевыми структурами и территориальными партийными комитетами.

Так, на IV Новороссийской городской партийной конференции, состоявшейся 11-13 января 1934 г., первый секретарь горкома ВКП(б) С.С. Захаров отметил отсутствие на мероприятии представителей железнодорожников и, соответственно, слабое владение делегатами транспортной проблематикой. Далее С.С. Захаров сказал: «Месяца полтора назад был пленум горкома, на который особо приглашали железнодорожников потому, что они тогда перешли в политотдел, как ВРЗ (вагоноремонтный завод), так и другие организации (депо, узел). Зная, что они перешли в политотдел и не находят нужным участвовать на пленуме горкома, мы послали им особое приглашение, так как стоял вопрос о транспорте. Но они не пришли: «У нас за-

нятия, не пойдем». А в результате — неувязки железной дороги с клиентами. Хозяйственники жалуются на железную дорогу, а железная дорога на клиентуру, вагоны стоят, и никто не страдает. На протяжении 3-4 месяцев пришлось наблюдать как порт, Экспортхлеб, Нефте-торг жалуются и клянут железную дорогу, что она задерживает, не дает вагонов, срывает перевозки и т.д. Михайлов — начальник станции жалуется на них, и никто никого ни разу не привлек к ответственности. И только горком партии вместе с политотделом недавно поставил вопрос о необходимости укрепления руководства станции Новороссийск в смысле замены начальника станции и потом крепко поставил вопрос относительно того, чтобы каждый хозяйственник, задерживающий вагоны, привлекался к серьезной ответственности» [6, л. 194, 195].

Изученные нами архивные документы свидетельствуют, что проблема отсутствия координации между политотделами и территориальными парткомами сохранялась в течение длительного времени. Более того, существование политотделов и подчиненность железнодорожников им нередко являлись поводом для игнорирования проблем транспортников, тем же Новороссийским горкомом партии и в более поздние годы.

На VII Новороссийской городской партконференции, состоявшейся в мае 1938 г., делегат, работник паровозное депо Комков в своем выступлении заметил, что первый секретарь горкома ВКП(б) Я.Д. Саенко в своем докладе ни слова не сказал о работе железнодорожного узла, на котором сохранялось много недостатков. Поэтому Комков сделал вывод о том, что горком транспортными делами занимается недостаточно. Горком не заслушал доклад ни одного хозяйственного руководителя о работе транспорта, не оказал никакой помощи железнодорожному узлу. Далее Комков высказал такое мнение: «Я так понимаю, почему на транспорт горком мало обращает внимания. У нас имеется политотдел, поэтому горком и думает, что там есть политотдел, пусть руководит, а это неверно. Вы — наш непосредственный руководитель, и нам нужно помогать. Товарищ Саенко, вы на узле не были ни разу, а вы должны понимать, какую роль играет депо. Здесь (присутствует) секретарь крайкома и... нет представителя политотдела. Сейчас нет в Краснодаре конференции, и он обязан быть здесь, он должен послушать, что люди говорят о транспорте» [7, л. 89,90].

На эту же злободневную тему высказался на конференции и делегат Репецкий. Он отметил в своем выступлении, что, поскольку у железнодорожников имеется свой политотдел, то он должен иметь повседневную связь с горкомом, но и горком должен иметь связь с политотделом, чтобы руководить всей работой транспорта. Однако на деле получается иначе, и если обращаться за помощью в политотдел, то оттуда отвечают: «У вас есть свой горком, к нему и обращайтесь по части помощи» [8, л. 66].

Оба делегата поставили перед Новороссийским горкомом и представителем крайкома ВКП(б) вопрос об отсутствии на Новороссийском железнодорожном узле своего рабочего клуба. Коллектив узла, насчитывавший 3 тыс. работников, не имел ни одного клуба, не было на узле и парткабинета. Коллектив неоднократно обращался по этому вопросу в руководящие инстанции, но безрезультатно. Политотдел транспорта этими вопросами не занимался. Железнодорожникам негде было организовать свой культурный досуг, проводить свои мероприятия учебного или общественно-политического характера. Например, чтобы провести какое-нибудь собрание им обязательно нужно просить клуб у вагоноремонтного завода (ВРЗ) или другой организации. Так, 11 мая 1938 г. по решению политотдела дороги проводился слет стахановцев. Однако вопрос о помещении не решен потому, что с железнодорожников, попросивших зал у клуба им. Кагановича, потребовали 400 руб. за его аренду [7, л. 91; 8, л. 67].

Данная тема вновь остро прозвучала на II Краснодарской краевой партийной конференции, состоявшейся 26 февраля-1 марта 1939 г. Ее делегат, первый секретарь Кропоткинского райкома ВКП(б) В.Н. Суцев обратил внимание участников конференции на одновременное существование политотделов и узловых комитетов партии, а также первичных парторганизаций служб и подразделений, что неизбежно вело к параллелизму. Он заявил: «В данном случае, у нас на Кавказском узле получается, что узловой комитет партии, работая оперативнее, опережает политотдел. Если узловой собирает совещание по одному вопросу, то завтра вызывают руководителей первичных парторганизаций в политотдел и решают тот же самый вопрос, и руководители... по одному и тому же вопросу теряют много времени. Хочу сказать, как и говорили отдельные товарищи в печати, что там, где существуют политотделы, узловые комитеты нужно ликвидировать, и все дело руководства передать политотделам» [9, л. 282,283].

Другой участник конференции, секретарь Тихорецкого райкома ВКП(б) Федоренко сообщил о попытках руководства политотдела Тихорецкого железнодорожного узла ориентировать партийный и хозяйственный актив железнодорожников на игнорирование райкома партии, чтобы туда железнодорожники не обращались, не ходили, не подчинялись ему. Федоренко подкрепил свои утверждения конкретными примерами. Так, 15-я районная партконференция избрала 3-м секретарем РК заместителя секретаря парткома Тихорецкого ремонтного завода Лебедева, после чего начальник политотдела Кузнецов дал телеграмму Лебедеву с приказом не уходить на работу в райком партии. Федоренко по этому поводу заявил: «Вот вам взаимодействие между политотделом дороги и территориальными РК партии, что делает политотдел в отношении первичных парторганизаций, как руководят ими, и какие условия создают им в работе. Идут заседать в узловой партком, заседают час-два-три. Не закончили, как их зовет политотдел на заседание, и тоже заседают, и решают одни и те же вопросы одни и те же люди» [9, л. 297,298].

Следует, однако, отметить, что с момента образования Краснодарского края и формирования краевого комитета ВКП(б), т.е. с осени 1937 г., крайком стал той инстанцией, которая смогла эффективно скоординировать работу территориальных партийных органов и железнодорожных политотделов. Последние, находясь на территории края, были подведомственны и подотчетны крайкому, как и горкомы, и райкомы. Отношения же крайкома ВКП(б) с находившимся в Ростове-на-Дону политотделом железной дороги им. Ворошилова были партнерскими, с определенным приоритетом крайкома, который напрямую подчинялся ЦК партии, тогда как политотдел дороги — через политотдел Народного Комиссариата путей сообщения.

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. 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. — 655с.
3. Салошенко, В.Н. Первые. Наброски к портретам (о первых секретарях Краснодарского крайкома ВКП(б), КПСС на Кубани) / В.Н. Салошенко. — Краснодар: Сев. Кавказ, 2000. — 195 с.

4. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988): В 15-ти тт. Изд. 9-е доп. и испр. Т. 6. 1933-1937 / под общ. ред. А.Г. Егорова, К.М. Боголюбова. – М.: Политиздат, 1985. – 431 с.

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

6. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 71.

7. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 361.

8. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 362.

9. ЦДНИКК. – Ф. 1774-А. – Оп. 1. – Д. 610.

УДК 94(470.620)”1943-1953”

КОСТЫЛЕВА Л.Р.,
Россия, г. Краснодар

Проблемы восстановления хозяйства Кубани в 1943-1953 гг.

В статье изучены проблемы восстановительного периода на Кубани в течение 1943-1953 гг. Автором рассмотрены восстановительные мероприятия, проводившиеся в сельском хозяйстве, промышленности, транспорте, социально-культурной сфере региона. В статье проанализированы причины трудностей при восстановлении местной экономики. Автор пришла к выводу о том, что положение в промышленности и сельском хозяйстве Краснодарского края, как и в целом по стране, к концу восстановительного периода оставалось сложным. Необходимы были радикальные экономические реформы, которые начались в 1953 г.

Ключевые слова: СССР, Кубань, Великая Отечественная война, восстановление экономики, сельское хозяйство, промышленное производство, производительность труда, реформы.

**Kostileva L.R.,
Russia, Krasnodar**

Problems of restoration of Kuban economy per 1943-1953

In article problems of the regenerative period on Kuban within 1943-1953 are studied. The author considers the regenerative actions spent in an agriculture, the industry, transport, welfare sphere of region. In article the reasons of difficulties at restoration of local economy are analysed. The author has come to conclusion, that posi-