

*На правах рукописи*



**Масуфранова Елена Александровна**

**РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
В 1945-1965 гг. (ПО МАТЕРИАЛАМ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**Автореферат**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Тамбов – 2017

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет»

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор  
**Коровин Владимир Викторович**

Официальные оппоненты: **Тестов Виталий Николаевич**, доктор исторических наук, доцент, ФГКВБОУ ВО «Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)», кафедра гуманитарных и социально-экономических дисциплин, профессор кафедры

**Манжосов Александр Николаевич**, кандидат исторических наук, председатель Совета ветеранов войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов Железнодорожного округа г. Курска

Ведущая организация: ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»

Защита диссертации состоится 1 апреля 2017 года в \_\_\_\_\_ на заседании объединенного диссертационного совета ДМ 212.261.08 при ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина», ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный технический университет», ФГБОУ ВО «Липецкий государственный педагогический университет имени П. П. Семенова-Тян-Шанского» по адресу 392000, г. Тамбов, ул. Советская, 181 К, зал заседаний диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина» (ул. Советская, 6) и на официальном сайте ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина» <http://www.tsutmb.ru/>

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета



Жуковская Наталия Юрьевна

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования** определяется кардинальными изменениями, произошедшими в конце XX – начале XXI столетия в экономической и политической сферах жизни российского общества, которые не могли не отразиться на решении различных вопросов социальной политики в важной жизнеобеспечивающей отрасли государства – на железнодорожном транспорте. Сегодня на его долю приходится более 40 % грузовых и пассажирских перевозок страны. От надежного функционирования железнодорожной отрасли, ее динамичного развития зависят стабильность и перспективы инвестиционной привлекательности отечественной экономики, а также эффективность системы обеспечения национальной безопасности<sup>1</sup>. Но явная поспешность реформ, проводимых в железнодорожной отрасли страны с конца XX столетия, не всегда отвечала интересам различных подразделений железнодорожного транспорта. Так, в ходе реформирования деятельности железных дорог руководство ОАО «РЖД» отказалось от сохранения в корпоративной структуре предприятий и учреждений социальной направленности (школ, детских садов, больниц, санаториев, отделов рабочего снабжения). Бывший заместитель Министра путей сообщения СССР (1978-1984 гг.) С.А. Пашинин по этому поводу замечал, что «свертывание» структур социальной сферы транспорта... не способствует улучшению работы транспортной системы и может считаться предвестником последующих осложнений...»<sup>2</sup>

Отсутствие комплексных знаний об историческом опыте функционирования основных структурных элементов отрасли является свидетельством недальновидной управленческой политики и выбора бесперспективных путей развития российского железнодорожного транспорта. Безусловно, всестороннее исследование особенностей реализации социальной политики, функционирования подразделений сферы обслуживания и удовлетворения повседневных потребностей работников транспорта, представляется актуальным направлением для современных исторических исследований.

**Объектом исследования** выступает социальная сфера отечественного железнодорожного транспорта.

**Предметом исследования** является деятельность структурных подразделений железнодорожного транспорта, ответственных за подготовку и воспитание кадров, за бытовое обслуживание и социальное обеспечение курских железнодорожников в период со второй половины 1940-х до середины 1960-х годов.

**Хронологические рамки** диссертации охватывают период от начала послевоенного восстановления транспорта (с лета 1945 г.) до провозглашения нового экономического курса развития народного хозяйства, определенного осенью 1965 г. правительством СССР, возглавляемым А.Н. Косыгиным.

С целью выявления степени воздействия государственных и ведомственных нормативных актов на послевоенное развитие социальной сферы железных

<sup>1</sup> См.: Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. / Утверждена распоряжением правительства Российской Федерации № 877-р от 17 июня 2008 г.

<sup>2</sup> Пашинин С.А. Социальная сфера // Железнодорожный транспорт: XX век. М., 2001. С. 133.

дорог появлялась необходимость выхода за установленные хронологические рамки и обращения к опыту деятельности НКПС СССР в годы Великой Отечественной войны, т.к. многие руководящие документы по социальному обеспечению железнодорожников, действовавшие в 1940-е – 1950-е годы, принимались в военный период.

**Территориальные границы исследования** определены административными границами Курской области с учетом изменений её территории, произошедших в январе 1954 г. при образовании Белгородской и Липецкой областей.

**Степень разработанности темы.** В историографии проблемы функционирования социальной сферы железнодорожного транспорта выделяются два периода: советский (1940-е – 1990 гг.) и постсоветский, начавшийся в 1991 году. Постсоветский период мы разделили на два этапа: ранний (1991-2000 гг.) и современный – с начала XXI века до наших дней.

Советский период историографии характеризуется изданием научных трудов отечественных экономистов, историков и других специалистов, которые изучали разноплановые проблемы экономического и социального развития железнодорожного транспорта в годы послевоенных пятилеток (1946-1955 гг.), а также в период реализации семилетнего плана развития народного хозяйства (1959-1965 гг.). Вместе с книгой Министра путей сообщения СССР (1946-1948 гг.) И.В. Ковалева<sup>1</sup>, труды академика Т.С. Хачатурова<sup>2</sup> и кандидата экономических наук А.Г. Напорко<sup>3</sup> дают отчетливое представление о перспективах восстановления железных дорог и развития его социальной сферы.

К числу исследований, посвященных социальному развитию железнодорожной отрасли страны, следует отнести публикации руководителей МПС СССР Б.П. Бещева, Г.К. Головачева<sup>4</sup>, экономистов и историков транспорта Б.П. Орлова, А.И. Марковой, А.Г. Мушруба<sup>5</sup>. Во второй половине 1950-х годов по материалам железных дорог Южного направления и Донецкого округа были подготовлены диссертации, раскрывающие отдельные аспекты проблемы<sup>6</sup>.

Интерес представляет публикация С.Д. Медведевой, посвященная деятельности железнодорожников Октябрьской и Кировской магистралей в годы четвертой пятилетки (1946-1950)<sup>7</sup>. В связи с празднованием юбилеев различных

<sup>1</sup> Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт в 1917-1947 гг. М., 1947.

<sup>2</sup> Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952.

<sup>3</sup> Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954.

<sup>4</sup> Бещев Б.П. Железнодорожный транспорт СССР в 1959-1965 гг. М., 1960; Головачев Г.К. Железнодорожный транспорт СССР за 60 лет. 1917-1977. М., 1977.

<sup>5</sup> Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962. Историко-экономический очерк. М., 1963; Маркова А.И. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977; Развитие советского железнодорожного транспорта / под ред. А.Г. Мушруба. М., 1984.

<sup>6</sup> Моспан Н.А. Партия большевиков – вдохновитель и организатор борьбы за восстановление и развитие железнодорожного транспорта в послевоенный период (1943-1950) (на материалах Южной железной дороги). – Автореф. дисс... канд. ист. наук. Киев, 1953; Клименко Г.Н. Борьба Коммунистической партии за восстановление и развитие железнодорожного транспорта в 1943-1950 гг. (на материалах Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог). Автореф. дисс... канд. ист. наук. Киев, 1955 и др.

<sup>7</sup> Медведева С.Д. Железнодорожники Северо-Запада СССР в четвертой пятилетке (1946-1950 гг.) // Исторические записки. Т. 105. М., 1980. С. 229-241.

железных дорог, были изданы книги, рассказывающие об их истории<sup>1</sup>. В них, как правило, вопросам развития социальной сферы не уделялось достаточного внимания.

Анализ историографии развития железнодорожного транспорта советского периода свидетельствует о том, что в 1950-е – 1980-е годы не было подготовлено фундаментальных научных работ, отражавших развитие социальной сферы железнодорожного транспорта страны.

Рассматривая постсоветский период историографии исследуемой проблемы, отметим, что кризисные тенденции в исторической науке конца 1980-х годов приобретали системный характер. Как отмечал профессор А.П. Логунов, встречалось мало аналитических статей, монографий и диссертаций, которые могли бы стать заметным явлением в отечественной историографии<sup>2</sup>, в том числе по проблемам истории железнодорожного транспорта страны<sup>3</sup>.

Постсоветский период характеризуется изданием книг, посвященных истории отдельных железных дорог России<sup>4</sup>. Некоторые сведения о реализации социальной политики на железнодорожном транспорте можно почерпнуть в энциклопедических изданиях: «Железнодорожный транспорт» и «Большая энциклопедия транспорта» в 8 томах<sup>5</sup>.

Начало XXI столетия ознаменовалось появлением научных трудов, посвященных экономическому и социальному развитию железнодорожного транспорта России. Это книги Е.А. Сотникова, В.В. Агафонова, З.Л. Крейниса<sup>6</sup>, фундаментальные труды «История железнодорожного транспорта СССР»<sup>7</sup>, «История организации и управления железнодорожным транспортом России. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России»<sup>8</sup>, «История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв.» и др.<sup>9</sup>

---

<sup>1</sup> См.: Молодость столетней магистрали: к 100-летию Юго-Восточной железной дороги / Под ред. А.В. Охремчика. Воронеж, 1966; Все дороги ведут в Москву. О прошлом и настоящем Московской магистрали / Под ред. Л.А. Карпова. М., 1971; Магистраль имени Октября / В.М. Юрасов, Б.В. Януш, М.И. Воронин. М. 1990. и др.

<sup>2</sup> Цит. по: Логунов А.П. Кризис исторической науки или наука в условиях общественного кризиса: отечественная историография второй половины 80-х – начала 90-х гг. // Советская историография. М., 1996. С. 479.

<sup>3</sup> См.: Здравоохранение на железнодорожном транспорте и в транспортном строительстве. М., 1992; Смирнов В.М. История развития учебных заведений МПС. Самара, 1996 и др.

<sup>4</sup> Московская железная дорога. Через годы через расстояния / под общ. ред. И.Л. Паристого. М., 1997; Лукьянин В.П. Больше века на службе России: 120 лет Свердловской железной дороге. Екатеринбург, 1998; Куйбышевская железная дорога: 125 лет. 1874-1999. Самара, 1999 и др.

<sup>5</sup> Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / Под ред. академика Н.С. Конарева. М., 1994; Большая энциклопедия транспорта: в 8 томах. Т. 4. Железнодорожный транспорт / Гл. ред. Н.С. Конарев. М., 2003.

<sup>6</sup> Сотников Е.А. Исторические этапы и перспективы развития мирового и российского железнодорожного транспорта (1800-2100 годы). М., 1997; Агафонов В.В. и соавт. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. – М., 2007; Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М., 2007.

<sup>7</sup> История железнодорожного транспорта СССР. Т. 3: 1945-1991 гг. / Под ред. Г.М. Фадеева. М., 2004.

<sup>8</sup> История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / Под ред. А.А. Тимошина. М., 2009.

<sup>9</sup> История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. / Под ред. проф. Е.И. Пивовара. М., 2012 и др.

Продолжалось издание книг по истории железных дорог Центрального, Уральского и Восточного<sup>1</sup> направлений. Определенный интерес представляют издания по истории Брянского и Тульского отделений столичной магистрали<sup>2</sup>, отдельных железнодорожных предприятий<sup>3</sup>. Исследование процессов восстановления учреждений культуры, транспортного образования на территории Центрально-Чернозёмного региона в послевоенные годы проведено в трудах профессора В.А. Македонской<sup>4</sup>. В последние годы особенностью историографии железнодорожного транспорта стал региональный подход. Проблемам социально-экономического состояния транспорта, особенно во взаимосвязи с их влиянием на социальное развитие отдельных регионов, были посвящены диссертации М.М. Вагабова<sup>5</sup>, У.В. Ежеля<sup>6</sup>, А.А. Конова<sup>7</sup> и др.

Местная историография по изучаемой проблеме представлена небольшим количеством публикаций курских историков. Так, в конце 1990-х годов под руководством А.Н. Манжосова был издан четырехтомник «Этапы большого пути». Наибольшую ценность представляют книги, которые охватывают период истории Курского отделения дороги с 1945 по 1996 годы<sup>8</sup>. Позднее был подготовлен еще ряд изданий, посвященных железнодорожным предприятиям Курского региона (дистанции электроснабжения, дистанции гражданских сооружений и водоотведения, вокзалу станции Курск, отделенческой клинической больнице)<sup>9</sup>.

Научные труды В.В. Коровина и его соавторов дополняют сведения о социальной политике и деятельности общественных организаций Курского отделения дороги<sup>10</sup>. Актуальным проблемам социальной политики на железных до-

---

<sup>1</sup> Попов В.М. Стальной меридиан. История Юго-Восточной железной дороги / Под общ. ред. М.П. Акулова. Воронеж, 2001; Уральский исток Транссиба: История Южно-Уральской железной дороги / Ред.-сост. А.Л. Казаков. Челябинск, 2004; Московская железная дорога: 55 лет движения вперед / Под ред. В.В. Мягкова, Е.Н. Бочаровой. М., 2014 и др.

<sup>2</sup> Паршин А.Г. Стальные магистрали Брянщины. Брянск, 2004; Путешествие из прошлого в будущее. Тула, 2004.

<sup>3</sup> Кожин И.И. Электровозы уходят в рейс (К 70-летию локомотивного депо Рыбное). Рязань, 2005. и др.; Годы. Люди. Дорога. Восемьдесят лет локомотивному депо Ожерелье. М., 2016.

<sup>4</sup> Македонская В.А. Проблемы организации и идеологического обеспечения восстановительного процесса в освобожденных районах в годы Великой Отечественной войны (по материалам Российской Федерации). М., 2005; Она же: Великая Отечественная война: восстановление системы образования и культуры в освобожденных районах Российской Федерации // Великая Отечественная война. К 70-летию народного подвига. Матер. Международной науч. конф. «Великая Отечественная война 1941-1945 гг. в памяти народа...» М., 2015. С.759-768.

<sup>5</sup> Вагабов М.М. Железнодорожный и морской транспорт Дагестана: история, современные проблемы. Конец XIX – 90-е годы XX в. Дисс. ... докт. ист. наук. Махачкала, 1999.

<sup>6</sup> Ежеля У.В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России (1961-1985 гг.). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Владивосток, 1992.

<sup>7</sup> Конов А.А. Развитие железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х – середине 1960-х годов. Дисс. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2003.

<sup>8</sup> Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945-1995 гг. Кн. 3. Курск, 1996; Кн. 4. Курск, 1997.

<sup>9</sup> Годы и люди. Страницы истории Курской дистанции электроснабжения Московской железной дороги / А.Н. Манжосов, А.Н. Беспалов. Курск, 2004; Дорогая память прожитых лет. Из истории Курской дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения (1936-2006 гг.) / Авт. А.Н. Манжосов, Г.В. Солорева и др. Курск, 2006 и др.

<sup>10</sup> Коровин В.В., Гаврилюк А.В., Золотухин А.Ю. и др. Хрущевская «оттепель» в Курской области: общественно-политическая жизнь региона в 1953-1964 гг. Курск, 2013; Коровин В.В., Головин Е.А., Манжосов А.Н. Индустриальный прорыв: промышленность Курской области в 1950-1965 годах. Курск, 2015.

рогах посвящена публикация А.Ю. Золотухина и А.Н. Манжосова<sup>1</sup>. Интерес для нашего исследования представляют диссертации В.К. Ларина, А.В. Гаврилюка и В.В. Огневщикова, в которых дается характеристика социально-политических процессов, происходивших на железных дорогах региона<sup>2</sup>.

Анализ литературы, представленной в историографическом обзоре, показывает, что по исследуемой теме был накоплен определенный научный материал. Наше диссертационное исследование направлено на восполнение имевшихся до сих пор пробелов в общероссийской и региональной историографии и предполагает комплексный подход к анализу развития социальной сферы железных дорог страны в конце 40-х – начале 60-х годов XX столетия.

**Цель диссертационной работы** заключается в комплексном исследовании функционирования подразделений транспорта, ответственных за кадровую и социальную политику в системе железных дорог Курской области. Для достижения поставленных целей были определены следующие задачи:

- провести историографический анализ степени изученности проблемы исследования, и представить научную трактовку основного массива источников, использованных в ходе подготовки диссертации;
- охарактеризовать основные направления партийной, государственной и ведомственной политики развития социальной сферы на железнодорожном транспорте;
- выявить региональные особенности и источники кадрового пополнения, динамику подготовки кадров на железнодорожных предприятиях региона;
- дать объективную оценку процессам профессиональной подготовки в системе высшего, среднего специального образования железнодорожного транспорта в рассматриваемый исторический период;
- раскрыть специфику деятельности транспортных структур, ответственных за материально-техническое снабжение рабочих и служащих железнодорожного транспорта;
- оценить роль администрации железных дорог, предприятий, профсоюзных и общественных организаций в совершенствовании жилищно-бытовых условий рабочих, служащих и членов их семей;
- раскрыть динамику решения основных задач в функционировании территориальных лечебно-профилактических учреждений транспорта и в деятельности учреждений общего образования, подчиненных структурам Министерства путей сообщения СССР.

**Методологическую основу** исследования составили базовые принципы исторической науки историзма и объективности, предполагающие изучение событий в их взаимосвязи и развитии, всесторонний анализ исторических фактов.

---

<sup>1</sup> Золотухин А.Ю., Манжосов А.Н. Форменная одежда железнодорожников в условиях военного времени // Мода как отражение психологии своего времени. Матер. XXXIV Международной научной конф. СПб, 2013. – С. 145-150.

<sup>2</sup> Ларин В.К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России. Автореф. дисс. ... канд. пед. наук. Курск, 1999; Гаврилюк А.В. Общественно-политическая жизнь советской провинции в 1953-1964 годах (на материалах Курской области). Дисс.... канд. ист. наук. Курск, 2012; Огневщиков В.В. Реализация государственной политики в сфере среднего специального образования в Курской области в 1945-1964 годах. Дисс. ... канд. ист. наук. Курск, 2013.

В работе были использованы следующие методы: проблемно-хронологический; историко-сравнительный; историко-биографический; ретроспективный; структурно-системный; статистический.

Также были использованы специальные общенаучные и специально-научные методы: периодизации, многофакторности, эволюционности, диалектического и структурно-функционального анализа общества и др.

#### **Положения, выносимые на защиту.**

1. Партийно-государственная политика 1940-х – середины 1960-х годов по развитию социальной сферы железнодорожного транспорта способствовала качественному улучшению кадрового потенциала работников железных дорог СССР.

2. Вследствие четкого нормативно-правового регулирования была сформирована единая система социального и материально-технического обеспечения рабочих и служащих на железных дорогах.

3. На протяжении исследуемого периода процесс материально-технического и продовольственного обеспечения рабочих-железнодорожников подвергался реорганизациям, что приводило к усложнению структур управления железнодорожным транспортом.

4. Комплектование и содержание деятельности учебных заведений на железнодорожном транспорте находились в зависимости от изменений характера и условий труда, потребностей в высококвалифицированной рабочей силе. Под влиянием научно-технического прогресса существенно изменилась структура подготовки железнодорожных кадров, появились современные профили и специальности, новые типы учебных заведений.

5. По мере того, как научно-технический прогресс оказывал воздействие на повышение производственной квалификации рабочих и служащих в транспортной сфере, сама система профессиональной подготовки кадров превращалась в важный фактор научно-технического прогресса. Наличие квалифицированных специалистов, овладевших современной техникой, давало возможность модернизировать железнодорожное производство на основе внедрения новых технологий.

6. Ключевую роль в укреплении здоровья работников транспорта, в санитарно-курортном обслуживании и социальном обеспечении инвалидов и ветеранов труда, ушедших на пенсию с железнодорожных предприятий, играли ведомственные учреждения здравоохранения. Ведущими в этой работе стали отделенческая железнодорожная больница и здравпункты, действовавшие на всех предприятиях Курского отделения дороги.

**Источниковая база исследования.** Данное исследование проведено на основе широкого круга источников: документальных (опубликованных и не опубликованных), статистических сборников, различных ведомственных изданий, а также периодической и методической литературы.

Наибольший объем фактического материала был извлечен из фондов архивных учреждений Российской Федерации. Исследование неопубликованных

архивных материалов позволило провести анализ многих аспектов функционирования социальной базы железнодорожного транспорта.

В фондах Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ) исследовались постановления СНК-СМ СССР (Ф. Р-5446), определявшие ключевые направления развития социальной сферы железнодорожного транспорта, а также документы Центризбиркома, раскрывающие участие железнодорожников в подготовке и проведении выборов (Ф. Р-7522). Используются документы ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта (Ф. Р-5474).

Определенную роль в раскрытии темы сыграло изучение документов Государственного Комитета Обороны, хранящихся в фонде (Ф. 644) Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), которые и в послевоенный период определяли стратегию социальной и образовательной сфер развития железнодорожного транспорта. Документы и материалы фонда секретариата ЦК ВЛКСМ (Ф. М-1) дают представление о работе с молодыми кадрами железных дорог, о системе обучения молодежи массовым профессиям.

Основную часть материалов, исследованных в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), составили документы Министерства путей сообщения СССР (Ф. 1884). Это отчетно-информационные и организационно-распорядительные документы: приказы, распоряжения, протоколы, отчеты, докладные записки, справки, содержащие обобщенную и итоговую информацию об основных направлениях деятельности отрасли.

В Центральном архиве МПС РФ изучались приказы по совершенствованию социальной сферы транспорта, документы по личному составу, наградные материалы, отражающие примеры трудовой активности советских железнодорожников в послевоенный период.

В Государственном архиве Курской области (ГАКО) были исследованы документы исполкомов областного и городского Советов депутатов (Ф. Р-3322, Ф. Р-770), управления профессионально-технического образования (Ф. Р-64); документальные материалы Курского отделения Московской железной дороги (Ф. Р-377), ставшие организационной основой для становления и функционирования учреждений социальной сферы транспорта.

В Государственном архиве общественно-политической истории Курской области (ГАОПИКО) изучались документы областного, городского районного комитетов партии (Ф. П-1, Ф. П-2878, Ф. П-2160), партийных комитетов и первичных организаций региональных предприятий железнодорожного транспорта (Ф. П-1324, Ф. П-2130, Ф. П-1327, Ф. П-244, Ф. П-2022, П-2119 и др.).

Фонды архивов Управлений Московской (АУ МЖД) (Ф. 1-10) и Юго-Восточной железных дорог (АУ ЮВ ЖД) (Ф. 1), объединенного архива Московской железной дороги (г. Курск) (Ф. 1-28) содержат значительный объем материалов: приказы по личному составу, служебные записки, личные дела сотрудников, данные о поощрениях работников. Большинство исследованных архивных документов нами были впервые введены в научный оборот.

Наряду с неопубликованными архивными документами в работе использовались опубликованные источники, в том числе сборники документов<sup>1</sup>. К числу статистических сборников, использованных при подготовке диссертации, относятся издания, характеризующие динамику развития отраслей экономики и железнодорожного транспорта<sup>2</sup>.

Самостоятельным видом печатных источников выступает периодическая печать. Содержащиеся в газетах материалы наполнены ценной информацией об общественно-политической активности курских железнодорожников и проблемах развития социальной сферы транспорта. Прежде всего, исследовались областные издания («Курская правда», «Молодая гвардия»), дорожные («Московско-Курская магистраль», «За образцовую магистраль») и отделенческие («Сигнал», «Курский железнодорожник») и др. Многие материалы, извлеченные из периодических изданий, отличаются уникальностью и не сохранились в других источниках.

В диссертации использованы и воспоминания участников описываемых событий: государственных и хозяйственных руководителей, лично причастных к развитию железнодорожного транспорта и его социальной сферы<sup>3</sup>. Для диссертации интересными оказались и воспоминания первого секретаря Курского обкома КПСС (1952-1958 гг.) Л.Н. Ефремова<sup>4</sup>. В работе использовались неопубликованные воспоминания, сосредоточенные в ГАКО (фонд Р-91); рукописные свидетельства, хранящиеся в музее истории локомотивного депо Курск (М.А. Алифанова, А.М. Дорды, В.К. Гладких, З.А. Коровиной, Н.П. Манжосова, Е.В. Фридмана и др.).

Использованные нами источники отличаются разнообразием как по происхождению, так и по содержанию от официальных партийно-государственных директив до личных воспоминаний. Комплекс исторических источников, исследованных в диссертации, содержит различные по полноте и достоверности сведения. Совокупность использованных источников обеспечивает необходимый объем фактического материала для достоверного обобщения опыта развития социальной сферы железнодорожного транспорта.

**Научная новизна** диссертации заключается в том, что она является первым специальным исследованием по истории функционирования социальной сферы железнодорожного транспорта СССР в 1945-1965 гг. На основе современного научно-исторического подхода оно проведено в пределах одной административно-территориальной единицы Центрально-Черноземного региона РСФСР, что определяет возможность проведения подобных региональных ис-

---

<sup>1</sup> См.: Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и советского правительства. 1917-1957. М., 1957; Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. 1917-1957. Сб. документов. Т. 3-4. М., 1958;

<sup>2</sup> См.: Транспорт и связь СССР. Статистич. сборник. М., 1967; Транспорт и связь СССР. Статистич. сборник. М., 1972; Народное хозяйство СССР 1970 г. М., 1971; Народное хозяйство Курской области. Статистич. сборник. Орёл, 1958 и др.

<sup>3</sup> См.: например: Каганович Л.М. Памятные записки рабочего коммуниста – большевика, профсоюзного, партийного советского государственного работника. М., 2003; Бирюков В.Е. Жизнь особого назначения. М., 2005; Филиппов К.И. Немного о прошлом. М., 1997; Пашинин С.А. Выдающийся деятель железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. 2001. № 10. С. 70-74 и др.

<sup>4</sup> Ефремов Л.Н. Мы родом из Октября. –Ставрополь, 2001.

следований. В диссертации детально исследованы многочисленные аспекты историографии проблемы, определена степень ее изученности. В научный оборот впервые введен значительный объем фактического, прежде всего, архивного материала российского и регионального уровней.

Важным стало установление связи между улучшением производственной деятельности и функционированием структурных подразделений, ответственных за проведение социальной политики на железнодорожном транспорте. В диссертации особое внимание уделено истории развития отраслевого образования и здравоохранения, оказавших существенное влияние на социальный климат; выявлена динамика организации и степень эффективности материально-технического и бытового обслуживания рабочих и служащих железных дорог и членов их семей. Большинство проблем, исследованных в диссертации, стали впервые предметом научной разработки. По сравнению с оценками ряда отечественных авторов, более взвешенно представлен анализ государственной социальной политики в сфере железнодорожного транспорта.

**Теоретическая и практическая значимость исследования** заключается в том, что оно вносит важный вклад в историографию железнодорожного транспорта. Обобщения, полученные в диссертации, позволяют руководителям отрасли объективно прогнозировать перспективы динамики социального обеспечения рабочих и служащих. Отдельные положения могут быть использованы при подготовке региональной литературы социально-экономического содержания. Целесообразно их применение в обобщающих трудах по отечественной истории, в научном краеведении, при чтении спецкурсов социальным работникам, историкам и экономистам, государственным и муниципальным служащим.

**Апробация результатов исследования.** Содержание диссертации было обсуждено на заседании кафедры конституционного права ЮЗГУ. Основные положения диссертации получили освещение в докладах и сообщениях, прозвучавших на научных конференциях в Санкт-Петербурге, Орле, Воронеже, Белгороде, Курске (2010-2016 гг.). Они изложены в 15 публикациях общим объемом 4,35 п. л., в том числе 4 публикации – в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки РФ для изложения основных результатов научных исследований. Апробация основных положений представленной диссертации конкретизируется списком опубликованных работ, помещенным в автореферате.

**Структура диссертационного исследования** включает введение, пять глав, заключение, список условных сокращений, список использованных источников и литературы, приложения.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ**

**Во введении** обосновывается актуальность, определяются объект и предмет, цель и задачи исследования, его хронологические и территориальные границы, анализируется степень разработанности проблемы и источниковая база исследования, раскрываются научная новизна и практическая значимость диссертации, апробация полученных результатов исследования.

**Первая глава «Государственная политика в области развития социальной сферы железнодорожного транспорта и ее реализация в регионе»** состоит из двух параграфов.

**В первом параграфе «Роль политических и государственных структур СССР в совершенствовании транспортного обеспечения населения страны»** подробно рассматривается экономическая, кадровая и социальная политика высшего партийно-государственного руководства в сфере развития железнодорожного транспорта страны. Отмечается, что в период Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт понес значительные материальные потери. Наибольшим разрушениям подверглись службы локомотивного и вагонного хозяйства. Так, из 25 тысяч локомотивов, находившихся в июне 1941 г. в эксплуатации, безвозвратно было повреждено и угнано в Германию 15800 паровозов и мотовозов и 428 тысяч вагонов. На захваченных врагом территориях (в том числе в Курской области) были разрушены большинство железнодорожных школ, больниц и амбулаторий, клубов и учреждений культуры.

Во второй половине 1945 – начале 1946 гг. работа железнодорожного транспорта осуществлялась в соответствии с оперативными квартальными планами, а уже с марта 1946 г. действовал новый «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР 1946-1950 гг.». Он четко определил объемы финансирования и показатели развития железнодорожного транспорта, для чего было выделено 40,1 млрд. руб. (16 % всех капитальных вложений в народное хозяйство страны)<sup>1</sup>.

В параграфе рассмотрены основные новации в организации управления железнодорожным транспортом. 21 марта 1946 г. Наркомат путей сообщения был переименован в Министерство путей сообщения. В структуре МПС сохранялись центральные и главные управления (главки), созданные в 1942-1945 гг.

Для укрепления руководства железными дорогами в 1945-1946 гг. были образованы железнодорожные округа. Например, с 21 мая 1946 г. Центральный округ объединил Московско-Курскую, Московско-Донбасскую, Московско-Киевскую, Ярославскую и Московскую Окружную железные дороги<sup>2</sup>.

В соответствии с постановлением СМ СССР 23 сентября 1946 г. вступил в силу приказ МПС СССР № 652/Ц<sup>3</sup>, предполагавший за счет укрупнения ряда отделений паровозного хозяйства и движения, вагонных участков, на сети железных дорог СССР создание 274 новых отделений<sup>4</sup>. Начальник отделения получал право руководить деятельностью хозяйственных единиц, ответственных за организацию движения поездов, работу локомотивного и вагонного парков, средств сигнализации и связи, материальное и продовольственное снабжение железнодорожников.

---

<sup>1</sup> Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР 1946-1950 гг. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3: (1917-1967 гг.). М., 1968. С. 245, 250; История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945-1991 гг. М., 2004. С. 16.

<sup>2</sup> Новые округа железных дорог // Железнодорожный транспорт. 1946. № 5-6. С. 87.

<sup>3</sup> ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 342. Л. 183-184, 185-об.

<sup>4</sup> ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 1. Д. 3. Л. 2-об.- б.

На территории Курской области в составе Южной железной дороги организовывалось Белгородское, а в Центральном округе (Московско-Киевская, Московско-Курская и Московско-Донбасская железные дороги) – формировались Львовское, Курское и Елецкое отделения<sup>1</sup>.

В рамках реализации постановления СМ СССР от 9 августа 1947 г. создавались отделы в структуре отделений дорог. Они координировали поездную и эксплуатационную работу, дальнейшее развитие социальной сферы (в частности, отдел кадров, труда и заработной платы и отдел рабочего снабжения)<sup>2</sup>.

29 сентября 1948 г. постановлением ЦК ВКП(б) на железных дорогах были восстановлены политорганы. В апреле 1951 г. уже действовало 57 политотделов на железных дорогах, 278 политотделов на отделениях железных дорог, 18 – на железнодорожных строительствах<sup>3</sup>.

Ввиду значимости отрасли в послевоенный период заработная плата железнодорожников росла относительно быстро. Помимо тарифной ставки им полагались доплаты за вредные условия труда. Руководящие и инженерно-технические сотрудники получали только оклады. Значительную роль в оплате труда играли премии за перевыполнение плановых показателей<sup>4</sup>.

**Во втором параграфе «Реализация партийно-государственной политики подбора кадров на железных дорогах Курской области (1940-1960-е годы)»** представлены результаты работы Министерства путей сообщения СССР, Управлений Московско-Курской, Московско-Киевской, Московско-Донбасской и Южной железных дорог по подбору, расстановке и воспитанию руководящих кадров железнодорожных предприятий.

В послевоенные годы к руководству службами и предприятиями Курского, Львовского, Белгородского отделений Московско-Курской, Московско-Киевской и Южной железных дорог пришли талантливые командиры-железнодорожники, имевшие большой практический опыт: начальники отделений движения – З.Ф. Анненков, паровозного хозяйства – Ш.М. Чавчанидзе, начальник сектора водоснабжения отделения паровозного хозяйства В.Г. Булатников в Курске; начальник отделения паровозного хозяйства во Льгове – Н.Н. Болдырев, руководители транспортных предприятий Герой Социалистического Труда П.А. Шубин, И.А. Быстров, А.И. Мисяк, Ф.Т. Хвостов, Г.В. Лобищев, П.П. Терентьев и другие<sup>5</sup>.

Но с конца 1940-х годов проблемы выдвижения и стабильной работы руководящих кадров на железных дорогах Курской области не находили должного решения. Это, прежде всего, касалось железнодорожных руководителей высшего звена – начальников отделений, их заместителей и начальников отде-

<sup>1</sup> ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 342. Л. 185-185-об.; ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 1. Д. 3. Л. 3-3-об.

<sup>2</sup> ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 387. Л. 60; Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. 1945-1995 гг. Кн. 3. Курск, 1996. С. 25-26.

<sup>3</sup> Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. Сб. док. М., 1994. С. 246.

<sup>4</sup> Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. Сб. док. М., 1998. С. 297.

<sup>5</sup> ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 8. Д. 388. Л. 1-1-об., 3; АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 1-ЛД. Т. 2. Д. 939. Л. 1-4; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 415, 416, 4044; Ф. 3. Оп. 1-ЛД. Д. 479. Л. 1-4; Ф. 4. Оп. 2-ЛД. Д. 611. Л. 1-4; Ф. 10. Оп. 1-ЛД. Д. 171. Л. 1-4.

лов отделений дорог. Так, в 1949 г. серьезная критика Курским обкомом ВКП(б) была высказана в адрес начальника Курского отделения дороги Ш.М. Чавчанидзе за ухудшение работы всех служб. Из-за отсутствия должного контроля отделение понесло убытки в сумме 831 тыс. рублей<sup>1</sup>. В 1953 г. бюро обкома КПСС обратило внимание руководства Курского и Белгородского отделений на недопущение приписок и ослабление борьбы с нарушителями трудовой дисциплины<sup>2</sup>.

Период начала 1950-х – середины 1960-х гг. характеризуется реализацией малоэффективной кадровой политики, осуществляемой руководством Московско-Курской (с мая 1953 г. – Московско-Курско-Донбасской) железной дороги в отношении руководителей предприятий и структурных подразделений Курского и Львовского отделений. С одной стороны, она заключалась в необоснованном выдвижении талантливых руководителей на партийную работу или направлении их в сельское хозяйство. С другой стороны, в применении неоправданной практики приглашения специалистов «со стороны». Особенно это ощущалось при организации производства и введении новых технологических процессов обеспечения движения поездов и ремонтных работ.

**Вторая глава диссертации «Реализация государственной программы подготовки кадров для железнодорожного транспорта в середине 1940-х – начале 1960-х годов»** включает анализ совместной работы кадровых служб предприятий железнодорожного транспорта с высшими и средними специальными учебными заведениями, дорожными техникумами, школами, школами ФЗО по подготовке квалифицированных кадров для железных дорог страны.

**В первом параграфе «Подготовка квалифицированных специалистов в высших и средних специальных учебных заведениях и техническое обучение молодежи в железнодорожных училищах Курской области»** подчеркивается, что долгосрочная программа подготовки квалифицированных кадров и производственно-технического обучения рабочих и служащих, разработанная в середине 1945 г. правительством и Наркоматом путей сообщения, включала в себя получение высшего и среднего специального образования в учебных заведениях железнодорожного транспорта и в железнодорожных училищах Министерства трудовых резервов СССР.

С лета 1946 года широкое распространение получило направление техников-практиков для двухлетнего (с 1951 г. – трехлетнего) обучения в высших учебных заведениях и создание специальных групп по подготовке инженеров из техников, имевших пятилетний опыт работы на производстве. Такие мероприятия способствовали увеличению количества командиров среднего и высшего звена, желавших повышать свою профессиональную квалификацию<sup>3</sup>.

Подготовка специалистов со средним специальным образованием велась в техникумах по различным специальностям. На железных дорогах страны действовали около 200 дорожных технических школ, где велось обучение специалистов из состава локомотивных бригад. Кадры других массовых профессий

<sup>1</sup> ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 977. Л. 134-136; Д. 980. Л. 35-41.

<sup>2</sup> ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2205. Л. 68.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945-1991 гг. М., 2004. С. 38.

готовились в школах ФЗО и в железнодорожных училищах, открывавшихся в системе Министерства трудовых резервов СССР. Эта работа активизировалась после принятия в 1946 г. постановления Совета Министров СССР «О мерах по улучшению подготовки трудовых резервов и увеличению количества рабочих, подготавливаемых в ремесленных, железнодорожных училищах школах ФЗО»<sup>1</sup>.

В начале 1950-х годов в технических вузах вводилось обучение по трехгодичной программе для техников, имевших пятилетний стаж руководящей работы. Так, в 1953-1954 гг. в Ростовский и Ленинградский институты инженеров транспорта для обучения были направлены инженерно-технические работники паровозного депо Курск, а также работники отдела движения Курского отделения дороги. В конце 1950-х – начале 1960-х годов образование по такой форме обучения получили более 20 курских железнодорожников<sup>2</sup>.

В исследуемый период Курский железнодорожный техникум пользовался значительной популярностью среди выпускников железнодорожных и общеобразовательных школ Курска и области. Он заслуженно относился к наиболее престижным средним специальным учебным заведениям региона. Здесь трудился слаженный коллектив преподавателей и мастеров производственного обучения. В 1945-1965 гг. из стен Курского железнодорожного техникума было выпущено 2389 квалифицированных специалистов-железнодорожников.

Летом 1947 г. правительство и МПС СССР провели реорганизацию всех дорожных школ по подготовке машинистов, которые были созданы в соответствии с постановлением ГКО от 26 августа 1945 г.<sup>3</sup> Так, 5 августа 1947 г. на базе Курского железнодорожного техникума была открыта трехгодичная школа машинистов<sup>4</sup>. Деятельность школы машинистов была органично связана с коллективом техникума. В 1950 г. в ней состоялся первый выпуск.

**Во втором параграфе «Производственная подготовка и воспитание железнодорожных кадров в 1940-х – начале 1960-х годов»** отмечается, что в исследуемый период массовое развитие приобретали прогрессивные формы технического обучения: кружки техминимума, в которых давались теоретические знания и формировались практические навыки по профессиям; курсы по подготовке специалистов различного профиля; индивидуальная подготовка работников отдельных ведущих профессий; стахановские школы, в которых обучение рабочих велось стахановцами с целью передачи более совершенных методов труда; курсы повышения квалификации с отрывом и без отрыва от производства; школы мастеров социалистического труда, обучавшие стахановцев-ударников с последующим занятием ими должностей более высокого уровня; курсы для ИТР, связанных с внедрением новых технических и технологических мероприятий.

<sup>1</sup> Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. Сб. док. М., 1994. С. 420.

<sup>2</sup> ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 59. Д.59. Л. 1-4; Оп. 86. Д. 1684. Л. 1-4; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 45, 73-74; Д. 449. Л. 121-122.

<sup>3</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 458. Л. 198-200, 201-202.

<sup>4</sup> ОА МЖД (г. Курск). Ф. 27. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 12; С июля 1947 г. Г.Ф. Гофман работал помощником начальника школы машинистов. В октябре 1953 г. он возглавил партийную организацию школы машинистов. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 451. Л. 84).

Массовая подготовка техников, мастеров, квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта требовала открытия новых школ ФЗУ и различных технических школ. Подготовка и переподготовка кадров массовых профессий железнодорожного транспорта велась через разветвленную сеть школ, курсов, кружков техминимума. Это позволяло повышать квалификацию работников связанных, в первую очередь, с движением поездов.

На железнодорожном транспорте росло количество учебных заведений, совершенствовалась их материально-техническая база. Используемые документы свидетельствуют о том, что для достижения прироста квалифицированных кадров только за 1951-1955 гг. в дорожных технических школах и на учебных курсах было подготовлено 907544 человек, а в учебных заведениях, действовавших в системе государственных трудовых резервов – 170610 человек. В 1951-1955 гг. ежегодно повышали квалификацию почти 450 тысяч железнодорожников.

В феврале 1956 г. ЦК КПСС и СМ СССР приняли решение о технической реконструкции железнодорожного транспорта на базе электрификации и широкого внедрения тепловозной тяги. В параграфе отмечается, что вместе с коренной реконструкцией железнодорожного транспорта, под влиянием научно-технического прогресса возросли требования к уровню квалификации его работников.

В связи с осуществлением Генерального плана электрификации железных дорог страны возросла потребность в подготовке специалистов-электрификаторов, машинистов электровозов и тепловозов, слесарей по ремонту электроподвижного состава, электромонтеров и других профессий. В 1958-1960 гг. ежегодно готовилось 6 тысяч машинистов и их помощников, а в 1961-1965 гг. – 10 тысяч. Более 200 тысяч работников паровозного хозяйства за этот период прошли переквалификацию: инженеры – в транспортных вузах, машинисты и их помощники – в дорожных технических школах, в том числе действовавших и на территории Курского региона.

**В третьей главе диссертации «Динамика развития социальной базы железнодорожного транспорта Курского региона в 1945-1965 гг.»** дается подробный аналитический обзор многоплановых мероприятий, осуществляемых как партийно-государственными, так и железнодорожными структурами для улучшения финансового, жилищного положения железнодорожных рабочих и служащих, а также в области специализированного обслуживания бытовых потребностей работников транспорта и членов их семей.

**В первом параграфе «Финансовое и жилищно-бытовое обеспечение курских железнодорожников»** соискателем подчеркивается, что мероприятия, осуществляемые ЦК ВКП(б) и правительством при переходе к послевоенному развитию страны, способствовали улучшению материально-бытовых условий железнодорожников. Со второй половины 1945 года на предприятиях железных дорог происходила выплата компенсации за неиспользованные отпуска в воен-

ные годы. Работникам ведущих профессий предоставлялись кратковременные отпуска – по 10-12 дней<sup>1</sup>.

Проведенная в декабре 1947 г. финансовая реформа и последовавшая за ней отмена карточной системы привели к тому, что заработная плата играла все более значимую роль в улучшении материального положения работников транспорта. В первую очередь, это касалось профессий, связанных с движением. Так, 2 сентября 1947 г. СМ СССР принял постановление об увеличении заработной платы локомотивных бригад. Уже со второй декады сентября 1947 г. работникам локомотивных бригад стала производиться оплата за классность (в размере более 20 % от должностного оклада). С начала февраля 1949 г. были организованы выплаты по договорам, заключенным между машинистами и руководством соответствующей железной дороги (в размерах от 41,4 до 61,4 %) <sup>2</sup>.

Указанные меры привели к значительному увеличению заработной платы машинистов и других членов паровозных бригад. Так, в 1954 г. уровень заработной платы у машинистов пассажирских паровозов депо Курск достигал 2100-2700 рублей<sup>3</sup>.

Из данных, представленных в параграфе, следует, что рост средней заработной платы рабочих и служащих на железных дорогах СССР в 1950 г. увеличился по сравнению с 1940 г. в 2,12 раза, а к 1965 году – в 2,8 раза. В исследуемый период были приняты серьезные меры для улучшения жилищно-бытовых условий железнодорожников. Так, за три первых послевоенных года (1946-1948 гг.) в жилищное строительство на железнодорожном транспорте было направлено 1,1 млрд. рублей<sup>4</sup>. 17 января 1949 г. было принято специальное постановление СМ СССР № 73 «Об обеспечении нормального режима труда и отдыха локомотивных бригад железнодорожного транспорта, улучшении их материально-бытовых условий»<sup>5</sup>. В данном параграфе подробно исследованы механизмы реализации правительственной программы по строительству жилья для железнодорожников Курской области в конце 1940-х – середине 1960-х годов.

**Во втором параграфе «Специализированное обслуживание повседневных потребностей работников железнодорожного транспорта»** рассматривается реализация государственной и ведомственной политики по обеспечению форменным и специальным обмундированием рабочих-железнодорожников, по совершенствованию продуктового и промышленно-товарного обеспечения работников железных дорог и членов их семей.

В параграфе дан анализ мероприятий по введению новой формы работников железных дорог СССР, выполнению требований НКПС – МПС СССР по выдаче и ношению форменной одежды железнодорожниками всех рангов<sup>6</sup>. Критически оценивается работа подразделений отделов рабочего снабжения по обеспечению железнодорожников и членов их семей продуктами питания, а

<sup>1</sup> ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 3-18.

<sup>2</sup> ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 39. Л. 133-134; Д. 74. Л. 11-12, 44.

<sup>3</sup> ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 137. Л. 7-72; Д. 166. Л. 93, 147.

<sup>4</sup> ГАРФ. Ф. Р-5474. Оп. 20. Д. 2. Л. 162-164.

<sup>5</sup> Железнодорожный транспорт СССР: 1946-1965 гг. Сб. документов. М., 1994. С. 415.

<sup>6</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 113. Д. 298. Л. 117-184.

также меры, принимаемые партийными, советскими и профсоюзными органами для наведения порядка в сфере транспортной торговли.

**Четвертая глава диссертации «Развитие сферы социального обслуживания работников железнодорожного транспорта Курской области в 1940-х – 1960 гг.»** посвящена раскрытию проблемы медико-социального обеспечения и реабилитации работников железных дорог и членов их семей, функционированию общеобразовательных учебных заведений, действовавших в системе МПС СССР, культурно-просветительской работы, проводимой в Домах культуры, в клубах на железнодорожных участках Курской области в конце 1940-х – середине 1960-х годов.

**В первом параграфе «Функционирование системы медико-социального обеспечения рабочих и служащих железных дорог и членов их семей»** подробно представлена деятельность медицинских учреждений железнодорожного транспорта, работавших на крупных железнодорожных узлах (ст. Курск, Льгов, Белгород) и линейных станциях области (Поныри, Мармыжи, Охочевка). Материалы, представленные в параграфе, убедительно показывают динамику развития транспортной медицины в течение 20-летнего периода, укрепления ее материально-технической базы, повышения лечебно-диагностического мастерства специалистов. Приведены убедительные примеры, когда передовые методы лечения больных, применяемые в системе лечебно-санитарных учреждений МПС СССР, оказывали положительное влияние на развитие региональной сети медицинских учреждений.

**Во втором параграфе «Деятельность общеобразовательных учебных заведений железнодорожного транспорта и организация летнего отдыха детей железнодорожников»** подробно представлена работа общеобразовательных учебных заведений системы МПС СССР: железнодорожных школ, дошкольных учреждений (детские сады, ясли), пионерских лагерей, создаваемых и контролируемых профсоюзными комитетами железнодорожников по общеобразовательному обучению и укреплению здоровья в ходе летнего отдыха детей железнодорожников, которые чаще всего, становились достойной сменой и пополнением рядов рабочих и служащих железнодорожного транспорта. В параграфе подробно раскрывается работа коллектива пионерского лагеря им. А. Матросова, функционировавшего с 1953 года на ст. Блохино Курского отделения Московской дороги.

**В третьем параграфе «Культурно-просветительная работа с железнодорожниками Курской области»** особое внимание уделено деятельности культурно-просветительных учреждений, работавших в изучаемый период на станциях Курск, Льгов, Мармыжи. Дана характеристика форм культурной работы, которые пользовались наибольшей популярностью среди железнодорожников и членов их семей, приводятся сведения о становлении художественных самодеятельных коллективов, основой которых были рабочие-железнодорожники. Значительное внимание уделено отражению проблем, существующих послевоенному восстановлению и материально-техническому обеспечению

нию социально-культурных учреждений железнодорожного транспорта Курской области<sup>1</sup>.

**В пятой главе исследования «Общественно-политическая активность железнодорожников Курской области и ее влияние на развитие социальной сферы транспорта»** детально раскрываются вопросы участия курских железнодорожников в подготовке и проведении важнейших государственно-политических кампаний: по выборам депутатов Верховных Советов СССР и РСФСР, а также организации выборов в местные Советы.

**В первом параграфе «Участие курских железнодорожников в государственных и политических кампаниях, деятельности общественных организаций и движений в 40-е – 60-е годы XX столетия»** дан анализ деятельности представителей трудовых коллективов предприятий железнодорожного транспорта Курской области в ходе выдвижения кандидатов, подготовки и проведения выборов различного уровня – от высших законодательных органов власти (Верховные Советы СССР и РСФСР), до формирования местных Советов областного, городского и районного уровня. В параграфе представлены основные формы участия передовых железнодорожников в выборной работе: активное участие в избирательных комиссиях различного уровня, проведение голосования на вокзалах, в поездах дальнего следования<sup>2</sup>.

О значительном авторитете, которым пользовались передовые железнодорожники среди населения Курской области, свидетельствуют факты избрания в Верховные Советы СССР и РСФСР II-V созывов курских железнодорожников А.Т. Бабченко, В.А. Коломыченко, Г.М. Гладилина, Н.Д. Непогодиной, А.Е. Савченко и Ю.В. Князькова.

Материалы пятой главы диссертации указывают на активную роль железнодорожников Курской области в проведении Всесоюзных займов восстановления и развития народного хозяйства СССР (1946–1954 гг.). Средства, передаваемые железнодорожниками, играли важную роль в экономическом возрождении народного хозяйства. Раскрывается участие железнодорожников в деятельности областного Комитета защиты мира, Совета содействия Всемирному фонду мира, первичных организаций Научно-технического общества МПС СССР, Всесоюзного общества «Знание» и других общественных объединений.

**Второй параграф «Деятельность транспортной печати как фактора влияния на состояние социальной сферы железнодорожного транспорта»** посвящен анализу деятельности редакционных коллегий органов железнодорожной печати: газет «Ударник Курской» (с 1953 г. «За образцовую магистраль» Московско-Курской), «Большевик Южной» Южной и «Магистраль» Московско-Киевской железных дорог, а также отделенческих газет «Курский железнодорожник» (г. Курск), «Сигнал» (Белгород). Показано влияние публикаций на развитие социальной сферы, улучшение жилищных условий, быта и отдыха тружеников стальных магистралей. Отмечено, что большинство общественно значимых инициатив, выдвигавшихся передовиками производства, ра-

<sup>1</sup> См., напр.: ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 46; Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 29-33.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. Р-7522. Оп. 4. Д. 21. Л. 19; Оп. 5. Д. 35. Л. 160; Оп. 6. Д. 26. Л. 34; ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 487. Л. 23-24; Д. 686. Л. 1-3.

ботниками социальной сферы транспорта, оперативно получали поддержку и активно пропагандировались среди рабочих-железнодорожников Курской области. Благодаря публикациям в железнодорожных газетах, широкое распространение получило добровольное общественное движение работников транспорта по оказанию безвозмездной помощи железнодорожным предприятиям<sup>1</sup>.

В заключение диссертации подведены итоги исследования, сформулированы общие выводы.

**Основные положения диссертации нашли отражение в следующих публикациях автора:**

***Статьи, опубликованные в изданиях,***

***рекомендованных ВАК при Министерстве образования и науки РФ***

1. Масуфранова, Е. А. Роль отраслевого соревнования в увеличении объемов перевозок и повышении производительности труда на Курском железнодорожном узле весной – летом 1945 г. / Е. А. Масуфранова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2015. – № 4(17). – С. 114-121 (0,4 п. л.).

2. Масуфранова, Е. А. Влияние административно-политического контроля на эффективность деятельности предприятий железнодорожного транспорта Курской области в первой половине 1950-х годов / Е. А. Масуфранова, А. В. Гаврилук // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2015. – № 4(17). – С. 121-129 (0,5 / 0,3 п. л.).

3. Масуфранова, Е. А. Реализация программы мероприятий по улучшению жилищно-бытовых условий железнодорожников во второй половине 1940-х – 1950-е годы (по материалам Курской области) / Е. А. Масуфранова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2016. – № 1 (18). – С. 113-121 (0,5 п. л.).

4. Масуфранова, Е. А. Участие работников специальных формирований Народного комиссариата путей сообщения СССР в восстановлении предприятий железнодорожного транспорта Курской области в 1940-50-е годы / Е. А. Масуфранова, А. В. Величко // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2016. – № 2 (19). – С. 175-183 (0,5 / 0,3 п. л.).

***Научные статьи:***

5. Масуфранова, Е. А. О некоторых проблемах реализации избирательных прав советских граждан (на примере организации выборов в Верховный Совет СССР 1946 года в Курской области) / Е. А. Масуфранова // Права человека: история, теория и практика: сб. науч. ст. / Юго-Западный государственный университет (Россия); Сумський державний університет (Україна). – Курск, 2010. – С. 55-58 (0,2 п. л.).

6. Масуфранова, Е. А. От машиниста паровоза до правозащитника (посвящается учителю и наставнику, доценту кафедры конституционного права ЮЗГУ, заслуженному юристу России Владимиру Андреевичу Брюховецкому) /

<sup>1</sup> См.: Курский железнодорожник. 1945. 19 июля; 1946. 15 марта.

Е. А. Масуфранова // Права человека: история, теория, практика.– Курск: Университетская книга, 2015. – С. 56-59 (0,2 п. л.).

7. Масуфранова, Е. А. Так же работать, как трудится лучший: (использование передовых методов труда в работе коллектива паровозного депо Курск в 1945 году) / Е. А. Масуфранова // События и люди в документах курских архивов. / Под ред. В. Л. Богданова. – Курск: Лоцман, 2015. – Вып. 13. – С. 26-31 (0,3 п. л.).

8. Масуфранова, Е. А. «Слава стоящим на трудных постах..» (Празднование Всесоюзного Дня железнодорожника в победном 1945 году) // Историко-психологические аспекты праздничной культуры / Под ред. д-ра ист. наук, проф. С. Н. Полторака. – С-Пб., 2015. – С. 168-173 (0,3 п. л.).

9. Масуфранова, Е. А. «Эшелоны Победы»: встреча фронтовиков в Курской области летом 1945 года / Е. А. Масуфранова, В. В. Коровин // И слава победителей перешла в правдивые уста потомков (к 70-летию Великой Победы) материалы науч.-практ. конф. – Белгород: издат. Дом «Белгород», 2015. – С. 21-27 (0,3 / 0,2 п. л.).

10. Масуфранова, Е. А. Дисциплинарная ответственность железнодорожников в системе административно-командной модели управления отраслью конца 1940-х годов (по материалам Курской области) / Е.А. Масуфранова, В.В. Коровин // Власть и общество: история взаимоотношений материалы Десятой региональной научной конференции / Под общ. ред. В.Н. Глазьева. – Воронеж: «ИСТОКИ», 2016. – С. 203-208 (0, 3 п. л.).

11. Масуфранова, Е. А. Интерьер жилища советских железнодорожников как отражение психологического восприятия бытовых условий в конце 1940-х – начале 1960-х гг. (по материалам Курского узла Московской железной дороги) / Е. А. Масуфранова, В. В. Коровин // Интерьер жилища как отражение психологической сущности человека / Под ред. д-ра ист. наук, проф. С. Н. Полторака. – С-Пб, 2016. – С. 129-137 (0,5 / 0,3 п. л.).

12. Масуфранова, Е. А. К истории функционирования женских общественных организаций на Курском железнодорожном узле во второй половине 1940-х годов / Е. А. Масуфранова // Актуальные проблемы правового регулирования деятельности общественных объединений: российский и зарубежный опыт / Отв. ред. В. В. Коровин. – Курск: Университетская книга, 2016. – С. 132-138 (0, 3 п. л.).

13. Масуфранова, Е. А. «Машинист, твои маршруты только вперед!»: (страницы биографии инвалида Великой Отечественной войны, почетного железнодорожника А. Е. Савченко (1917-1998 гг.) / Е. А. Масуфранова // Нам этот мир завещано беречь: проблемы сохранения исторической памяти о событиях и героях первого периода Великой Отечественной войны: сб. науч. ст. – Курск: Университетская книга, 2016. – С. 157-161(0,2 п. л.).

14. Масуфранова, Е. А. Из поколения огненных лет: (страницы биографии старшего машиниста паровозного депо Курск, депутата Верховного Совета СССР IV-V созывов Г. М. Гладилина) / Е. А. Масуфранова // Великая Отечест-

венная война в исторической памяти народа: материалы Восьмой научно-практической конференции. – Орел, 2016. – С. 131-135 (0,25 п. л.).

15. Масуфранова, Е. А. От реверса паровоза к парламентской трибуне / Е. А. Масуфранова // Ценности и нормы правовой культуры: сб. научн. статей VI Междунар. круглого стола, посвященного дню рождения И.А. Ильина, русского философа и юриста. Юго-Зап. гос. ун-т. – Курск, 2016. – С. 225-230 (0,3 п. л.).

---