

А. А. Исаев

## **Деятельность политотделов на железнодорожном транспорте Дальнего Востока СССР (1933–1941)**

После принятия в конце 1920-х годов так называемой сталинской модели социально-экономического развития страны для активизации морально-эмоциональных и связанных с ними трудовых качеств рабочих и служащих, а также для развития социалистического хозяйства происходило внедрение в экономику СССР политико-идеологической системы воздействия. Данный процесс должен был способствовать окончательному закреплению главенства партийной власти в социально-экономической, политической и культурной сферах; в частности, усиливалось партийно-политическое воздействие на важнейшие хозяйственные отрасли, а также возрастал контроль над ними. Для этой цели и создавались политические отделы.

Социально-экономическое развитие страны в русле социалистического направления, активно начавшееся в конце 1920-х годов, сталкивалось с различными проблемами. Причинами этого являлись снижение темпов производства из-за сокращения финансирования, ухудшение социально-экономического положения трудящихся, падение трудового энтузиазма, медленный рост квалификации работников и значительный кадровый голод: не хватало высококвалифицированных специалистов. Подобная ситуация ставила под угрозу дальнейшее социально-экономическое развитие страны и само ее существование,

**Исаев Александр Александрович**  
канд. ист. наук, доц.,  
Дальневосточный  
федеральный  
университет  
(Владивосток, Россия)

а также вызывала серьезную обеспокоенность властей. В связи с этим они считали необходимым усилить политическое воздействие в хозяйственно-экономических сферах, что, по их мнению, должно было мотивировать население на выполнение поставленных задач, повысить ответственность рабочих и дисциплину в трудовой среде. Власти вынужденно искали наиболее эффективное сочетание экономических, политических, административных, репрессивных и других рычагов воздействия. В итоге выбрали простейший путь — создание так называемых политических отделов, которые представляли собой чрезвычайные органы власти и управления на местах и имели широкие полномочия для оказания давления прежде всего на трудящихся с целью повысить производительность труда.

Опыт работы политических отделов<sup>1</sup> в Рабоче-крестьянской Красной армии (далее — Красная армия) был взят на вооружение партийным руководством и стал внедряться на отдельных наиболее важных участках социалистического строительства. Введение данной системы рассматривалось как временная и экстренная мера, призванная быстро навести партийно-политический порядок. Но и в дальнейшем от нее не отказались, что было связано с необходимостью осуществлять прямой государственно-политический контроль над стратегическими направлениями хозяйственно-экономического развития.

Работ, посвященных деятельности политотделов на железнодорожном транспорте СССР в предвоенный период, до сих пор очень мало. Несмотря на активно идущий в последнее время процесс открытия архивных фондов, усиления исследовательского интереса к данной тематике не происходит.

Первые публикации, в которых рассматривалась деятельность политотделов на железнодорожном транспорте, появились в середине 1930-х годов. Их авторы, советские партийные и хозяйственные работники, преимущественно занимались описанием причин создания, хода работы и первых результатов деятельности политотделов<sup>2</sup>. Несмотря на прагматический и публицистический характер, данные издания — первые попытки систематизации доступного на тот момент материала, позволяющие воссоздать атмосферу исследуемого периода.

В 1950-е — 1980-е годы деятельность политотделов на железнодорожном транспорте СССР в 1930-х годах отражалась в научно-исследовательских работах лишь частично. Она рассматривалась как составная часть общей системы политико-идеологической работы центральных и региональных партийных организаций, а также партийных ячеек на железнодорожном транспорте<sup>3</sup>. Характерная черта этих работ — строгая идеологическая выдержанность, не допускавшая критического анализа всех аспектов функционирования политотделов. В то время выходят в свет сборники документов и материалов советского партийно-политического руководства, в которых публикуются законодательные акты и распорядительные документы о развитии партийно-политической работы на предприятиях и организациях (включая транспорт), в том числе декларирующие деятельность политотделов на железнодорожном транспорте<sup>4</sup>.

В постсоветский период данная тема затрагивалась при анализе развития железной дороги в СССР<sup>5</sup> и отдельных социально-экономических и политических

аспектов этого процесса<sup>6</sup>. Тогда же стали выходить публикации, в которых на региональных примерах авторы рассматривали непосредственно деятельность политотделов железнодорожного транспорта в 1930-е годы<sup>7</sup>. Однако комплексного освещения работа указанных организаций до сих пор не получила, несмотря на увеличение научно-исследовательских работ по вопросам развития железнодорожного транспорта в указанный период<sup>8</sup>.

Партийно-политическое влияние на транспорте начало укрепляться задолго до введения политотделов. Еще 11 декабря 1930 г. в своем обращении ко всем крайкомам и обкомам ВКП(б) секретарь ЦК ВКП(б) Л. Каганович говорил о необходимости уделить внимание усилению влияния партийных организаций на эксплуатационных районах железной дороги, в первую очередь на ее важных узлах. Основными задачами должны были стать перестройка работы парторганизаций транспорта, улучшение партийно-массовой работы, подъем трудовой дисциплины, развертывание соревнований и ударничества. Главная роль отводилась партийцам, которым следовало на местах инициировать и возглавить процессы эффективного выполнения заданий ЦК и правительства по транспорту<sup>9</sup>.

Уделяя повышенное внимание роли партийных организаций, в том числе транспортных, руководство страны стремилось унифицировать систему партийно-политического воздействия на рабочих и служащих для эффективности решения актуальных промышленных и хозяйственных задач. Этот процесс отражен в Постановлении ЦК ВКП(б) от 21 марта 1931 г. «О партийной и массовой работе в цехе и бригаде»<sup>10</sup>. Документ предусматривал структурную и организационную перестройку партийно-политической массовой работы на производственных участках (бригада, цех, депо), что, по мнению властей, должно было эффективно противодействовать тунеядству, нарушениям трудовой дисциплины, выпуску брака и способствовать подъему авторитета партийцев среди рабочих и служащих. Это постановление способствовало исключению из железнодорожных партячек дезорганизаторов производства и росту парторганизаций Дальневосточной железной дороги (далее — ДВЖД) за счет передовых групп рабочих, которые не только демонстрировали образцы трудового энтузиазма, но и были идейными борцами за внедрение партийной пропаганды в массы трудящихся. Так, только за вторую половину 1931 г. и за первый квартал 1932 г. состав дальневосточной железнодорожной парторганизации увеличился на 1442 чел., из них 92,6 % являлись ударниками<sup>11</sup>.

Указанный рост происходил за счет новых сотрудников, часто из местных крестьян<sup>12</sup>, а также прибывших из других регионов страны. Высокая текучесть рабочей силы на железнодорожном транспорте дальневосточного региона, только за 1932 г. составившая 25–30 %, и отсутствие внутреннего контроля над вновь принятыми работниками не могли не приводить к проникновению так называемого классово чуждого и враждебного элемента не только на разные мелкие хозяйственные должности, но и в руководство, нередко даже в партийные ряды. Это делалось, по мнению партийцев, с целью «разложения отдельных, наиболее слабых и неустойчивых членов партийной организации»<sup>13</sup>. В письме для закрытого рассмотрения в партийных ячейках и на собраниях же-

железнодорожного партийного актива, выпущенном в конце 1933 г., отмечалось, что только за первую половину года и лишь по двум дорогам Дальневосточного края — Уссурийской и Забайкальской — выявили более 2500 чел. бывших белогвардейцев, кулаков, жандармов и др.<sup>14</sup> Именно они, по мнению руководства Наркомата путей сообщения, были инициаторами и организаторами массовых невыходов на работу, саботажа, вредительства и других отрицательных проявлений, которые в большом количестве имелись на ДВЖД<sup>15</sup>.

Несмотря на модернизацию партийно-массовой работы, в деятельности дальневосточных партийных организаций на железнодорожном транспорте сохранялись бюрократизм, круговая порука и отсутствие самокритики. По-прежнему отсутствовала полная увязка всех технических и финансовых вопросов с правильной расстановкой партийных сил, с необходимостью укрепления ведущей роли партийных звеньев и отдельных коммунистов на транспорте, а также повышения их ответственности за производственные задания. Вопросами улучшения партийно-массовой работы партийная организация продолжала заниматься, используя формально-бюрократические методы. Вследствие этого некоторые работники железной дороги рассуждали: «Раз моей основной задачей является выполнение промфинплана, значит, партийно-массовая работа может быть отнесена на задний план»<sup>16</sup>.

Порой партийно-политическое воздействие дополнялось административно-репрессивными методами, выражавшимися в насаждении страха в рабочей среде перед руководством за невыполнение определенных заданий. Это во многих случаях вызывало обратную реакцию, которая часто носила отрицательный и критический по отношению к властям и начальникам всех уровней характер. Так, кочегар водокачки станции Надеждинская Жогов на собрании в присутствии 180 чел. отмечал: «...вот говорят, что по вине низкой дисциплины рабочих простаивают вагоны, портятся грузы и т. д., и все виноваты рабочие. Здесь рабочие не виноваты, виновато начальство, которое со своих плеч хочет свалить вину на рабочих. Нас пугают расстрелами, а мы раздетые, разутые, голодные, нас кормят пьяным хлебом<sup>17</sup>, нам расстрелы не страшны, нам осталось жить три дня до смерти, мы не виновны, а начальство (здесь и далее в цитатах сохраняется стилистика оригинала. — А. И.)»<sup>18</sup>.

Уделяя повышенное внимание железным дорогам Дальнего Востока и Забайкалья как единственным транспортным артериям, связывающим Дальневосточный край с центром страны, партийно-политическое руководство считало необходимым создание именно там органов политического влияния и контроля. Согласно Протоколу № 1 от 13 декабря 1932 г. заседания комиссии Организационно-распределительного отдела ЦК ВКП(б) во главе с Н. И. Ежовым, для улучшения работы железных дорог Дальнего Востока было принято решение организовывать политические отделы (политотделы) на Уссурийской и Забайкальской дорогах и политические секторы (политсекторы) в районах этих дорог<sup>19</sup>. Вместе с тем Постановлением ЦК ВКП(б) от 13 декабря 1932 г. «По улучшению работы железных дорог Дальнего Востока» на Уссурийской и Забайкальской железных дорогах вводился особый порядок работы, соответствующий режиму военной эксплуатации (военная дисциплина, военно-судебная

и военно-дисциплинарная ответственность)<sup>20</sup>. Подобное внимание к дальневосточным железным дорогам было продиктовано развитием индустриализации (именно в период второй пятилетки происходило интенсивное развитие восточных регионов страны) и изменением геополитической ситуации (оккупация Японией Маньчжурии), в результате которого Дальневосточный регион оказался в прямом соприкосновении с потенциальным агрессором.

Опыт создания политотделов на дальневосточной железной дороге был перенесен на всю железнодорожную отрасль страны. 10 июля 1933 г. ЦК ВКП(б) приняло Постановление «О политотделах на железнодорожном транспорте»<sup>21</sup>. Возлагая вину на коммунистов и беспартийный актив дороги, которые своим бездействием и плохим руководством привели к перебоям в работе железнодорожного транспорта, партийно-политическое руководство призывало их лучше трудиться, разоблачать и беспощадно изгонять из партийных и комсомольских организаций оппортунистические и социально чуждые элементы, ведущие подрывную работу под прикрытием партбилета. Политотделам следовало поднимать идейно-политический уровень партийцев и беспартийных активистов, обеспечивать их ведущую роль на транспорте, создавая и сплачивая вполне надежный беспартийный актив вокруг парторганизаций. Это предполагалось осуществлять с помощью убеждения и мер организационного и идейно-политического воздействия на железнодорожников. В результате ожидался новый мощный подъем социалистического соревнования и ударничества, а также всей партийно-политической работы среди рабочих и служащих.

Структурно политотделы железной дороги состояли из начальника, который был заместителем начальника дороги по политической работе, его заместителя и одного помощника. Начальник политотдела руководил работой политотделов районов, партторгов депо, заводов и важнейших железнодорожных узлов. Его назначением и смещением занимался ЦК ВКП(б) по представлению Политуправления Наркомата путей сообщения<sup>22</sup>.

К функциям политотделов на железной дороге относились агитационно-пропагандистская, организационно-хозяйственная, карательно-административная и массово-разъяснительная. Политотделы руководили первичными парторганизациями, курировали деятельность комсомольских и профсоюзных объединений, проводили партийно-политическую работу, мобилизовали трудящихся на выполнение государственных планов. Во многом деятельность политотделов являлась частью политики чистки партийных рядов, которая, в свою очередь, была составляющей политизации всех сфер жизни общества и государства, а также связанного с ней нового этапа классовой борьбы. Именно поэтому органы партийно-государственной власти и управления делали ставку на членов партии, сочувствующих (т. е. тех, кто имел схожие с партией идейные принципы, поддерживал ее деятельность, но не был ее членом), на производственный и сельский актив, воспринимаемый в качестве своеобразного «тарана», которому следовало выявлять трудящихся, критически настроенных к политике власти, и воздействовать на них путем усиления политико-идеологического влияния, проведения массово-разъяснительной работы либо непосредственной передачи данных лиц органам ОГПУ (НКВД).

Политотделы осуществляли свою работу в тесном контакте с местными районными и транспортными партийными организациями. Однако такой контакт далеко не всегда был эффективным. Прежде всего это касалось подчиненности и подотчетности парторганизаций и трудовых коллективов подразделений, координации деятельности между политотделами как территориально-отраслевыми структурами и территориальными партийными комитетами<sup>23</sup>. Постоянные споры и обусловленные ими конфликтные ситуации значительно ухудшали показатели железнодорожной отрасли. В отчетной документации территориальные партийные организации указывали на низкое качество работы политотделов, а те в подобных документах называли виновными в срыве планов территориальные партийные организации. Так, отсутствие тесной связи политотделов дороги с территориальными партийными организациями, в частности с Амурским и Зейским обкомами и с большинством райкомов, приводило к тому, что вопросами партийно-массовой работы они занимались формально. Вместе с тем отмечались случаи покровительства ответственных работников политотделов дезорганизаторам производства, нарушителям трудовой дисциплины и другим лицам, по вине которых происходили срывы в работе транспорта<sup>24</sup>.

Создание политотделов не свидетельствовало о быстрой нормализации ситуации и решении всех насущных проблем. Как любой другой орган власти, политотдел входил в большой государственно-бюрократический аппарат, в котором имелись свои правила работы. Часто она носила формальный характер, что отражалось в отсутствии контроля за политотделами дороги со стороны вышестоящих органов. Так, за восемь месяцев 1934 г. политотдел Уссурийской железной дороги ни разу не получал указаний, содержащих оценку качества его работы<sup>25</sup>. Это приводило к тому, что развитие партийно-массовой работы на железнодорожном транспорте шло медленно и не всегда комплексно: оно осуществлялось со стороны как парторгов дороги и местных территориальных организаций, так и работников политотдела. В результате ухудшение трудовой дисциплины среди коммунистов продолжалось, результаты работы обезличивались, наблюдалось безответственное отношение к профессиональным обязанностям со стороны хозяйственных руководителей дороги, что было следствием их частой смены<sup>26</sup>.

Подобный подход приводил к отсутствию постановки ясных целей и задач перед политотделами на местах. Это выражалось в постоянной отправке им различных распоряжений, директив и другой информации, которая напрямую не касалась их работы. Начальник политотдела Уссурийской железной дороги А. М. Рутенбург критически отмечал: «Многие парторги совершенно справедливо жалуются на многочисленные телеграммы и указания директивного характера из Политического управления (до 15 ежедневно) о проведении многочисленных кампаний и о проработке различных вопросов, устройстве партийных и политических дней и обязательном освещении этого в очередном политическом донесении. Если все это делать, то надо было бы устраивать минимум 10–15 партийных и общих собраний в месяц и через день посылать донесения»<sup>27</sup>. Это приводило к тому, что ряд политотделов дороги длительное

время не мог полноценно обеспечить выполнение основных хозяйственных задач. Отсутствие порядка в партийных органах железнодорожного транспорта, беспечность ответственных руководителей, частая смена и перемещение парторгов и нерабочие настроения в самом политотделе дороги отрицательно сказывались на ее общем функционировании.

Одной из слабых сторон в деятельности политотделов и партийных организаций на железнодорожном транспорте Дальнего Востока в 1930-е годы стала работа по развитию ударничества и усилению авангардной роли коммунистов и комсомольцев. Согласно отчетной документации, по результатам проверок отмечалось, что они не были ударниками и у них отсутствовали хорошие показатели в работе. У имевшихся среди коммунистов и комсомольцев ударников в большинстве случаев показатели трудовой активности оказались очень низкими. Выявлялся подлог количественного и качественного состава таких ударников: на бумаге их числилось больше, чем ударных книжек. Одна и та же книжка выдавалась по очереди разным работникам на один месяц. Учета лучших ударников не производилось<sup>28</sup>. Беспартийные ударники-общественники имели более высокие показатели трудовых достижений. Их премирование порой происходило случайно, без проверки работы и часто только по праздничным дням. Общая политико-массовая работа нередко осуществлялась с переборами. Коммунисты неохотно посещали партийно-политические мероприятия, не проводили работу с сочувствующими, что значительно снижало их авторитет в рабочей среде<sup>29</sup>.

Отсутствие внимания со стороны партийного и хозяйственного руководства ДВЖД привело к тому, что лучшие работники не были подготовлены для организации и проведения стахановско-кривоносовского движения<sup>30</sup>. Достижения стахановцев-кривоносовцев в производство не внедрялись, а имевшиеся результаты не закреплялись и не популяризировались. Это приводило к распространению критических по отношению к данному движению высказываний. Так, столяр 8-й дистанции пути Шабрин на собрании рабочих заявил: «Стахановское движение вводится для того, чтобы снизить расценки, и рабочему благодаря этому придется жить не лучше, а хуже»<sup>31</sup>. Ремонтный рабочий 2-го околотка Крутой про стахановско-кривоносовское движение говорил: «Что нам лезть из кожи, чего мы будем наживать себе грыжу, хватит, мы и пожить хотим»<sup>32</sup>.

Встречались существенные извращения стахановско-кривоносовского движения. Так, чтобы иметь высокие количественные и качественные показатели стахановцев-кривоносовцев на железной дороге, некоторые руководители широко применяли сверхсуточные работы, которые в табелях не отражались, а вся сумма проработанного времени проводилась как восьмичасовой рабочий день. Увеличение выпуска продукции за счет подобных махинаций использовалось для перевода в ряды стахановцев-кривоносовцев тех, кто давал высокие показатели труда за счет сверхсуточной работы. Оплата таких работ не производилась, и установить по документам количество проработанных часов было нельзя. Токарь механического цеха В. Л. Трофименко при опросе показал: «За сверхсуточные часы нам совершенно не оплачивали, таким образом, учет

производился неправильно, т. е. скрыв сверхсуточные часы и показав их в нормальный рабочий день»<sup>33</sup>.

Подобные критические настроения дополнялись высказываниями работников железнодорожного транспорта о многочисленных проблемах социально-бытового характера. Несмотря на усилия сотрудников политотделов по искоренению подобных суждений, их можно было услышать как от беспартийных, так и от отдельных партийцев. Как правило, они говорили о задержках заработной платы, недостаточном снабжении продовольствием и промышленными товарами повседневного спроса, плохих жилищных условиях, высоких ценах в столовых, несправедливом распределении (наличии закрытых распределителей) и т. д. «На транспорте при Соввласти очень худо работать, заработная плата мала, все дорого, снабжение плохое, быстрее бы уволиться», — отмечал стрелочник Уссурийской железной дороги Вискер<sup>34</sup>. Бригадир Подопригора на собрании в депо станции Бочкарево заявлял: «Компартия ведет неправильную политику по отношению к рабочему классу, коммунисты пооткрывали себе закрытые распределители и снабжают себя сами и свои семьи, а рабочие сидят голодные»<sup>35</sup>. Коммунисты-ударники во время рабочего собрания в депо Никольск-Уссурийский на волне недовольства снабжением говорили: «Мы все одинаковы, все равны. Поэтому все одинаково должны получать продукты, никаких привилегий инженерно-техническим работникам делать не следует. Только при полном уравнивании в снабжении мы сумеем обеспечить выполнение пятилетки в четыре года»<sup>36</sup>.

Проблемы носили объективный характер и стали насущными для многих рабочих и служащих, поэтому работники политотделов не могли дать вразумительный ответ на вопросы о неудовлетворительной социально-бытовой ситуации. Были случаи, когда работники политотделов игнорировали подобные вопросы и самоустраивались от проведения массово-разъяснительной работы среди железнодорожников дальневосточного региона. Это, в свою очередь, имело отрицательные политические последствия, связанные с отказами от участия в различных хозяйственных и политических мероприятиях. Так, отсутствие внятных объяснений по поводу неравномерной выдачи пайка, частичной задержки заработной платы и малого размера материальной премии накануне 16-й годовщины Октябрьской революции в 1933 г. привело к тому, что некоторые работники железной дороги отказались от участия в праздничных торжествах. Так, главный кондуктор станции Вяземская ДВЖД говорил: «Я на октябрьские праздники не ходил, лучше предпочел сходить на охоту, так как этот праздник ничего полезного не дает рабочим, и на теперешнюю справедливость я смотреть не могу. Теперь нас покупают за метр мануфактуры, но я не продаюсь, мне это не нужно, я не такой продажный»<sup>37</sup>.

Для усиления партийно-политического воздействия на рабочих и служащих ДВЖД, прежде всего на членов партии, кандидатов и сочувствующих, часто применялись такие формы работы, как политдни (единый, общий для всего предприятия, района и т. п. день, отведенный для занятий в кружках, где изучались политические предметы/дисциплины), политбои (обсуждение в форме соревнования между командами (группами рабочих или служащих)

актуальной политической темы или проблемы), политзачеты (форма аттестации политической зрелости рабочих и служащих предприятий и организаций). Эти мероприятия способствовали развитию навыков критики и самокритики, развертыванию внутрипартийной демократии путем обсуждения политических вопросов и текущих хозяйственно-экономических проблем, поиску способов их решения<sup>38</sup>. Они обеспечивали большое оживление и творческую активность во время партийных и производственных собраний, совещаний. Благодаря этому решались задачи воспитания коммунистов и беспартийных рабочих, исправления ошибок и недостатков в работе, укрепления партийной организации, налаживания их связей с беспартийными массами трудящихся. Однако в большинстве случаев перечисленные мероприятия носили поверхностный характер, так как отсутствовала активизация политико-массовой работы в бригадах, общежитиях и бараках. Это влекло за собой несвоевременность реагирования партработников на все волнующие рабочих социально-экономические и политические вопросы. Сами партийные работники объясняли это тем, что данные формы работы не подходили для использования на транспорте<sup>39</sup>. Подобные высказывания возникали вследствие того, что значительная часть работников политотделов и партийных организаций не уделяла внимания своей партийно-политической подготовке. Утверждение агитаторов, беседчиков и чтецов в большинстве случаев осуществлялось формально, без необходимой проверки, для их работы не намечалось конкретных объектов. Часто с ними не проводили никакой методической и практической подготовительной работы. Проверкой их деятельности никто не занимался. О содержании, методах и задачах политической агитации они имели самое смутное представление. Беседчики и агитаторы сами не вполне разбирались и путались в основных решениях партии и правительства. Вследствие этого работники дороги не получали свежей политической информации, несмотря на то что желали узнать о ситуации в стране, мире, особенно в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>40</sup>. Таким образом, рабочие и служащие часто выражали недовольство тем, что коммунисты и комсомольцы не читали с ними газеты, не проводили беседы, не разъясняли политические события<sup>41</sup>.

Политические отделы курировали действия ведомственных культурных учреждений, включая библиотеки, в которых рабочие и служащие железной дороги самостоятельно изучали политическую и учебную литературу, повышая свой политико-идеологический уровень. Однако низкая читательская активность, обусловленная высокой степенью занятости на производстве, а также недостаток политической и учебной литературы стали причинами отказа работников дороги от самообразования. В частности, в 17 библиотеках Амурской железной дороги значилось 7 тыс. читателей (из общего числа железнодорожников 25 868 чел.)<sup>42</sup>. Вместе с тем в них отмечалось отсутствие многих томов собраний сочинений Ленина и Сталина, а также наличие значительного числа политически «неправильной» литературы (труды Л. Д. Троцкого, Г. Е. Зиновьева, Л. Б. Каменева и др.)<sup>43</sup>. Проверка, проведенная после обнаружения подобных фактов политотделами библиотек Хабаровского узла и библиотек Управления Уссурийской железной дороги, выявила, что везде имелась подобная литера-

тура, лежащая без всякого учета и доступная каждому. Наряду с этим обнаружилось, что среди книг, подлежавших уничтожению, оказались сочинения Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина<sup>44</sup>.

Политотделы совместно с партийными организациями проводили широкую политико-идеологическую массовую подготовительную работу по размещению государственных займов. От ее качества зависел охват подпиской работников ДВЖД, а также жителей близлежащих населенных пунктов. Так, при реализации подписки на заем четвертого года второй пятилетки (1936 г.) на ДВЖД было охвачено подпиской 94,4 % от всего количества работающих. Ее сумма составила 102 % от получаемой месячной зарплаты<sup>45</sup>.

Процесс подготовки и проведения займа постоянно сопровождался политическими митингами, на которых выступали партийные работники, передовики производства и активисты. Они призывали железнодорожников принимать активное участие в подписках на займы, мотивируя это особым политическим и хозяйственно-экономическим положением страны и региона. Рабочий-стахановец депо станции Облучье Серов говорил: «Мы знаем и помним, что заклятые враги стараются напасть на наши границы. Мы должны своей сплоченностью, преданностью своей любимой родине, подписаться на весь свой месячный заработок»<sup>46</sup>. На паровозовагоноремонтном заводе в г. Ворошилове перед проведением подписки на заем на митинге выступил молотобоец, кандидат ВКП(б) Дроголюбов: «Японские самураи тянут свои грязные лапы на наш Советский Союз. Для того чтобы отрубить им эти грязные лапы, мы, рабочие-кузнецы, все как один подпишемся на этот заем. Я подписываюсь на месячный оклад»<sup>47</sup>.

Однако не всегда политико-идеологическая массовая работа политотделов по размещению займов осуществлялась эффективно. Так, низкий результат подписки на заем четвертого года третьей пятилетки (июнь 1941 г.) по ДВЖД — результат отсутствия внимания местных партийных властей и недооценки государственной важности размещения займа. Вместо того чтобы расставить нужных руководителей на предприятия и усилить комсомольскую составляющую на участках подписки, политотделы отделений и парткомы узловых станций ограничились отправкой на предприятия штатных работников и незначительного состава партийного актива. В результате подпиской на заем на 13 июня 1941 г. по ДВЖД было охвачено 95,9 % рабочих, а сумма подписки составила 78,2 % от месячного фонда заработной платы. Из 22 крупных предприятий на ДВЖД 16 подписались на сумму ниже трехнедельного заработка. Очень плохо проходила подписка на заем на первом отделении дороги, где 91,1 % работников подписались на 69,3 % от месячного фонда заработной платы, т. е. ниже трехнедельного заработка на каждого подписавшегося. Это, по мнению политотдела ДВЖД, произошло, несмотря на предупреждение не допустить повторения ошибок при размещении займа в 1940 г., направленное отделениям политотдела на участках и узлах дороги. Политотделам и секретарям парткомов железнодорожных узлов Облучье, Ин и Хабаровск-2 предписывалось провести эффективную подготовительную работу<sup>48</sup>, которую они в результате не выполнили.

Эти и другие проблемы, а также вопросы состояния и активизации работы политотделов ДВЖД периодически поднимались для рассмотрения местными партийно-политическими органами власти. Они требовали от политотделов повысить и укрепить партийную бдительность и дисциплину среди работников дороги, а также усилить развертывание стахановско-кривоносовского движения путем привлечения в него ударников. Для этого методы работы стахановцев рекомендовалось широко популяризировать с помощью вербальных и визуальных средств агитации (стенгазеты, плакаты, фото, доски показателей работы, лозунги и т. д.). Кроме того, от политотделов требовали организовать повседневный контроль за выполнением всех партийно-политических и хозяйственных мероприятий, ввести системный созыв партсобраний с коммунистами-разъездниками, прорабатывая с ними все решения партсобраний, и систематически заслушивать самоотчеты коммунистов, контролируя выполнение решений по самоотчетам<sup>49</sup>.

После подобных указаний политотделы железной дороги на Дальнем Востоке страны провели ряд мероприятий, направленных на модернизацию своей деятельности. Так, политотдел Амурской железной дороги с 1 апреля 1937 г. по 1 апреля 1938 г. организовал следующие совещания и слеты: дорожное совещание стахановцев, кривоносовцев дороги, дорожное совещание женщин-активисток, слет молодых стахановцев, совещание стахановцев-строителей, совещание лучших медицинских работников дороги, совещание стахановцев — работников Трансторгпита, дорожный слет стахановцев комплексных паровозных бригад, дорожную конференцию школьных работников. На них активно популяризировался опыт развития стахановско-кривоносовского движения на железной дороге. В результате проведения данных политико-массовых мероприятий количество стахановцев увеличилось за год с 4535 до 8574 чел., а ударников — с 2974 до 5335 чел. Количество стахановцев и ударников среди коммунистов составляло только 30 % от общего числа коммунистов<sup>50</sup>. Ситуацию можно объяснить тем, что, несмотря на активное желание значительного числа ударников вступить в партию, мало партийцев поручались за них, поскольку перестраховывались и боялись нести ответственность.

Кроме того, развитию партийно-политической работы мешали низкие результаты деятельности значительной части кружков партийной сети. Отсутствие дифференцированного подхода при комплектовании групп и работе кружков (без учета уровней развития и запросов коммунистов), опытных пропагандистов (многие не имели политического образования и элементарной подготовки), контроля за их работой, учебных и методических пособий приводило к резкому снижению посещаемости занятий со стороны работников железнодорожного транспорта<sup>51</sup>, а также к антисоветским рассуждениям. Так, во время политзанятий на станции Угольная, говорится в отчете о политико-воспитательной работе на ДВЖД за 1937 г., ряд слушателей комсомольского кружка отрицал возможность построения коммунизма в стране, так как центральная и местная власть не решала насущных вопросов народных масс, несмотря на ударный труд последних<sup>52</sup>.

Меры по улучшению партийно-политической массовой работы политотделов и партийных организаций на ДВЖД были приняты, однако накануне Великой Отечественной войны продолжали отмечаться упущения и просчеты в их деятельности. Так, оргсовещание политотдела ДВЖД в начале июня 1941 г. отмечало неудовлетворительное качество партийно-политической работы в политотделах ряда отделений дороги. Это проявлялось в низкой трудовой дисциплине, недостаточно высокой производительности труда, слабой популяризации опыта передовиков производства посредством стенгазет. Наглядная агитация, как и красные уголки в депо и на вокзалах, не была организована<sup>53</sup>.

В целом партийно-политическая и организационно-массовая работа политотделов ДВЖД в 1933–1941 гг. рассматривалась властными структурами как успешная, хотя эффективность работы политических отделов до сих пор вызывает разносторонние оценки. Однако, несмотря на многочисленные проблемы и упущения, политотделам удалось внедрить и закрепить партийно-политический государственный контроль и надзор над стратегически важной транспортной артерией, способствовать выработке дисциплины, повышению трудового энтузиазма и осознанию транспортными работниками причастности к строительству социализма. Обращение партийно-политического и хозяйственного руководства страны в годы Великой Отечественной войны, особенно в тяжелые первые годы (1941–1943), к практике работы политических отделов ярко демонстрирует эффективность и значимость их деятельности.

<sup>1</sup> Имеется в виду создание 18 апреля 1919 г. Политического отдела Революционного военного совета республики; затем такие организации создавались в каждой воинской части, они возглавлялись комиссарами (заместителями командира по политической части — замполитами) и подчинялись Главному политическому управлению Красной армии.

<sup>2</sup> См., напр.: *Бариль Д., Виноградов Н.* Первые шаги политотделов на железнодорожном транспорте. М., 1934; *Андреев А. А.* О задачах хозяйственного и политического руководства на железнодорожном транспорте. М., 1934; *Зимин Н. Н.*: 1) О работе политотделов железнодорожного транспорта. М., 1935; 2) За подъем партийной массово-политической работы на железнодорожном транспорте. М., 1936; *Каганович Л. М.* Дальнейший подъем железнодорожного транспорта и паровозного хозяйства. М., 1935; *Гаевая Е. С.* Мой опыт борьбы за график. М., 1935; *Меерзон Ж. И.* Стахановское движение и перестройка партийной работы: Из опыта партийной работы на железнодорожном транспорте. М., 1936; Социалистическое соревнование на железнодорожном транспорте. Опыт работы стахановцев-кривоносовцев: сб. статей / сост. А. Н. Кивин, Д. П. Лабазников и др. М., 1941.

<sup>3</sup> См., напр.: *Доброхотов В. Я.* КПСС — вдохновитель и организатор стахановского движения на железнодорожном транспорте СССР (1935 г. — июль 1937 г.): дис. ... канд. ист. наук. Горький, 1953; *Кузьмина А. Е.* Деятельность партийных организаций Западной Сибири по улучшению работы железнодорожного транспорта в довоенные годы // Из истории рабочего класса Сибири: сб. научно-исследовательских работ / ред. колл.: И. Т. Белимов и др. Новосибирск, 1964. С. 136–156; *Карчелмник В. Д.* Железные дороги и железнодорожники Сибири в годы первых пятилеток (1928–1937 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1971; *Ягодкин В. М.* Деятельность партийных организаций по развитию железнодорожного транспорта Дальнего Востока в годы третьей пятилетки (1938 — июнь 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 1974; *Стоянова Т. А.* Деятельность партийных организаций по развитию железнодорожного транспорта Урала в годы социалистического строительства (1933–1937 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Свердловск, 1981.

<sup>4</sup> См., напр.: Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986): в 16 т. Т. 6: 1933–1937. М., 1985.

<sup>5</sup> См., напр.: История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 3 т. / под общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. Т. 2: 1917–1945. СПб., 1997.

<sup>6</sup> См., напр.: *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. № 2. С. 298–307; *Архинова Т. Г.* Наркомат путей сообщения СССР: 1930-е годы // Документ. Архив. История. Современность: материалы III Всерос. науч.-практич. конф. Екатеринбург, 21–22 октября 2010 г. Екатеринбург, 2010. С. 48–53.

<sup>7</sup> См., напр.: *Темляков В. Е.*: 1) Политотделы на железных дорогах Кубани: первый этап деятельности (1933–1934 гг.) // Социально-гуманитарный вестник: всерос. сб. науч. тр. Краснодар, 2014. С. 29–34; 2) Руководство коллективами железнодорожников Кубани в 1929–1940 гг.: проблемы взаимодействия территориальных парткомов и политотделов // Кубанские исторические чтения: материалы VI Междунар. науч.-практич. конф. Краснодар, 2015. С. 62–68; *Рогалева Н. В.* Место и роль политотделов в советской системе управления на примере железнодорожного транспорта Западной Сибири // Правовые проблемы укрепления российской государственности / под ред. В. Ф. Воловича, А. М. Барнашова, В. М. Зуева. Томск, 2009. С. 78–80.

<sup>8</sup> См., напр.: *Ковальчук М. А.* Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX в. — июнь 1941 г.). Хабаровск, 2003; *Гнатовская Е. Н.* Между трудом и политикой. Повседневная жизнь дальневосточных железнодорожников в 1930–1950-е гг. Усурийск, 2011; *Тэраяма К.* Советская политика по развитию сети железных дорог на Дальнем Востоке в 1930-е гг.: военизация, политотделы, строительство вторых путей // Политические и социальные аспекты истории сталинизма: новые факты и интерпретации / под ред. С. Папкова, К. Тэраяма. М., 2015. С. 50–85.

<sup>9</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (далее — РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 120. Д. 22. Л. 26.

<sup>10</sup> Справочник партийного работника. Вып. 8. М., 1934. С. 417–419.

<sup>11</sup> Государственный архив Хабаровского края (далее — ГАХК). Ф. П-2. Оп. 8. Д. 2. Л. 1–2.

<sup>12</sup> Там же. Д. 4. Л. 2–3.

<sup>13</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 94. Л. 19.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же. Л. 46.

<sup>16</sup> ГАХК. Ф. П-2. Оп. 8. Д. 2. Л. 2.

<sup>17</sup> Имеется в виду хлеб, изготовленный из зерна, зараженного грибом *Fusarium graminearum*. Прием его в пищу вызывает острое отравление, напоминающее алкогольное опьянение.

<sup>18</sup> Государственный архив Приморского края (далее — ГАПК). Ф. П-1. Оп. 1. Д. 196. Л. 32.

<sup>19</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 72. Л. 5–6.

<sup>20</sup> Там же. Оп. 3. Д. 911. Л. 35–41.

<sup>21</sup> Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). Т. 6. С. 80–84.

<sup>22</sup> Там же. С. 83.

<sup>23</sup> См. об этом: *Темляков В. Е.* Руководство коллективами железнодорожников Кубани... С. 64.

<sup>24</sup> ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 443. Л. 63 об.

<sup>25</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 158. Л. 18.

<sup>26</sup> ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 196. Л. 28.

<sup>27</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 158. Л. 17.

<sup>28</sup> ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 603. Л. 200–202.

<sup>29</sup> ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 421. Л. 71–71 об.

<sup>30</sup> Имеется в виду общественное (политическое) движение, направленное на повышение производительности труда. Название получило в честь забойщика-шахтера А. Стаханова (инициатора движения) и поддержавшего его железнодорожного машиниста П. Кривоноса.

- <sup>31</sup> ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 945. Л. 49.  
<sup>32</sup> Там же. Л. 50.  
<sup>33</sup> Там же. Д. 946. Л. 118–120.  
<sup>34</sup> Там же. Д. 477. Л. 457.  
<sup>35</sup> Там же. Д. 768. Л. 196–197.  
<sup>36</sup> Там же. Оп. 8. Д. 4. Л. 3.  
<sup>37</sup> Там же. Оп. 1. Д. 477. Л. 19.  
<sup>38</sup> ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 109. Л. 191.  
<sup>39</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 94. Л. 173.  
<sup>40</sup> ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 740. Л. 95.  
<sup>41</sup> Там же. Ф. П-2. Оп. 11. Д. 234. Л. 46–47.  
<sup>42</sup> Там же. Оп. 1. Д. 1526. Л. 67.  
<sup>43</sup> Там же.  
<sup>44</sup> Там же. Д. 714. Л. 168.  
<sup>45</sup> Там же. Д. 944. Л. 272.  
<sup>46</sup> Там же. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 203. Л. 116.  
<sup>47</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 2. Д. 14. Л. 46.  
<sup>48</sup> РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 12. Л. 4.  
<sup>49</sup> ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 443. Л. 63 об. — 64.  
<sup>50</sup> ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 1526. Л. 30.  
<sup>51</sup> Там же. Л. 55–57.  
<sup>52</sup> ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 639. Л. 51.  
<sup>53</sup> РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 12. Л. 6.

Статья поступила в редакцию 8 декабря 2019 г.

Рекомендована в печать 27 октября 2020 г.

#### ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

*Исаев А. А.* Деятельность политотделов на железнодорожном транспорте Дальнего Востока СССР (1933–1941) // *Новейшая история России.* 2021. Т. 11, № 1. С. 118–133. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.108>  
УДК 947.084.6(571.6)

*Аннотация:* Активное и всестороннее исследование всех аспектов политико-идеологического воздействия властных структур на население страны получило новый импульс только в последние несколько десятилетий. Одним из средств данного воздействия стали политические отделы, создававшиеся в некоторых наиболее важных хозяйственно-экономических отраслях, включая железнодорожный транспорт. Цель предлагаемой статьи — анализ деятельности политических отделов на железнодорожном транспорте Дальневосточного региона Советского Союза в предвоенный период на основе архивных документов и материалов. Создание политотделов было продолжением партийной линии по формированию и внедрению определенных политико-идеологических рычагов воздействия и контроля в социально-экономическую сферу, включая транспортную. Именно этим отделам, ставшим одной из важнейших составляющих программы идейного переустройства советского социума в ходе осуществления социалистических преобразований, следовало внедрять в общественное сознание определенные идейно-политические принципы и тем самым стимулировать выработку трудовых качеств у населения страны. Для этого им передавались функции по руководству партийными и комсомольскими организациями железной дороги, контроль за выполнением всех политико-идеологических мероприятий, а также за морально-политическим состоянием рабочих и служащих на железнодорожном транспорте. С помощью политотделов, по мнению властей, в кратчайшее время могли быть ликвидированы многие недостатки в организации работы транспорта на всех его уровнях и достигнуты высокие показатели производительности труда. Однако уже в ходе создания политотделов на железных дорогах Дальневосточного региона возникали многочисленные проблемы: организационные, кадровые

и функциональные. В связи с этим особый интерес представляют выявление и анализ проблем, достижений и просчетов в деятельности политотделов на железных дорогах Дальнего Востока СССР в 1930-е годы.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, Советский Союз, политический отдел, железнодорожный транспорт, партийно-политическая массовая работа, дисциплина, стахановское движение.

**Сведения об авторе:** *Исаев А. А.* — канд. ист. наук, доц., Дальневосточный федеральный университет (Владивосток, Россия); isaev.aa@dvvu.ru

Дальневосточный федеральный университет, Россия, 690091, Владивосток, ул. Суханова, 8

## FOR CITATION

Isaev A. A. 'Activity of Political Departments on Railway Transport in Far East of the USSR (1933–1941)', *Modern History of Russia*, vol. 11, no. 1, 2021, pp. 118–133.  
<https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.108>

**Abstract:** An active and comprehensive study of all aspects of the political and ideological impact of the power structures on the population of the country has received a new impetus only in the last few decades. One of the means of this influence was political departments established in some of the most important economic sectors, including rail transport. At the same time, in contrast to the study of the activities of political departments in rural areas that received due development in the historical literature, railway political departments received little attention. Thus, the purpose of the article is to use archival documents and materials to analyze activities of political departments in the railway transport of the far Eastern region of the Soviet Union in the prewar period. The creation of political departments was a continuation of the party line on the formation and implementation of certain political and ideological levers of influence and control in the socio-economic sphere, including transport. As one of the most important components of the program of ideological reorganization of the Soviet society in the course of socialist reforms, they had to introduce certain ideological and political principles into the public consciousness and thereby stimulate the development of labor qualities in the population of the country. With their help, according to the authorities, in the shortest time could be eliminated many shortcomings in the organization of transport at all levels and achieved high productivity.

**Keywords:** Far East, Soviet Union, political department, railway transport, party-political mass work, discipline, Stakhanov movement.

**Author:** *Isaev A. A.* — PhD in History, Associate Professor, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russia); isaev.aa@dvvu.ru

Far Eastern Federal University, 8, Sukhanova ul., Vladivostok, 690091, Russia

## References:

- Andreev A. A. *On the tasks of economic and political leadership in railway transport* (Moscow, 1934). (In Russian)
- Arkhipova T. G. 'People's Commissariat of communications of the USSR: 1930s', *Dokument. Arkhiv. Istoriia. Sovremennost': materialy III Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* (Yekaterinburg, 2010). (In Russian)
- Baril D., Vinogradov N. *First steps of political departments on railway transport* (Moscow, 1934). (In Russian)
- Dobrokhoto V. Y. *CPSU — inspirer and organizer of the Stakhanov movement on the railway transport of the USSR (1935–July 1937)* [Candidate of History Dissertation] (Gorky, 1953). (In Russian)
- Gaevaya E. S. *My experience of fighting for the schedule* (Moscow, 1935). (In Russian)
- Gaidamakin A. V. 'Sociocultural aspects of the Soviet concept of railway transport: the experience of formation and the role of social competition of railway workers in its implementation in the 1917–1930s', *Vestnik Omskogo universiteta*, no. 2, 2012. (In Russian)
- Gnatovskaya E. N. *Between labor and politics. Daily life of far Eastern railway workers in the 1930s — 1950s* (Ussuriysk, 2011). (In Russian)
- History of railway transport in Russia and the Soviet Union, Vol. 2: 1917–1945*, ed. by V. E. Pavlov, M. M. Uzdin (St. Petersburg, 1997). (In Russian)

- Kaganovich L. M. *Further rise of railway transport and locomotive economy* (Moscow, 1935). (In Russian)
- Karchemnik V. D. *Railways and railway workers of Siberia during the first five-year plans (1928–1937)* [Candidate of History Dissertation] (Tomsk, 1971). (In Russian)
- Kovalchuk M. A. *Historical experience of formation of transport branch of the Far East of Russia (70<sup>th</sup> of 19<sup>th</sup> century — June 1941)* (Khabarovsk, 2003). (In Russian)
- Kuzmina A. E. 'Activity of the party organizations of Western Siberia on improvement of work of railway transport in pre-war years', *Iz istorii rabochego klassa Sibiri: sbornik nauchno-issledovatel'skikh rabot* (Novosibirsk, 1964). (In Russian)
- Meerzon J. I. *Stakhanov movement and restructuring of party work: from the experience of party work on rail transport* (Moscow, 1936). (In Russian)
- Rogaleva N. V. 'The place and role of political departments in the Soviet system of management on the example of railway transport in Western Siberia', *Pravoye problemy ukrepleniia rossiiskoi gosudarstvennosti*, ed. by V. F. Volovich, A. M. Barnashov, V. M. Zuev (Tomsk, 2009). (In Russian)
- Socialist competition in railway transport. Experience of Stakhanovites-Krivososovites: collection of articles*, comp. by A. N. Kivin, D. P. Labaznikov et al. (Moscow, 1941). (In Russian)
- Stoyanova T. A. *Activity of party organizations on development of railway transport of the Urals in the years of socialist construction (1933–1937)* [Candidate of History Dissertation] (Sverdlovsk, 1981). (In Russian)
- Temlyakov V. E. 'Leadership of the Kuban railway collectives in 1929–1940: problems of interaction of territorial party committees and political departments', *Kubanskie istoricheskie chteniia: materialy VI Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* (Krasnodar, 2015). (In Russian)
- Temlyakov V. E. 'Political Departments on Railways of Kuban: the first stage of activity (1933–1934)', *Sotsialno-gumanitarnyi vestnik: vserossiiskii sbornik nauchnykh trudov* (Krasnodar, 2014). (In Russian)
- Terayama K. 'Soviet policy on the development of the railway network in the far East in the 1930s: militarization, political departments, construction of second ways', *Politicheskii i sotsial'nye aspekty istorii stalinizma: novye fakty i interpretatsii*, ed. by S. Papkov, K. Terayama (Moscow, 2015). (In Russian)
- Yagodkin V. M. *Activity of party organizations on development of railway transport of the Far East during the third five-year plan (1938 — June 1941)* [Candidate of History Dissertation] (Vladivostok, 1974). (In Russian)
- Zimin N. N. *For the rise of party mass-political work on rail transport* (Moscow, 1936). (In Russian)
- Zimin N. N. *On the work of political departments of railway transport* (Moscow, 1935). (In Russian)

Received: December 8, 2019

Accepted: October 27, 2020