

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.1.11>

Темляков Владимир Евгеньевич

[НАЧАЛО СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КУБАНИ \(1935-1936 ГГ.\)](#)

В статье рассмотрено становление стахановско-кривоносского движения среди железнодорожников Кубани в 1935-1936 гг. Показана роль органов власти и управления в распространении стахановского движения среди работников Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД). Названы инициаторы этого движения, исследованы трудности, с которыми столкнулись первые железнодорожники-стахановцы. Дан анализ достижений и проблем в развитии трудовой и производственной активности железнодорожников. Приведена численность стахановцев на АЧЖД. Сделан вывод, что труд стахановцев оказал заметное влияние на улучшение результатов производственной деятельности АЧЖД.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2019/1/11.html

Источник

[Манускрипт](#)

Тамбов: Грамота, 2019. Том 12. Выпуск 1. С. 53-57. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2019/1/

[© Издательство "Грамота"](#)

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

**LOCAL SELF-GOVERNMENT BODIES' ROLE IN SANITARY IMPROVEMENT OF WESTERN SIBERIA TOWNS
(THE END OF THE XIX – THE BEGINNING OF THE XX CENTURY)****Tatarnikova Anna Ivanovna**, Ph. D. in History**Lomakin Igor' Aleksandrovich**, Ph. D. in Economics*Tobolsk Complex Scientific Station of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences**tatob777@yandex.ru; lomakintkns@mail.ru*

The article describes the sanitary condition of towns in Western Siberia at the turn of the XIX-XX centuries, examines the local (urban) self-government bodies' activity on the improvement of the streets, squares, public buildings, territories adjoining to the citizens' houses, the organization of the supervision of water supply sources, sewage, the state of latrines. The conclusion is made about enhancing the local authorities' cooperation with the initiative community on improving sanitary conditions in the towns, preventing and combating epidemics, and the population's sanitary-hygienic education.

Key words and phrases: Western Siberia; town; sanitary condition; improvement; self-government; town council; sanitary commission.

УДК 94(470.62)356.13“1935-1936”

Дата поступления рукописи: 06.09.2018

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.1.11>

В статье рассмотрено становление стахановско-кривоносковского движения среди железнодорожников Кубани в 1935-1936 гг. Показана роль органов власти и управления в распространении стахановского движения среди работников Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД). Названы инициаторы этого движения, исследованы трудности, с которыми столкнулись первые железнодорожники-стахановцы. Дан анализ достижений и проблем в развитии трудовой и производственной активности железнодорожников. Приведена численность стахановцев на АЧЖД. Сделан вывод, что труд стахановцев оказал заметное влияние на улучшение результатов производственной деятельности АЧЖД.

Ключевые слова и фразы: СССР; Кубань; Азово-Черноморская железная дорога; стахановско-кривоносковское движение; Вторая пятилетка; железнодорожники; трудовые достижения; рационализаторы; производительность труда; политико-воспитательная работа.

Темляков Владимир Евгеньевич*Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар**Северо-Кавказский техникум «Знание», г. Краснодар**temlyakov2015@yandex.ru***НАЧАЛО СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КУБАНИ (1935-1936 ГГ.)**

Проблема мотивации работников к эффективному труду являлась актуальной на протяжении всего существования Советской власти. Особенно острой она была в течение первых двух десятилетий после победы Октябрьской революции 1917 г. Дело в том, что, по мнению ряда исследователей, Октябрьская революция 1917 г. дала рабочему классу не только позитивные достижения, но и вредные «завоевания» в виде падения трудовой, производственной и технологической дисциплины, социального зазнайства рабочих, недоверия к техническим специалистам и администраторам («старым кадрам»), нежелания точно и быстро исполнять их распоряжения [2; 10].

Поэтому обеспечение надлежащей трудовой и исполнительской дисциплины исключительно административно-дисциплинарными методами являлось в тот период невозможным. В такой ситуации удачной находкой советского руководства стало развитие неантагонистической конкуренции – социалистического соревнования и движения ударников производства [11; 17]. Однако в СССР до середины 1935 г. оно оказывало ограниченное влияние на работу железнодорожного транспорта. У работников отрасли еще сохранялась привычка к не слишком напряженной работе, оставалась неразвитой система морального и материального стимулирования и поощрения участников соревнования. Кроме того, отсутствовала эффективная система измерения и проверки трудового вклада каждого работника в результаты работы всего коллектива. Это прямо вытекало из отсталости системы учета и оплаты труда, в которой сохраняла важное место повременная модель. Перспективной же в той ситуации стала неограниченная индивидуальная и коллективная сдельщина, основанная на принципе – каков процент выполнения нормы, такова и оплата труда.

Вследствие этого партийно-государственное руководство СССР быстро сделало выводы из сложившейся во многих отраслях производства неблагоприятной ситуации. Поэтому в 1935 г. развернулось движение за освоение новой техники и высокую производительность труда. Его инициатором стал донецкий шахтер Алексей Стаханов, установивший рекордную выработку угля за смену. Этот почин был поддержан и железнодорожниками. Первым среди них стал машинист Донецкой железной дороги П. Ф. Кривонос, который 1 июля 1935 г. провел угольный поезд с технической скоростью, превысившей норму на 9 км/час [3, с. 83].

Кривоносское движение стало частью стахановского движения, адаптированной под специфические условия и цели производственной деятельности локомотивных бригад. Железнодорожники других профессий также включились в общее стахановское движение. Новое направление соревнования на железнодорожном транспорте, получившее название стахановско-кривоносское движение, быстро распространилось по всем железным дорогам СССР и обрело множество последователей [1; 3, с. 84-86; 8; 12].

В статье поставлена задача изучить историю становления стахановского движения, а также трудности, с которыми столкнулись включившиеся в него работники Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД), в том числе и ее кубанских участков. В отечественной историографии данный сюжет получил недостаточное освещение [4; 7]. Для раскрытия указанной темы автором привлечен новый архивный материал, впервые вводимый в научный оборот.

Отметим, что подробное обсуждение проблем железнодорожного транспорта в условиях нового этапа новаторского движения состоялось на совещании Краснодарского городского партийного актива уже 22 ноября 1935 г. Весьма показательным явилось выступление диспетчера службы движения Краснодарского железнодорожного узла Е. А. Муравьева. Он сообщил, что возглавляет комсомольско-молодежную смену на отделении, которое обслуживает дистанцию в 800 км. Перестраивать работу отделения по-новому стали, начиная с низовых руководителей и рядовых исполнителей. Причем большую роль при этом сыграло установление тесной взаимосвязи между руководством и машинистами, работниками станций и службы пути. Е. А. Муравьев сообщил: «Месяца два назад, когда мы начали оформлять молодежную комсомольскую смену... в эту смену дали одного из работников, самого худшего, от которого отказывались все смены... Мы из этого человека сделали такого работника, который обеспечил наивысшую коммерческую скорость в отделении – 25,1 км/час при задании 19,5 км» [19, д. 638, л. 21, 22].

Е. А. Муравьев также привел пример машиниста, имевшего в Краснодарском депо плохую репутацию: ездил плохо, опаздывал, срывал рейсы. После проведенной с ним воспитательной работы со стороны членов коллектива этот машинист стал стабильно обеспечивать техническую скорость от 37 до 55 км/ч, не допуская происшествий [Там же, л. 23]. В данном случае перед нами яркий пример работы по-новому, причем не изолированный от изменившегося контекста производственной деятельности железнодорожников.

Значительную роль в развитии и популяризации стахановского движения в 1930-е гг., в том числе и на железнодорожном транспорте, сыграли средства массовой информации, как центральные, так и местные. Например, осенью 1935 г. политотдел Азово-Черноморской железной дороги распространил среди железнодорожников печатную информационную сводку о стахановском движении. В ней, в частности, отмечалось, что на Азово-Черноморской железной дороге стахановское движение началось в Кавказском депо. Один из инициаторов движения, машинист паровозного депо ст. Кавказская АЧЖД Ф. Ф. Яблонский 5 августа 1935 г. был награжден Орденом Ленина «за образцовую и успешную работу по подъему железнодорожного транспорта, за активную и энергичную борьбу с крушениями и авариями» [9].

Железнодорожники станции Кавказская, вдохновленные трудовыми успехами знатного машиниста-орденоносца Ф. Ф. Яблонского и его помощника М. Я. Голозубова, также стали показывать образцы грамотного и добросовестного отношения к использованию паровозов. Их почин поддерживали члены локомотивных бригад из других депо АЧЖД. Имена таких машинистов, как П. И. Соловцев, Еременко, Сумкин, Ржевский, Рогозин, Юров, стали известны всему персоналу АЧЖД. По данным от 18 ноября 1935 г., ряды стахановцев по отдельным службам дороги составляли: по 29-ти станциям – 352 стахановца, по 11-ти паровозным депо – 401, по 6-ти вагонным участкам – 258, по 14-ти дистанциям пути – 423, по 4-м железнодорожным заводам – 428. Всего на АЧЖД насчитывалось 1868 стахановцев [18, д. 34, л. 2].

Работа отдельных стахановцев характеризовалась следующими показателями. Так, составитель поездов ст. Кавказская А. И. Лоза формировал за смену 9-11 поездов против 7 по плану, а отдельные поезда формировал за 25 минут вместо 1 ч. 15 мин. по нормативу. Смазчик этой же станции, комсомолец Д. А. Беликов, рационально организовав работу осмотровиков, вдвое сократил время на осмотр и ремонт поездов, работал на тяжелых поездах с одним напарником вместо трех, не допускал отцепок вагонов и задержек поездов. Диспетчер Краснодарского отделения, комсомолец А. Гнедин выступил организатором соревнования на одно дежурство, когда работники разных служб обеспечивали решение единой задачи в качестве временной бригады. В итоге смена А. Гнедина стала выполнять план оборота вагонов на 127%, а план погрузки – на 117% [Там же].

Там, где руководителями хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций принимались энергичные меры по развертыванию стахановского движения, вскоре стала происходить перестройка сознания у работников. Многие из тех, кто раньше выступал против наращивания показателей производительности труда, впоследствии сами стали стахановцами. Например, слесарь Кавказского паровозного депо И. Подковыров вначале выступал против стахановского движения, настраивая своих коллег против стахановцев. Руководители администрации, партийной и профсоюзной организации разъяснили И. Подковырову значение стахановского почина, а также показали его собственные перспективы при присоединении к движению, а, узнав его бытовые нужды, оказали необходимую помощь. Вскоре И. Подковыров стал стахановцем и довел производительность своего труда до 280% от нормы, не допускал брака и повторности ремонтных операций [Там же, л. 2 об.].

Судя по архивным документам, на отдельных станциях (Белореченская) и в паровозных депо (Кавказская, Краснодар) в стахановское движение активно вливались новые работники. Однако на ряде других участков АЧЖД руководители местных парторганизаций и хозяйственных структур оказались неспособными своевременно среагировать на возросшую трудовую активность персонала. В итоге здесь разъяснительная и политико-воспитательная работа подменялась шумихой, заседательской суетой и бумажными обязательствами.

Даже на ст. Кавказская деятельность стахановцев не популяризировалась должным образом, поскольку ежедневные показатели их работы на стендах не вывешивались, а ежемесячные показатели их ударного труда демонстрировались редко. Однако здесь происходило много совещаний, причем их результаты зачастую оказывались противоположны необоснованным ожиданиям. Так, на совещании, посвященном подготовке к дорожному слету стахановцев, диспетчер Шмырев, под аплодисменты руководителей станции и всех присутствующих, публично обязался работать по-стахановски. Однако в первое же после этого совещания дежурство смена Шмырева допустила три аварии [Там же].

Имелись и открытые противники стахановского движения, и те, кто относился к нему скептически, причем у них имелась своя аргументация. Так, слесарь депо ст. Кавказская Липсак публично заявлял: «Куда нам спешить. Мы и так даем высокую производительность. Рабочего эксплуатируют как при капиталистах. Выдумывают всякое стахановское движение с тем, чтобы эксплуатировать рабочий класс» [Там же, л. 4, 5].

Среди негативных высказываний современников по поводу стахановского движения имелись и такие, которые затрагивали серьезные проблемы, касавшиеся безопасности движения и сбережения ресурса подвижного состава и путевого хозяйства АЧЖД. Например, плотник Белореченского вагоноремонтного пункта Попов считал: «Из кривоносковского движения ничего не получится. Они с такими скоростями скоро угробят паровозы и путь». По мнению машиниста паровозного депо ст. Новороссийск Никулина, «паровозные бригады увлеклись большими скоростями, а что, если будет авария, значит, из тюрьмы не вылезут» [Там же, л. 5].

Полагаем, что в этих и подобных высказываниях отразилась искренняя тревога рядовых железнодорожников за результаты своего труда, а не их «злопахательство». Заметим, что паровозы, особенно новые, были конструктивно приспособлены к высоким скоростям, езде на большом клапане. Однако это требовало от железнодорожников более внимательного отношения к их эксплуатации и ремонту, а следовательно – значительных трудозатрат. В еще большей мере это требование относилось к обеспечению надежного состояния путей и путевого хозяйства. Вероятно, авторы высказываний сомневались в том, что эти новые, более строгие требования будут соблюдаться железнодорожниками должным образом.

Кроме того, в результате успехов стахановского движения рядовые железнодорожники опасались интенсификации своего труда, пересмотра существовавших производственных норм в сторону их увеличения. Так, кузнец Армавирской дистанции пути Саркисов заявил: «Я мог бы втрое повысить производительность труда, работая на два горна. А мне бригадир Елисеев говорит “не нажимай, а то срежут расценку”». Бригадир 5-го околотка Курганинской дистанции пути Процкий также считал: «Вот сейчас везде разьясняют о стахановском движении, а как дадим высокую норму выработки и поднимем зарплату, сейчас же установят хронометраж и закрепят самую высокую норму. Тогда нам невозможно будет выработать этой нормы и снизится зарплата» [Там же].

Важным моментом при развертывании стахановского движения стала повсеместная активизация рационализаторской работы. Причем отдельные стахановцы успешно выявляли неиспользованные резервы роста производительности труда. Например, профорг инструментального цеха Тихорецкого паровозоремонтного завода Буртовой занимался изготовлением вальцовок, по 2,5-3 единицы в день, но, самостоятельно изменив технологический процесс, стал изготавливать их по 7-9 единиц. В арматурном цехе этого же предприятия не имелось наждачного точила вследствие дефицита наждачных кругов. Поэтому рабочие ходили точить резцы в главный цех, на что у каждого из них уходило по 10-15 мин. Рабочие Лутовинов и Частухин предложили использовать отработанные круги от шлифовальных станков. В результате внедрения этой простой рационализации произошло сохранение в подразделении ежедневно не менее 10 человеко-часов. И таких примеров можно привести множество [Там же, л. 6].

В конце 1935 г. в трудовых коллективах на АЧЖД им. Ворошилова развернулась кампания по разъяснению и популяризации материалов Всесоюзного совещания стахановцев и речи наркома путей сообщений Л. М. Кагановича. Работниками в основном высказывалось одобрение решений совещания и установок наркома. Так, машинист Краснодарского паровозного депо Ильин, прочитав речь Л. М. Кагановича, написал заметку в дорожную газету. В ней, в частности, сказано: «Первая моя поездка, во время которой я до конца открыл большой клапан, открыла и глаза мне. При заданной технической скорости 28,8 км/ч я провел поезд со скоростью 42,5 км/ч. К малому клапану, старой черепашей езде возврата нет» [Там же].

Судя по историческим источникам, в условиях разворачивавшегося стахановско-кривоносковского движения, к концу 1935 г. отношение железнодорожного персонала к труду существенно изменилось. Это продемонстрировала V Краснодарская городская партконференция, состоявшаяся 28-29 июля 1936 г. Ее участник, машинист местного паровозного депо А. Ф. Проценко в своей речи отметил, что на примере лучших машинистов и стрелочников успешно идет воспитание людей. По его словам, работники борются за исправность пути и вагонов, их быстрейший оборот, за правильное управление паровозами, за кривоносковскую скорость и перевыполнение плана погрузки [19, д. 657, л. 6].

В то же время процесс развития стахановского движения оставался противоречивым. В частности, члены бюро Тихорецкого РК ВКП(б) 1 октября 1935 г. на своем совещании вынуждены были констатировать, что работа по внедрению стахановских методов на местном железнодорожном узле поставлена неудовлетворительно. Ими отмечалось, что отдельные руководители прибегали к огульному зачислению в ряды стахановцев людей, не заслуживавших этого звания, и одновременно не окружали заботой и не оказывали помощи реальным стахановцам. Поэтому бюро Тихорецкого РК ВКП(б) предложило парторганизациям железнодорожного узла и партгруппам местных комитетов профсоюза предпринять следующие меры: немедленно развернуть широкую агитационную и организаторскую работу по внедрению стахановского метода; окружить особым

вниманием рабочих, продемонстрировавших высокие образцы труда, оказывать им повседневную помощь. А райсовпроф обязали пресекать попытки со стороны хозяйственников пересматривать нормы выработки, изменять отдельные расценки вследствие перехода рабочих на стахановские методы работы. Кроме того, было решено занести на районную Доску Почета имена лучших стахановцев. Из числа железнодорожников ими стали рабочие Тихорецкого ремонтного завода: И. М. Войниленко, И. Галенко, Н. Н. Крымский; от службы движения – К. А. Прохоров, А. В. Черемисов; от паровозного депо – М. С. Гуднин [20, д. 169, л. 6, 7].

На основе изученных автором документов можно сделать вывод, что в 1935-1936 гг. на кубанских участках АЧЖД, как и на всем железнодорожном транспорте СССР, стахановско-кривонососовское движение прошло стадию своего становления. Стахановское движение заметно повлияло на улучшение результатов производственной деятельности железнодорожных узлов, станций, депо и других подразделений. С самого начала данное движение оказалось более эффективным, чем предшествующий этап социалистического соревнования. Это способствовало тому, что во Второй пятилетке железнодорожный транспорт стал функционировать эффективнее, чем в ходе Первой пятилетки. Указанные сюжеты подробно исследованы в монографии Г. М. Овсянникова [5, с. 180-184, 244], а также в статьях автора [13; 14].

О признании заслуг кубанских железнодорожников – руководителей, политработников, рабочих и работниц – в развитии стахановского движения свидетельствует награждение 13 работников АЧЖД государственными наградами 4 апреля 1936 г. «за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий». Так, Орденом Ленина награждены: начальник Кавказского отделения паровозного хозяйства Г. Г. Марченко; паровозный машинист депо Кавказская П. И. Соловцев. Орденом Трудового Красного Знамени награждены: машинист паровозного депо Краснодар А. П. Гура; составитель поездов ст. Кавказская А. И. Лога; начальник ст. Армавир Г. М. Напрягло; машинист Краснодарского паровозного депо А. Ф. Проценко; машинист пассажирских поездов паровозного депо Белореченская Р. Г. Пузырнов; машинист паровозного депо Кавказская, цехпарторг А. А. Храповицкий; стрелочник ст. Краснодар В. П. Шапченко. Орденом Знак Почета награждены: помощник машиниста паровозного депо Кавказская М. Я. Голозубов; инженер-начальник Сочинской дистанции пути Ф. С. Кирнозов; диспетчер Краснодарского отделения службы эксплуатации, ставший дежурным помощником начальника грузовой части службы эксплуатации, Е. А. Муравьев; слесарь Тихорецкого паровозо-ремонтного завода А. В. Харичкин [6].

Однако с лета 1937 г. и почти до конца 1938 г. на железнодорожном транспорте Кубани, как и в других отраслях хозяйства СССР, наблюдался организационно-управленческий кризис, связанный с массовыми политическими репрессиями и кадровыми потрясениями [15]. Это было не лучшее время для дальнейшего развития стахановского движения, хотя его опыт не растеряли, но наступил определенный застой. Лишь в 1939 г. началась активизация стахановского движения. Впоследствии достижения стахановско-кривонососовского движения стали основой трудового подвига, совершенного железнодорожниками Кубани в период Великой Отечественной войны [16].

В целом изучение процесса становления и развития стахановского движения на АЧЖД в 1930-х гг., проведенное автором с привлечением новых исторических источников, позволяет сделать следующие выводы. Данный процесс являлся достаточно противоречивым, поскольку среди кубанских железнодорожников были как сторонники стахановского движения, так и его противники. Источники свидетельствуют, что первые стахановцы на АЧЖД столкнулись с большими трудностями объективного и субъективного характера. Немаловажное значение имело и то, что внедрение стахановских методов труда сопровождалось перестройкой сознания железнодорожников. Движение способствовало формированию у них более ответственного отношения к труду, активизации их рационализаторской работы. Большую роль при этом сыграла деятельность партийных, хозяйственных, профсоюзных и комсомольских организаций, направленная на популяризацию и поддержку развития стахановского движения на АЧЖД.

Список источников

1. **Гершберг С. Р.** Стаханов и стахановцы. Изд-е 2-е. М.: Политиздат, 1985. 207 с.
2. **Иванов Ю. М.** Положение рабочих в России в 20-х – начале 30-х годов // Вопросы истории. 1995. № 5. С. 28-44.
3. **История железнодорожного транспорта России и Советского Союза:** в 3-х т. СПб.: Иван Федоров, 1997. Т. 2. 1917-1945 гг. 416 с.
4. **История Кубани XX век:** очерки / редколл. В. Щетнев, В. Ратушняк, В. Черный, М. Мирук; общ. ред. В. Щетнев. Краснодар: ОИПЦ «Перспективы образования», 1998. 224 с.
5. **Овсянников Г. М.** История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар: Советская Кубань, 2008. 488 с.
6. **Постановление ЦИК СССР от 04.04.1936** // Известия ЦИК Союза ССР и ВЦИК. 1936. № 81. 5 апреля.
7. **Салфетников Д. А.** Процессы рационализации и проблемы стахановского движения на Кубани в 30-е гг. XX в. // Власть. 2011. № 4. С. 117-119.
8. **Сахаров В. А.** Стахановское движение [Электронный ресурс] // Большая российская энциклопедия. URL: https://bigenc.ru/domestic_history/text/4164619 (дата обращения: 05.09.2018).
9. **Советская наградная система** [Электронный ресурс]. URL: <https://forum.faleristika.info/viewtopic.php?t=9947&start=1020> (дата обращения: 05.09.2018).
10. **Соколов А. К.** Советская политика в области мотивации и стимулирования труда (1917 – середина 1930-х годов) // Экономическая история: обозрение / под ред. Л. И. Бородкина. М., 2000. Вып. 4. С. 39-80.
11. **Социалистическое соревнование** // Советская историческая энциклопедия: в 16-ти т. М.: Сов. энциклопедия, 1971. Т. 13. Стлб. 461-465.

12. **Стахановское движение** // Советская историческая энциклопедия: в 16-ти т. М.: Сов. энциклопедия, 1971. Т. 13. Стлб. 817-818.
13. **Темляков В. Е.** Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема неэффективности работы и поиск путей ее решения // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. Т. 7. № 5. Ч. 1. С. 62-66.
14. **Темляков В. Е.** Железные дороги Кубани в период второй пятилетки: задачи перестройки режима функционирования и трудовые достижения рабочих // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. Т. 7. № 5. Ч. 2. С. 89-93.
15. **Темляков В. Е.** Политические репрессии 1930-1941 гг. в отношении руководящих и рядовых кадров Краснодарского отделения Северо-Кавказских железных дорог // Социально-гуманитарный вестник: всероссийский сб. науч. тр. Краснодар: Краснодар. ЦНТИ, 2015. С. 37-43.
16. **Темляков В. Е.** Трудовой и ратный подвиг железнодорожников Кубани в годы Великой Отечественной войны // Социально-гуманитарный вестник: всероссийский сб. науч. тр. Краснодар: Краснодар. ЦНТИ, 2013. С. 31-42.
17. **Хакимов Р. Ш.** Эксплуатация энтузиазма: советский опыт (1918-1991) // Вестник Челябинского государственного университета. 2016. № 2 (384). С. 182-189.
18. **Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК).** Ф. 653. Оп. 1.
19. **ЦДНИКК.** Ф. 1072. Оп. 1.
20. **ЦДНИКК.** Ф. 1361. Оп. 1.

THE STAKHANOVITE MOVEMENT ORIGIN AT THE KUBAN RAILWAYS (1935-1936)

Temlyakov Vladimir Evgen'evich

*Kuban State Technological University, Krasnodar
North Caucasian Technical College "Knowledge", Krasnodar
temlyakov2015@yandex.ru*

The article deals with the Stakhanovite-Krivoson movement formation among the Kuban railway workers in 1935-1936. The role of the government and management in the Stakhanovite movement spread among the Azov – Black Sea Railway workers (ABSR) is shown. This movement initiators are named, the difficulties that the first railway workers – Stakhanovites faced are considered. The analysis of achievements and problems in the development of the railway workers' labour and production activity is given. The Stakhanovites' number at the ABSR is presented. It is concluded that the Stakhanovites' work had a significant impact on improving the results of the ABSR production activity.

Key words and phrases: The USSR; Kuban region; Azov – Black Sea Railway; Stakhanovite-Krivoson movement; Second Five-Year Plan; railway workers; labour achievements; rationalizers; labour productivity; political-educational work.

УДК 94(57)

Дата поступления рукописи: 31.10.2018

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.1.12>

В статье рассматриваются вопросы земельной политики и землеустройства на территории Восточно-Сибирского края в 1920-1930-е годы, отмечены особенности и проблемы трансформации земельных отношений в данном регионе, выделены этапы и мероприятия земельной реформы, описаны выстраивание арендных отношений, проблемы освоения земель при переселении. Автор приходит к выводу, что в целом процессы землеустройства способствовали расширению деятельности коллективных хозяйств, усилению социальной напряженности в деревне и государственного контроля над жизнью в деревне.

Ключевые слова и фразы: землеустройство; земельная политика; колхозы; сельское хозяйство; крестьянство; Восточно-Сибирский край.

Цубикова Любовь Сергеевна, к.и.н., доцент

*Ангарский государственный технический университет
lkor11@mail.ru*

РЕАЛИЗАЦИЯ ЗЕМЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И ЗЕМЛЕУСТРОЙСТВА В ВОСТОЧНО-СИБИРСКОМ КРАЕ В 1920-1930-Е ГОДЫ

История землеустройства и землепользования 1920-1930-х гг. получила широкое освещение как в общероссийской, так и в сибирской исторической литературе [9-11; 14; 15; 17; 19; 20]. При этом это одна из многогранных тем в истории, поскольку затрагивает и соединяет в себе разные аспекты социального, политического, экономического, культурного характера, через ее призму изучают политику коллективизации, раскулачивания, переселенческие и миграционные процессы и др. Вместе с тем, на наш взгляд, недостаточно освещены вопросы и выявлены особенности реализации землеустройства и землепользования на практике, на примере отдельных территорий, в частности в Восточно-Сибирском крае.

Цель данной публикации – на основе выявленных архивных документов рассмотреть трансформацию земельных отношений в восточносибирской деревне в 1920-1930-е гг. Для ее решения поставлены задачи: выделить этапы землеустройства, определить законодательную базу, показать влияние земельной политики государства на арендные, социальные отношения на селе, процессы переселения, развитие колхозов и совхозов.