

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Юго-Западный государственный университет»**

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

Диссертация на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Научный руководитель –
д.и.н., профессор Коровин В.В.

Курск – 2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ В РЕГИОНЕ.....	23
1.1 Роль политических и государственных структур СССР в совершенствовании транспортного обеспечения населения страны	23
1.2 Реализация партийно-государственной политики подбора кадров на железных дорогах Курской области (1940-1960-е годы).....	57
ГЛАВА 2. РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СЕРЕДИНЕ 1940-х – НАЧАЛЕ 1960-х ГОДОВ.....	86
2.1 Подготовка квалифицированных специалистов в высших и средних специальных учебных заведениях и техническое обучение молодежи в железнодорожных училищах Курской области.....	86
2.2 Производственная подготовка и воспитание железнодорожных кадров в 1940-х – начале 1960-х годов.....	102
ГЛАВА 3. ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КУРСКОГО РЕГИОНА В 1945-1965 гг.	123
3.1. Финансовое и жилищно-бытовое обеспечение курских железнодорожников.....	123
3.2. Специализированное обслуживание повседневных потребностей работников железнодорожного транспорта.....	143
ГЛАВА 4. РАЗВИТИЕ СФЕРЫ СОЦИАЛЬНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ В 1940-х – 1960-х гг.	164
4.1 Функционирование системы медико-социального обеспечения рабочих и служащих железных дорог и членов их семей.....	164

4.2 Деятельность общеобразовательных учебных заведений железнодорожного транспорта и организация летнего отдыха детей железнодорожников.....	184
4.3 Культурно-просветительская работа с железнодорожниками Курской области.....	202
ГЛАВА 5. ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТА.....	221
5.1 Участие курских железнодорожников в государственных и политических кампаниях, деятельности общественных организаций и движений в 40-60-е годы XX столетия.....	221
5.2 Деятельность транспортной печати как фактора влияния на состояние социальной сферы железнодорожного транспорта.....	243
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	265
СПИСОК УСЛОВНЫХ СОКРАЩЕНИЙ.....	275
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	277
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	299

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования: Кардинальные изменения, произошедшие в конце XX – начале XXI столетий в экономической и политической сферах жизни Российского общества не могли не отразиться на решении 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 и государственного суверенитета Российской Федерации, а также эффективность системы обеспечения национальной безопасности.

Анализ состояния железнодорожного транспорта России к началу XXI века привел руководство страны к осознанию необходимости серьезной модернизации и коренного изменения его развития¹. Приоритетным направлением деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в настоящее время стала реализация проектов, направленных на совершенствование общей системы управления железнодорожным транспортом².

Но явная поспешность реформ, проводимых в отрасли с конца XX столетия, не всегда отвечает интересам различных подразделений железнодорожного транспорта. Так, в ходе реформирования деятельности железных дорог руководство ОАО «РЖД» отказалось от сохранения в структуре акционерного общества и железных дорог 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

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

² См.: Морозов В.Н. ОАО «Российские железные дороги» на новом этапе развития // Железнодорожный транспорт. – 2012. - № 10. – С. 4.

социальной сферы транспорта... не способствует улучшению работы транспортной системы и может считаться предвестником последующих осложнений...»¹

Накопленный более чем за столетие опыт деятельности социальных структур Министерства путей сообщения Российской империи, СССР и Российской Федерации, к сожалению, остается не востребован в современных условиях. 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.

Объект исследования – социальная сфера отечественного железнодорожного транспорта.

Предметом исследования является деятельность структурных подразделений железнодорожного транспорта, ответственных за подготовку и воспитание кадров, за бытовое и социальное обеспечение курских железнодорожников в период с 1940 до середины 1960 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 дорог появлялась необходимость выхода за установленные хронологические рамки и обращения к опыту деятельности НКПС СССР в годы Великой Отечественной

¹ Пашинин С.А. Социальная сфера // Железнодорожный транспорт: XX век. – М., 2001. – С. 133.

войны, так как многие руководящие документы по социальному обеспечению железнодорожников, действовавшие в 1940-1950 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 выделяется два периода: советский (1940-е – 1990 гг.) и постсоветский, начавшийся в 1991 году. Для полноты изучения проблемы 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 Советского Союза 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.) генерал-лейтенанта технических войск И.В. Ковалева¹ труды академика АН СССР Т.С. Хачатурова² и кандидата экономических наук А.Г. Напорко³ дают представление о перспективах восстановления и развития железных дорог, их социальной сферы в послевоенные годы.

Для разработки избранной темы интерес представляют издания о деятельности Московско-Курско-Донбасской дороги⁴, о трудовых успехах тульских железнодорожников⁵. К числу исследований, посвященных социальному развитию железнодорожной отрасли страны, следует отнести публикации

¹ Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт в 1917-1947 гг. – М., 1947.

² Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. – М., 1952.

³ Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. - М., 1954.

⁴ Московско-Курско-Донбасская железная дорога за 40 лет Советской власти. – М., 1957.

⁵ Балдин Г.А. На большом клапане: очерки о тульских железнодорожниках. – Тула, 1950.

руководителей МПС СССР Б.П. Бещева, Г.К. Головачева,¹ экономистов и историков транспорта Б.П. Орлова², А.И. Марковой³, А.Т. Хрущева и соавт.⁴, А.Г. Мушруба⁵.

В середине и в конце 1950-х годов по материалам железных дорог Южного направления и Донецкого округа был выполнен ряд диссертационных исследований, которые представляют определенный интерес для нашего исследования⁶.

Проблемы подготовки кадров массовых профессий, состояния жилищно-бытовых условий советских железнодорожников как в годы Великой Отечественной войны, так и в послевоенный период раскрыты в монографии академика РАН Г.А. Куманёва⁷. Интерес представляет публикация С.Д. Медведевой, посвященная деятельности железнодорожников Октябрьской и Кировской магистралей Северо-Запада в годы четвертой пятилетки (1946-1950)⁸. В связи с празднованием юбилеев различных железных дорог⁹ были изданы книги, рассказывающие об их истории. В них, как правило, вопросам развития социальной сферы не уделялось достаточного внимания.

¹ 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.

² Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962. Историко-экономический очерк. - М., 1963.

³ Маркова А.И. Транспорт СССР и основные этапы его развития. - М., 1977.

⁴ Развитие советского железнодорожного транспорта / под ред. А.Г. Мушруба. - М., 1984.

⁵ Хрущев А.Т., Никольский И.В. Развитие и размещение промышленности и транспорта СССР в семилетке. - М., 1960.

⁶ 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 железной дорог). - Автореф. дисс... канд. ист. наук - Киев, 1955; Щербин И.Е. Борьба КПСС за восстановление и развитие железнодорожного транспорта в 1943-1950 гг. (на материалах Сталинской железной дороги). - Автореф. дисс... канд. ист. наук. - Киев, 1959 и др.).

⁷ Куманёв Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945. - М., 1976.

⁸ Медведева С.Д. Железнодорожники Северо-Запада СССР в четвертой пятилетке (1946-1950 гг.) // Исторические записки. Т. 105. - М., 1980. - С. 229-241.

⁹ См.: Молодость столетней магистрали: к 100-летию Юго-Восточной железной дороги / Под ред. А.В. Охремчика. - Воронеж, 1966; Южной-100 лет: 1869-1969 / В.И. Ангелейко, А.С. Ватуля, С.Я. Диамант и др. - Харьков, 1969; Столичная магистраль Украины: К 100-летию Юго-Западной железной дороги / Под ред. П.Ф. Кривоноса. - Киев, 1970; Все дороги ведут в Москву. О прошлом и настоящем Московской магистрали / Под ред. Л.А. Карпова. - М., 1971.

Интересные сведения по исследуемой тематике представлены в книге, посвященной истории локомотивного депо Москва-Сортировочная Московской железной дороги¹. Специальная глава о развитии железнодорожного транспорта в 1945 – 1980-х годах включена в книгу «Железнодорожники в Великой Отечественной войне», вышедшую под редакцией Министра путей сообщения СССР Н.С. Конарева в 1985 и 1987 гг.

Анализ историографии развития железнодорожного транспорта советского периода свидетельствует о том, что в 1950-е – 1980-е годы не было подготовлено основополагающих 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 в середине 1990-х гг. А.П. Логунов, еще мало встречается аналитических статей, монографий и диссертаций, которые могли бы стать заметным явлением в отечественной историографии², о чем свидетельствует ограниченное число опубликованных трудов, авторы которых обращались к проблемам истории развития железнодорожного транспорта страны³.

¹ По пути Великого почина. Из истории депо Москва – Сортировочная Московской железной дороги. / Под ред. П.А. Казанского и В.Г. Широкова. – М., 1979. Приднепровская железная дорога / В.М. Кулагин, И.Я. Кучеренко, А.С. Сокиркин. – Днепропетровск, 1973; Балакшин П.Ф. Свердловская магистраль / 100 лет Свердловской железной дороге. – Свердловск, 1978; Стальная магистраль Нечерноземья: К 125-летию Горьковской железной дороги. / Рук. авт. колл. Е.В. Кузнецов. – Горький, 1983; Рустамов Б.Т., Садовников В.В. Стальных путей связующая нить (Среднеазиатской ордена Ленина железной дороге 100 лет). – Ташкент, 1988; Зензинов Н.А. От Петербурго-Московской до Байкало-Амурской магистрали. – М., 1986; Магистраль имени Октября / В.М. Юрасов, Б.В. Януш, М.И. Воронин – М. 1990. и др.; По пути Великого почина. Из истории депо Москва – Сортировочная Московской железной дороги. / Под ред. П.А. Казанского и В.Г. Широкова. – М., 1979.

² 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.

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

Постсоветский период характеризуется в основном изданием книг, посвященных истории отдельных железных дорог России¹, в частности, дорог Центрального и Восточного направлений. Определенные сведения по реализации социальной политики и функционированию социальных структур железнодорожного транспорта мы почерпнули в энциклопедических изданиях: «Железнодорожный транспорт» и Большая энциклопедия транспорта в 8 томах².

Начало XXI столетия ознаменовалось появлением научных трудов, посвященных экономическому и социальному развитию железнодорожного транспорта России. Это книги Е.А. Сотникова³, В.В. Агафонова и соавт., З.Л. Крейниса⁴, «История железнодорожного транспорта СССР. Т. 3. 1945-1991 гг.»⁵, «История организации и управления железнодорожным транспортом России. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России»⁶, фундаментальный труд «История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв.» и др.⁷.

¹ См.: 125 лет ордена Трудового Красного Знамени Юго-Восточной дороге. – Воронеж, 1991; Московская железная дорога. Через годы через расстояния / под общ. ред. И.Л. Паристого – М., 1997; Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899-1999. – Красноярск, 1998; Лукьянин В.П. Больше века на службе России: 120 лет Свердловской железной дороге. – Екатеринбург, 1998; Куйбышевская железная дорога: 125 лет. 1874-1999. – Самара, 1999. Романенко Ю.И., Харченко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков, 1999 и др.

² 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.

³ Сотников Е.А. Исторические этапы и перспективы развития мирового и российского железнодорожного транспорта (1800-2100 годы). – М., 1997.

⁴ 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.

⁵ История железнодорожного транспорта СССР. Т.3: 1945-1991 гг. / Под ред. Г.М. Фадеева.- М., 2004.

⁶ 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.

⁷ История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. /Под ред. проф. Е.И. Пивовара – М., 2012 и др.

Продолжалось издание книг по истории железных дорог¹ Центрального, Уральского и Восточного направлений. Определенный интерес представляют и издания по истории Брянского и Тульского отделений столичной магистрали², отдельных железнодорожных предприятий³. Важная информация о социальном развитии предприятий сети железных дорог страны содержится в издании, посвященном 40-летию Центрального Совета ветеранов железнодорожного транспорта⁴.

Глубокое исследование процессов восстановления учреждений культуры, транспортного образования на территории Центрально-Чернозёмного региона в послевоенные годы проведено в трудах профессора В.А. Македонской⁵.

Ряд отечественных исследователей (Ю.В. Аксютин, А.В. Пыжиков и др.) и зарубежных историков (Н. Верт, Д. Фильцер и др.) изучали общественно-политическую жизнь советских железнодорожников как в послевоенный период, так и в годы «хрущевской оттепели» (1953-1964 гг.)⁶. В последние годы особенностью историографии железнодорожного транспорта стал региональный подход. Проблемам социально-экономического состояния транспорта, особенно

¹ Попов В.М. Стальной меридиан. История Юго-Восточной железной дороги / Под общ. ред. М.П. Акулова – Воронеж, 2001; Уральский исток Транссиба: История Южно- Уральского железной дороги / Ред. – сост. А.Л. Казаков. – Челябинск, 2004; Дорога к признанию. – Иркутск, 2005; Калмыков С.В., Мишенев Ю.Д., Роцевкин В.Т. Московской окружной дороге 100 лет. – М., 2008; Московская железная дорога: 55 лет движения вперед. / Под ред. В.В. Мягкова, Е.Н. Бочаровой - М., 2014 и др.

² Паршин А.Г. Стальные магистрали Брянщины. – Брянск, 2004; Путешествие из прошлого в будущее. – Тула, 2004; Стешенко-Фролов Н.Е. Живые корни железного дерева. Книга о тульских железнодорожниках. – Тула, 2005 и др.

³ Кожин И.И. Электровозы уходят в рейс (К 70-летию локомотивного депо Рыбное). – Рязань, 2005. и др.

⁴ Созидатели отрасли / Ред. Н.П. Гром, Л.И. Матюхин и др. – М., 2014.

⁵ 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 научн. конф. «Великая Отечественная война 1941-1945 гг. в памяти народа... – Москва, 15 апреля 2015 г. – М., 2015. – С.759-768.

⁶ Аксютин Ю.В. Хрущевская «оттепель» и общественные настроения в СССР в 1953-1964 гг. – изд. 2-е. доп. – М., 2010; Пыжиков А.В. Хрущевская «оттепель». – М. 2002; Верт Н. История Советского государства. 1900-1991. – М., 1992; Фильцер Д. Советские рабочие и поздний социализм. – М, 2011.

во взаимосвязи с их влиянием на социальное развитие отдельных регионов, были посвящены диссертационные исследования М.М. Вагабова¹, У.В. Ежеля², А.А. Конова³ и др.

Местная историография по изучаемой проблеме представлена небольшим количеством публикаций курских историков и краеведов. Отметим, что в середине 1940-х – конце 1970-х годов весь спектр публикаций определялся единственной брошюрой старшего машиниста паровозного депо Курск А.Е. Савченко⁴. Ряд примеров социального статуса курских железнодорожников приводится в статье И.И. Френкеля, опубликованной в книге «Курск. Очерки из истории города»⁵. В журнале отдела пропаганды и агитации обкома КПСС «Блокнот агитатора» в 1954-1960 гг. публиковались статьи секретаря Кировского РК КПСС Р.В. Крепкера, секретаря Курского обкома КПСС А.В. Соколова о работе предприятий Курского отделения дороги⁶.

Отметим, что в объемном труде региональных географов и экономистов, изданном в 1966 г. в Воронеже, практически отсутствуют материалы о развитии социальной сферы железнодорожного транспорта региона⁷.

В конце 90-х годов прошлого века было издано четыре книги под общим названием «Этапы большого пути». Автором этих публикаций, посвященных развитию железнодорожного транспорта Курского региона, становлению производственных и бытовых традиций курских железнодорожников, стал кандидат исторических наук, почетный железнодорожник СССР А.Н. Манжосов. Наибольшую ценность представляют книги, которые охватывают период истории

¹ Вагабов М.М. Железнодорожный и морской транспорт Дагестана: история, современные проблемы. Конец XIX – 90-е годы XX в. – Дисс. ... докт. ист. наук. – Махачкала, 1999.

² Ежеля У.В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России (1961-1985 гг.). – Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 1992.

³ Конов А.А. Развитие железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х – середине 1960-х годов. – дисс. ... канд. ист. наук. – Екатеринбург, 2003.

⁴ Савченко А.Е. Мой опыт вождения локомотива. – Курск, 1952.

⁵ Френкель И.И. Восстановление и развитие города в послевоенные годы (1945-1955 гг.) // Курск. Очерки из истории города. – Курск, 1957. – С. 205-224.

⁶ Крепкер Р. Всесоюзный День железнодорожника // Блокнот агитатора. – 1959. – № 14. – С. 11-16; Соколов А. Всесоюзный День железнодорожника (Об успехах курских железнодорожников) // Блокнот агитатора. – 1960. – № 14. – С. 10-17 и др.

⁷ См.: Курская область: экономико-географический очерк. – Воронеж, 1966.

Курского отделения дороги с 1945 по 1996 годы¹. Позднее был подготовлен еще ряд изданий, посвященных железнодорожным предприятиям Курского региона (дистанции электроснабжения, дистанции гражданских сооружений и водоотведения, вокзалу станции Курск, отделенческой клинической больнице)².

Научные труды В.В. Коровина и его соавторов дополняют сведения о социальной политике и деятельности общественных организаций Курского отделения дороги³. В них освещаются социально ориентированные проблемы снабжения железнодорожников промышленными и продовольственными товарами, улучшения материально-бытовых условий рабочих-железнодорожников. Актуальным проблемам социальной политики на железных дорогах в послевоенный период посвящена публикация А.Ю. Золотухина и А.Н. Манжосова⁴. В региональных энциклопедических изданиях опубликованы статьи В.В. Коровина, А.Н. Манжосова, П.П. Михайловой по истории железнодорожных предприятий Курского узла⁵. Интерес для нашего исследования представляют диссертационные работы В.К. Ларина, А.В. Гаврилюка и В.В. Огневщикова. В них дается описание социальных и

¹ Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945-1995 гг. Кн. 3. – Курск, 1996; Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 4. Курск, - 1997.

² 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 рельсы стальные уносят нас вдаль» (К 60-летию сооружения нового вокзала на ст. Курск). – Курск, 2012; Отделенческая больница на ст. Курск ОАО «РЖД». – Курск, 2012.

³ 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., Белозеров Д.А., Гаврилюк А.В. и др. Социальная активность курян в условиях «развитого социализма»: организационное оформление и деятельность общественных организаций региона в 1950-1965-е годы. – Курск, 2014; Коровин В.В., Головин Е.А., Манжосов А.Н. Индустриальный прорыв: промышленность Курской области в 1950-1965 годах. – Курск, 2015.

⁴ Золотухин А.Ю., Манжосов А.Н. Форменная одежда железнодорожников в условиях военного времени // Мода как отражение психологии своего времени. Матер. XXXIV Международной научной конф. Санкт-Петербург, 16-17 декабря 2013 г. – СПб, 2013. – С. 145-150.

⁵ Курск. Энциклопедический словарь-справочник. – Курск, 1997 г.; Большая Курская энциклопедия. / Гл. ред. Ю.А. Бугров. Т. 1. (Кн. 1-4). – Курск, 2008-2009; Т. 2. – Курск, 2010.

общественно-политических процессов, происходивших в 40-е-60-е годы XX века на железных дорогах региона¹.

В диссертации Л.В. Устиновой рассматриваются различные социально-политические процессы на территории Курской области в 1943-1953 гг. Исследование, передающее атмосферу того времени, стало важным дополнением к глубокому пониманию сущности общественно-политической активности курских железнодорожников².

Анализ научной литературы, представленной в историографии (в том числе в региональной), показывает, что по исследуемой нами теме ранее 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 – комплексное исследование функционирования всех 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;

¹ Ларин В.К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России. – Автореф. дисс. ... канд. педагог. 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.

² Устинова Л.В. Общественно-политические процессы в российской провинции 1943-1953 гг.: на примере Курской области. – Дисс. ... канд. ист. наук. – Курск, 2007.

- 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 выделенных исторических фактов. В работе были использованы следующие методы:

- проблемно-хронологический (позволил исследовать проблемы развития социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в хронологической последовательности. Диссертация построена на использовании данного метода).
- историко-сравнительный (положен в основу исследования социальных процессов на железных дорогах в различные временные периоды, дает возможность оценить влияние различных факторов на этот процесс).
- историко-биографический (оказался незаменимым при изучении биографий руководителей железнодорожных предприятий, имевших непосредственное отношение к проведению социальной политики на транспорте).

- ретроспективный (его использование позволило изучать в динамике и анализировать социальную политику, оценивать последствия влияния на них правительственных решений и ведомственных документов, принимавшихся в период 1940-1960-х годов).
- структурно-системный (его применение при рассмотрении проблемы исследования позволило избежать лишней описательности и повысить в диссертации уровень теоретических обобщений).
- статистический (с его помощью производилась обработка данных, извлеченных из архивных хранилищ и других материалов, необходимых для составления таблиц, отражающих динамику социального развития железных дорог).

Также были использованы специальные общенаучные и частнонаучные методы: периодизации, многофакторности, эволюционности, диалектического и субъективного анализа, 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 различного типа 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 и новые типы учебных заведений.

5. По мере того, как научно-технический прогресс оказывал воздействие на железнодорожном транспорте на повышение производственной квалификации рабочих и служащих, 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 лечении 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 глубокого изучения большого круга разнообразных источников. Их мы подразделили на несколько видов: документальные (опубликованные и не опубликованные), статистические сборники, различные ведомственные издания, а также периодическую и методическую литературу.

Наибольший объем основного фактического материала, использованного для написания диссертации, был извлечен из фондов различных архивных учреждений Российской Федерации. Поэтому исследование неопубликованных архивных материалов как важнейшего вида источников позволило провести анализ многих аспектов функционирования социальной базы железнодорожного транспорта на территории Курского региона в 1945-1965 гг.

Довольно значимым источником для нас послужили документы, извлеченные из фондов Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ), Российского государственного архива социально-политической истории

(РГАСПИ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Центрального архива МПС РФ (ЦА МПС РФ) (ныне передаваемых в РГАЭ), Государственного архива Курской области (ГАКО), Государственного архива общественно-политической истории Курской области (ГАОПИ КО); ведомственных архивов: архива Управления Московской железной дороги (АУ МЖД), объединенного архива Московской железной дороги (ОА МЖД, г. Курск), архивного отдела администрации гор. Курска.

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 в Верховные Советы СССР и РСФСР в 1946-1964 гг. (Ф. Р-7522). Используются также документы ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, хранящиеся в фонде Ф. Р-5474.

Определенную роль в раскрытии темы исследования сыграло изучение документов Государственного Комитета Обороны из фонда (Ф. 644), хранящегося в структуре РГАСПИ. В этом фонде были исследованы постановления высшего чрезвычайного органа власти страны за 1944 -1945 гг., которые и в послевоенный период жизни страны определяли стратегию как социальной, так и образовательной сфер развития железнодорожного транспорта. Документы и материалы фонда секретариата Центрального комитета ВЛКСМ (РГАСПИ, Ф. М-1) дают представление о работе с молодыми кадрами железных дорог, о функционировании на транспорте системы обучения молодежи массовым профессиям в данный период.

Основную часть материалов, исследованных в РГАЭ, составили документы Министерства путей сообщения СССР (Ф. 1884). Это отчетно-информационные и организационно-распорядительные документы министерства, его структурных подразделений, управлений: приказы, распоряжения, протоколы, отчеты, докладные записки, справки, содержащие обобщенную и итоговую информацию

на уровне основных направлений деятельности отрасли и хронологического охвата (за полгода, год, пятилетку).

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 были исследованы документы исполнительного комитета Курского областного Совета депутатов трудящихся (Ф. Р-3322), исполкома Курского городского Совета депутатов трудящихся (Ф. Р-770), материалы областного управления профессионально-технического образования (Р-64), а также материалы из фонда 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 комитета ВКП(б) – КПСС (Ф. П-1), Курского горкома партии (Ф. П-2878), Кировского РК ВКП(б) – КПСС (Ф. П-2160), парткома Курского железнодорожного узла (Ф. П-1324), партийных комитетов локомотивного (Ф. П-2130), вагонного (Ф. П-1327) депо, станции Курск (Ф. П-244), первичных партийных организаций, предприятий транспорта – аппарата отделения дороги, железнодорожного техникума (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, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 23, 24, 27, 28 и др.) содержат значительный объем разнообразных материалов: приказы по личному составу, служебные записки, личные дела сотрудников, данные о поощрениях работников Курского и Львовского отделений Московско-Киевской и Московской железной дорог за 1945-1965 гг. Необходимо подчеркнуть, что большинство исследованных архивных документов нами были впервые введены в научный оборот.

Наряду с неопубликованными архивными документами в диссертационной работе использовались опубликованные печатные источники, в том числе сборники документов, относящихся к изучаемому периоду¹. Наибольший объем информации был извлечен из сборников: «Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг.» (М., 1994) и «Железнодорожный транспорт СССР 1956 – 1970 гг.» (М., 1998), в основном, изданных по материалам РГАЭ.

Важная информация о развитии социальной базы железнодорожного транспорта в 1945-1964 гг. содержится в опубликованных документах Политбюро ЦК ВКП(б), Президиума ЦК КПСС и СМ СССР².

К числу статистических сборников, изученных при подготовке диссертации, относятся издания, характеризующие динамику развития отраслей народного хозяйства СССР, в том числе и железнодорожного транспорта³.

Самостоятельным видом печатных источников в диссертации выступает периодическая печать. Но, отражая многообразные общественные явления, она не всегда может служить исследователю надежным помощником, хотя содержащиеся в газетах материалы часто оказываются незаменимыми при освещении общественно-политической активности курских железнодорожников и проблем развития социальной сферы транспорта. Наряду с центральными газетами («Правда», «Известия», «Гудок»), исследовались областные издания («Курская правда», «Молодая гвардия»), дорожные («Московско-Курская магистраль», «За образцовую магистраль») и отделенческие («Сигнал», «Курский

¹ 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; Решения партий и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т. 1917 – 1967.. Т.3 -5. – М., 1968; Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898 – 1986). Изд. 9-е испр. и доп. Т. 8-10. – М., 1985 -1986; Справочник партийного работника. Вып. 1- 5. - М., 1957 – 1964.

² Политбюро ЦК ВКП(б) и Совет Министров СССР. 1945-1953 / Сост. О.В. Хлевнюк и др. – М., 2002; Президиум ЦК КПСС 1954-1964. Черновые протокольные записки заседаний. Стенограммы. Постановления. В 3 т. – М., 2003-2008.

³ 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.

железнодорожник») и др. Многие материалы, извлеченные из периодики, отличаются уникальностью и не сохранились в других источниках.

В диссертации использованы и воспоминания участников описываемых событий. Особенно ценным является то обстоятельство, что это свидетельства государственных и хозяйственных руководителей, занимавших ключевые посты в правительстве Советского Союза, в Министерстве путей сообщений СССР и лично причастных к развитию железнодорожного транспорта Советского Союза и его социальной сферы¹. Для нашей диссертации интересными оказались воспоминания первого секретаря Курского обкома КПСС (1952-1958 гг.) Л.Н. Ефремова².

В диссертации мы также использовали 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. Их научный анализ позволяет объективно оценить массив собранной информации, необходимый для формирования целостного представления о функционировании социальной сферы железнодорожного транспорта Курской области. 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

¹ 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.

² Ефремов Л.Н. Мы родом из Октября. – Ставрополь, 2001.

железнодорожного транспорта Советского Союза 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 исследований.

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.

Впервые в диссертации рассмотрены ключевые положения о проведении реформы социальной сферы в 1940-1950-е годы. Большинство проблем, исследованных в диссертации, стали впервые предметом научной разработки. По сравнению с оценками ряда отечественных авторов более взвешено представлен анализ государственной политики в области развития социальной сферы железнодорожного транспорта в конце 1940-х – середине 1960-х годов.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что эта работа вносит важный вклад в историографию железнодорожного транспорта Курской области. Обобщения, полученные в диссертации позволяют руководителям железнодорожного транспорта объективно прогнозировать перспективы динамики социального обеспечения рабочих и служащих железнодорожных предприятий.

Отдельные выводы, полученные в диссертации, могут быть использованы при подготовке региональной литературы социально-экономического содержания. Целесообразно их применение в обобщающих трудах по отечественной истории, в научном краеведении, при чтении вузовских 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 Сумах, Санкт-Петербурге, Орле, Белгороде, Курске (2010 – 2016 гг.). Они изложены в 15 публикациях общим объемом п.л., (в том числе 4 публикации – в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки для изложения основных результатов научных исследований). Апробация основных положений представленной диссертации конкретизируется списком опубликованных работ, помещенным в автореферате.

Соответствие шифру (паспорту) специальности

Диссертация соответствует шифру (паспорту) специальности 07.00.02 – Отечественная история; областям исследования: 15 – исторический опыт российских реформ; 17 – личность в российской истории, ее персоналии; 21 – история экономического развития России и ее регионов.

Глава 1. Государственная политика в области развития социальной сферы железнодорожного транспорта и ее реализация в регионе

1.1 Роль политических и государственных структур СССР в совершенствовании транспортного обеспечения населения страны

После победоносного завершения Великой Отечественной войны, как и все граждане СССР, советские железнодорожники приступили к восстановительным работам.

Особо подчеркнем, что в период Великой Отечественной войны отечественный железнодорожный транспорт понес значительные потери. Это особенно было характерно для территорий, временно оккупированных немецко-фашистскими войсками. 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. Из строя было выведено 317 крупных паровозных депо¹.

Не меньшим оказался объем ущерба, нанесенного оккупантами социальной и культурной сферам железнодорожного транспорта. На захваченных врагом территориях (в том числе в Курской области) были разрушены большинство железнодорожных школ, больниц и амбулаторий, клубов и учреждений культуры.

¹ Правда. – 1945. – 13 сентября; Достижения Советской власти за сорок лет в цифрах. Статистич. сборник. – М., 1957. – С. 226.

После завершения Великой Отечественной войны во многих трудовых коллективах железнодорожного транспорта развернулось движение за возрождение празднования Всесоюзного Дня железнодорожника. В мае 1945 г. коллектив Люблинского железнодорожного узла обратился ко всем рабочим и служащим Московско-Курской железной дороги с призывом развернуть соревнование в преддверии Дня железнодорожника. «Близится Всесоюзный Сталинский день железнодорожника ... Достоинно встретить этот день – дело чести каждого работника дороги», - указывалось в обращении. Его подписали известные стахановцы паровозного депо Люблино Я.П. Брусков, К.Ф. Бубенин, А.А. Орехов, Д.Д. Петрищев, С.Н. Токмаков и другие¹.

Народный комиссар путей сообщения СССР (1944-1946) И.В. Ковалев позднее вспоминал о том что в июле 1945 г. во время поездки в Потсдам, он обратился к И.В. Сталину с просьбой провести 5 августа 1945 года празднование Дня железнодорожника. И.В. Сталин сразу поддержал эту просьбу и утвердил кандидатуры 8700 советских железнодорожников, представляемых к наградам².

Во всех центральных газетах появились материалы о боевых и трудовых делах тружеников стальных магистралей. Так, в статье «Железнодорожный транспорт на новом подъеме», опубликованной в газете «Известия» 5 августа 1945 г., заместитель Народного комиссара путей сообщения СССР, Герой Социалистического Труда Б.Н. Арутюнов подчеркнул, что «...в борьбе за подъем транспорта кадры железнодорожников выросли и закалились... В решении сложнейших задач, выдвинутых перед транспортом, железнодорожники показали образцы самоотверженного труда... Как и в дни войны, в период мирного развития железнодорожники будут следовать по пути, указанному товарищем Сталиным...»

Газета «Гудок» опубликовала письмо «Родному брату Красной Армии». В нем Маршал Советского Союза, трижды Герой Советского Союза Г.К. Жуков писал: «...Железнодорожный транспорт принято называть родным братом

¹ Курский железнодорожник (Орган отделения движения, отделения паровозного хозяйства и райпрофсожа Курского отделения Московско-Курской железной дороги). – 1945. – 24 мая.

² Ковалев И.В. Рельсы Победы // Наш современник. – 1985. - № 5. – С. 50.

Красной Армии. Это определение железнодорожного транспорта и его роли в защите Родины особенно подтвердилось в военные годы...¹ Уверен, что советские железнодорожники ... сделают все для дальнейшего расцвета мощи великой социалистической Отчизны»².

5 августа 1945 г. мероприятия по празднованию Дня железнодорожника в Москве проводились в Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха им. Горького. С докладом о роли железнодорожного транспорта в войне и его задачах в мирное время на собрании выступил И.В. Ковалев³. Почти 170 тысяч москвичей стали гостями на празднике железнодорожников, в Парке культуры и отдыха им. Горького, в парках Измайлово и Сокольники.

В канун Дня железнодорожника в транспортных газетах было опубликовано коллективное письмо «От железнодорожников Советского Союза. Великому вождю народов Генералиссимусу Советского Союза Иосифу Виссарионовичу Сталину». Как подчеркивалось в железнодорожной печати, «письмо на своих собраниях обсудили работники всех железнодорожных профессий, организаций и учреждений железнодорожного транспорта: паровозных депо, станций, вагонных участков и вагоноремонтных пунктов, дистанций пути и связи, военно-восстановительных организаций, частей железнодорожных войск, учебных заведений и учреждений НКПС». Это письмо подписали 2 390 254 человека⁴.

Торжества в День железнодорожников состоялись и в Курске. В парке клуба железнодорожников в них приняли участие более 500 работников Курского узла и членов их семей. Празднование также проводилось в Белгороде, в Валуйках, во Льгове и на других станциях Курской области. На праздничных собраниях

¹ За самоотверженный труд в годы войны 127 железнодорожникам и воинам железнодорожных войск было присвоено звание Героя Социалистического Труда. 17 тысяч рабочих и служащих железнодорожного транспорта и 32 тысячи бойцов железнодорожных войск были награждены боевыми наградами. 53 тысячам работникам транспорта были вручены медали за оборону Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Одессы, Севастополя, Кавказа и Советского Заполярья. Приказами Народного комиссара путей сообщения СССР за 1945 год значками «Почетному железнодорожнику» были отмечены 18445 человек. В их числе более 7 тысяч – приказами НКПС № № 818 – 850 от 5 августа 1945 г. (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 113. ДД. 303-305).

² Гудок. – 1945. – 5 августа.

³ Правда. – 1945. – 6 августа; Известия. – 1945. – 7 августа.

⁴ Железнодорожный транспорт. – 1945. – № 7. – С. 3-8; Курская правда. – 1945. – 7 августа; Курский железнодорожник. – 1945. – 9 августа.

зачитывались отрывки из обращения железнодорожников к И.В. Сталину, а также тексты приветственных писем Народному комиссару путей сообщения СССР И.В. Ковалеву¹.

Как отмечал профессор М.И. Хлусов, «чтобы поднять страну из руин и пепла войны, вдохнуть жизнь и новые силы во все отрасли промышленности, ... требовалась четкая работа железнодорожного транспорта...»² В тот период на его долю приходилось 83,8 % грузовых и 94,4 % пассажирских перевозок³.

Во второй половине 1945 – начале 1946 гг. работа железнодорожного транспорта СССР осуществлялась в соответствии с оперативными квартальными планами, и 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, количественные и качественные показатели по развитию железнодорожного транспорта. Верховный Совет СССР в марте 1946 г. выделил для развития железнодорожного транспорта 40,1 млрд. руб., что составило 16 % всех капитальных вложений в народное хозяйство Советского Союза. Предусматривалось быстро превысить довоенную пропускную способность железных дорог на главных направлениях Москва-Курск-Харьков-Ростов и Донбасс-Центр⁴.

Министр путей сообщения СССР И.В. Ковалев, выступая 4 августа 1946 г. на торжественном заседании в День железнодорожника, подчеркнул: «...Свыше 40 млрд. рублей, или шестая часть всех капиталовложений, предусмотренных пятилетним планом для народного хозяйства, вкладывается в развитие железнодорожного транспорта. За пять лет транспорт не только восстановит свою техническую вооруженность и пропускную способность... Мы должны построить

¹ Курская правда. – 1945. – 7 августа.

² Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 4.

³ Транспорт и связь СССР: Стат. сборник. – М., 1957. – С. 8, 13, 22.

⁴ 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.

5,5 млн. кв. м. жилой площади, 170 больниц и родильных домов, 30 санаториев, 340 поликлиник и амбулаторий, сотни школ, детских садов и яслей...»¹.

Но реализация планов пятой пятилетки не всегда проходила в благоприятных условиях. «Директивы по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951-1955 гг.» были приняты XIX съездом партии с большим опозданием только в октябре 1952 г.² Это вынуждало руководство МПС СССР самостоятельно разрабатывать текущие и оперативные планы, заниматься импровизацией в ущерб практической работе. Но, несмотря на такие трудности, железнодорожники успешно решали поставленные задачи. Основное внимание было уделено возрождению технической базы и культурно-бытовой сферы железнодорожного транспорта.

Следует отметить, что восстановительные работы велись медленнее, чем новое строительство. Этому процессу препятствовало наличие множества подсобных хозяйств МПС, увеличение числа работников, не связанных с движением поездов. Чрезмерное число сотрудников в системе рабочего снабжения было обусловлено явно разросшейся в годы войны системой организации пайкового снабжения.

Так, в отдел рабочего снабжения Московской окружной железной дороги входило шесть подсобных хозяйств и в их пользовании было 150 гектаров земли. Содержание таких хозяйств дополнительным бременем ложилось на железные дороги. Произведенная продукция предназначалась для рабочих и служащих (за исключением госпоставок и семенного фонда)³.

В данной главе диссертации мы рассматриваем основные новшества в организации управления железнодорожным транспортом, произошедшие в годы IV и V пятилеток (1946-1955 гг.). 21 марта 1946 г. Наркомат путей сообщения был переименован в Министерство путей сообщения. Первым советским

¹ Ковалев И.В. За дальнейший подъем работы железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. – 1946. – № 7. – С. 10-11.

² Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. – М., 1958. – С. 669-691.

³ Калмыков С.В., Мишенев Ю.Д., Рощевкин В.Т., Сенин А.С. Московский окружной дороге 100 лет. – М., 2008. – С.101.

министром был назначен И.В. Ковалев, возглавлявший НКПС с декабря 1944 г. В структуре МПС сохранялись центральные и главные управления (главки), созданные в 1942-1945 гг.

Для укрепления руководства железными дорогами в октябре 1945 - мае 1946 гг. в особо важных районах страны были образованы железнодорожные округа. Например, в Донецкий округ включались Южная, Северо-Донецкая, Южно-Донецкая, Сталинская и Юго-Восточная дороги. 21 мая 1946 г. Центральный округ объединил Московско-Курскую, Московско-Донбасскую, Московско-Киевскую, Ярославскую и Московскую Окружную железные дороги¹.

Постановлением Совета Министров СССР от 25 июня 1951 г. № 2165 «О ликвидации округов и укреплении единоначалия на железных дорогах» выполнившие свою роль в восстановлении железнодорожного транспорта железнодорожные округа были ликвидированы².

В 1946-1951 гг. в управлении железнодорожным транспортом оставалось немало недостатков, свойственных командно-административной системе СССР. Тем не менее, эта система позволяла оперативно решать задачи восстановления и дальнейшего развития железнодорожного хозяйства.

Важнейшим организационным мероприятием стало создание отделений на всех железных дорогах. Они вводились как новая система управления движением поездов и руководства деятельностью линейных предприятий.

В соответствии с постановлением СМ СССР № 2143 от 19 сентября 1946 г. 23 сентября 1946 г. был введен в действие приказ МПС СССР № 652/Ц³. За счет укрупнения ряда отделений паровозного хозяйства и движения, вагонных участков на сети железных дорог СССР создавалось 274 новых отделения⁴. Начальник отделения получал право руководить деятельностью хозяйственных единиц, ответственных за организацию движения поездов, работу локомотивного

¹ Новые округа железных дорог // Железнодорожный транспорт. – 1946. – № 5-6. – С. 87.

² Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. – М., 1958. – С. 574-584; Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 248-256.

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

⁴ ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 1. Д. 3. Л. 2-об.- б.

и вагонного парков, средств сигнализации и связи, материальное и продовольственное снабжение железнодорожников.

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 отделения¹. В начале октября 1946 г. МПС СССР назначил 15 первых начальников отделений железных дорог. Так, приказом И.В. Ковалева № 834 от 4 октября 1946 г. начальником Курского отделения Московско-Курской дороги был утвержден Ш.М. Чавчанидзе².

В рамках реализации постановления СМ СССР № 2816 от 9 августа 1947 г. создавались основные отделы в структуре отделений дорог. Они координировали поездную и эксплуатационную работу, дальнейшее развитие социальной сферы транспортных предприятий (в частности, это отдел кадров, труда и заработной платы и отдел рабочего снабжения)³.

В 1953-1959 гг. произошли многие кардинальные изменения, направленные на укрупнение существовавших железных дорог.

Так, приказом МПС СССР № 80/Ц от 15 мая 1953 г. во исполнение постановления Совета Министров СССР № 1263 от 14 мая 1953 г. «Об объединении железных дорог» проводилось объединение 29 железных дорог. На территории Курской области состоялось соединение участков Московско-Курской и Московско-Донбасской дорог в единую Московско-Курско-Донбасскую железную дорогу с нахождением Управления дороги в Москве⁴.

Согласно постановлению Совета Министров СССР № 748 от 13 июля 1959 г. «Об укрупнении железных дорог» и приказа МПС СССР № 42/Ц от 14 июля 1959 г. Московско-Рязанская, Московско-Окружная, Московско-Курско-Донбасская дороги соединялись в единую Московско-Курско-Донбасскую

¹ 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.

² АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 7-ЛД. Д. 2806. Л. 96-97.

³ 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.

⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 2028. Л. 2, 4, 7, 9-10.

железную дорогу¹. Московской железной дороге передавалось Львовское отделение Московско-Киевской железной дороги. Изменялись и границы Московско-Курско-Донбасской железной дороги по стыковым станциям. В частности, Курское отделение теперь граничило с Елецким отделением Юго-Восточной железной дороги по ст. Касторная, а с Южной дорогой – по ст. Готня².

29 сентября 1948 г. постановлением ЦК ВКП(б) на железных дорогах СССР были восстановлены политорганы для «улучшения политико-воспитательной работы, мобилизации трудовых коллективов на выполнение плановых заданий, укрепления дисциплины и единоначалия»³.

В апреле 1951 г. уже действовало 57 политотделов на железных дорогах, 278 политотделов на отделениях железных дорог, 18 – на железнодорожных строительствах⁴. Но формирование политорганов на железнодорожном транспорте несколько затянулось. Помимо политических, необходимо было решать организационные и материальные вопросы. Потребовались еще два партийно-правительственных постановления: «О структуре и штатах политорганов железнодорожного транспорта» (20 ноября 1948 г.) и «О должностных окладах работников политорганов железнодорожного транспорта» (20 января 1949 г.).

Противоречивость постановления ЦК ВКП(б) о возрождении политорганов вскоре стала очевидной. На первых порах политорганы выполняли задачу, которую можно было считать действительно необходимой: поддерживать «подъем политической и трудовой активности железнодорожников, способствовать организации соревнования коллективов железнодорожного транспорта». Но, как показала проверка работы политорганов на местах, они

¹ Приказом МПС СССР № 161/ЦЗ от 21 августа 1959 г. Московско-Курско-Донбасская жел. дорога была переименована в Московскую. (ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 1. Д. 19. Л. 111-112, 350).

² История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3.: 1945-1991. – М., 2004. – С. 159-160; Московская железная дорога: Через годы, через расстояния ... / Под общ. ред. И.Л. Паристого. – М., 1997. – С. 217.

³ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 9-8. доп. – Т. 8. М., 1985. С. 180-181.

⁴ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 246.

часто являлись лишь бюрократической надстройкой. Их работники почти не бывали на производстве, занимались многочисленными приписками¹.

Такие факты встречались и на магистралях Курской области. Так, в принятом 29 марта 1949 г. постановлении «О работе политотдела Белгородского отделения Южной железной дороги» Курский обком ВКП(б) подверг критике начальника Белгородского отделения дороги Д.К. Чихладзе и начальника политотдела А.М. Вострова за слабую работу в околотках и на линейных станциях отделения².

Бюро обкома партии обязало А.М. Вострова и Д.К. Чихладзе улучшить культурно-бытовое обслуживание рабочих и служащих отделения. Для достижения этой цели требовалось: «а) обеспечить бесперебойную работу красных уголков, клубов и библиотек, шире развернуть художественную самодеятельность; б) запретить использование помещений красных уголков и клубов не по назначению; в) принять меры к улучшению организации торговли и общественного питания на всех предприятиях отделения, в первую очередь на линейных станциях... Укрепить торговые организации проверенными кадрами, способными развернуть широкую советскую культурную торговлю. Установить общественный контроль за работой магазинов, ларьков и столовых; г) улучшить медицинское обслуживание рабочих линейных станций, обеспечить медпункты квалифицированными медицинскими работниками и необходимыми медикаментами и перевязочными материалами»³

7 февраля 1950 г., заслушав вопрос «О работе политотдела Курского отделения дороги», бюро Курского обкома ВКП(б) констатировало, что «политотдел не выполнил задач, поставленных ЦК ВКП(б) перед политотделами по усилению политического воспитания железнодорожников, не добился улучшения постановки партийно-политической и организационно-партийной работы среди железнодорожников Курского узла и линейных станций... Политотдел не придавал решающего значения цеховым партийным организациям

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 197-202.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 991. Л. 110; Д. 993. Л. 40-об, 42-об, 43-об.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 991. Л. 111.

и партийным группам... мало оказывал им повседневной практической помощи и недостаточно интересовался состоянием их работы, что в значительной степени сказалось на ослаблении их работы»¹

Не менее критичной стала и оценка работы политотдела Льговского отделения дороги, высказанная 4 марта 1953 г. на заседании бюро Курского обкома КПСС². Явная безвольность начальника политотдела Н.Х. Мартынченко привела к тому что, за 1952 г. на Льговском отделении было допущено 206 браков и 465 грубых нарушений трудовой дисциплины³. Подчеркивалось, что в деятельности начальника паровозного депо Льгов А.Д. Кошкина встречались серьезные недостатки, особенно в его личной дисциплине. Его неоднократно поправляла партийная организация депо, но не политотдел отделения дороги⁴.

Серьезной критике со стороны Курского обкома КПСС, политотдела МКД железной дороги (начальник А.М. Васильев) постоянно подвергался политотдел Курского отделения, который в ноябре 1948 г. возглавил С.А. Закатов.

Так, 23 мая 1955 г. бюро Курского горкома КПСС заслушало вопрос «О выполнении социалистических обязательств, принятых в ответ на обращение ЦК КПСС ко всем железнодорожникам»⁵. С критических позиций члены бюро горкома партии оценили деятельность С.А. Закатова⁶.

26 мая 1955 г. политотдел МКД железной дороги заслушал отчет С.А. Закатова. По итогам слушания было подготовлено указание политотдела дороги «О недостатках в работе политотдела и партийных организаций Курского отделения по укреплению дисциплины и обеспечению безопасности движения поездов». В нем политотдел дороги рекомендовал «усилить политико-восстановительную работу среди среднего и младшего командного состава...

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1202. Л. 40-45; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 303. Л. 1-4.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1994. Л. 141-148.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1994. Л. 143.

⁴ Там же. Л. 140; Д. 2088. Л. 240-241.

⁵ Обращение ЦК КПСС «Ко всем рабочим, работницам, пионерам, техникам и служащим, к партийным, профсоюзным и комсомольским организациям железнодорожного транспорта» было принято 3 ноября 1954 г. (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 28. Д. 931. Л. 155).

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 1. Д. 1277. Л. 14-15.

поднять их роль и ответственность за воспитание железнодорожников в духе строжайшего соблюдения трудовой дисциплины»¹

Начальник политотдела Московско-Курско-Донбасской железной дороги А.М. Васильев обратился с письмом в Курский обком КПСС, в котором он предложил заменить С.А. Закатова на посту начальника политотдела. В письме, в частности, отмечалось, что: «Начальник политотдела С.А. Закатов не справляется с возложенными на него обязанностями, продолжая неудовлетворительно руководить политотделом. Он не предъявляет требовательности к работникам политотдела, не направляет их деятельность на улучшение партийно-политической работы на отделении. Политотдел дороги считает, что С.А. Закатов не способен устранить отмеченные недостатки...»²

25 октября 1955 г., С.А. Закатов был освобожден от должности начальника политотдела и переведен в отдел кадров Курского отделения дороги³. 3 октября 1955 г. бывший начальник Льговской дистанции сигнализации и связи В.А. Мостовой возглавил политотдел. В этой должности он работал до 4 апреля 1956 г., т.е. до упразднения политотделов на железных дорогах СССР⁴.

Заметную роль в организации соревнования и повышении трудовой активности железнодорожников в тот период играли и профсоюзные организации транспорта. Их авторитет существенно усилился после объединения железнодорожных профсоюзов, последовавшего за образованием политорганов на транспорте⁵. В послевоенные годы профсоюзы включились в организацию соревнования железнодорожников за ускорение восстановления транспорта, поддерживали начинания передовых рабочих и специалистов. Постановлением Совета Министров СССР № 387 от 21 марта 1956 г. «Об упразднении политорганов» и приказом Министра путей сообщения Б.П. Бещева от 26 марта

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 50. Д. 761. Л. 19.

² Там же. Л. 21-22.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 50. Д. 1503. Л. 11-12; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 1115. Л. 2-3, 15, 16.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 50. Д. 1503. Л. 13-15.

⁵ История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. – М., 2012. – С. 372.

1956 г. деятельность политорганов на железнодорожном транспорте была прекращена¹.

В годы четвертой (1946-1950) и пятой (1951-1955) пятилеток руководством страны и Министерства путей сообщения (5 июня 1948 г. Министром путей сообщения СССР был утвержден Б.П. Бещев) предпринимались усилия не только по совершенствованию основных производственно-экономических показателей работы железнодорожного транспорта, но и по более ускоренному развитию его социальной сферы.

Оценивая динамику социально-экономического положения работников транспортной сферы в те годы, отметим, что на железнодорожном транспорте заметно возросла роль человеческого фактора. Тяжелые условия труда были характерны для массовых рабочих профессий отрасли. Для локомотивных и поездных бригад напряженность труда связывалась разъездным характером работы и длительным временем отсутствия дома. У работников службы пути – постоянная работа на открытом воздухе независимо от погодных условий и времени года, продолжительное пребывание в зонах повышенной опасности, большие физические нагрузки и вредные условия труда².

Решению проблем материального обеспечения, жилищного и культурно-бытового строительства, укреплению базы здравоохранения ЦК КПСС, Совет Министров СССР и Министерство путей сообщения постоянно уделяли пристальное внимание. Например, в первой послевоенной пятилетке (1946-1950 гг.) заработная плата работников железнодорожного транспорта увеличилась более чем в два раза по сравнению с 1940 г.³

¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 13966. Л. 204; В соответствии с постановлением СМ СССР от 21 марта 1956 г. № 387 «Об упразднении политорганов» утрачивали силу постановления СМ СССР от 29 сентября 1948 г. № 4047 «Об образовании политорганов на железнодорожном транспорте», от 20 ноября 1948 г. № 4334 «О структуре и штатах политорганов железнодорожного транспорта» и от 20 января 1949 г. № 247 «О должностных окладах работников политорганов железнодорожного транспорта», а также распоряжение СМ СССР от 18 октября 1951 г. № 19734. Приказом Б.П. Бещева от 26 марта 1956 г. постановление СМ СССР от 21 марта 1956 г. вводилось в действие. (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 13996. Л. 204).

² История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 139.

³ Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – С. 247.

Рост среднемесячной заработной платы железнодорожников ведущих профессий за 1945-1950 гг. (в процентах к 1940 г.) отражен в таблице № 1¹.

Профессии	1945 г.	1950 г.
Машинисты паровозные	178	208
- грузовых поездов	194	227
- пассажирских поездов	183	221
- маневровые	181	221
Слесари промывочного ремонта паровозов	146	204
Слесари подъемочного ремонта паровозов	173	225
Котельщики	181	223
Главные кондукторы:		
- пассажирских поездов	154	178
- грузового движения	173	188
Составители поездов	202	226
Осмотрщики вагонов	169	191
Дорожные мастера	140	188
Бригадиры пути	136	184

Была внедрена усовершенствованная система оплаты труда локомотивных бригад. В 1947 г., несмотря на снижение общего объема работы, средняя зарплата машинистов грузового движения увеличилась на 11 %. Производительность труда локомотивных бригад выросла в 1948 г. по сравнению с 1947 г. на 13,5 %².

Много внимания обращалось и на организацию снабжения работников линейных предприятий, на улучшение общественного питания. Торговая сеть Главного управления рабочего снабжения (Главурс) МПС, дорожных управлений рабочего снабжения (дорурсы) постоянно расширялась. В своем докладе на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта в 1954 г. министр путей сообщения Б.П. Бещев отмечал, что «продажа продуктов и промышленных товаров в 1953 г. в сравнении с 1952 г. увеличилась почти на 3

¹ История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т.3: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 140; Напорко А.Г. Указ. соч. – С. 247.

² ГАРФ. Ф. Р-5474. Оп. 20. Д. 2. Л. 293.

млрд. руб.»¹ В деле улучшения работы столовых на предприятиях транспорта и торгового обслуживания железнодорожников важную роль играли 306 совхозов и подсобных сельских хозяйств железнодорожного транспорта общей площадью почти 130 тыс. гектаров².

В соответствии с постановлением СНК СССР в конце 1945 г. был разработан план восстановления и постройки жилья на железных дорогах, подвергавшихся вражеской оккупации. В 1946 г. планировалось восстановить и построить 130 тыс. кв. м. жилой площади для железнодорожников и членов их семей и обеспечить ввод в эксплуатацию 80 тыс. кв. м. жилой площади за счет развития индивидуального строительства³.

Управление округов и железных дорог, строительные организации помогали тем, кто сам смог взяться за строительство, выделяя для этих целей строительные материалы, транспортные и технические средства. Индивидуальные застройщики были должны принимать активное участие в строительстве и отработать не менее 30 % человеко-дней, требующихся на постройку дома (непосредственно на стройке, либо по месту своей основной работы). Дома, построенные железными дорогами для индивидуальных застройщиков, не могли продаваться до истечения десятилетнего срока.

Министерство путей сообщения и Комитет по делам архитектуры при Совете Министров СССР утвердили типовые проекты жилых одно- и двухэтажных домов для строительства на железнодорожном транспорте в 1946 г.⁴ Были утверждены шесть серий типовых проектов двухэтажных секционных домов от одной до шестнадцати квартир и группа типовых проектов одноэтажных домов на две и четыре квартиры.

В жилищное строительство на железнодорожном транспорте за первые три года после войны (1946-1948 гг.) было направлено 1,1 млрд. руб. Тогда же было

¹ Железнодорожный транспорт СССР. 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 313.

² Там же. – С. 316.

³ Строительство жилых домов для железнодорожников // Железнодорожный транспорт. – 1946. – № 1. – С. 89.

⁴ Типовые проекты жилых домов для строительства на транспорте // Железнодорожный транспорт. – 1946. – № 8-9. – С. 91.

восстановлено и введено в эксплуатацию 1970 тыс. квадратных метров жилой площади¹. 17 января 1947 г. было принято постановление СМ СССР № 73 «Об обеспечении нормального режима труда и отдыха локомотивных бригад железнодорожного транспорта, улучшении их материально-бытовых условий и о подготовке работников локомотивных бригад². В нем особо подчеркивалось, что для закрепления штатов локомотивных бригад намечалось построить три тысячи жилых домов и продать их железнодорожникам в индивидуальную собственность. Министерство путей сообщения СССР и руководство железных дорог совместно с местными органами власти приступили к реализации этой программы³. Как подчеркивал на XI съезде профсоюза железнодорожного транспорта (март 1949 г.) заместитель министра путей сообщения СССР В.А. Гарнык⁴, 16 тысяч работников локомотивных бригад были расселены в благоустроенные квартиры, 4 тысячи машинистов получили на льготных условиях индивидуальные дома в собственность⁵.

20 марта 1949 г. выступая, на XI съезде профсоюза железнодорожников министр путей сообщения Б.П. Бещев отметил, что «к концу 1948 г. на дорогах, подвергавшихся временной оккупации, было восстановлено и вновь построено 86 % жилой площади от количества разрушенного. 7520 семей железнодорожников было переселено из землянок в новые дома. В 1946-1948 гг. железнодорожниками страны на полученные от государства ссуды было построено 15 тыс. индивидуальных домов общей площадью 503 тыс. кв. метров.

В 1946-1950 гг. железнодорожники получили более 3 млн. кв. метров жилой площади в новых и восстановленных домах. Общая площадь индивидуальных

¹ ГАРФ Ф. Р-5474. Оп. 20. Д. 2. Л. 162-164; Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 141; ГАРФ Ф. Р-5474. Оп. 20. Д. 2. Л. 162-164.

² Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 415.

³ История железнодорожного транспорта Советского Союза: Т. 3: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 67.

⁴ Гарнык Виктор Антонович (1906-1981). С марта 1942 по 1946 начальник Центрального управления паровозного хозяйства НКПС – зам. наркома путей сообщения СССР. В 1946-1959 гг. – заместитель министра путей сообщения по локомотивному и вагонному хозяйству. (ЦА МПС. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Т. 11. Д. 4095. Л. 26,43).

⁵ ГАРФ Ф. Р-5474. Оп. 20. Д. 2. Л. 294; Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – М., 1994. – С. 146.

домов, построенных для работников отрасли, составляла более 800 тыс. кв. метров»¹.

Однако ежегодные отчетные показатели по жилищному строительству свидетельствовали о невыполнении плановых заданий. План по сдаче в эксплуатацию жилья для железнодорожников в 1947 г. был выполнен всего на 56,5 %, а в 1948 г. – на 81,1 %. Железнодорожники в 1948 г. недополучили 113 тыс. кв. метров жилой площади. Так, Московско-Киевская, Юго-Восточная, Сталинградская дороги не выполнили задания по ликвидации землянок. Это объяснялось срывом плана жилищного строительства и недостатком внимания со стороны начальников этих железных дорог к жилищным вопросам².

На железных дорогах страны острота проблем жилищного и культурно-бытового строительства не уменьшалась и в пятой пятилетке (1951-1955 гг.). Объем жилищного строительства составлял тогда 9,4 % всего объема капитального строительства. Выделяемое финансирование позволяло ввести в эксплуатацию 3109 тыс. кв. м. жилой площади. Были построены школы на 118,3 тыс. учебных мест, детские сады на 7145 мест и детские ясли на 5363 места³. В 1951-1955 гг. на культурно-бытовые нужды железнодорожников было израсходовано 27,4 млрд. руб., из них 18,9 млрд. руб. по бюджету социального страхования профсоюза работников железнодорожного транспорта⁴.

На XI съезде профсоюза железнодорожников Б.П. Бещев заметил, что в жилищное строительство на транспорте за 1946-1948 гг. было вложено более 1,1 млрд. руб. средств и введено в эксплуатацию 1870 тыс. кв. метров жилой площади. Более 100 тысяч семей работников железнодорожного транспорта в эти годы получили новые квартиры⁵.

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 151.

² ГАРФ. Ф. 5474. Оп. 20. Д.2. Л. 358-360; Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 151.

³ История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 142.

⁴ Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – С. 249.

⁵ Железнодорожный транспорт СССР: 1946-1955 гг. М., – 1994. – С. 151.

Но еще оставалось значительное количество железнодорожников, проживавших вдали от места работы или в стесненных условиях в неблагоустроенных помещениях. В подчинении Министерства путей сообщения СССР тогда было 10 тысяч рабочих общежитий. Большинство их было в плохом санитарно-бытовом состоянии. Президиум ЦК профсоюза железнодорожников вел большую работу по расширению сети рабочих общежитий на Московско-Курской, Московско-Донбасской и других дорогах¹.

29 апреля 1954 г. на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта в докладе Б.П. Бещева подчеркивалось, что за последние три года было построено более 2 млн. кв. метров благоустроенной жилой площади. Работники ведущих профессий – машинисты, кондукторы, поездные вагонные мастера и другие – построили за 5 лет, получив от государства ссуды, свыше 35 тыс. жилых домов площадью более 1 млн. кв. метров².

Состояние жилого фонда железнодорожного транспорта СССР в 1956-1960 гг. характеризовалось следующими цифрами: на 1 января 1956 г. из общего жилого фонда в количестве 16,1 млн. кв. метров, на бараки приходилось 1,5 млн. кв. метров. Остро нуждавшихся в жилой площади железнодорожников и членов их семей было 1063 тыс., из них 144 тыс. проживали в кухнях, вагонах и других не пригодных для жилья помещениях. 473 тыс. человек жили вдали от места работы, а 106 тыс. членов семей работников железной дороги проживали отдельно из-за отсутствия жилой площади по месту работы. Недостаточную жилую площадь имели: до 2 кв. м. на человека – 171,2 тыс. чел., от 2 до 3 кв.м. – 373,1 тыс. чел., от 3 до 4 кв. м. – 513 тыс. человек³.

В 1958 г. жилья было введено больше на 455 тыс. кв. метров, чем в 1957 г. Себестоимость строительства 1 кв. м. жилья в новых домах оставалась высокой и составила в 1958 г. 1608 руб., вместо 1625 руб., по отчетным данным за 1957 год. Стоимость строительных и монтажных работ, выполненных хозяйственным способом, в сметных ценах 1955 г. составляла 324,9 млн. рублей.

¹ ГАРФ. Ф. Р-5474. Оп. 20. Д.2. Л. 168-170.

² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 13896. Л. 69-70.

³ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С. 523.

В 1959 г. было введено в эксплуатацию 1496,6 тыс. кв. м. жилой площади, при плане 1438,2 тыс. кв. м., из них 11 тыс. кв. м. – в нежилых домах и надстроенных действующих домах. Это было больше чем в 1958 г., на 104,3 тыс. кв. метров.

В 1960 г. МПС СССР ввело в эксплуатацию 1485,4 тыс. кв. м. жилой площади, (при плане 1493,3 тыс. кв. метров), из них 7,2 тыс. кв. м. – в нежилых помещениях и надстройках жилых домов. В действие было введено 356,5 тыс. кв. м. жилья, построенного за счет специальных источников финансирования вне государственного плана. Всего было введено в эксплуатацию 1841,9 тыс. кв. м. жилой площади, то есть на 18,6 тыс. м. меньше, чем в 1959 г.¹ Стоимость строительных и монтажных работ, выполненных хозяйственным способом, составила 35,3 млн. руб.²

В письме, направленном в Госплан СССР Б.П. Бещев указывал что, в 1965 г. жилой фонда железнодорожной отрасли составлял 29,7 млн. кв. метров. В нем проживало 4570 тыс. железнодорожников и членов их семей. Положение с жильем оставалось далеко не идеальным: на улучшение жилищных условий в очереди стояли 1773 тыс. человек, вынужденных долгие годы жить в бараках, подвалах и ветхих домах, подлежащих сносу³. В начале 1960-х годов в улучшении жилищных условий нуждались 2526 тыс. работников транспорта. 1300 тысяч человек были отнесены к особой группе остро нуждавшихся⁴.

В рассматриваемый временной период на одного жителя в ведомственных домах МПС площадь жилья возросла с 5,9 кв. метров в 1959 г. до 6,7 кв. метров в 1965 году. Руководство железнодорожной отрасли одновременно с вводом нового жилья осуществляло радикальную модернизацию построенной ранее жилой площади путем оснащения ее различными бытовыми удобствами (см. данные в таблице № 2).

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С. 523.

² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 5778. Л. 46; Ф. 1562. Оп. 11. Д. 5829. Л. 56-57; Д. 6003. Л. 59-60; Д. 6178. Л. 55-56.

³ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С. 325.

⁴ Железнодорожный транспорт СССР 1971-1991 гг. – Сб. док. – М., 2009. – С. 249.

Рост благоустроенности жилого фонда работников железнодорожного транспорта¹.

	1 января 1959 г.	31 декабря 1966 г.
Всего жилой площади (тыс. кв.м.)	20676,1	30897,6
Из них было оборудовано:		
центральным отоплением	19,6 %	42,8 %
водопроводом	28,8 %	48,2 %
канализацией	23,8 %	45,0 %
электроосвещением	87,0 %	98,7 %
газовыми плитами	-	28,7 %

Выполняя ведомственную программу по строительству жилья для железнодорожников и членов их семей, в Курской области за 1963-1964 годы ввели в эксплуатацию 21,2 тысяч кв. метров жилья².

Руководство отрасли не раз обращалось к проблемам, возникшим в транспортной торговле. «...На ряде дорог железнодорожники, проживающие на линии, не имеют возможности купить необходимые им товары, потому что доставка их через вагон-лавки не налажена. Еще до сих пор допускаются такие безобразные факты, когда в магазинах ряда дорог нельзя купить соли, спичек, мыла и табаку, хотя всего этого более чем достаточно на базах орсов. В ряде столовых и буфетов неудовлетворительно поставлено приготовление пищи, низка культура обслуживания. Особенно плохо организовано горячее питание в общежитиях молодых рабочих», – отмечал Б.П. Бещев³.

Работники, связанные с жилищным и культурно-бытовым строительством, медицинским обслуживанием железнодорожников, с деятельностью органов рабочего снабжения и подсобных хозяйств обязаны приложить все свои силы к

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С.392; Железнодорожный транспорт СССР 1971-1991 гг. – Сб. док. – М., 2009. – С. 301.

² ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 31. Л. 33.

³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 13896. Л. 78.

тому, чтобы сейчас работать как можно лучше, полнее удовлетворять возросшие потребности железнодорожников. ...От этого зависит во многом дальнейшее улучшение работы транспорта»¹

Ввиду важности железнодорожного транспорта для страны в послевоенный период заработная плата железнодорожников росла относительно быстро. В 1946 г. средняя месячная зарплата эксплуатационного штата составляла 573 рубля. К 1950 г. она уже возросла до 732 рублей². В 1960 г. большинство сотрудников железных дорог перевели на семичасовой (а для подростков 16-18 лет – шестичасовой) рабочий день³.

Зарплата железнодорожникам начислялась согласно тарифной сетке, включавшей в себя шесть разрядов (с соотношением ставок I и VI разрядов 1:2). Но существовали и отдельные тарифные ставки для рабочих, занятых на эксплуатационной работе и в обслуживании железнодорожного транспорта, рабочих локомотивных бригад, работников поездных бригад, работников по ремонту подвижного состава, работников железнодорожных станций и вокзалов.

У железнодорожников помимо тарифной ставки применялись доплаты за вредные условия труда. Руководящие и инженерно-технические сотрудники получали только оклады. Значительную роль в оплате труда железнодорожников играли премии, регулярно выплачиваемые за перевыполнение плановых показателей. Б.П. Бещев неоднократно неодобрительно отзывался о тех железных дорогах, отделениях и предприятиях, на которых премии выплачивались в незначительных размерах. Это шло вразрез с основной политикой министерства по оплате труда⁴.

Наиболее высоким удельный вес инженерно-технических работников (ИТР) оставался в подразделениях и на предприятиях, занятых непосредственно грузоперевозками или их обслуживанием. К середине 1960-х годов удельный вес ИТР увеличился и на линейных предприятиях железных дорог.

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С.316.

² Давыдов А.В., Рубежанский П.Н. Эволюция заработной платы работников железнодорожного транспорта. Новосибирск, 2007. – С. 77.

³ Там же. – С. 78.

⁴ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С. 297.

**Распределение основных категорий работников МПС по сегментам
железнодорожной отрасли в 1965 г. (%)¹.**

	Железные дороги	Промышленные предприятия	Строительные организации
Рабочие	73,6	84,9	87,3
ИТР	10,3	9,5	8,4
Служащие	11,2	3,4	2,6
Младший обслуживающий персонал и охрана	4,7	1,7	1,7

Свою роль в этом сыграла целенаправленная политика Министерства путей сообщения по сокращению, а в перспективе и полному устранению профессий, связанных с тяжелым и малопроизводительным трудом. На заседании Научно-технического Совета МПС в 1961 г. была поставлена задача «начать разработку мер по сокращению и ликвидации профессий тяжелого и непроизводительного ручного труда башмачников, стрелочников, грузчиков, промывальщиков цистерн и др.»²

Численность специалистов с высшим образованием, работавших на железнодорожном транспорте за 1960 г., возросла на 4300 человек, а со среднетехническим – на 9600 чел. В этот период на железнодорожном транспорте работали 117348 специалистов с высшим образованием (53541 инженеров, 22509 врачей, 41298 педагогов). Со средним образованием трудилось специалистов 204725 чел., в том числе техников – 113600 чел., средних медработников – 60289 чел., учителей – 30836 чел.³ Более 58 тыс. железнодорожников успешно сочетали свою работу с заочной учебой во втузах и техникумах и более 18 тысяч обучались на вечерних отделениях этих учебных заведений⁴. Число техникумов, готовивших учащихся по специальности «техник по электроподвижному составу», возросло за

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М, 1998. – С. 306, 443.

² Там же. – С. 169.

³ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М, – 1998. – С. 160.

⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 16311. Л. 5-6; Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., – 1998. – С. 162.

период 1958-1970 гг. с 10 до 23, по специальности «автоматика и телемеханика» - с 12 до 25, по специальности «вагонное хозяйство» - с 14 до 24.¹ Это позволяло успешно решать проблемы увеличения технического персонала со средним специальным образованием, а также вопросы о возможности назначения техников на рабочие должности. Уже в середине 1960-х годов на железнодорожном транспорте явно проявлялись последствия научно-технической революции. К концу 1965 г. на железнодорожном транспорте работало уже 60,9 тыс. инженеров и экономистов с высшим образованием².

Но процесс подготовки специалистов и технических грамотных кадров для железных дорог страны шел более медленно, чем планировалось. За 1946-1950 гг. в системе МПС было подготовлено всего лишь 4,6 миллиона рабочих, из них 43 тысячи машинистов паровозов. Подготовка машинистов в 1946-1950 гг. понизилась соответственно с 11 до 6,2 тысяч человек. Но с 26 до 35 тысяч человек увеличилось число выпускников железнодорожных училищ и школ ФЗО, пришедших на работу на транспорт (помощники машинистов и слесари по ремонту подвижного состава)³.

Плановый набор рабочей силы и государственное распределение специалистов не обеспечивали потребностей отрасли. Так, если в 1947 г. по оргнабору было принято 14,1 % рабочих, то в 1950 г. – лишь 4,8 %⁴. На железных дорогах ощущался недостаток кадров ведущих профессий (машинистов, помощников машиниста, слесарей). Вербовка рабочих на железные дороги, учащихся – в железнодорожные училища и школы, технические школы ж.д. транспорта преимущественно велась в сельской местности, т.к. горожане не стремились заниматься тяжелым физическим трудом на железных дорогах.

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С. 463.

² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 17165. Л. 86; В том числе по отдельным отраслям (в тыс. чел.): эксплуатация железных дорог – 12,7; электроподвижной состав – 2,7; тепловозы и тепловозное хозяйство – 4,3; паровозы и паровозное хозяйство – 4,0; вагоностроение и вагонное хозяйство – 4,8; энергоснабжение электрических железных дорог – 2,3; энергетика – 1,2; автоматика, телемеханика и связь на ж.-д. транспорте – 4,3; строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство – 5,1; промышленное и гражданское строительство – 2,3; мосты и тоннели – 1,1; экономика – 6,5; водоснабжение – 0,32; остальное – 8,1.

³ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 79-80.

⁴ История железнодорожного транспорта России. XIX-XXI вв. – М., 2012. – С. 385.

Но 18 марта 1955 г. был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об отмене призыва (мобилизации) молодежи в ремесленные и железнодорожные училища»¹. Он отменял Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. «О государственных трудовых резервах СССР»². Указ от 18 марта 1955 г. устанавливал, что для обучения в ремесленных и железнодорожных училищах Главного управления трудовых резервов при Совете Министров СССР принимается молодежь мужского пола (в возрасте 14-17 лет) и молодежь женского пола (в возрасте 15-17 лет).

В 1947 г. из 66,5 тыс. руководящих работников инженеры составляли 18 %, техники – 19 %, а производственники-практики – 63 %. При этом допускалась частая сменяемость или необоснованная перестановка специалистов руководителями с одного участка на другой. В аппаратах МПС СССР округов и в Управлениях дорог трудилось большое количество инженеров. А линейных предприятиях, игравших основную роль в работе железнодорожного транспорта, их было недостаточно. Так, в министерстве и в Управлениях дорог работало 91,7 % инженеров транспорта. Такая практика нередко приводила к не использованию их по специальности и к деградации специалистов.

Недостаточной оставалась и квалификация железнодорожных кадров. Так, в системе МПС в 1946-1947 гг. 58 % работников имели стаж менее пяти лет, а 29 % - менее двух лет³. Высоким оставался удельный вес неквалифицированной рабочей силы, малопригодной для работы на различных машинах и механизмах. Как и в годы войны, на многих тяжелых работах на железнодорожных участках трудились женщины: стрелочницы, кондукторы, проводники вагонов, весовщицы, путевые обходчицы, списчики вагонов и др.

¹ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 4: 1953-1961 гг. – М., 1968. – С. 197-198.

² См.: Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 2: 1928-1941 гг. – М., 1968. – С. 774-775; Президиум ВС СССР поручил Совету Министров СССР разработать новый порядок и условия приема молодежи в железнодорожные, ремесленные училища Главного управления трудовых резервов при СМ СССР. (Там же. С. 198).

³ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2412. Л. 88.

Если рассматривать работников системы МПС в гендерном разрезе, то в исследуемый период численность женщин на железнодорожном транспорте по данным на начало 1965 г. составляла 1441,4 тыс. человек или 42,5 % общей численности персонала железнодорожного транспорта¹.

В эти годы весьма остро стояли в послевоенные годы проблемы повышения квалификации кадров. За годы четвертой пятилетки (1946-1950 гг.) квалификацию повысили 3,5 млн. человек, в том числе более 1 млн. человек прошли подготовку через стахановские школы без отрыва от производства².

Особое внимание уделялось обучению машинистов тепловозов и электровозов. В 1951-1955 гг. без отрыва от производства было подготовлено 907 тыс. работников, а с отрывом от производства – 292 тысяч. Среди них главный резерв для формирования локомотивных бригад – помощники машинистов, количество которых составляло 20173 человек.

Формированию квалифицированных и постоянных кадров мешала текучесть, особенно выраженная среди молодежи. В военные и в первые послевоенные годы действовали чрезвычайные законы, препятствовавшие самовольному увольнению работников отрасли. Текучесть была вызвана неудовлетворенностью работой, складывавшимся заработком, жилищными условиями, неустроенностью рабочих общежитий, а также недостатками в снабжении. Молодые работники находили всяческие способы, чтобы, уволившись, найти лучшие условия для работы в других местах. Например, в 1947 г. в систему МПС было принято 126 тысяч рабочих, а убыло 123 тысяч³.

Масштабы текучести кадров особенно выросли в связи с отменой запретительных мер. Например, в 1950-е годы с железных дорог ежегодно выбывало от 350 до 400 тысяч человек, а принималось 400-500 тыс.⁴ Наибольшая текучесть наблюдалась среди поездных кочегаров и грузчиков. Так, текучесть

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М.,-1998. – С. 307, 444, 445; Транспорт России 1956-2009. Исторические очерки. – М., 2009. – С. 40-47.

² Железнодорожный транспорт 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 79-80.

³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 317. Д. 747. Л. 86-90.

⁴ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 276.

кадров на железных дорогах страны составляла в 1950 г. 122374 чел., а в 1951 году – 106684 человек. Из этого числа 8,0 % самовольно оставили производство¹.

25 июня 1951 г. постановлением № 2164 «О неблагополучном положении с безопасностью движения и о мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте» Совет Министров СССР обязал МПС создать резерв локомотивных бригад в пунктах подмены и паровозов оборота. Уже к 20 декабря 1951 г. такой резерв был сформирован в количестве 9410 человек. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 25 июня 1951 г. работники 15 железных дорог с апреля 1952 г. переводились на 8-часовой четырехсменный график работы. Перевод работающих контингентов на различных железных дорогах встречал объективные трудности. Так, к концу 1951 г. на дорогах дефицит рабочих кадров составлял: на Московско-Курской – 619 чел., на Московско-Донбасской – 775 чел., на Московско-Киевской – 1316 чел., на Южной – 622 человека².

Для обеспечения своевременного перевода работников на четырехсменный график была организована работа по привлечению новых рабочих из числа городского населения, членов семей железнодорожников, солдат и сержантов, уволенных в запас из рядов Советской Армии. Их срочно обучали на различных курсах.

В годы Великой Отечественной войны действовали чрезвычайные законы, предусматривавшие суровое наказание за нарушение порядка и правил на железнодорожном транспорте. Они имели силу и в послевоенные годы (до 1948 г.). Но в мирное время их действенность заметно снизилась. Например, в Центральном железнодорожном округе в 1949 г. было вынесено 33502 взыскания за нарушения трудовой дисциплины (13 на 100 работников). На основании Закона СССР от 26 июня 1940 г. за прогулы было отдано под суд 4,8 тыс. работников, а

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 275; История железнодорожного транспорта России. XIX-XXI вв. – М., 2012. – С. 386.

² Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 274.

за трудовое дезертирство на основании Указа ПВ СССР от 15 апреля 1943 г. – 547¹.

После принятия 14 июля 1951 г. Указа Президиума Верховного Совета СССР о замене уголовного наказания за прогулы воспитательными мерами воздействия администрация предприятий стала реже прибегать к уголовному преследованию, ограничиваясь только наложением административных взысканий или передачей дел в товарищеские суды². Однако большинство работников предпочитало договариваться с администрацией в случае на работе. В 1956 г. Закон СССР от 26 июня 1940 г. был полностью отменен.

Финансовая реформа 1947 г. и одновременная отмена карточной системы привели к тому, что заработная плата стала играть более значимую роль в материальном положении железнодорожников. Были введены надбавки за выслугу лет для руководящего состава и работников ведущих профессий (1947 год), доплаты за работу в тяжелых условиях, расширен круг премируемых инженерно-технических работников (ИТР) и ряда других категорий работников: локомотивных, составительских, кондукторских бригад, водителей тяжеловесных поездов и некоторых других. Средний размер месячного заработка сотрудников, занятых на эксплуатации железных дорог, вырос по сравнению с 1946 в 1950 гг. в полтора раза³.

24 июля 1949 г. СМ СССР принял постановление «О преимуществах и льготах для работников ведущих профессий и командного состава железнодорожного транспорта»⁴. Согласно этому документу существенно возросла зарплата машинистов пассажирских и грузовых паровозов.

В годы Великой Отечественной войны железные дороги страны пополнились значительным количеством молодых рабочих. «Число работников железнодорожного транспорта в возрасте до 25 лет составляет сейчас около 1 млн. человек», - отмечал в 1946 г. начальник ЦУУЗ МПС СССР М.Я. Белоусов. –

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 189-190.

² Там же. С. 315.

³ Давыдов А.В., Рубежанский П.Н. Эволюция заработной платы работников железнодорожного транспорта. – Новосибирск, 2007. – С. 77.

⁴ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С.421.

Большая армия молодых железнодорожников, пришедшая на транспорт, не знала особенностей работы железных дорог. Потребовалось провести большую работу, чтобы обучить молодых рабочих железнодорожным профессиям и передовым методам труда»¹

Успешное развитие железнодорожного транспорта требовало значительного внимания к обеспечению его достаточным числом квалифицированных рабочих кадров. Но восстановление работы в транспортных институтах и техникумах происходило медленно. В большинстве институтов и техникумов отсутствовали оборудованные лаборатории по профильным дисциплинам, число преподавателей, имевших профессорское звание, оставалось незначительным².

Потребность в квалифицированных кадрах массовых профессий главным образом восполнялась подготовкой в технических школах, на курсах с отрывом и без отрыва от производства, а также индивидуальной подготовкой в учебных заведениях. Поэтому летом 1947 г. технические школы машинистов повсеместно были реорганизованы в школы машинистов локомотивов с трехгодичным сроком обучения. Значительный объем работы по подготовке квалифицированных рабочих выполняли также железнодорожные профессиональные училища системы Министерства трудовых резервов СССР.

Главное управление учебными заведениями МПС СССР в 1950 г. разработало программы индивидуально-бригадной подготовки квалифицированных рабочих на предприятиях железнодорожного транспорта. Предусматривался как производственный, так и теоретический курс обучения в течение трех месяцев. В школах передового опыта производственное обучение осуществлялось в виде инструктажа или индивидуально-бригадных занятий.

За пять лет (1946-1950 гг.) в сети технических школ и на курсах по 18 ведущим профессиям было подготовлено 782628 чел., в их числе: машинистов локомотивов – 42958, помощников машиниста – 81629, кочегаров – 95846,

¹ Цит. по: Белоусов М. Производственно-техническое обучение молодых железнодорожников // Железнодорожный транспорт. – 1946. – № 2-3. – С. 141.

² РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2412. Л. 3-4.

поездных вагонных мастеров – 26987, кондукторов – 100693, дежурных по станции – 32847, составителей поездов – 15742.

Таблица № 4.

**Показатели приема работников на железнодорожный транспорт СССР
в 1946-1951 гг.¹**

Годы	Принято на ж.д. транспорт работников (чел.)	В том числе	
		из ЖУ и школ ФЗО	по оргнабору
1946	489294	26487	4873
1947	440006	35619	14152
1948	468182	39894	5767
1949	405787	32595	5148
1950	441214	34727	5131
За 9 мес. 1951 г.	345882	22358	4835

В рассматриваемый период подготовка железнодорожных кадров проводилась в 38 трехгодичных школах машинистов локомотивов, 145 технических школах, на краткосрочных курсах с отрывом и без отрыва от производства и путем индивидуального и бригадного обучения непосредственно на производстве. В 1951 г. из 191 тысяч человек, прошедших подготовку, было обучено с отрывом от производства – 24,8 %, а без отрыва – 75,2 %.

Повышение квалификации работников проводилась, главным образом, без отрыва от производства при обучении их в стахановских школах, на краткосрочных курсах целевого назначения по изучению передовой технологии, внедряемой на ж.-д. транспорте. В 1951 г. квалификацию повысило 369 тыс. чел., из них с отрывом от работы лишь 17 тыс. чел. (или 4,6 %). За пять лет (1946-1950 гг.) в сети технических школ и на курсах по 18 ведущим профессиям было подготовлено 782628 чел., в том числе – машинистов локомотивов – 42958, помощников машиниста – 81629, кочегаров – 95846, поездных вагонных мастеров – 26987, кондукторов – 100693, дежурных по станции – 32847, составителей поездов – 15742 чел.² (См.: приложение № 1).

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 276.

² Там же. – С. 277.

В течение 1951-1955 гг. в дорожно-технических школах и на курсах в системе МПС было обучено 907544 рабочих (из них с отрывом от производства 241965 человек). Одновременно в железнодорожных училищах и школах ФЗО системы Министерства трудовых резервов для железных дорог было подготовлено 170610 рабочих разных профессий¹. (См.: приложение № 2).

В апреле 1954 г. выступая на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта, Министр путей сообщения Б.П. Бещев отмечал: «У нас созданы все условия для подготовки руководящих и инженерно-технических кадров. Имеется Академия железнодорожного транспорта, 15 институтов, свыше 100 техникумов, 39 школ машинистов. В сравнении с довоенным временем число специалистов с высшим и средним образованием увеличилось до 216 тыс. человек... Среди руководящих работников номенклатуры министерства специалисты с высшим и средним образованием составляют 87 %, а среди номенклатуры начальников дорог – 52 %»²

Для расширения подготовки инженерных кадров без отрыва от производства из числа железнодорожников, обладавших опытом практической работы, в марте 1951 г. был организован Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ). Был увеличен прием в технические вузы студентов на специальности, связанные с приоритетными для транспорта направлениями. Так, на специальность «Тепловозы и тепловозное хозяйство» был увеличен прием в 8,4 раза, а на специальность «Электрификация железнодорожного транспорта» - в 2,1 раза. Соответственно возрастал и выпуск специалистов транспортных вузов (См. табл. № 5 и приложения №№ 2, 3).

Таблица № 5.

Выпуск специалистов техническими вузами железнодорожного транспорта за 1950-1955 гг.

Годы	Всего (чел.)	В том числе по формам обучения (чел.)			
		дневное	группы техников	вечернее	заочное

¹ Там же. – С. 389.

² Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., – 1994. – С. 313.

1950	3523	3100	376	-	47
1951	4110	3443	648	-	19
1952	4872	4154	687	-	31
1953	4088	3485	508	74	21
1954	4460	3662	552	193	53
1955	5027	4091	630	242	64

В марте 1954 г. было принято постановление СМ СССР и ЦК КПСС «Об улучшении подготовки, распределения и использования специалистов с высшим и средним специальным образованием»¹. В соответствии с этим правительственным документом новые учебные планы вводились в вузах и техникумах железнодорожного транспорта с 1 сентября 1955 г. Они характеризовались увеличением объемов производственного обучения и экономического образования².

Существенную роль в совершенствовании подготовки квалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта вносили постановления СМ СССР «О формах и сроках обучения и об улучшении качества подготовки специалистов в средних специальных учебных заведениях» (от 4 августа 1959 г.)³, совместные постановления ЦК КПСС и СМ СССР: «О мерах и дальнейшему развитию высшего и среднего специального образования, улучшению подготовки и использования специалистов (от 9 мая 1963 г.)⁴, «О сроках подготовки и улучшения использования специалистов с высшим и средним специальным образованием» (от 21 мая 1964 г.), «О дальнейшем улучшении высшего и среднего специального заочного и вечернего образования» (от 9 апреля 1964 г.)⁵.

Наряду с недостатками в организации обучения молодых железнодорожников имелись серьезные затруднения по обеспечению их учебно-материальной базой и общежитиями. Большинство трехгодичных школ машинистов локомотивов не имели своих учебных помещений или мастерских и

¹ Вестник Верховного Совета СССР. – 1954. – № 5. – С. 97.

² История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3.: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 121.

³ СП правительства СССР. – 1959. – № 16. – Ст. 116.

⁴ СП правительства СССР. – 1963. – № 8. – Ст. 89.

⁵ СП РСФСР. – 1964. – № 6. – Ст. 39.

общежитий. Почти все учебные заведения работали в две смены. Учащихся размещали на частных квартирах или в неблагоустроенных общежитиях.

Многие технические школы работали в непригодных для учебных целей помещениях. Так, Свердловская школа машинистов паровозов функционировала в полуподвальном помещении жилого дома, где не было даже дневного света. Ассигнования, выделяемые на цели усиления технической оснащённости школ, были крайне ограничены. Так, в 1952 г. на приобретение учебного оборудования для 145 технических школ и 38 трехгодичных школ машинистов выделялось всего 500 тысяч рублей. В 1951 г. не было построено ни одного нового учебного здания. На Сталинградской и Московско-Курской дорогах учебные здания, построенные для технических школ, использовались не по назначению. Эти недостатки в обучении кадров имели место из-за того, что руководители отраслевых управлений МПС, начальники ряда железных дорог и отделений дорог, мало занимались вопросами технического обучения и подготовки кадров.

В связи с принятием Закона СССР от 24 декабря 1958 г. «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР»¹ стало заметным увеличение числа специалистов, подготавливаемых в учебных заведениях МПС без отрыва от производства. Так, в 1960 г. выпуск вечерних и заочных вузов и техникумов составил до 23 % от общего числа выпускников².

В послевоенные годы на железнодорожном транспорте действовало значительное количество учебных учреждений, обеспечивших обучение членов семей железнодорожников. В общеобразовательных железнодорожных школах тогда занималось более 1,3 млн. детей, а в техникумах и вузах железнодорожного транспорта – около 53 тысяч студентов.

¹ Справочник партийного работника. Вып. 2. – М., 1959. – С. 448-450.

² Железнодорожный транспорт СССР 1956-1970 гг. – Сб. док. – М., 1998. – С. 163.

Большие средства отпускались на строительство железнодорожных школ, детских яслей, больниц и других социальных предприятий. В 1946-1948 гг. на эти цели было израсходовано около 140 млн. рублей¹.

В 1946 г. железнодорожная система образования насчитывала 2736 школ, из них – 1009 средних. С середины 1950-х годов начался процесс передачи железнодорожных школ органам Министерства просвещения. Но железнодорожная школьная сеть создавалась для того, чтобы все дети железнодорожников линейных станций, путевых рабочих, машинных путевых станций и мостостроительных отрядов были охвачены учебой².

Тогда же на Курском отделении Московской дороги было завершено строительство школы-интерната № 4 для детей железнодорожников, работавших на линии или сменным методом, укрепилась материально-техническая база железнодорожных школ на ст. Поныри, Щигры, Мармыжи, Льгов, Суджа³.

До начала Великой Отечественной войны транспортное здравоохранение располагало 400 больницами и родильными домами (на 35 тысяч коек). На железных дорогах действовали 2 тысячи амбулаторных учреждений, оснащенных современной лечебно-диагностической аппаратурой. В паровозных депо, на крупных предприятиях открылись 800 здравпунктов. Их персонал добивался улучшения условий труда железнодорожников, снижения травматизма и профессиональных заболеваний⁴.

В период Великой Отечественной войны более 2/3 из них были разрушены немецко-фашистскими оккупантами. Все объекты транспортного здравоохранения приходилось заново восстанавливать. Так, за годы четвертой пятилетки было построено на железных дорогах 85 новых поликлиник и амбулаторий, 76 больниц. Более чем втрое возросло количество здравпунктов, было открыто 58 консультаций для женщин и детей. Как подчеркивал Б.П. Бещев

¹ ГАРФ. Ф. Р-5474. Оп. 20. Д. 341. Л. 351; Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 151.

² Советские железнодорожники. – М., 1970. – С. 328-329.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп 1. Д. 31. Л. 33.

⁴ Советские железнодорожники. – М., 1970. – С. 336.

на XI съезде профсоюза железнодорожников, «ассигнования на здравоохранение и просвещение железнодорожников составили в 1949 г. более 3 млрд. рублей».

Бюджет социального страхования по профсоюзу работников железнодорожного транспорта за 1946-1950 гг. составил 8,5 млрд. руб. В 1950 г. профсоюз железнодорожников имел 16 санаториев и 24 дома отдыха. Кроме того, Министерство путей сообщения и управления железных дорог имели ряд санаториев. Для обеспечения нормального режима работы локомотивных бригад, ликвидации их сверхурочных переработок в поездках, к началу 1949 г. в пунктах оборота было построено свыше 50 новых домов отдыха локомотивных бригад и для использования по прямому назначению высвобождено еще 46 домов отдыха¹.

В 1951-1955 гг. были построены больницы на 3855 коек. В сравнении с довоенным объемом ассигнований на железнодорожное здравоохранение увеличился почти в три раза и составлял 1,5 млрд. рублей².

29 апреля 1954 г. на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта Б.П. Бещев подчеркнул, что «нельзя закрывать глаза на недостатки в области здравоохранения. Еще имеются лечебные учреждения, расположенные в непригодных помещениях, на отдельных дорогах они содержатся неоправданно. О плохом медицинском обслуживании свидетельствуют и многочисленные письма, жалобы, поступающие с Юго-Восточной, Московско-Курско-Донбасской, Южно-Уральской и Туркестано-Сибирской дорог. Главсанупр министерства неудовлетворительно направлял работу медицинских учреждений, не занимался как следует и воспитанием кадров»³

К середине 1960-х годов служба здоровья железнодорожного транспорта получила 240 новых больниц, рассчитанных на 22880 коек, 90 поликлиник и амбулаторий. Число врачебных кадров в учреждениях железнодорожного транспорта тогда составляло 22,5 тыс. человек и 60,1 тысяч средних медицинских

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 145.

² Там же. С. 313, 349.

³ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 316.

работников¹. В ряде железнодорожных больниц Москвы (Центральные клинические больницы № 1, 2, 3, дорожная больница Московской дороги), а также в отделенческих больницах в Воронеже, Курске, Рязани действовало до 70 клиник медицинских институтов или институтов усовершенствования врачей².

Укреплялась и региональная база железнодорожного здравоохранения. Так, к середине 1960-х годов обновился коечный фонд в железнодорожных больницах на ст. Курск и Льгов, повысилось техническое оснащение амбулаторий станций Щигры, Мармыжи и Поныри.

В параграфе 1 главы 1 отмечено, что в конце 1940-х – середине 1960-х годов активизировалась работа по технической подготовке и переподготовке кадров на железных дорогах Советского Союза. Она имела три основных направления: 1) общее увеличение масштабов подготовки кадров по всем традиционным для транспорта специальностям; 2) увеличение числа подготавливаемых специалистов (инженеров и техников), что было обусловлено ростом объемов работы, особенно по новым направлениям техники; 3) подготовка рабочих по новым массовым транспортным специальностям (локомотивные бригады, работавшие на новых видах тяги, электромонтеры сети и тяговых подстанций, элетромеханики и монтеры сигнализации, централизации, блокировки и связи).

В рамках государственной и ведомственной политики по укреплению материально-технической базы железнодорожного образования и здравоохранения было расширено число мест в железнодорожных школах, вдвое увеличилось количество больничных коек в стационарах, значительно возросли объемы и качество медицинской помощи, оказываемой железнодорожникам и членам их семей.

¹ Железнодорожный транспорт: XX век. – М., 2001. – С. 136.

² Советские железнодорожники. – М., 1970. – С. 337.

1.2 Реализация партийно-государственной политики подбора кадров на железных дорогах Курской области (1940-1960-е годы)

Выступая в мае 1935 года перед выпускниками военных академий РККА, И.В. Сталин подчеркнул: «Кадры решают все! Техника во главе с людьми, овладевшими техникой..., должна творить чудеса. Если бы в стране было больше кадров, способных оседлать технику, страна получила бы эффект втрое, вчетверо больший... Будут у нас хорошие кадры в армии, на транспорте – страна будет непобедима...»¹

Эти выводы, в первую очередь, касались партийного влияния на процессы подготовки и выдвижения руководящих кадров на промышленных и транспортных предприятиях. В послевоенные годы к руководству службами и предприятиями Курского, Льговского, Белгородского отделений Московско-Курской, Московско-Киевской и Южной железных дорог пришли талантливые командиры-железнодорожники, имевшие большой практический опыт, а также проявившие мужество и стойкость в период Великой Отечественной войны.

Это были начальники отделений движения – З.Ф. Анненков, паровозного хозяйства – Ш.М. Чавчанидзе, (в 1946 г. – И.Ф. Неред), 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 другие².

Но необходимо отметить, что с конца 1940-х годов проблемы выдвижения и стабильной работы руководящих кадров на железных дорогах Курской области все чаще не находили должного решения. Это прежде всего касалось

¹ Речь товарища Сталина в Кремлевском дворце на выпуске академиков Красной Армии 4 мая 1935 г. – М., 1935. – С. 4-6.

² 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.

железнодорожных руководителей высшего звена – начальников отделений, их заместителей и начальников отделов отделений дорог.

Так, в 1949 г. серьезная критика Курского обкома ВКП(б) была высказана в адрес начальника Курского отделения дороги Ш.М. Чавчанидзе¹. В постановлении бюро обкома ВКП(б) от 25 января 1949 г. отмечалось, что за последние месяцы ухудшилась работа всех служб Курского отделения дороги (особенно по сравнению с тем же периодом 1947 года). Из-за отсутствия повседневного контроля со стороны Ш.М. Чавчанидзе за выполнением основных измерителей и технологического процесса работы предприятий, Курское отделение понесло убытки в сумме 831 тысячи рублей². Руководство отделения дороги не осуществляло постоянного контроля за финансовой деятельностью отделов и предприятий, своевременностью расходования выделяемых денежных средств. В результате на отделении было разворовано около 136 тысяч рублей³.

Ш.М. Чавчанидзе и главный инженер отделения К.Е. Костылев не вели принципиальной борьбы с приписками в государственной отчетности, не мобилизовывали коллектив на борьбу с практикой фальсификации производственных показателей. Только за декабрь 1948 г. на отделении незаконно были учтены 106 поездов, как отправленных по расписанию⁴.

«Ш.М. Чавчанидзе для себя не сделал выводов из вскрытых прокуратурой явных злоупотреблений и продолжал относиться к антигосударственным фактам не по-партийному... Парторганизации отделения недостаточно принципиально осуществляли контроль за деятельностью руководителей предприятий, не требовали от них проведения мер борьбы с антигосударственной практикой приписок», – указывалось в постановлении бюро обкома ВКП(б)⁵

¹ Чавчанидзе Шалва Михайлович (1906-1974). С декабря 1937 по октябрь 1946 гг. он работал начальником Курского отделения паровозного хозяйства. 4 октября 1946 г. приказом № 834 Министра путей сообщения СССР И.В. Ковалева – он был назначен первым начальником Курского отделения дороги. (См.: АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 7-ЛД. Д. 2806. Л. 96-97).

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

³ Там же. Д. 977. Л. 137; Д. 980. Л. 36.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 977. Л. 138.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 977. Л. 138.

Руководители отделения дороги не прислушивались к мнению передовых рабочих. Рядовые рабочие, командиры среднего звена на собраниях не выступали с критикой имевшихся недостатков в работе отделения дороги.

В принятом постановлении бюро Курского обкома ВКП(б) подчеркивалось:

«1. Предупредить Ш.М. Чавчанидзе, что если он решительным образом не покончит с фактами приписок, очковтирательства, не наведет должный государственный порядок и не укрепит государственную дисциплину на отделении, то он будет привлечен к строгой партийной ответственности.

2. Обязать начальника Курского отделения Московско-Курской железной дороги Ш.М. Чавчанидзе улучшить руководство предприятиями отделения в соответствии с постановлением Совета Министров Союза СССР № 2143 от 19 сентября 1946 года, для чего: а) совместно с руководителями всех служб разработать технические мероприятия по улучшению работы всех предприятий, обсудить их на производственных совещаниях диспетчеров, мастеров, бригадиров и стахановцев-новаторов производства; б) установить строгий контроль за выполнением графика движения поездов, ведя постоянную борьбу с нарушителями основного закона железнодорожного транспорта...»

29 января 1949 г., через четыре дня после принятия постановления бюро обкома ВКП(б), главный редактор газеты «Курская правда» Г.Г. Вельш в передовой статье отмечал: «В 1948 г. Курское отделение закончило год с неудовлетворительными итогами... Тов. Чавчанидзе нельзя обвинить в том, что он открыто выступает против критики или грубо зажимает ее. Тов. Чавчанидзе просто не поощряет критики, не создает условий для ее развертывания.

Когда на отделении вскрылись факты обмана, тов. Чавчанидзе встал на обывательский путь, пытаясь уладить дела «по-семейному». А ведь он первым должен был давать таким фактам политическую оценку, строго наказывать виновников и мобилизовать коллектив [отделения] на борьбу за выполнение государственных планов...»¹

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 977. Л. 38.

29 марта 1949 г., обсуждая вопрос «О работе политотдела Белгородского отделения Южной железной дороги»¹, бюро Курского обкома ВКП(б) отмечало, что «начальник Белгородского отделения дороги [Д.К.] Чихладзе поверхностно руководит отделением (без серьезной проверки и анализа работы каждого отдела, каждой службы), не изучает причин отставания предприятий, невыполнения производственных измерителей... С докладами перед рабочими он не выступает и поэтому не воспитывает их в духе сознательного отношения к государственной и трудовой дисциплине, а встав на путь администрирования и массового наложения административных взысканий. Порочная практика применения дисциплинарных взысканий на Белгородском отделении дороги привела к тому, что взысканиям в 1948 году было подвергнуто 1622 чел. Это составило 20 % к общему числу работавших на отделении. Но основные производственные измерители из месяца в месяц не выполнялись»².

В связи с позицией первого секретаря Курского обкома ВКП(б) Н.В. Голубева³, который лично нетерпимо относился к начальникам Курского и Белгородского отделений Ш.М. Чавчанидзе и Д.К. Чихладзе, начались частые, но не всегда объективные проверки. Они осуществлялись различными комиссиями партийных, советских и прокурорских органов.

Н.В. Голубев обратился с письмом к начальнику Московско-Курской железной дороги Ф.М. Ткаченко, в котором содержалось требование «незамедлительно убрать Ш.М. Чавчанидзе с Курского отделения дороги из-за его антипартийного и антигосударственного поведения...»⁴

В результате сильного давления со стороны партийного руководства Курской области, получившего поддержку Управления Московско-Курской

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 991. Л. 108-111, 149; Д. 993. Л. 40-44.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 991. Л. 109-110; Д. 993. Л. 42.

³ Н.В. Голубев возглавил Курский обком ВКП(б) в ноябре 1948 г. после командирования первого секретаря обкома партии П.И. Доронина на курсы парторганизаторов при ЦК ВКП(б) в Москву. (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 44. Д. 215. Л. 3, 10).

⁴ АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 7-ЛД. Д. 2806. Л. 43-47.

железной дороги, 6 июля 1949 г. Ш.М. Чавчанидзе был переведен на должность начальника Ершовского отделения Рязано-Уральской железной дороги¹.

В последующие годы усилилось административное воздействие Курского обкома партии на руководство Белгородского отделения Южной дороги. Так, в декабре 1951 г. начальником политотдела Белгородского отделения был назначен С.И. Черников, работавший ранее заместителем секретаря Курского обкома ВКП(б) по транспорту².

6 января 1953 г. бюро Курского обкома КПСС повторно заслушало отчет Белгородского отделения Южной железной дороги о ходе выполнения постановления СМ СССР от 15 июня 1951 г.³ Как отмечалось в справке специальной комиссии, на Белгородском отделении был замечен рост числа нарушений трудовой дисциплины (1063 случая, из них 146 связанных с безопасностью движения поездов)⁴.

Бюро обкома партии располагало информацией о многочисленных фактах сокрытия руководителями Белгородского отделения (начальник отделения Д.К. Чихладзе⁵, главный инженер Соколов) «неблагополучного положения дел с безопасностью движения..., приписок в отчетности». За эти нарушения их привлекли к партийной ответственности.

20 февраля 1953 г. бюро обкома КПСС рассмотрело вопрос «О неправильных действиях руководителей Курского отделения М.-Курской ж.д.»⁶. Обком партии констатировал, что руководство Курского отделения (начальник

¹ См.: Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945-1995 гг. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 252; БКЭ. Т. 1. Кн. 3. – Курск, 2009. – С. 156.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 8. Д. 5828. Л. 14; БКЭ. Т. 1. Кн. 3. – Курск, 2009. – С. 261; В должности заместителя секретаря обкома ВКП(б) С.И. Черников работал с 1943-1951 гг.

³ Постановление Совета Министров СССР от 15 июня 1951 г. «О неблагополучном положении с безопасностью движения и о мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте» // См.: Железнодорожный транспорт СССР: 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 422.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1983. Л. 77-79, 84; Д. 2205. Л. 67.

⁵ Чихладзе Давид Кириллович (1904-1955), начальник Белгородского отделения Южной жел. дор. с 1 октября 1947 по 8 октября 1955 гг. (ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 7597. Л. 1-58; Белгородская энциклопедия. – Белгород, 2000. – С. 426).

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1994. Л. 282-286.

А.М. Дорда¹, начальник политотдела С.А. Закатов²), не вникали в работу линейных предприятий железнодорожного транспорта, не оказывали им достаточной поддержки³.

В ходе проверки писем, поступивших в адрес обкома партии, было установлено, что начальник отделения А.М. Дорда, главный инженер К.Е. Костылев⁴, заместители начальника отделения – по эксплуатации А.Н. Григорьев⁵ и по кадрам Н.М. Меркулов⁶ не вели целенаправленную работу по укреплению трудовой дисциплины, часто допускали покровительство к нарушителям Устава о дисциплине работников железных дорог.

На заседании бюро обкома КПСС были оглашены факты о том, что бывший начальник станции Отрешково Н.Г. Реутов, замеченный в неоднократном употреблении алкоголя в рабочее время, в сентябре 1952 г. стал руководителем более крупной станции Черемисиново⁷.

Машинист паровозного депо Охочевка К.Д. Бочаров, не раз замеченный на паровозе в состоянии алкогольного опьянения, был отстранен от работы и переведен на должность рабочего угольного склада. Но К. Бочаров отказался выполнять этот приказ. Чтобы урегулировать трудовой конфликт, 20 сентября

¹ Дорда Александр Матвеевич (1903-1994), начальник Курского отделения Московско-Курско-Донбасской ж.д. с 15.07.1949 по 5.07.1960 гг. (См.: АУ МЖД. Ф. 1. Оп. 7-ЛД. Д. 115. Л. 2-4.).

² Закатов Сергей Александрович (1902-1969), с мая 1943 по апрель 1946 гг. – секретарь Курского горкома ВКП(б) по кадрам. С апреля 1946 по октябрь 1947 гг. – первый секретарь Кировского РК ВКП(б) г. Курска. С октября 1947 по январь 1949 гг. – начальник отдела кадров Курского отделения. С января 1949 – на октябрь 1955 гг. – начальник политотдела Курского отделения дороги. (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 50. Д. 761. Л. 19, 23-25; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 249. Л. 2,82; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 1115. Л. 2-3).

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2438. Л. 49, 119; Д. 2608. Л. 17.

⁴ Костылев Кузьма Егорович (1913-1994), главный инженер Курского отделения дороги с 15.07.1947 по 26.08.1958 гг. (АУ МЖД. (г. Курск). Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 1017. Л. 3; ОА МЖД. (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 4202. Л. 2-3).

⁵ Григорьев Андрей Николаевич (1916-2000), начальник отдела эксплуатации – зам. начальника Курского отделения дороги с 19.01.1949 по 24.08.1955 гг. (См.: ЦА МПС. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Т. 12. Д. 5220. Л. 1-3; АУ МЖД. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 101. Л. 2-об.; Большая Курская энциклопедия. Т.1. Кн. 1. Курск, 2008. С. 204).

⁶ Меркулов Николай Михайлович (1901-1984), работал в должности начальника отдела кадров Курского отделения дороги с 16 января 1949 по 20 октября 1955 гг. (См.: Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 225; ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 1. Д. 761. Л. 100-101).

⁷ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1994. Л. 283; Реутов Николай Григорьевич работал начальником ст. Отрешково с января 1949 по сентябрь 1952 гг. С сентября 1952 по ноябрь 1960 гг. – он начальник ст. Черемисиново. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 4984. Л. 2-2-об.).

1952 г. К.Д. Бочаров был назначен слесарем по ремонту паровозов. Но и это решение руководства отделения дороги злостным нарушителем дисциплины было проигнорировано. Исполняющий обязанности начальника отделения дороги К.Е. Костылев, вместо принятия по данному случаю решительных мер, издал следующий приказ: «В честь 35-й годовщины Великой Октябрьской революции снять ранее наложенное взыскание на машиниста паровоза Бочарова К.Д., и как исправившегося, восстановить его в должности машиниста депо Охочевка с 6 ноября 1952 г.»¹

26 февраля 1953 г., выступив на областном совещании работников промышленности, строительства и транспорта, первый секретарь обкома КПСС Л.Н. Ефремов сообщил: «Мы вынуждены были серьезно поправить начальника Курского отделения А.М. Дорду, его заместителей А.Н. Григорьева и Н.М. Меркулова, начальника Белгородского отделения Южной железной дороги Д.К. Чихладзе, который допускал приписки... о невыполненной работе и ослабил борьбу с нарушителями трудовой и государственной дисциплины на железнодорожном транспорте»².

Период начала 1950-х – середины 1960-х годов нужно оценивать как время непродуманной кадровой политики, осуществляемой руководством Московско-Курской (с мая 1953 г. – Московско-Курско-Донбасской) железной дороги по выдвижению руководителей предприятий и структурных подразделений Курского и Львовского отделений. С одной стороны, это было необоснованное (чаще всего в ущерб интересам производства) выдвижение талантливых руководителей-железнодорожников на партийную работу или направление их в сельское хозяйство Курской области. С другой стороны – это неоправданная практика приглашения специалистов «со стороны» и назначение их на руководящие должности. Было особенно заметно, что новые руководители, приехавшие в Курск и получившие навыки управления иными трудовыми коллективами, на деле оказывались посредственными специалистами. Особенно

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-Л.Д. 126. Л. 752, 922.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2205. Л. 68.

это ощущалось при организации производства и введении новых технологических процессов обеспечения движения поездов, ремонта локомотивов, вагонов, средств СЦБ и связи (например, в локомотивной службе Курского отделения А.В. Соколов, А.Д. Бондаренко, в вагонной службе – М.Г. Швейский и др.).

Так, 2 октября 1945 г. в командировку на Китайско-Чанчунскую железную дорогу был направлен начальник ВРП ст. Курск Г.В. Лобищев¹. Позднее, в декабре 1946 г. на Китайско-Чанчунскую железную дорогу из Курска было командировано еще 8 специалистов, в их числе А.И. Тарасенко – ревизор службы движения, дежурный по станции Курск К.В. Григорьев, заместитель начальника и начальник отдела кадров 4-й жилищно-ремонтной конторы А.Ф. Слизкий и И.С. Давыдов и др.²

Примером необдуманной кадровой политики стало избрание начальника локомотивного отдела Курского отделения дороги А.В. Соколова первым секретарем Кировского райкома КПСС³. 24 ноября 1958 г. на организационном пленуме райкома партии А.В. Соколов сменил В.Г. Григоржевича, который из-за множества ошибок, допущенных в работе, личного злоупотребления властью, не был рекомендован к повторному избранию первым секретарем РК КПСС и был переведен на работу в аппарат Курского отделения дороги⁴.

По воспоминаниям ветеранов транспорта, работавших с А.В. Соколовым, его как начальника паровозного депо Курск (1954-1957 гг.), отличала невысокая профессиональная грамотность, самоуверенность и явное невнимательное отношение к людям. Так, еще в октябре 1957 г. при назначении А.В. Соколова начальником локомотивного отдела Курского отделения дороги, заместитель начальника отделения К.Е. Костылев и начальник политотдела отделения С.А. Закатов отметили в характеристике, что особенностью его поведения как

¹ АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 2-ЛД. Т. 2. Д. 500. Л. 1-2.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 130.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 59. Д. 478. Л. 1-об; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 603. Л. 9.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 50. Д. 526. Л. 18-24, 33; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 592. Л. 66-68, 93, 115, 124.

начальника паровозного депо Курск «является болезненное реагирование на критику, старание принизить выявленные недостатки»¹

Занимая в партийной иерархии различные должности, А.В. Соколов не оказывал действенной помощи в развитии Курского отделения дороги и его предприятий².

Практика использования специалистов-железнодорожников в качестве руководителей Кировской районной партийной организации г. Курска, начатая с выдвижения А.В. Соколова, оказалась весьма привлекательной для Курского обкома КПСС. Так, 17 июля 1962 г., первым секретарем Кировского райкома партии был избран заместитель начальника Курского отделения дороги, почетный железнодорожник Т.М. Затоненко³. В марте 1963 г. он стал председателем Курского горисполкома, возглавляя его до августа 1970 года. Начальник отделения дороги Л.Л. Савченко в характеристике отмечал, что Т.М. Затоненко «за время работы на Курском отделении в должности главного инженера и заместителя начальника отделения проявил себя способным командиром, умеющим руководить коллективом и мобилизовать его на выполнение производственных показателей...»⁴

Неоправданным решением Курского обкома КПСС стало избрание в марте 1963 г. секретарем Кировского райкома партии первого заместителя начальника отделения дороги Г.Д. Химичева. Молодой талантливый движенец, он с августа

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 2770. Л. 26-27.

² Соколов Аркадий Васильевич (1923-2005) позднее работал: с 24.11.1958 – 24.05.1960 гг. – первым секретарем Кировского РК КПСС, 24.05.1960 – 07.04.1961 гг. – заместителем и заведующим промышленно-транспортным отделом обкома КПСС, 08.01.1963 – 26.12.1964 гг. – вторым секретарем Курского промышленного обкома партии, с 26.12.1964 по 28.08.1965 гг. – первым секретарем Курского ГК КПСС. В августе 1965 г. был направлен ЦК КПСС на дипломатическую работу. (ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 603).

³ Затоненко Тимофей Михайлович (1915-1994), работал с 1936 г. на железнодорожном транспорте в службе движения Забайкальской железной дороги. В 1949 г. он окончил Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта. С 6 июня 1959 г. – главный инженер, а с марта 1960 по июль 1962 гг. – первый заместитель начальника Курского отделения дороги. (ОА МЖД (Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 1132. Л. 1-5).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 59. Д. 175. Л. 9; 3 августа 1970 г. после посещения Курска Председателем Совета Министров СССР А.Н. Косыгиным Т.М. Затоненко был освобожден от должности председателя Курского горисполкома. (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 59. Д. 175. Л. 26-29, 31).

1952 по июль 1958 гг. работал дежурным по станции Курск, маневровым диспетчером и заместителем начальника станции. В июле 1958 г. после ухода на пенсию начальника станции Курск, Героя Социалистического Труда П.А. Шубина, Г.Д. Химичев возглавил этот коллектив. В августе 1962 г. его назначили первым заместителем начальника отделения (он сменил на этом посту Т.М. Затоненко)¹. Г.Д. Химичев первым секретарем Кировского РК КПСС работал до 18 января 1969 г., после чего по состоянию здоровья перешел на работу в отдел движения Курского отделения дороги².

Приведем еще один пример скороспелого выдвижения кадров. Так, в марте 1961 г. главный инженер локомотивного депо Курск И.Н. Букреев избирается заместителем председателя Курского горисполкома³, а секретарь парткома депо Курск А.П. Мохнев – секретарем Курского горкома партии⁴.

Но практика перемещения по «восходящей лестнице» руководителей железнодорожников имела довольно отрицательные примеры. Так, в августе 1960 г. начальником локомотивного депо Курск был переведен с должности главного инженера локомотивного депо Узловая Г.Н. Гапонов. Вскоре у нового руководителя коллектива не сложились контакты с его заместителями по ремонту и эксплуатации, со многими мастерами, партийными и профсоюзными лидерами.

Быстро поняв, что авторитет его как руководителя предприятия неуклонно снижается, Г.Н. Гапонов предпринял попытку уйти с этой должности. 29 августа 1962 г. он был избран председателем Кировского райисполкома⁵. Но уже 24 июня 1964 г. бюро Промышленного обкома КПСС объявило ему строгое партийное взыскание «за допущенные серьезные упущения и недостатки в руководстве

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 65. Д. 400. Л. 3-об., 6-7; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 3104. Л. 1-4; Оп. 2-ЛД. Д. 2888. Л. 1-5.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 65. Д. 400. Л. 8-10, 12, 16.

³ Букреев Иван Николаевич (1923-2002) с 11.03.1961 по 22.09.1962 гг. работал в должности заместителя председателя горисполкома, с сентября 1962 по 1971 гг. – председателем Ленинского РИК г. Курск (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 59. Д. 59. Л. 12-13, 14-17, 24-28).

⁴ Мохнев Анатолий Петрович (1929-2001) в 1962-1981 гг. работал: секретарем Курского горкома КПСС (с 1962 г., 1965-1966 гг.), Львовского ГК КПСС (1962-1964), заместителем заведующего промышленно-транспортным отделом обкома партии (1966-1968), председателем Ленинского райисполкома г. Курска (1973-1981). (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 86. Д. 1684. Л. 8-10, 21-23, 30-33).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 65. Д. 78. Л. 1, 9.

работой, личное поведение, выразившееся в крохоборстве»¹. 10 августа 1964 г. Г.Н. Гапонов был освобожден от занимаемого поста в Кировском райисполкоме².

В полной мере нельзя оценить перегибы в кадровой политике, связанные с направлением руководителей-железнодорожников на работу в МТС, колхозы и совхозы Курской области. Так, сентябрьским (1953 г.) пленумом ЦК КПСС были поставлены задачи направить «специалистов из промышленности и других отраслей народного хозяйства в МТС в качестве директоров, главных инженеров и заведующих ремонтными мастерскими»³.

Партийное руководство Курской области стало довольно бездумно выполнять эти рекомендации пленума ЦК КПСС. Первым из курских железнодорожников был рекомендован для работы в Воровской МТС Поньровского района старший инженер станции Курск И.С. Чевычелов. Свою трудовую деятельность он начал в 1939 году, работая грузовым диспетчером на Забайкальской железной дороге, заместителем начальника станции по грузовой работе в составе Военно-эксплуатационного отделения № 13 Белорусского фронта с апреля по декабрь 1944 г. С января 1952 год И.С. Чевычелов трудился старшим инженером станции Курск⁴.

Выступая на XII районной конференции (ноябрь 1953 г.), первый секретарь райкома партии В.М. Григорьевич посетовал на то, что на Курском отделении дороги работают до 100 бывших комбайнеров и трактористов и 300 человек с высшим техническим образованием, которых нужно было бы направить на работу в село⁵. Вскоре после конференции инженер-майор Г.В. Лобищев был освобожден

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 65. Д. 78. Л. 2 об, 13; Выговор с занесением в партийную учетную карточку Г.Н. Гапонову был объявлен за махинации, осуществленные с передачей дочери квартиры и покупку картофеля для своих нужд по заниженной цене.

² Там же. Л. 11-13; С сентября 1964 по 1978 г. Г.Н. Гапонов в Курске работал директором завода кузнечно-прессового оборудования.

³ КПСС в резолюциях и решениях... Т.8. – М., 1985. – С. 336.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 152; Д. 450. Л. 195; Поньровский район. Страницы истории. – Курск, 2011. – С. 107; Знамя Победы. – 2000. – 14 ноября; И.С. Чевычелов оставил о себе светлую память у жителей пос. Вязы Поньровского района. Поэтому после его смерти улица поселка была названа его именем.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 152.

освобожден от должности начальника Курского вагонного участка «в связи с переходом на работу руководителем в МТС»¹.

16 ноября 1954 г. бюро Курского обкома КПСС рекомендовало его директором Черновецкой МТС Пристенского района². Но здесь он проработал не более года. Не будучи специалистом сельского хозяйства, Г. Лобищев справлялся с обязанностями руководителя МТС. 31 января 1956 г. он выбыл за пределы Курской области и был назначен заместителем начальника вагонного участка ст. Елец Московско-Донбасской дороги³.

10 мая 1955 г., выполняя постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 25 марта 1955 г. «О мерах по дальнейшему укреплению колхозов руководящими кадрами»⁴, бюро Курского обкома КПСС утвердило председателями колхозов: начальника 8-й Курской дистанции сигнализации и связи И.А. Быстрова и начальника политотдела Льговского отделения Московско-Киевской железной дороги Н.Х. Мартынченко⁵. 18 июля 1955 г. приказом заместителя начальника Московско-Курско-Донбасской железной дороги Л.Ф. Пащенко начальник 8-й дистанции сигнализации и связи И.А. Быстров был освобожден от своей должности после избрания председателем колхоза «Культурная революция» Свободинского района⁶. Не сумев полностью приспособиться к условиям жизни на селе, талантливый руководитель-железнодорожник И.А. Быстров был отозван из колхоза после наложения ряда партийных взысканий. Лишившись прежнего места работы в качестве руководителя 8-й дистанции сигнализации и связи, 15 ноября 1957 г. И.А. Быстров был принят на работу только старшим электромехаником СЦБ и связи на участке Курск-Мармыжи⁷.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 2-ЛД. Д. 611. Л. 35.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2297. Л. 104-105.

³ АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 1-ЛД. Т. 2. Д. 500. Л. 2.

⁴ Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т. 8. – М., 1985. – С. 499-504.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2453. Л. 116-117; Быстров Иван Алексеевич (1914-1980) работал начальником 6-й Курской дистанции сигнализации и связи с 25 декабря 1937 по 1 июля 1942 гг. и с 6 марта 1943 по 26 мая 1953 гг., а начальником 8-й дистанции сигнализации и связи с 26 мая по 3 июля 1955 г. (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 8. Д. 388. Л. 1-1 об.; Оп. 50. Д. 312. Л. 1-4).

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 4576. Л. 14.

⁷ АУ МЖД. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 2096. Л. 2; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 4576. Л. 16.

Трагически сложилась биография и главного инженера Курского вагонного участка И.И. Пименова. В декабре 1953 г. рекомендуя И.И. Пименова руководителем МТС, в Кировском РК КПСС г. Курска были хорошо осведомлены о том, что у него имелась склонность к частому употреблению спиртных напитков¹. Так, 14 марта 1952 г. начальник производственно-технического отдела И.И. Пименов за «появление на работе в нетрезвом виде» был подвергнут административному аресту на трое суток². 28 марта 1952 г. партийное собрание вагонного участка вынесло ему строгий выговор с занесением в учетную карточку³. С таким «багажом» партийных взысканий райком партии отправлял И.И. Пименова на работу в МТС⁴.

Старший помощник военного коменданта станции Курск И.З. Карачевцев на XIII районной партийной конференции (декабрь 1954 г.) открыто заявил первому секретарю РК КПСС В.М. Григорьевичу: «Мы недостаточно хорошо проверяем кадры... Когда посылали на работу в село Пименова все знали, что он страдает пьянкой. За этого его сняли с должности заместителя начальника вагонного участка. А вы его рекомендовали главным инженером МТС. Но когда товарищ там запил, его прогнали. Последнее время он просит у знакомых деньги, чтобы купить для себя покушать... Или мы посылаем людей в село на исправление, но не для налаживания работы в сельском хозяйстве?»⁵

К сожалению, требования о необходимости повышения уровня партийного и хозяйственного руководства предприятиями, воспитания кадров в духе высокой партийной и государственной дисциплины⁶, далеко не всегда приносили желаемые результаты.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 40; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-ЛД. Д. 827. Л. 3,6, 8-9.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 2. Д. 1569. Л. 5.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 208; Оп. 2. Д. 1569. Л. 3,5; Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 20. Л. 10-12.

⁴ 2 декабря 1953 г. приказом начальника Курского отделения дороги И.И. Пименов был освобожден от обязанностей главного инженера вагонного депо Курск. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 136. Л.244. Оп. 1-ЛД. Д. 827. Л. 8-12).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 40.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1994. Л. 286.

Так, в августе 1953 г. в паровозном депо Курск была вскрыта кадровая афера, получившая широкий резонанс на всех предприятиях железнодорожного узла. Начальник отдела кадров депо А.Н. Давыдов склонил своих подчиненных подделке его трудовой книжки. Найдя в отделе кадров обложку от старого трудового списка, А.Н. Давыдов в ней изменил чужую фамилию на свою. С помощью подчиненных сотрудников были вписаны ложные сведения. Это увеличило его стаж трудовой деятельности и выслуги лет, что было необходимо для награждения орденом Ленина.

26 декабря 1952 г. партийное собрание депо рассмотрело персональное дело А.Н. Давыдова и приняло постановление: «За злоупотребление служебным положением, выразившееся в подделке трудового списка, А.Н. Давыдова исключить из членов партии и рекомендовать руководству отделения дороги освободить его от должности начальника отдела кадров депо»¹.

29 декабря 1952 г. партийное собрание первичной организации Курского отделения Московско-Курской дороги «за участие в фабрикации служебных документов А.Н. Давыдова, незаконное хранение ранее аннулированной круглой печати» объявило строгий выговор с занесением в учетную карточку заместителю начальника отдела кадров Т.В. Ширяевой².

14 января 1953 г. бюро Кировского РК КПСС рассмотрело постановление партийного собрания паровозного депо по персональному делу А.Н. Давыдова. Многие члены бюро райкома партии активно поддерживали мнение коммунистов-паровозников. Но, учитывая раскаяние, продемонстрированное А.Н. Давыдовым на заседании бюро РК КПСС, ему был объявлен строгий выговор с занесением в учетную карточку³.

В конце 1940-х – середине 1950-х годов на Курском отделении начались массовые процессы замены руководителей предприятий. После окончания войны широкое распространение здесь получил «синдром вседозволенности». Он

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 64. Л. 157-об.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 13; Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 9. Л. 85.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 27-28; Спустя год наложенное партийное взыскание с А.Н. Давыдова было снято. Кавалер ордена Ленина, ветеран КПСС с 1930 г., он в 1981 г. был награжден значком ЦК КПСС «50 лет в партии».

характеризовался безответственной работой с кадрами, грубым администрированием, небрежным отношением к рядовым работникам, финансовой и моральной вседозволенностью, а также злоупотреблением служебным положением. Поэтому была возобновлена довоенная практика ротации руководящих кадров. Особенно тех, кто длительное время не справлялся со своими обязанностями, что приводило к отставанию предприятий, которыми они руководили.

Так, 7 июля 1948 г. руководством Московско-Курской дороги был освобожден от должности начальника паровозного депо Курск А.Д. Шведов¹. В его аттестации, утвержденной заместителем начальника Московско-Курской железной дороги Д.И. Веселовским, отмечалось: «Тов. Шведов... не умеет организовать командиров депо на решение многих производственных вопросов»².

Весьма «либеральное» отношение к руководителям среднего звена, сотрудничавшим с оккупантами на территории Курской области (старшие электромеханики Г.Н. Ляхов и П.П. Кривонос, механики В.К. Лукин, К.И. Постнов и др.)³, демонстрировали начальник 7-й дистанции сигнализации и связи И.Н. Казаков и начальник отдела кадров Н.Ф. Подушкин. 25 сентября 1948 г. на заседании бюро Кировского РК ВКП(б) отмечалось: «Казаков длительное время поощрял старших электромехаников, которые активно работали на немцев. Казаковым не создавалось условий для выдвижения молодых специалистов, демобилизованных из рядов Советской Армии. Так, офицер С.М. Маслов, ранее работавший электромехаником, был принят в дистанцию старшим рабочим и работал в подчинении В.К. Лукина»⁴.

Несмотря на ранее вынесенное решение бюро Кировского РК ВКП(б), (когда И.Н. Казакову был объявлен выговор)⁵, он продолжил практику

¹ АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 7-ЛД. Д. 2914. Л. 3-4; А.Д. Шведов 8 июля 1948 г. был переведен в депо Белев Московско-Курской железной дороги (Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 47. Л. 62-об.) И.о. начальника депо Курск был назначен его заместитель по эксплуатации Н.В. Захаров (Там же. Л. 63.).

² Там же. Л. 50-об.

³ ОА МЖД. (г. Курск). Ф. 9. Оп. 2-ЛД. ДД. 239, 262, 281, 343.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 91.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 213.

игнорирования партийного бюро дистанции и его секретаря П.А. Бутова. И.Н. Казаков ставил «мелочное самолюбие выше государственных интересов»¹.

За антигосударственную политику работы с кадрами, «явный зажим критики и покровительство лицам, не внушающим доверия», 25 сентября 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) объявило И.Н. Казакову новый строгий выговор с занесением в учетную карточку².

В январе 1950 г. от должности начальника вагонного депо Курск был освобожден В.П. Шубин³. На VIII Кировской районной партийной конференции отмечалось, что «Шубин стал зазнаваться, встал на путь явного очковтирательства. Он плохо организовывал дело, серьезно тормозил ремонт и оборот грузовых вагонов»⁴. Суровое наказание, выразившееся в освобождении от должности начальника вагонного депо Курск, не изменило повседневного поведения В.П. Шубина. Работая мастером автоконтрольного пункта вагонного депо, он систематически организовывал «пьянки» с подчиненными. 20 февраля 1951 г. приказом № 109 начальника Курского отделения дороги А.М. Дорды за «недостойное поведение, позорящее звание командира, систематическую пьянку на производстве», В.П. Шубин был переведен в слесари⁵. В соответствии с решением товарищеского суда коллектива вагонного депо мастера цеха хозяйственной бригады В.П. Шубина 24 сентября 1952 г. уволили из депо⁶.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 91.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 92; 13 октября 1948 г. в адрес секретаря Курского горкома ВКП(б) А.К. Марасанова и в газету «Курская правда» поступили письма, авторы которых заявляли о том, что секретарь райкома партии В.К. Никулин «избивает руководящие кадры, такие как Царев, Казаков, Черпаченко, Анненков». Отмечалось, что «Казаков вряд ли теперь выступит против Никулина». (ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 739. Л. 50-51).

³ В.П. Шубин работал начальником вагонного депо Курск с 23 марта 1948 по 28 января 1950 гг. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 58). Был освобожден от должности приказом № 86/Н начальника Московско-Курской железной дороги. (ОА МЖД. (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 104. Л. 15-об.)

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 172.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 3365. Л. 17; Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 104. Л. 16.

⁶ Там же. Д. 3365. Л. 28; 1 ноября В.П. Шубин был принят слесарем на электростанцию ст. Курск (Там же. Л. 29); 23 октября 1952 г. Кировский РК КПСС вынес ему строгий выговор с занесением в учетную карточку (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 450. Л. 202-203).

Неблагополучное положение с руководящими кадрами складывалось и в 7-й Курской дистанции пути. 28 августа 1952 г.¹ за «пьянство с подчиненными, использование рабочих в личных целях (строительство дома на ул. Ухтомского, 12 – авт.) и плохую работу дистанции» бюро Кировского райкома партии вынесло строгое партийное взыскание начальнику 7-й Курской дистанции пути П.С. Цареву.

Бюро Кировского райкома КПСС за «беспринципный подход к подбору кадров в дистанции пути, взяточничество, бытовое разложение» освободило от занимаемой должности и начальника отдела кадров дистанции пути А.И. Бережнева².

29 сентября 1953 г., после исключения из членов КПСС, Кировский райком партии ходатайствовал перед начальником Московско-Курско-Донбасской железной дороги Н.И. Гнапом об освобождении от должности ревизора по безопасности движения поездов Курского отделения дороги Н.А. Филиппова за «пренебрежение к мнению работников станции Курск, отсутствие реагирования на указания райпрофсожа и морально-бытовую распущенность в семье»³.

Но наиболее тревожное положение складывалось с кадрами в секторе продовольственного обеспечения железнодорожников – в отделе рабочего снабжения отделения дороги. С декабря 1946 по октябрь 1953 г. вопросы работы с кадрами в ОРСе 10 раз обсуждались на заседаниях бюро Кировского райкома ВКП(б) – КПСС. Так, 18 декабря 1946 г. за нарушения в подборе и воспитании кадров, игнорирование трудового законодательства при приеме на работу,

¹ Царев Павел Сергеевич (1902-1991) работал: 17 декабря 1938 – 11 июня 1940 г. – начальником Щигровской дистанции пути, 11 июля 1940 по 15 апреля 1942 и с 10 мая 1943 по 25 января 1953 гг. – начальником 7-й Курской дистанции пути. В 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды. (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 42. Д. 1837. Л. 3-3 об; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 815).

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 368; С 8 декабря 1953 г. начальником отдела кадров 8-й дистанции пути был утвержден М.Т. Хрол. (Д. 451. Л. 84-85).

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 126; Д. 450. Л. 207-208; В августе 1952 г. и в январе 1953 г. Кировский райком КПСС объявлял Н.А. Филиппову строгие взыскания. Н.А. Филиппов из Курска уехал работать на Северо-Печорскую железную дорогу. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 336-337; Д. 449. Л. 24-25; Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 9. Л. 84).

руководителю ОРСа П.П. Бесходарному¹ и начальнику отдела кадров В.Г. Маркину² были объявлены строгие выговоры³.

Заседания бюро Кировского РК ВКП(б) 5 января и 5 марта 1948 г. были посвящены рассмотрению фактов грубейших нарушений постановления СМ СССР и ЦК ВКП(б) от 14 декабря 1947 г. «Об отмене карточек на продовольственные и промышленные товары» в ОРСе Курского отделения дороги⁴. Было подчеркнуто, что в первые дни развернувшейся свободной торговли во многих торговых точках были выявлены следующие нарушения: продовольственные товары распределялись по точкам без учета контингентов покупателей, не был организован своевременный подвоз товаров (в магазинах № 1 и № 6 отсутствовали жиры и масло, из ларьков № 7, 8, 9 исчезла крупа). Во многих магазинах не стало в свободной продаже соли, спичек и рыбных продуктов. Из-за беспечности П.П. Бесходарного с продовольственных баз за вторую половину декабря 1947 г. не было получено 5 тонн макарон, 5 тонн рыбных продуктов и 900 кг масла⁵. 5 марта 1948 г. на заседании бюро Кировского РК ВКП(б) сообщалось, что 15 декабря 1947 г. в магазинах ОРСа было скрыто товаров на сумму 55 255 рублей. В расхищении государственных средств приняло участие 29 человек, в том числе А.И. Цветкова (скрыла товары на сумму 18 399 руб.), А.М. Топольский (скрыл от покупателей товары на сумму 5358 рублей), Е.М. Ларина (совершила скрытие товаров на сумму 1299 руб.). В числе лиц, замешанных в этих финансовых аферах, оказалась и председатель Совета жен-общественниц Курского узла, заведующая ларьком № 10 А.М. Водяницкая. Она совместно с продавцом В.Т. Бобовниковой – депутатом Кировского райсовета депутатов трудящихся – укрывала товары от переучета. В марте 1948 г. вместе они

¹ Бесходарный Петр Петрович в 1941-1945 гг. служил в рядах РККА. В декабре 1945 г. он был назначен начальником ОРСа Курского отделения движения. (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1118. Л. 68-об; Ф. П-2160. Оп.1. Д. 261. Л. 24).

² Маркин Василий Григорьевич (1912-1987) с сентября 1944 г. по 1 ноября 1947 г. работал в должности начальника отдела кадров ОРСа (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 424. Л. 1-3.); ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 197. Л. 151.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 161-163; Д. 292. Л. 111.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 316. Л. 8-10; Д. 317. Л. 36-39.

⁵ Там же. Д. 316. Л. 8-9.

произвели новый финансовый подлог на общую сумму в 800 рублей, (продавали масло по завышенным ценам). В ходе финансовой ревизии ларька ревизоры обнаружили недостачу в 2173 рубля.

Бюро Кировского РК ВКП(б) наложило партийные взыскания на 11 работников Курского ОРСа. Так, А.И. Цветкова и А.М. Топольский были исключены из членов ВКП(б); П.П. Бесходарному, Н.С. Бочарову, Е.М. Лариной, А.М. Водяницкой были объявлены строгие выговоры с занесением в учетные карточки¹.

Бюро райкома партии подчеркнуло, что начальник отдела кадров ОРСа П.А. Педан, переведенный в ноябре 1947 г. с должности начальника отдела линейной милиции, неудовлетворительно занимается воспитанием кадров. Это вело к многочисленным нарушениям в системе железнодорожной торговли².

Частая смена руководителей ОРСа (П.П. Бесходарного, Г.А. Калюжного и Н.И. Фомченкова) не вела к стабилизации кадров. 23 апреля, 14 мая, 27 августа 1953 г. бюро Кировского райкома КПСС трижды обсуждало вопрос подбора, расстановки и воспитания кадров³.

Было выявлено, что начальник ОРСа отделения дороги Н.И. Фомченков, начальник отдела кадров Г.В. Бочаров, секретарь парторганизации Н.В. Козырев допускали серьезные упущения в работе с торговыми кадрами. Так, ревизорами в торговых точках ОРСа было выявлено 134 случая хищений на общую сумму 2396 руб.⁴

В системе торговли ОРСа работало 65 человек, состоявших в родственных связях друг с другом. С 1 января 1952 по 1 мая 1953 гг. в ОРС на работу было принято 272 человека, а уволено 202 человека. Из 168 материально-ответственных лиц за этот период было заменено 70 человек. В июле 1953 г. работники ОРСа допустили растраты на сумму 14724 рублей⁵. Постановлением бюро РК КПСС «за необеспечение работы по подбору и воспитанию кадров,

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 38, 100-101; Оп. 2. Д. 1090. Л. 1-5; Д. 1100. Л. 1-9.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 38; Д. 374. Л. 161.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л.; Д. 450. Л. 130.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 454. Л. 17.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 215, 240; Д. 450. Л. 129-130; Д. 454. Л. 129-131.

грубое отношение к работникам» начальник отдела кадров ОРСа Г.В. Бочаров был освобожден от должности¹. В сентябре 1954 г. за «злоупотребление служебным положением, выразившемся в допущении недостачи в сумме 6955 рублей, отпуск спекулянтам товаров из кладовой магазина» был освобожден от работы и исключен из членов КПСС заведующий промтоварным павильоном № 1 Н.Ф. Приходько².

Несмотря на критику, часто звучавшую с трибун XV-XIX районных партийных конференций (1956-1959 гг.)³, избрание секретарем партийного бюро ОРСа П.В. Ступишина⁴ кадровая политика не претерпела здесь серьезных изменений. П.В. Ступишин нередко брал под защиту сотрудников ведомственных магазинов, которые допускали обвесы и обсчеты покупателей⁵.

В декабре 1956 г. на XV районной партийной конференции указывалось, что неудовлетворительно обстоит дело в ресторане станции Курск. За десять месяцев 1956 года здесь было допущено 104 нарушения дисциплины. Из них отмечено 19 нарушений правил советской торговли, 10 – недостач, 17 случаев неправильной закладки продуктов⁶.

Бесконтрольность со стороны руководителей предприятий Курского железнодорожного узла часто приводила к нарушениям основ трудового законодательства и попиранию прав работников со стороны командиров среднего звена – руководителей смен, мастеров, бригадиров.

Так, 5 февраля 1953 г. бюро Кировского райкома КПСС строго наказало старшего осмотрщика вагонов В.М. Токарева. 26 декабря 1952 г. он, будучи в

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 454. Л. 130.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 48; Д. 450. Л. 145; Н.Ф. Приходько в этой должности работал с января 1953 г. (Там же. Д. 449. Л. 21-22).

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 47-50.

⁴ 9 октября 1953 г. Ступишин Павел Васильевич 1904 г. рождения, участник ВОВ был избран секретарем партийного бюро. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 451. Л. 29-30). См.: также: ЦА МО РФ. Ф. 1250. Оп.2. Д. 1. Л. 123.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 17, 29; Д. 449. Л. 216; Д. 450. Л. 131.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 450. Л. 117, 161.

нетрезвом состоянии, нецензурными словами и с применением рукоприкладства оскорбил слесаря В.Я. Енина¹.

14 августа 1953 г. партийное собрание за «вызывающее поведение, выразившееся в систематическом взяточничестве, пьянстве за чужой счет с К.А. Селиховым, Ф.И. Ивановым и др.», привлекло к ответственности бригадира цеха среднего ремонта вагонов А.И. Руцкого². После этого он кардинально изменил свое отношение к работе с подчиненными. Позднее за успехи, достигнутые в производстве среднего ремонта вагонов, 9 марта 1960 г. приказом Министра путей сообщения СССР бригадир А.И. Руцкой был награжден значком «Почетному железнодорожнику»³

На собрании партийного актива Курского отделения Московско-Курской железной дороги 9 марта 1950 г. было отмечено, что «политотдел и первичные партийные организации ослабили борьбу за укрепление трудовой и государственной дисциплины среди железнодорожников отделения». Только в паровозном депо Курск было наложено 163 административных взыскания. Взыскания на отделении дороги имели 650 человек, из них 102 находились под следствием, дела многих из них были переданы в суд⁴.

В коллективе паровозного депо Курск в феврале 1954 г. было зафиксировано 23 случая нарушения трудовой дисциплины. Летом того же года было зарегистрировано 50 случаев появления работников этого предприятия в состоянии алкогольного опьянения. Из них 35 % были работники паровозных бригад⁵. На Курском железнодорожном узле в 1956 г. было допущено 250 случаев нарушений трудовой дисциплины, из них 64 – в коллективе станции Курск, 52 – в паровозном депо и 56 – вагонном депо⁶.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 47-49.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 450. Л. 162-163.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-ЛД. Д. 895. Л. 1-2-об., 3, 5.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 393. Л. 2.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 69. Л. 14-об.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 21, 117, 155.

На 1-й и 2-й Кировских районных партийных конференциях, проведенных 17 августа и 27 декабря 1962 г., начальник линейного отдела милиции ст. Курск майор Л.Я. Околович критиковал руководство отделения дороги (начальник – Л.Л. Савченко¹) за бесконтрольное отношение к руководителям ОРСа. Он подчеркнул, что «возросло количество растрат в железнодорожном ОРСе. В период переоценки продуктов животноводства в магазине № 21 было укрыто несколько ящиков масла... Ресторан в эти дни «забыл» переоценить более 7 тонн мяса»²

«Беспринципную картину можно наблюдать в ОРСе. Так, бывшая зав. магазином Н.П. Осипова, вступив в преступную связь с темными дельцами, расхитила государственных средств на сумму 25 тысяч рублей», - подчеркивал Л.Я. Околович. Когда же были вскрыты преступления Н.П. Осиповой³, партийная организация и местком ОРСа вышли с ходатайством к руководству дороги о награждении начальника отдела рабочего снабжения Н.И. Фомченкова знаком «Почетному железнодорожнику»⁴

15 декабря 1958 г. ЦК КПСС и СМ СССР приняли постановление «Об усилении борьбы с пьянством и об упорядочении продажи крепких спиртных напитков»⁵. В стране организовывались массовые мероприятия по пресечению пьянства на производстве. Появился ряд приказов, ограничивающих торговлю винно-водочными изделиями на железнодорожном транспорте. 9 сентября 1960 г. решением исполкома Моссовета была запрещена продажа спиртных напитков в буфетах, палатках, расположенных в помещениях вокзала и на платформах гор. Москвы. Учитывая положительные результаты от выполнения такого решения, 14

¹ Савченко Леонид Леонидович (1913-1966) в 1941-1946 гг. трудился в службе движения Туркестано-Сибирской железной дороги. С 1953 по 1960 – начальник службы движения Куйбышевской железной дороги. С 15 июня 1960 по 3 июня 1965 он работал начальником Курского отделения Московской жел. дороги. (АУ МЖД. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 702. Л. 3; АУ ЮВЖД. Ф. 1. Оп. 17-ЛД. Д. 742. Л. 1-8).

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 20.

³ Н.П. Осипова – Никитина работала в ОРСе Курского отделения дороги с 3 марта 1949 по 21 июля 1962 гг. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 7. Оп. 1-ЛУ. Д. 3242).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 679. Л. 21-22.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 2. Д. 3787. Л. 302.

ноября 1960 года начальник Московской железной дороги Л.А. Карпов приказом № 300 распространил данные меры на всю сеть дороги.

Но директор ресторана на ст. Курск К.А. Кульгута добился от Управления торговли Курского облисполкома разрешения на продажу пива в буфетах, расположенных на железных дорогах Курской области¹.

О фактах грубого нарушения общественного порядка на железнодорожных линиях, торговле спиртным в 126 торговых точках Курского отделения дороги, начальник линейного отдела милиции станции Курск Л.Я. Околович 12 декабря 1961 г. информировал первого секретаря Курского обкома КПСС Л.Г. Монашева². Сообщалось, что за 11 месяцев 1961 г. на дорогах области было зарегистрировано 65 несчастных случаев, большинство из которых закончились смертельным исходом. Более 60 % пострадавших оказались в нетрезвом состоянии и ранее пользовались услугами транспортных торговых точек³.

Народный судья 2-го участка Кировского района М.А. Татевосова не раз указывала, что «выпивка вошла в привычку транспортников. Так, партгрупорг паровозного депо Курск помощник машиниста М.М. Косоножкин⁵ после встречи религиозного праздника Успенье (28 августа 1956 г.) появился пьяным на вокзале ст. Курск. Его задержали сотрудники линейной милиции. И пришлось отбыть неделю под арестом⁴.

Начальник линейного отдела милиции ст. Курск майор Л.Я. Околович и судья М.А. Татевосова были едины во мнении, что в дни выдачи зарплаты «лидерами» по неумеренному приему алкоголя становились работники локомотивного депо Курск⁵. Например, машинист локомотивного депо Курск

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 2. Д. 3887. Л. 301

² Там же. Л. 298-302.

³ Там же. Л. 300.

⁵ М.М. Косоножкин работал в депо Курск с 1957 по 1959 гг. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-ЛК. Д. 5. Л. 133).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 66.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 66; Д. 677. Л. 21.

А.А. Рыков после посещения железнодорожного ресторана в 1962 г. доставлялся дважды в медвытрезвитель¹.

Уродливые формы принимало пьянство руководящих работников. Так, заместитель начальника 5-го вагонного участка, К.М. Андреев, регулярно употребляя спиртное, потерял чувство ответственности за порученный участок работы². Он использовал свое служебное положение и занимался вымогательством взяток с поездных вагонных мастеров, обслуживавших пассажирские поезда (М.И. Труборов, Л.Н. Болдырев, В.Я. Нехорошев, В.И. Епишев и др.). Так, в июне 1946 г. вместе с бригадиром Л.Н. Болдыревым он израсходовал 600 рублей на приобретение спиртных напитков³. 17 июня 1946 г. партийное собрание вагонного участка объявило К.М. Андрееву строгий выговор и обратилось к начальнику Московско-Курской дороги С.В. Кутафину с требованием освободить его от занимаемой должности.

5 февраля 1953 г. бюро Кировского РК КПСС привлекло к партийной ответственности начальника узловой электростанции М.И. Чернышова⁴ и начальника электросилового хозяйства отделения дороги П.П. Терентьева «за неудовлетворительное состояние трудовой дисциплины и систематическое пьянство со своими подчиненными». М.И. Чернышов был вскоре освобожден и от должности руководителя узловой электростанции⁵.

31 августа 1954 г. бюро Курского обкома КПСС обсудило вопрос «О работе партийной организации Льговского паровозного депо»⁶. Члены бюро отметили, что основные производственные показатели выполнялись в депо плохо. Так, среднесуточный пробег паровозов составлял 320 километров при норме в 351 км. В депо Льгов часто встречались случаи нарушений трудовой дисциплины (за 7

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 21-23; Для сравнения: за 8 месяцев 1961 г. в тяжелой степени опьянения в медвытрезвители было доставлено 3215 жителей Курск, что на 958 чел. было больше чем за тот же период 1960 года. (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 3887. Л. 167).

² ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 13. Л. 25.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 13. Л. 28, 30.

⁴ Чернышов Михаил Иосифович (1906-1972) работал в должности начальника узловой электростанции с 1977 по 10 февраля 1953 гг. (См.: ОА МЖД (г. Курск). Ф. 10. Оп. 1-Л. Д. 2. Л.166; Оп. 1-ЛД. Д. 171. Л. 7).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 56-58.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2288. Л. 239-241.

месяцев 1954 г. их было выявлено 60). Неоднократно начальник депо А.Д. Кошкин в рабочее время появлялся пьяным на территории предприятия¹.

Например, 20 апреля 1954 г. машинист паровоза М.С. Пастухов был лишен права управления паровозом. Было установлено, что в ходе совершения маневров на станции Дмитриев, он сильно напился и не смог управлять локомотивом². В своем постановлении от 31 августа 1954 г. бюро обкома КПСС рекомендовало «улучшить руководство партийной и профсоюзной организациями, решительно поднять партийно-политическую работу в коллективе депо...»³

Значительный общественный резонанс в начале 1960-х годов получило поведение нарядчика паровозного депо Курск Героя Советского Союза В.П. Гладилина. Зимой 1961 г. он совершил тяжкое преступление – в состоянии алкогольного опьянения убил жену, проживавшую по ул. Ильича. После войны В.П. Гладилин окончил Моршанское стрелково-минометное училище и до декабря 1948 г. продолжил службу в 76-й гвардейской воздушно-десантной дивизии. В начале 1949 г., уволившись в запас, лейтенант В.П. Гладилин возвратился в родной Курск и в июне 1949 г. устроился на работу нарядчиком в паровозное депо⁴.

По воспоминаниям профсоюзных активистов Курского узла П.Г. Ширяева, Д.Ф. Половнева и В.В. Шашелева, хорошо знавших В.П. Гладилина, он участвовал в профсоюзной работе, был пропагандистом различных видов спорта среди молодых железнодорожников. Часто он выступал в составе футбольной команды «Локомотив» в качестве нападающего⁵. Но искусственно «раздуваемая» слава героя войны, постоянное выдвигание его в президиумы комсомольских,

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2287. Л. 285.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2288. Л. 280; Приказом начальника паровозного депо Льгов А.Д. Кошкина № 216 от 12 апреля 1954 г. машинисту М.С. Пастухову был объявлен выговор. Приказом начальника Московско-Киевской железной дороги В. Д. Богданова от 20 апреля 1954 г. он был лишен права управления локомотивом. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 16. Оп. 1-Л. Д. 69. Л. 34-об. - 35, 47.)

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2287. Л. 286.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 71. Л. 50.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 5.

партийных форумов и конференций, частые застолья, организуемые после достижения спортивных побед, медленно вели его к моральному падению.

Позднее многие из прежних знакомых стали избегать общения с В.П. Гладилиным, хорошо понимая, к чему вело его постоянное пьянство. Наконец, в семье произошел роковой скандал, закончившийся преступлением. Приказом начальника локомотивного депо Курск Г.Н. Гапонова № 38 от 25 апреля 1961 г. В.П. Гладилин был уволен с производства. 6 июня 1961 г. Курский городской суд вынес ему суровый приговор. По ст. 103 УК РСФСР (умышленное убийство при отягчающих обстоятельствах) Он был осужден к 10 годам лишения свободы. 16 июня 1962 г. Президиум Верховного Совета СССР лишил В.П. Гладилина звания Героя Советского Союза¹.

12 марта 1962 г. ЦК КПСС направил во все первичные организации закрытое письмо «Об усилении борьбы со взяточничеством и разворовыванием государственного имущества»². В нем была изложена позиция высшего партийного руководства страны по борьбе со злоупотреблениями должностных лиц, по использованию ими служебного положения в корыстных целях.

18 мая 1962 г. на собрании партийной организации Курского техникума железнодорожного транспорта, обсуждавшем этот документ, преподаватель П.Е. Муравьев потребовал у директора техникума А.Ф. Желнова сообщить о злоупотреблениях, выявленных органами прокуратуры и комиссией Курского горкома КПСС³.

Секретарь партбюро техникума И.Ф. Лопатьев пытался «погасить» разговоры, будоражившие коллектив⁴. Но все же на собрании пришлось озвучить нелицеприятные факты о том, что директор техникума А.Ф. Желнов незаконно приобрел пианино за деньги, полученные учащимися на постройке колхозной мельницы. Используя должностное положение, он обязал столяра техникума

¹ Кавалеры ордена Славы трех степеней. Справочник. – М., 2000. – С. 698; Умер В.П. Гладилин 27 мая 1967 г. в 46-летнем возрасте в полной безвестности // [www. Warheroes. VU/hero/hero.asla](http://www.Warheroes.VU/hero/hero.asla) (обращение к сайту 13.07.2016 г.).

² См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 3842. Л. 23-24.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 23. Л. 22-22-об., 23-24, 30.

⁴ Там же. Л. 24, 26, 29.

изготовить ему мебель (письменный стол, напольный шкаф, зеркало и др. предметы). А.Ф. Желнов своими действиями нанес ущерб техникуму в сумме более 3 тысяч рублей¹.

По фактам выявленных нарушений бюро Курского ГК КПСС строго предупредило А.Ф. Желнова². Вместо того, чтобы дать действиям А.Ф. Желнова должную оценку, члены преподавательского коллектива Л.К. Мелентьев, М.И. Гарин, М.Л. Бурцев и В.Н. Савенков стали критиковать участника войны П.Е. Муравьева за якобы «необъективную» позицию, занятую им по отношению к А.Ф. Желнову³.

Анализируя истоки кадровых «деформаций» 1940-1960-х годов, И.К. Полозков в своих мемуарах указывает, что «хрущевская политическая слякоть вызывала к жизни элементы буржуазной «свободы» в виде нелучших человеческих инстинктов, отравлявших жизнь трудящемуся люду и компрометирующих советский строй... Непросто было понять двойную жизнь известных людей, часто выступавших с трибун... демонстрирующих благоприятный облик современного руководителя и показную скромность в быту... Но то были яркие примеры банального возобладания над человеком его не лучших родовых инстинктов, толкавших к перерождению... образа жизни в буржуазно-либеральную среду...»⁴

В параграфе 2 главы 1 диссертации нами рассмотрены различные аспекты реализации партийно-государственной политики по подготовке, расстановке и воспитанию руководящих кадров на железнодорожном транспорте в конце 1940-х – середине 1960-х годов. На конкретных примерах исследованы проблемы борьбы с непринципиальным подходом к делу со стороны начальников Курского, Белгородского и Львовского отделений. Часто это наносило серьезный урон выполнению взятых обязательств и установленных государственных планов. В

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 23. Л. 23-24.

² ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 23. Л. 22-об., 30.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 23. Л. 27 об.-28; П.Е. Муравьев выступал за вынесение А.Ф. Желнову более серьезного партийного взыскания и публичного разбора его персонального дела в парторганизации техникума.

⁴ Полозков И.К. Обманутые надежды (или как разрушали страну). – М., 2014. – С. 200, 205.

этом параграфе подробно описана порочная практика направления командного железнодорожного состава на работу директорами МТС и председателями колхозов. Такие решения, принимаемые местными партийными органами во исполнение постановлений ЦК КПСС (1953 и 1955 годов), не способствовали стабильности кадрового потенциала железнодорожного транспорта.

В заключение главы 1 диссертации отметим, что основное место в ней занимает анализ качественного состояния рабочих и инженерно-технических кадров железнодорожного транспорта. Важно подчеркнуть, что в 1946 г. уже в начале восстановительного периода, общая численность работников железнодорожного транспорта на 15 % превышала их довоенные цифры. Это стало важной предпосылкой укомплектования при переходе его на мирные рельсы всех служб транспорта рабочими и специалистами. Особое внимание обращалось на расстановку руководящих инженерно-технических кадров, что было необходимым условием выполнения производственных показателей, а также стабилизации работы отрасли.

Задачи повышения квалификации работников железнодорожного транспорта тогда решались путем обучением с отрывом и без отрыва от производства в дорожно-технических школах и на различных курсах Министерства путей сообщения, в учебных заведениях системы трудовых резервов. От 400 до 450 тыс. чел. ежегодно повышали квалификацию в стахановских школах, а также на курсах целевого назначения по изучению новой техники и прогрессивной технологии.

Стахановские школы передового опыта организовывались в масштабах цехов и отделений дорог. Они создавались для ведущих рабочих профессий: машинистов локомотивов и их помощников, осмотрщиков вагонов, механиков-бригадиров пассажирских поездов, дежурных по станциям, диспетчеров, составителей поездов, бригадиров пути, путевых обходчиков, электромехаников сигнализации, блокировки и связи.

Для подготовки инженерно-технических кадров и высшего командного состава – начальников дорог и их заместителей, начальников центральных

управлений, начальников ведущих служб – в Москве открыли Академию железнодорожного транспорта. В 1947 г. в транспортных вузах возобновилась подготовка специалистов по вечерней форме обучения. В 1950-х годах во многих техникумах открылись двухгодичные отделения по подготовке техников с сокращенными сроками обучения из командиров-практиков, направлявшихся на учебу предприятиями железнодорожного транспорта. Были увеличены масштабы подготовки техников по специальностям электротягового хозяйства, энергоснабжения железных дорог, тепловозного хозяйства, открыто обучение по новым специальностям, в том числе по изотермическому подвижному составу.

С целью обучения специалистов без отрыва от производства из числа работников железнодорожного транспорта еще в 1949 г. была создана заочная система обучения в средних специальных учебных заведениях транспорта. Состоялось открытие Всесоюзного заочного техникума железнодорожного транспорта как методического центра по обучению, разработке и изданию всей учебно-методической документации для учащихся-заочников.

Но такая многогранная работа проходила часто в нелегких условиях. Документы тех лет свидетельствуют о том, что она осложнялась высокой текучестью кадров, обусловленной тяжелыми условиями труда, нехваткой жилья, а также детских и культурно-бытовых учреждений. В свою очередь, это требовало сверхплановой подготовки новых рабочих, затрат дополнительных государственных средств.

Глава 2. Реализация государственной программы подготовки кадров для железнодорожного транспорта в середине 1940-х – начале 1960-х годов

2.1 Подготовка квалифицированных специалистов в высших и средних специальных учебных заведениях и техническое обучение молодежи в железнодорожных училищах Курской области

Долгосрочная программа, по развитию массовой подготовки квалифицированных кадров и производственно-техническому обучению рабочих и служащих для железных дорог Советского Союза, разработанная в середине 1945 г. правительством СССР и руководством наркомата (с марта 1946 г. – Министерства) путей сообщения включала в себя несколько уровней: как получение высшего и среднего специального образования в учебных заведениях (в институтах, техникумах и училищах железнодорожного транспорта), так и в железнодорожных училищах Министерства трудовых резервов СССР.

С лета 1946 года широкое распространение получило направление техников-практиков для двухлетнего (а с 1951 г. – трехлетнего) обучения в высших учебных заведениях железнодорожного транспорта и создание специальных групп по подготовке инженеров из техников, имевших пятилетний практический опыт работы на производстве. Такие мероприятия способствовали увеличению количества командиров среднего и высшего звена железнодорожного транспорта, желавших повышать свою профессиональную квалификацию¹.

¹ История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 38.

Подготовка специалистов со средним специальным образованием велась в техникумах по различным специальностям: паровозное хозяйство, движение, связь и др. В тот период на железных дорогах страны действовали около 200 дорожных технических школ, где велось обучение специалистов из состава локомотивных бригад. Кадры других массовых профессий (ремонтников локомотивов, бригадиров пути, столяров и др.) готовились в разнообразных школах ФЗО и в железнодорожных училищах, открывавшихся в системе Министерства трудовых резервов СССР. Эта работа активизировалась сразу же после принятия постановления Совета Министров СССР от 30 сентября 1946 г. «О мерах по улучшению подготовки трудовых резервов и увеличению количества рабочих, подготавливаемых в ремесленных, железнодорожных училищах школах ФЗО»¹.

В исследуемый период более половины руководителей различных железнодорожных предприятий Курской области имели среднее техническое образование. Так, в 1945 г. из 10 начальников основных предприятий Курского железнодорожного узла только пятеро имели высшее образование и окончили технические вузы еще до войны².

В начале 1950-х годов во всех технических вузах вводилось обучение по трехгодичной программе для техников, имевших пятилетний стаж руководящей работы. Так, в 1953-1954 гг. в Ростовский институт инженеров транспорта (РИИЖТ) для обучения были направлены инженерно-технические работники паровозного депо Курск И.Н. Букреев, В.А. Руцкой, Ю.А. Соколов и Н.К. Ткаченко³. В 1954 году в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) уехали на учебу техники паровозного депо Курск Н.П. Манжосов и В.И. Долгих⁴, а также работники отдела движения Курского отделения дороги М.А. Алифанов, А.П. Герасимов и Н.С. Трубников. В

¹ Железнодорожный транспорт СССР 1946-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 420.

² Подсчет наш по личным делам А.Д. Шведова, К.Е. Костылева, В.В. Жданникова, Г.В. Лобищева, В.С. Музылева и др. (АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 7-ЛД. Д. 2914; Оп. 1-ЛД. Т.2. Д. 500; Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 1017).

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 59. Д.59. Л. 1-4; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 45, 73-74.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 121-122.

1954 г. в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) были направлены для учебы А.П. Мохнев и И.В. Филиппский¹. В конце 1950-х – начале 1960-х годов образование по такой форме обучения получили более 20 курских железнодорожников².

Большую популярность получило заочное высшее образование, получаемое с конца 1950-х годов во Всесоюзном заочном институте инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ). Более 70 работников Курского и Львовского отделений дороги: руководители хозяйственных единиц и подразделений локомотивного, вагонного депо Курск и Льгов, Курской и Львовской дистанций сигнализации и связи, энергоучастка и др. повысили во ВЗИИТе уровень образования. В их числе были В.К. Гладких, В.П. Логвинов, Е.И. Елинский, Т.А. Алифанова, Ю.Я. Алферов. Они позднее возглавляли трудовые коллективы и различные подразделения, занимались преподавательской работой в Курском техникуме железнодорожного транспорта или в дорожной технической школе (машинистов)³.

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 Курска. В 1940-е – 1960-е годы здесь трудился слаженный коллектив преподавателей и мастеров производственного обучения, который возглавляли Я.С. Яковенко (1945-1950), Л.К. Мелентьев (1951-1955) и А.Ф. Желнов (1955-1977).⁴ В тот период выпускники Курского техникума получали только одну специальность – техника паровозного хозяйства⁵. В период послевоенной разрухи в кратчайшие сроки в этом учебном заведении был восстановлен педагогический процесс. В

¹ См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 86. Д. 1684. Л. 1-4.

² См.: Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 104.

³ Там же. С. 104.

⁴ БКЭ. Т. 1. Кн. 1. – Курск, 2008. – С. 273; Этапы большого пути. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 137-138, 247.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 24. Оп. 1-Л. Д. 2. Л. 10-12, 15-16; Д. 6. Л. 19-20, 38-39 об.; В предвоенные годы в техникуме было подготовлено 416 квалифицированных специалистов.

этом была большая заслуга директора техникума Я.С. Яковенко, заведующего учебной частью Л.К. Мелентьева, преподавателей И.Ф. Лопатьева, В.В. Никольского, С.А. Токарева, А.К. Пронина, В.Р. Кункина, А.С. Русина, М.И. Гарина; инструкторов производственного обучения В.М. Еремина, Н.В. Чубарова, А.Н. Погорелова, С.М. Сибилева, заведующего учебными мастерскими И.В. Мезенцева¹.

Первый послевоенный год был ознаменован в техникуме двумя выпусками молодых специалистов – 24 человека в июне и 30 человек – в декабре 1946 г.² В числе выпускников, завершивших обучение после окончания войны, были Г.Я. Веретельник, В.А. Болдырева, С.В. Водопьянов, Б.М. Карпенко и др.³

30 человек из 120 выпускников Курского железнодорожного техникума 1947 года были направлены на железные дороги Центрального округа (Е.Г. Одинцов, А.И. Бутов, И.В. Филиппский), 50 чел. – на дороги Урало-Сибирского округа (И.И. Воробьев, И.Н. Белкин)⁴. По 20 человек уехали работать на железнодорожные предприятия Донецкого и Западного округов⁵.

В годы послевоенных пятилеток были проведены эффективные мероприятия по укреплению материально-технической базы Курского железнодорожного техникума. В результате, только за 1949/1950 учебный год стоимость оборудования 5 основных технических кабинетов (технологии металлов, паровозного, автотормозного, механики, общего курса железных дорог) и трех общеобразовательных (математики, химии и физики) значительно увеличилась и составляла 124,2 тыс. рублей⁶. Для пополнения оборудования 4 кабинетов (физического, паровозного, химического и др.) дополнительно было

¹ ГАКО. Ф. Р-540. Оп. 1. Д. 14. Л. 10-11; Д. 22. Л. 132-135; ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 6. Л. 104-106-об.; Д. 13. Л. 42, 50; Через годы и десятилетия. К 60-летию Курского техникума железнодорожного транспорта 1929-1989. – Курск, 1989. – С. 4.

² ГАКО. Ф. Р-540. Оп. 1. Д. 10. Л. 4,9, 10-11.

³ Там же. Л. 5 об., 10 об.

⁴ Доцент И.Н. Белкин работал первым деканом строительного факультета Курского политехнического института (Курский государственный технический университет. – Курск, 2004. – С. 109).

⁵ ГАКО. Ф. Р-540. Оп. 1. Д. 11. Л. 2-7, 11.

⁶ ГАКО. Ф. Р-540. Оп. 1. Д. 14. Л. 3-5.

приобретено оборудование на сумму 3088 рублей¹. Отметим, что в кабинете механики все оборудование было изготовлено только силами учащихся. Значительно совершенствовалось оборудование кабинета общего курса железных дорог. Здесь были изготовлены модели вагона, путевых знаков, автосцепки, буксы, ферм мостов.

Для сравнения приведем следующие данные: в 1952/1953 учебном году для кабинетов технологии металлов, технической механики, общего курса железных дорог, физики и химии было закуплено оборудования на 22,2 тыс. рублей² (т.е. в 6 раз больше, чем в 1950 г.). Хозяйственного инвентаря было приобретено на сумму 16 535 тыс. рублей³. Значительно улучшилось получение практических навыков в слесарной, токарной, кузнечной и монтажной мастерских⁴.

Благодаря последовательной работе по техническому перевооружению техникума, возросла и успеваемость учащихся. Если в I семестре 1949/1950 гг. она составляла 95,9 %, то уже во втором семестре повысилась до 98,3 %⁵.

В I семестре 1949/1950 уч. году из 412 учащихся 10,4 % получили отличные оценки, 40,5 % - хорошие и лишь 47,9 % - посредственные⁶. Укреплялась учебная дисциплина, постепенно уменьшалось число прогулов учащихся (1,2 %). Пропуски по уважительным причинам составляли всего 2,4 %⁷.

20 января 1949 г. секретарь партийного бюро техникума И.И. Косменко отмечал, что учебный план за 1948 г. в техникуме был выполнен на 100,2 %. За первое полугодие успеваемость учащихся составила 92,5 % (выше чем в 1947/1948 учебном году)⁸.

В учебном процессе комсомольцы играли авангардную роль. Их успеваемость в те годы составляла 94,4 %. 41 учащихся техникума учился только

¹ Там же. Д. 14. Л. 4-об.

² ГАКО. Ф. Р-540. Оп. 1. Д. 22. Л. 5

³ Там же.

⁴ Там же. Д. 14. Л. 41-об.

⁵ Там же. Л. 57.

⁶ Там же. Д. 14. Л. 56-57.

⁷ ГАКО. Ф. Р-540. Оп. 1. Д. 14. Л. 124-125.

⁸ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 6. Л. 11-12-об.

на «отлично»¹. К августу 1949 г. для поступления в КЖТ было подано 306 заявлений, а по итогам вступительных экзаменов зачислено было 153 чел. (из них – 33 кандидата).

Таблица № 5.

**Показатели учебно-производственной деятельности Курского
железнодорожного техникума в 1951-1952 гг.²**

Основные показатели	I сем.	II сем. 1951/1952 уч. г.	I сем. 1952/1953 уч. г.
Посещаемость	95,9 %	96,0 %	96,8 %
Пропуски занятий по уважит. причинам	3,4 %	3,4 %	2,6 %
Прогулы	0,69 %	0,63 %	0,61 %

Лучших успехов достигли группы, где классными руководителями работали В.П. Толкачев, Н.Л. Заяц, А.М. Трухманов³. Выпуск техникума 1953 г. (54 чел.) характеризовался следующими результатами: на госэкзаменах 24,4 % - учащихся получили отличные оценки, 49,2 % - хорошие и 26,4 % - удовлетворительные.

В 1954-1960 гг. в Курском железнодорожном техникуме активно работало вечернее отделение. Это было связано со значительным повышением потока желающих получить среднее специальное образование из числа работников массовых профессий предприятий Курского железнодорожного узла. С высокой профессиональной отдачей трудились в тот период преподаватели В.П. Толкачев, А.К. Пронин, Е.В. Прилепская, И.И. Косменко⁴.

Летом 1955 г. Курский техникум едва не подвергся расформированию. В ГУУЗе МПС СССР возникло мнение о ликвидации ряда техникумов, в том числе и Курского. Но благодаря энергичным действиям директора А.Ф. Желнова и активной поддержке со стороны заместителя заведующего отделом транспорта и

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 6. Л. 11.

² ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 13. Л. 40; Д. 22. Л. 138.

³ А.М. Трухманов, 1890 г. рождения, боец Народного ополчения Дзержинского района, работал завучем школы № 9 г. Курска. (ГАОПИКО. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 5. Л. 24).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 6. Л. 12-об.

связи ЦК КПСС курянина С.А. Аристова¹, железнодорожный техникум в Курске удалось сохранить.

С сентября 1955 г. началась подготовка техников-механиков тепловозного хозяйства. За 10 лет в рамках совершенствования учебного процесса из стен Курского техникума было выпущено 873 специалиста паровозного хозяйства.

В 1956 г., в связи с начавшейся технической реконструкцией железнодорожного транспорта, переводом его на электрическую тягу, в Курском техникуме было создано две новых специальности: «Электротяговое хозяйство железных дорог» и «Электроснабжение и энергетическое хозяйство железнодорожного транспорта». Осенью 1960 г. Курский энергоучасток стал производственной базой КЖТ. С 11 ноября 1961 по 7 января 1962 гг. 32 учащихся техникума на многих тяговых подстанциях, а также в дистанции контактной сети на ст. Курск, Свобода и Поныри прошли производственную практику².

Высокую активность по подготовке специалистов нового профиля проявляли М.И. Гарин, П.Е. Муравьев, М.Г. Дубровин, Н.И. Пономаренко, Д.А. Гамазин и С.А. Лавров³.

Преподавателями В.П. Толкачевым и М.Г. Дубровиным была расширена проблематика дипломного проектирования, активизирована воспитательная работа с учащимися⁴. В 1956-1965 гг. вечернее и дневное обучение в КЖТ окончили 1475 человек⁵. Более 20 работников вагонного депо Курск (С.А. Труба, А.Ф. Зубков, И.Т. Кучкин, И.М. Серпионов, Л.А. Ганзюра, А.А. Лесовой и др.) без отрыва от производства завершили вечернее образование в техникуме и заняли ответственные посты на производстве⁶. В 1961 г. 31 учащийся техникума проходил производственную практику в Курском энергоучастке⁷. 21 работник

¹ С 1962 по 1966 гг. С.А. Аристов возглавлял ГУУЗ МПС СССР. (ЦА МПС. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Т. 11. Д. 3951. Л. 1-10; БКЭ. Т. 1. Кн. 1. – Курск, 2008. – С. 40).

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 10. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 74; Годы и люди. – Курск, 2002. – С. 57.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 21. Л. 9-10, 48-49; Д. 23. Л. 19-19 об.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 23. Л. 31.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 24. Оп. 1-Л. Д. 16.

⁶ Этапы большого пути. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 67.

⁷ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 10. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 74; Семеновский В.Г., Белкин С.В. Энергия в движение. – Курск, 2009. – С. 69.

Курского энергоучастка, успешно завершив учебу на вечернем отделении по специальности «Энергетическое хозяйство железных дорог», получил дипломы техников. Среди них были Н.В. Усачев, А.В. Бычков, В.Е. Горяинов, В.И. Звягинцев, В.Ф. Ердяков, Г.Р. Войчук, В.С. Польшаев, А.С. Ильяков, Д.Н. Маньшин и др.¹

Летом 1947 г. правительство СССР и МПС СССР провели реорганизацию всех дорожных школ по подготовке машинистов. Они были организованы в соответствии с постановлением ГКО от 26 августа 1945 г. № 9915 «Об организации на железных дорогах школ по подготовке паровозных машинистов»². Так, 5 августа 1947 г. на базе Курского железнодорожного техникума была открыта трехгодичная школа машинистов³. У истоков ее создания стояли директор техникума Я.С. Яковенко и преподаватель Г.Ф. Гофман.

Решением № 508 Курского горисполкома от 26 июля 1945 г. сообщалось об отводе в Кировском районе города земельных участков под строительство школы ФЗУ и дорожно-технической школы (на территории бывшей фабрики-кухни)⁴. Но сроки начала строительства постоянно переносились. Школа ФЗУ Управления трудовых резервов несколько лет базировалась в помещениях СВУ-4. Лишь в 1954 г. в здание по ул. Кагановича, 21, предназначавшееся для размещения школы ФЗУ, была переведена дорожная школа машинистов⁵.

В первые годы деятельность школы машинистов была органично связана с коллективом железнодорожного техникума. В 1950 г. состоялся первый выпуск школы машинистов. В числе ее первых выпускников были Г.В. Ильин, В.П. Припачкин, В.И. Кузнецов, Н.Ф. Шитиков⁶. Большой вклад в подготовку

¹ Годы и люди. – Курск, 2002. – С. 57.

² РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 458. Л. 198-200, 201-202.

³ 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).

⁴ ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 2. Д. 53. Л. 265-266.

⁵ История округа в истории города (по материалах краеведческого конкурса учащихся школ железнодорожного округа г. Курса) // Курский край. Научно-историч. журнал. – 2002. – № 11(31). Ч. 2. – С. 55.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 35; Этапы большого пути. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 141.

высококласных машинистов вносили преподаватели школы машинистов С.Т. Алферов, П.М. Бочаров, А.У. Лухин, М.И. Гарин, С.А. Алябьев, Н.П. Селицкий, Т.Ф. Устинова и другие¹.

Учащиеся школы машинистов Н.Ф. Федорищев, В.П. Даниленко, В.И. Жмакин постоянно играли авангардную роль в учебе, имея только хорошие и отличные оценки. В 1949 г. посещаемость курсантов школы машинистов составляла 93,3 %, а успеваемость – 90,9 %².

14 января 1949 г. при обсуждении вопроса содружества коллективов железнодорожного техникума и школы паровозных машинистов, директор техникума Я.С. Яковенко подчеркнул, что в 1948-1949 гг. среди машинистов паровозов было подготовлено на I-III классы 20 человек. Было организовано 5 занятий с мастерами токарного цеха паровозного депо Курск. Учащиеся техникума и школы машинистов участвовали на базе депо в проведении теплотехнических конференций, в подготовке докладов и иллюстративных материалов к ним. Они оказывали действенную помощь в обеспечении локомотивных бригад необходимым инструментом (молотки, зубила, ключи, масленки и др.)³.

С начала 1960-х годов Курская дорожная школа машинистов занялась подготовкой машинистов тепловозов. Так, в марте 1965 г. состоялся выпуск 29 специалистов, которых направили в различные локомотивные депо Московской дороги⁴. 7 декабря 1965 г. газета «Курская правда» отмечала, что «в Курской технической школе машинистов состоялся выпуск еще машинистов тепловозов. Впервые школа начала подготовку машинистов и их помощников для электропоездов переменного тока...»

Но успехи по обучению молодых специалистов не всегда закреплялись на практике. Так, 27 ноября 1954 г., выступая на XII Кировской районной партийной конференции, Г.Ф. Гофман отмечал: «Школа машинистов передала уже Курскому

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 6. Л. 11, 120.

² Там же. Л. 12-об.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2119. Оп. 1. Д. 6. Л. 104-104-об.

⁴ Курская правда. – 1965. – 9 марта.

паровозному депо 30 выпускников. Это молодежь, которая всесторонне была подготовлена и получила хорошие знания. Однако из 25 помощников машиниста, подготовленных в стенах школы, только двое назначены работать как машинисты...»¹

Определенную работу в деле подготовки кадров массовых профессий проводил и коллектив Курской дорожной технической школы № 3. В течение только зимних месяцев 1945 г. в дорожной технической школе № 3 (начальник – А.И. Григорьев) было подготовлено 378 специалистов (42 слесаря по ремонту паровозов, 66 дежурных по станции, 46 кондукторов товарных поездов, 36 токарей, 31 весовщика, 36 билетных кассиров, 132 проводника вагонов и др.). Прошли обучение для работы на железнодорожном транспорте 310 молодых женщин².

В 1945 г. в различных школах стахановских методов занималось 2363 железнодорожника Курского узла (81 машинист, 285 помощников машиниста, 222 дежурных по станции)³. Так, 16 июля 1945 г. курсы помощников машинистов дорожной технической школы окончили 10 молодых железнодорожников. Вскоре М.Н. Аспидов, С.Д. Глушова, Ф.В. Масленников, Н.Д. Михайлов, В.М. Мясников и др. стали работать помощниками машинистов в паровозном депо Курск⁴.

Но в работе дорожной технической школы намечались отрицательные тенденции. 30 октября 1946 г., на заседании бюро Кировского РК ВКП(б) указывалось, что начальник дортехшколы П.И. Плужников и заведующий учебной частью Г.И. Солянин устранились от руководства этим учебным заведением. Учет успеваемости учащихся велся плохо. Постоянно увеличивались пропуски занятий без уважительных причин. В постановлении бюро райкома партии отмечалось, что преподавательский состав «не проявлял настойчивости к изжитию недостатков и улучшению учебного процесса»⁵.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 35.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 154. Л. 185.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 249. Л. 14.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 11-об.-12.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 96-97.

22 ноября 1943 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление № 4633 «О необходимых мерах по укреплению железных дорог, освобожденных от немецкой оккупации»¹. В соответствии с этим документом был издан совместный приказ начальника Главного Управления трудовых резервов при СНК СССР и Народного комиссара путей сообщения (ГУТР № 1042-с и НКПС № С-923/Ц) «Об организации школ фабрично-заводского обучения железнодорожного транспорта для подготовки кадров массовых профессий по восстановлению железных дорог»².

Предполагалось на сети железных дорог организовать 30 школ ФЗО для подготовки 6 тыс. рабочих массовых профессий. В создаваемые школы ФЗО направлялись молодые люди для обучения профессиям плотников, каменщиков, штукатуров, кровельщиков, кузнецов. Так, в организуемом на ст. Курск ФЗО этими профессиями были должны овладеть 200 человек молодежи³.

Определенная работа по улучшению подготовки кадров для железных дорог проводилась в рамках государственной политики и местными советскими органами. 12 октября 1946 г. решением Курского облисполкома на базе СВУ-4 Управления строительно-восстановительных работ Московско-Киевской железной дороги было организовано во Льгове училище ФЗО № 3 (строительного профиля). Первый прием в училище составлял 150 человек⁴.

К сожалению, ремесленное училище № 8, действовавшее на базе СВУ-4 (с июля 1946 г. по апрель 1948 г. его возглавлял С.Ф. Бондарь)⁵, пребывало постоянно в роли «пасынка» коллектива 4-го восстановительного участка. Оно не получало достаточной финансовой и материальной помощи.

26 февраля 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б), рассмотрев работу училища, вынесло партийное взыскание его директору С.Ф. Бондарю за «плохое отношение к подготовке квалифицированных строительных кадров и недостаточную постановку массово-воспитательной работы среди учащихся,

¹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 178. Л. 5-18; 19-22.

² ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 4-спр. Д. 12. Л. 215-216.

³ Там же. Л. 216-216-об.

⁴ ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 30. Д. 55. Л. 93.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 197. Л. 150; Д. 259. Л. 95; Д. 374. Л. 50.

грубое отношение к персоналу училища и отсутствие личного контроля за работой мастеров»¹.

В апреле 1948 г. директором ФЗО № 8 был назначен М.Г. Власов². 28 июля 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) в повторном постановлении отметило, что подготовка к зимним условиям ремесленного железнодорожного училища № 8 проходит неудовлетворительно. Теоретические и практические занятия здесь велись на низком уровне. Большинство мастеров, работавших в ФЗО № 8, имели низкую общеобразовательную и техническую подготовку. Бюро РК ВКП(б) приняло решение: «Указать руководителю базового предприятия П.Г. Карасеву на неудовлетворительную подготовку училища к новому учебному году и потребовало в срок до 15 августа 1948 г. произвести ремонт жилых и учебно-производственных сооружений, инвентаря и оборудования, обеспечив учебные мастерские инструментом; до 1 октября 1948 г. обеспечить училище топливом в размере 70 % от потребного количества; закончить разработку учебно-методической документации в соответствии с подготавливаемыми профессиями; укомплектовать училище квалифицированными преподавателями и мастерами, организовать с ними техническую учебу»³

Значительное место в реализации программы подготовки массовых профессий рабочих для железнодорожного транспорта играли железнодорожные училища, организованные в системе Министерства трудовых резервов. Так, в июле 1947 г. в Курске было открыто железнодорожное училище № 5⁴. Его возглавил И.В. Овчинников, ранее работавший директором школы ФЗО № 13 в гор. Курске⁵.

К началу 1948/1949 учебного года в училище № 5 действовало 12 групп учебно-производственного и 9 групп теоретического обучения. В июле 1949 г.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 28-29.

² Там же. Л. 94-95.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 5.

⁴ ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 134.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1118. Л. 68-об.

состоялся выпуск 4 учебных групп (108 чел.) по следующим специальностям: помощники машинистов, слесари-сантехники, кузнецы и др.¹ (См. таблицу № 6).

Таблица № 6.

**Состав учащихся ЖУ-5 на ст. Курск
с 1 октября 1950 по 1 сентября 1951 года².**

	Год обучения	Кол-во	Из них окончили (классов):				Возраст (в годах)				Живут в общежитиях
			4	5	6	7	15	16	17	18	
Бригадиры пути	I и II	52	-	-	-	52	-	-	52	-	52
Столяры-отделочн.	I	29	26	2	-	1	27	2	-	-	29
Столяры-отделочн.	II	26	17	5	4	-	-	-	-	24	17
Каменщики-облицовщики	I	27	24	2	-	1	12	15	-	-	26
Кузнецы	II	29	-	8	2	19	-	-	-	29	24
Слесари по ремонту вагонов	II	29	-	-	4	25	-	-	-	29	20
Итого:		218	67	17	10	124	39	19	52	108	194

С 1948 г. по 1950 г. мастером производственного обучения в группе помощников машинистов паровозов железнодорожного училища № 5 работал В.И. Долгих. Он вспоминал, что в соответствии с программой в первый год его подшефные изучали общеобразовательные дисциплины, теорию паровоза, автотормоза и проходили слесарное дело. На втором учебном году учебный материал расширялся по темам «Паровоз», автотормоза, ПТЭ и сигнализация и правила безопасности движения поездов. В течение 5 месяцев учащиеся работали на ремонте паровозов в депо Курск и 2,5 месяца находились в поездках на грузовых и пассажирских паровозах (в качестве дублеров помощников

¹ ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 64.

² Там же. Л. 147-об.

машиниста). Выпускники ЖУ-5 В.К. Богданов, Ю.К. Бынев, А.А. Доминов, В.Н. Зайцев, П.И. Шумаков стали отличными специалистами¹.

Анализ документов, хранящихся в фонде областного управления профтехобразования, свидетельствуют о том, что педагогический коллектив железнодорожного училища № 5 стремился организовывать деятельность с учетом производства товаров для населения (на сумму 27,1 тыс. рублей)². Работа выполнялась группами кузнецов (металлическая поковка), а также в столярных и слесарных мастерских. Помощники машинистов, бригадиры пути, вагонники работали без оплаты в паровозном депо, в вагонно-ремонтном пункте и в 7-й дистанции пути.

В 1948-1949 гг. в железнодорожном училище № 5 была проведена работа по совершенствованию 52 учебных мест в столярной мастерской (в 1947 – их было только 28), капитальному ремонту, слесарной и кузнечной мастерских.

Решением облисполкома были намечены меры по повышению качества производственного обучения в железнодорожном училище № 5, смене контингента мастеров на лиц, имевших хорошую теоретическую подготовку и опыт производственной деятельности. По планам областного управления трудовых ресурсов выделялось 16 станков для обеспечения мастерских ЖУ-5³. Это способствовало улучшению процесса производственного обучения учащихся и давало методы работы⁴.

В училище было организовано движение за достижение стахановских методов труда. Так, нормы квалифицированных рабочих выполнили на 100 и более процентов 121 учащийся первого года обучения. На усовершенствованном оборудовании учащиеся из группы столяров-краснодеревщиков изготавливали оконные рамы, филенчатые двери, столярный инструмент. Они требовались на

¹ Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 104-105; С 1994 по 1999 гг. В.К. Богданов возглавлял дорожный комитет профсоюза на Московской железной дороге.

² ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 64-об, 65.

³ ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 30. Д. 264. Л. 73; Огневщиков В.В. Ремесленные училища Курской области в конце 40-х – начале 50-х годов // Научные труды молодежной секции Курского отделения РОИА. Вып. 2. – Курск, 2012. – С. 23.

⁴ ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 65-об.

строительстве нового здания вокзала ст. Курск, на восстановлении учебных помещений в железнодорожных школах № 43, 46¹.

Вместе с работниками 7-й Курской дистанции пути и СВУ-4 учащимися ЖУ-5 было отремонтировано 10 тысяч метров железнодорожного пути и установлены десятки стрелочных переводов².

В июле 1951 г. начальник вагонного депо Курск Г.Ф. Коган объявил благодарность 29 учащимся железнодорожного училища № 5, проходившим производственную практику в качестве слесарей. «За период практики, – как отмечалось в приказе, – ими было допущено брака в работе и нарушений трудовой дисциплины. Учащиеся А. Голубков, П. Пузанов, Н. Ворохобин, Н. Барановский, А. Леухин и другие, являясь отличниками учебы, систематически выполняли рабочие нормы на 120-130 процентов»³. Группа учащихся-слесарей по ремонту вагонов и автотормозов в цехах вагонного депо ст. Курск отремонтировала 232 вагона. Отлично зарекомендовали себя А. Зубков, В. Берлизев, А. Хмелевской, А. Дранник, Н. Карелов, И. Аболмасов, В. Седых, В. Черкашин, А. Шамин, Ю. и В. Хохловы, Г. Солобаев⁴.

После окончания железнодорожного училища № 5 многие пришли работать в Курское вагонное депо, став подлинными лидерами производственного соревнования. Например, В.И. Седых и В.М. Черкашин Министерством путей сообщения СССР были отмечены знаками «Почетному железнодорожнику»⁵.

К сожалению, у коллектива железнодорожного училища № 5 встречались и упущения. Так, зимой-весной 1950 г. в ходе проведения производственной практики в цехах вагонного депо произошло 2 несчастных случая (один из которых, 9 февраля 1950 г. с учащимся М.И. Глебовым, закончился смертельным

¹ Курская правда. – 1949. – 25 мая; 1951. – 28 июля.

² ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 149.

³ Там же. Л. 141.

⁴ ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 171; Курская правда. – 1951. – 21 июля.

⁵ Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. С. 211; В августе 2014 г. В.М. Черкашин был удостоен звания «Почетный ветеран Московской железной дороги».

исходом)¹. Это случилось из-за ненадлежащих условий соблюдения техники безопасности и отсутствия должного контроля со стороны мастера училища А.И. Болдырева и сменного мастера вагонного депо В.А. Лапшина².

За четыре года деятельности железнодорожного училища № 5 было подготовлено 360 квалифицированных рабочих – столяров, слесарей, бригадиров пути, помощников машинистов. В апреле 1952 г. железнодорожное училище № 5 Министерства трудовых резервов было упразднено³.

В заключение параграфа 1 главы 2 подчеркнем, что Министерством путей сообщения СССР в 1940-е – 1960-е годы последовательно реализовывалась государственная программа массовой подготовки квалифицированных специалистов инженерно-технического, средне-специального уровня, а также кадров массовых профессий. Их обучение велось в высших и средних учебных заведениях системы ГУУЗ МПС СССР, в дорожных технических школах и в железнодорожных училищах Министерства трудовых резервов СССР.

В этих учебных заведениях обучалось много выпускников сельских школ – детей колхозников и воспитанников детских домов. Здесь они получали техническое образование и приобретали необходимые рабочие специальности. Последовательная деятельность по массовой подготовке специалистов и повышению квалификации работников железных дорог давала заметные результаты. Так, в январе 1953 г. на Курском отделении дороги работало 53 инженера и 146 техников. Но уже к началу января 1960 г. их число увеличилось до 136 инженеров и 518 техников (в 2,5 и 3,4 раза соответственно)⁴.

¹ 9 февраля 1950 г. учащийся М.И. Глебов на месте разрыва вагонов был зажат буферными приборами. М. Глебов был доставлен в областную больницу, где 10 февраля 1950 г. скончался от полученной травмы. (ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 84,88).

² ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 78, 84-88, 88-88-об; 27 апреля 1950 г. эти случаи были подвергнуты анализу в приказе заместителя министра трудовых резервов СССР Г. Власова, который был посвящен неудовлетворительному положению дел с прохождением производственной практики учащимися Курского железнодорожного училища № 5. Этим приказом директору училища И.В. Овчинникову был объявлен строгий выговор. В соответствии с приказом № 112 Курского областного управления трудовых резервов (начальник – И.Г. Свиридов) мастер производственного обучения А.И. Болдырев был уволен из коллектива училища № 5. (ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 86, 88-об.).

³ ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 171.

⁴ ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 5. Д. 8. Л. 3-4.

2.2 Производственная подготовка и воспитание железнодорожных кадров в 1940-х – начале 1960-х годов

Огромные кадровые потери, которые понесли коллективы железных дорог Советского Союза в годы Великой Отечественной войны, отразились на составе рабочих и служащих железнодорожного транспорта.

Так, в период войны на Дзержинскую, Московско-Донбасскую, Московско-Киевскую дороги пришло работать до 60 % новых кадров. Всего в систему Наркомата путей сообщения за 1942-1945 гг. было принято 1 млн. 800 тыс. новых работников (или 62,5 % к общему числу работавших). Особенно обновился состав работников служб: паровозной – на 60,2 %, вагонной – на 61,3 %, движения – на 69%, пути – на 68,1%, сигнализации и связи – на 66,3 %¹. На железных дорогах численность молодежи к концу войны достигла 664 тыс. человек (32 % всех работавших), из них 20,1 % были в возрасте от 18 до 25 лет².

Из-за острой нехватки кадров ведущих профессий, особенно в поездных бригадах, правительство разрешило на железных дорогах использовать труд подростков. Из школ ФЗО и железнодорожных училищ на должности, связанные с движением поездов, было принято 25905 человек (помощников паровозных машинистов – 9949, кочегаров – 3755, путевых обходчиков – 4754, стрелочников – 2130). Большинство из них не достигло 18-летнего возраста³. В соответствии с постановлением СНК СССР от 21 декабря 1941 г. № 806 и приказом НКПС от 23 декабря 1941 г. № 707/Ц 17-летним выпускникам железнодорожных училищ было разрешено работать поездными кочегарами⁴.

Увеличение числа подростков, вызванное трудностями с пополнением кадров на транспорте в условиях войны, происходило по всем службам и

¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3413. Л. 27; РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 35. Д. 245. Л. 23.

² РГАСПИ. Ф. М – 1. Оп. 35. Д. 245. Л. 26, 28; Удельный вес молодежи характеризовался: в вагонной службе – 39,3%, в паровозной – 34,3 %, в службах движения – 32 %, пути – 29,7 %, в пассажирской – 24,7 %.

³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3024. Л. 19.

⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1090. Л. 164.

профессиям. Особенно велико было число подростков среди кочегаров (34,3 %) и слесарей по ремонту вагонов (32,2 %)¹.

На Дзержинской, Московско-Донбасской, Московско-Киевской магистралях трудилось от 35 % до 50 % женщин². К концу войны на всех предприятиях и в учреждениях НКПС трудилось 1301,7 тыс. женщин (45,2 % от общего числа железнодорожников)³.

В январе 1945 г. среди работников локомотивных бригад было 29,5 % женщин (их было 14 % в мае 1941 г.). Война вызвала необходимость применять женский труд даже в такой тяжелой профессии, как кочегары паровозов. В 1945 г. среди машинистов паровозов женщины составляли 1,0 %, помощников машинистов – 7,8 %, осмотрщиков вагонов 17,4 %, кондукторов – 43,1% и проводников вагонов – 81,3%⁴.

Так, в 1946 г. доля женского труда на железнодорожном транспорте СССР составляла 34 % (против 22 % в 1940 г.). В отдельных отраслях она была еще выше: в службе движения – 40 %, в грузовой службе – 44%, в дистанциях сигнализации и связи – 49 %. Весьма отрицательной тенденцией оставалось обстоятельство, женский труд весьма широко использовался на особо тяжелых работах, что подтверждается данными таблицы № 7⁵.

Таблица № 7

**Доля женского труда в наиболее трудоемких профессиях
железных дорог СССР**

Профессия	Процент затрат женского труда		Объемы увеличения
	1940 г.	1946 г.	
Кочегары паровозов	4,6	7,4	в 1,5 раза

¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3413. Л. 5, 24.

² Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – С. 212.

³ Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938 – 1945 гг. – М., 1976. – С. 362.

⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3413. Л. 6; Манжосов А.Н. Вклад юных железнодорожников Центрально – Чернозёмного региона РСФСР в достижение победы в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. // «Война и дети: им память – высшая награда». Матер. международной научно – практич. конф., Курск, 16 апреля 2005 г. – Курск, 2005. – С. 41.

⁵ Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – С. 212-213; Железнодорожный транспорт XX век. – М., 2001. – С. 128.

Слесари вагонного хозяйства	2,9	16,5	в 4,5 раза
Кондукторы	6,1	34,6	в 5,6 раза
Путевые обходчики	4,9	24	в 4,9 раза

В послевоенный период работа по улучшению кадрового потенциала железнодорожных предприятий имела свои трудности и даже негативные моменты. Так, на протяжении всего послевоенного периода сотрудники транспортных отделов НКГБ – МГБ вели кропотливую работу по привлечению к ответственности тех работников железнодорожного транспорта, которые сотрудничали с оккупационными властями (органами военной разведки, гестапо, железнодорожной администрации)¹.

Благодаря данным, полученным оперативными сотрудниками ОТО НКГБ ст. Курск С.С. Аникановым, С.А. Иполитовым, В.А. Сёминым, И.Н. Букреевым, в марте 1946 г. из членов партии был исключен машинист маневрового паровоза И.Е. Девкин². Как было установлено сотрудниками органов госбезопасности, И.Е. Девкин осенью 1941 года, в период обороны гор. Курска, дезертировал из Кировского полка народного ополчения.

С 1942 г. он работал в Курской городской управе, активно сотрудничал с оккупантами. Проживая в с. Щетинка Стрелецкого района, И.Е. Девкин участвовал в продовольственных реквизициях, выдавал гитлеровцам советских активистов³. В ходе расследования, произведенного старшим оперуполномоченным ОТО НКГБ И.Н. Букреевым, был арестован резидент немецкой военной разведки (СД), слесарь заготовительного цеха паровозного

¹ Подробно деятельность сотрудников государственной безопасности и администраций железных дорог раскрыта в диссертационном исследовании В.А. Коровина. См.: Коровин В.А. Коллаборационизм на территории Курской области в 1941 – 1943 гг.: формы проявления, политико-правовые и социальные последствия. – Дисс... канд. ист. наук. – Курск, 2015.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 197. Л. 37; Д. 261. Л. 33.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Л. 261. Л. 68-69; В 1946 г. И.Е. Девкин был уволен с железнодорожного транспорта и в последствии осужден за коллаборационистскую деятельность в годы войны.

депо Д.С. Гичкаленко¹. Уроженец Харькова, он специально прибыл в Курск, где 6 февраля 1946 г. устроился работать на предприятие железнодорожного транспорта².

Возвращение работников специальных формирований НКПС³ в состав трудовых коллективов предполагало стабилизацию их деятельности и повышение организованности и боевитости и деловитости в повседневной работе железнодорожных предприятий.

Действуя на прифронтовых участках железных дорог, работники специальных формирований НКПС (особенно паровозных колонн особого резерва, паровозо- и вагоноремонтных поездов, Военно-эксплуатационных отделений) проявляли героизм, стойкость и выдержку, высокую трудовую дисциплину, которая была сродни воинской.

27 сентября 1945 г. приказом начальника Московско-Курской железной дороги С.В. Кутафина в Орле было расформировано Военно-эксплуатационное отделение № 14, прибывшее после выполнения специальных заданий военного командования в Польше и в Германии. Более 100 курских железнодорожников из состава ВЭО-14, возвращались на прежнюю работу в службы движения (Н.С. Трубникова, А.Я. Носова, Е.И. Барсукова, Т.И. Воскобоева, Л.Я. Евсеева, А.В. Молчанова), в Курскую и Щигровскую дистанции пути (В.В. Пожидаева, А.Я. и В.И. Семенихины), в 6-е отделение паровозного хозяйства и в паровозные депо Курск (Ф.И. Гладилин, Б.Н. Чернов, Ф.Ф. Мелихов, И.И. Парахин)⁴.

¹ См: Букреев И.Н. «Мы начеку, мы за врагом следим...» // Курский край. Научно – историч. журнал. – 2000. - № 1 (10). – С. 25.

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп.1 – Л. Д. 23. Л. 24.

³ Специальные формирования НКПС – обобщенное наименование строительно-восстановительных и эксплуатационных подразделений, созданных в 1941-1945 гг. в системе Народного комиссариата путей сообщения для выполнения задач по восстановлению, техническому прикрытию, строительству и эксплуатации железных дорог на прифронтовых и фронтовых участках. (См: Манжосов А.Н. Специальные формирования НКПС в годы Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.). – Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Курск, 1998. – С.3).

⁴ Архив Управления МЖД. Ф. 219. Оп. 1-Л. Д. 3. Л. 78; Д. 26. Л. 14; Д. 45. Л. 56-об; Д. 51. Л. 81; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 64, 70, 75-об, 88-об.

Значительным резервом повышения кадрового потенциала для осуществления промывочного и подъемочного ремонта паровозов было возвращение в депо 25 курян-ремонтников паровозо-ремонтного поезда № 12. Он был расформирован в депо Унеча Белорусской железной дороги поздней осенью 1945 года. Например, в депо Курск возвратились мастера и бригадиры Н.А. Успенский (с ноября 1943 по декабрь 1945 гг. – начальник ПРП-12), Г.Е. Шеповалов, Н.В. Николаев, М.И. Савенков, И.Н. Григорьев; слесари Н.А. Бессонов, Р.Г. Бобовников, П.А. Шемяков, С.К. Булатников, Я.Н. Селезнев; токари П.М. Болдырев, В.И. Шпилевский, электросварщик И.А. Ефанов¹.

Летом 1946 г. бригады, руководимые Н.А. Успенским, Г.Е. Бобовниковым и П.П. Загрецким, подхватили метод ремонтников депо Тимашевск Северо-Кавказской железной дороги и отремонтировали паровоз О^в 5088, поднятый под откосом у ст. Ноздрачево².

Весной 1946 г. началась массовая реорганизация военно-эксплуатационных формирований НКПС. В их числе – 50 паровозных колонн особого резерва (ОРКП), паровозоремонтных колонн, подремов и вагоноремонтных колонн³.

Так, к прежнему месту работы в Курск возвратился машинист ОРКП-32 П.И. Богданчиков. В составе этой паровозной колонны, сформированной в на Рязано-Уральской железной дороге, он трудился с ноября 1942 г. по декабрь 1945 г. В 1946-1948 гг. он возглавлял партийное бюро паровозного депо. 10 февраля 1952 г. П.И. Богданчиков был избран председателем профсоюзного комитета депо⁴.

В 1945-1946 гг. на работу в депо Курск вернулось более 30 машинистов ОРКП-8 и ОРКП-9 А.Д. Кузнецов, Г.М. Каретников, И.И. Бобовников, М.В. Васильев, И.Д. Ноздрачев, А.Г. Минаков, М.П. Дмитриев, К.А. Поляков, П.И. Поспеев, П.Я. Болдырев, помощники машинистов Ф.А. Боев,

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 59; Д.23. Л. 1-3, 9-10-об., 17-18; Д. 35. Л. 165; Оп. 1-ЛД. Д. 636. Л. 1-12.

² Курская правда. – 1946. – 27 июля; Курский железнодорожник. – 1946. – 21 июля.

³ Манжосов А.Н. «Будем помнить эти перегоны...» – Курск, 1999. – С. 238.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 123-124, 201-202.

Д.И. Булатников, С.В. Мышелов, И.А. Сопин, кочегары К.Г. Гладилин, В.А. Шляхов и др.

Из паровозных колонн особого резерва НКПС № 8 и № 9 в Курский вагонный участок вернулись поездные вагонные мастера П.К. Ветров, А.П. Грицаев, И.Н. Евсеев, М.И. Труборов (ОРКП-8), Н.С. Агибалов, А.П. Наумов (ОРКП-9)¹. Большинство из них «за героизм и мужество, проявленные при выполнении заданий военного командования на прифронтовых участках», были отмечены значками «Почетному железнодорожнику».

Многие работники локомотивной и вагонной служб специальных формирований НКПС, возвратившись к месту прежней работы, вносили весомый вклад в работу железнодорожных предприятий, в организацию и проведение социалистического соревнования, в достижение высоких производственных результатов².

Возвращавшиеся специалисты спецформирований НКПС, сменяли на предприятиях тех, кто в период немецко-фашистской оккупации работал на железнодорожном транспорте. Так, прибывший из паровозо-ремонтного поезда № 12 М.Н. Масленников был назначен мастером цеха промывочного ремонта паровозов. Он сменил в должности В.М. Ветрова, ранее работавшего мастером этого цеха³. Бригадир сварочного цеха К.М. Рутковский, возглавлявший коллектив с марта 1943 г., в связи с возвращением из мостовосстановительного поезда № 34 И.Н. Хахалева, переводился в рядовые электросварщики. Ведь И.Н. Хахалев руководил сварочным цехом еще до эвакуации предприятия в октябре 1941 года⁴. 25 января 1946 г. мастером инструментального цеха паровозного депо Курск был назначен М.И. Савенков (бывший бригадир

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 44-об.; Д. 23. Л. 28, 62; Д. 24. Л. 6-8-об., 27-28, 34-об., 44; Оп. 1-ЛД. Д. 49. Л. 2,5; Д. 174. Л. 5; Д. 411. Л. 2-3, 5-8; Д. 417. Л. 2-8; Д. 460. Л. 1-4; Д. 477. Л. 3-5; Д. 535. Л. 1-4; Д. 593. Л. 2,5.

² ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 13. Л. 6-7, 37; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 96.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1 – Л. Д. 3. Л. 27; Д. 4. Л. 137.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1 – Л. Д. 4. Л. 94.

паровозоремонтного поезда № 12). В этой должности он сменил мастера И.П. Булгакова¹.

На многих предприятиях Курского и Львовского отделений в 1946 -1948 гг. осуществлялась практика направления для работы на Северо-Печорскую, Южно-Уральскую дороги железнодорожников, которые в 1941-1943 гг. сотрудничали с оккупационными властями².

Например, в соответствии с распоряжением № 108 от 3 июля 1946 г. по паровозному депо Курск, к постоянному месту работы в депо Челябинск Южно-Уральской железной дороги было направлено 11 машинистов, 10 помощников и 2 слесаря³. В их числе были машинисты А. Г. Бабкин, И.Г. Сердюков, дежурный по депо В.Е. Зданевич, помощники машиниста И.Н. Харин, П.М. Ларин, Н.И. Кривцов.

Важным резервом для пополнения рабочих кадров на предприятиях железных дорог стали воины, демобилизованные из рядов Красной Армии. Так, по данным военного отдела Кировского РК ВКП(б) на предприятия Курского железнодорожного узла, осенью 1945 г. было устроено 560 демобилизованных воинов. Для них было отремонтировано 27 квартир из жилого фонда железной дороги. На их ремонт было затрачено 380 тысяч рублей. Бывшим фронтовикам передали 65 кубометров стройматериалов; 458 железнодорожникам-фронтовикам выделили 90 тонн угля и 34 кубометра дров⁴.

В зиму 1945 / 1946 гг. в первую очередь семьи бывших военнослужащих получали топливные книжки и им выдавалось топливо на угольном складе.

Особую заботу об улучшении материально-бытовых условий демобилизованных воинов проявляли партийные и профсоюзные комитеты паровозного депо Курск, СВУ-4. Так, слесарь Н.З. Горемыкин, бригадир А.И. Болдырев, шофер А.Ф. Пилипенко (СВУ-4) перевыполняли

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 23. Л. 17-об.

² Впервые командировки лиц, сотрудничавших с немецкими оккупантами, на Курском железнодорожном узле, руководители различных служб стали применять летом 1943 г. (См: ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 3. Л. 27-27-об; 33-33-об).

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 24. Л. 35.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 3.

производственные задания, тем самым помогали руководству строительного участка в укреплении трудовой дисциплины.

Демобилизованные бойцы Красной Армии: машинист паровоза И.П. Чуйков (с мая 1946 г. – машинист-инструктор), помощник машиниста Д.Г. Бабкин, дежурные по депо Г.А. Иванов, П.Д. Агарков – постоянно работали по-стахановски¹.

В 1945-1946 гг. поездными кочегарами в паровозное депо Курск были приняты демобилизованные воины И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев². Они до начала Великой Отечественной войны работали слесарями. В дорожной технической школе они получили специальности помощника машиниста паровоза³. В 1945 году помощником машиниста паровоза стал работать фронтовик М.Н. Кобелев⁴.

Но не на всех железнодорожных предприятиях Курской области складывалось такое отношение к демобилизованным воинам. 25 января 1946 г. бюро Кировского РК ВКП(б) заслушало отчет начальника отдела кадров станции Курск М.А. Поправко и указало на «несерьезное отношение руководства отдела кадров станции к приему демобилизованных воинов»⁵.

Руководством железных дорог многие из бывших фронтовиков использовались в качестве резерва, необходимого для осуществления перевозочного процесса на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока. Так, в соответствии с приказом заместителя начальника Московско-Курской железной дороги по кадрам Д.И. Веселовского от 12 марта 1947 г., в вагонный участок

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 4; Московский железнодорожник. – 1968. – 15 августа.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 23, 93; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 17. Л. 141; Д. 18. Л. 98; Д. 28. Л. 46; Д. 55. Л. 66.

³ Машинисты И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев работали до пенсии в локомотивном депо Курск. В мае 1971 г. И.А. Гладилин за трудовую доблесть был награжден орденом Ленина. И.А. Старосельцев был отмечен знаком «Почетному железнодорожнику» (ГАКО. Ф. Р-0377. Оп. 5. Д. 58, 70, 77).

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 18. Л. 98. В сентябре 1968 г. машинист М.Н. Кобелев был награжден знаком «Почетному железнодорожнику» (См.: ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-Л. Д. 346. Л. 4-5).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 28.

станции Хабаровск на постоянную работу направлялись курские поездные вагонные мастера И.Ф. Ананьев, С.М. Бутов и М.Т. Носорев¹.

В 1940-е годы на предприятиях Курского, Белгородского, Львовского отделений выросли настоящие организаторы железнодорожного производства А. Н. Григорьев, Д.С. Сугак, Л. А. Гурвич, а также талантливый рационализатор М.П. Батин.

С 1947 по 1955 гг. А.Н. Григорьев возглавлял на Курском отделении два отдела: пассажирский и эксплуатации². Ранее, после демобилизации из рядов Красной Армии, он трудился инженером отдела эксплуатации Курского отделения движения.

С января 1949 по август 1955 гг., работая начальником отдела эксплуатации Курского отделения дороги, А.Н. Григорьев вел организаторскую работу по совершенствованию перевозочного процесса, по внедрению в практику передовых методов организации движения поездов. После окончания Академии железнодорожного транспорта в 1957 г. он был назначен начальником службы движения Московско-Курско-Донбасской железной дороги. В 1959-1961 гг. А.Н. Григорьев работал заместителем начальника службы движения Московской железной дороги³.

В октябре 1962 – марте 1968 гг. он трудился в должности заместителя начальника Главного Управления движения МПС СССР, а с марта 1968 по апрель 1974 возглавлял Управление регулировки и организации работы вагонных парков, являясь одновременно заместителем начальника Главного Управления движения МПС СССР. А.Н. Григорьев был награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику» (1967 г.)⁴.

Министр путей сообщения СССР (1982 – 1991 гг.) Н.С. Конарев, работавший начальником Южной железной дороги, отмечал: «В вопросах организации работы вагонных парков равных А.Н. Григорьеву не было.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 36. Л. 166-об.

² АУ МЖД. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 101. Л. 2-об, 7.

³ ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Т. 12. Д. 5220. Л. 1, 3, 44.

⁴ Там же. Л. 48-52.

Государственный план погрузки выполнялся только благодаря энергии и настойчивости Григорьева. Его отличало предельное чувство ответственности за порученный участок работы»¹

Начальник паровозного депо Белгород Д.С. Сугак (1909-2003) летом 1945 г. был переведен на работу в паровозную службу Куйбышевской дороги. Позднее он возглавлял коллектив этой крупнейшей железнодорожной магистрали².

В должности старшего электромеханика и инженера МРЦ, а с июня 1955 года – заместителя начальника 8-й Курской дистанции сигнализации и связи работал видный рационализатор Л.А. Гурвич³. Он оставил заметный след на Курском железнодорожном узле как создатель первой очереди маршрутно-релейной централизации (МРЦ) стрелок на ст. Курск, первым внедрив результаты изобретения лауреата Сталинской премии инженера Д.П. Кускова. В апреле 1958 г., согласно приказа начальника Московско-Курско-Донбасской железной дороги Н.И. Гнапа, Л.А. Гурвич был переведен начальником Ожерельской дистанции сигнализации и связи Каширского⁴. Позднее он работал главным инженером службы сигнализации и связи Московской железной дороги.

С 1948 по 1954 гг. поездным диспетчером и дежурным Курского отделения дороги работал А.П. Герасимов⁵. После окончания в 1957 г. Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта он направляется на Орловское отделение Московско-Курско-Донбасской дороги, которое он возглавлял в течение 15 лет.

В августе 1955 г., окончив Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, инженер В.Я. Раевский начал работать дежурным по станции Льгов-Сортировочный Московско-Киевской дороги. В течение года он трудился инструктором по техническому обучению в резерве проводников

¹ Цит. по: Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской дороги. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 33.

² См.: Кожин И.И. Электровозы уходят в рейс (К 70-летию локомотивного депо Рыбное). – Рязань, 2005. – С. 48 – 85;

³ ОА МЖД. (г. Курск). Ф. 9. Оп. 2-ЛД. Д. 120. Л. 2, 16, 20-21, 24.

⁴ Там же. Л. 28.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 217-218; Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 9. Л. 31; 99-100.

станции Брянск-I Московско-Киевской дороги, а с мая 1956 по 1959 гг. – инженером станции Льгов-II Московско-Киевской дороги¹.

«Он начал работать с вдохновением. Быстро изучил станцию, грузопотоки, пропускную и перерабатывающую способности горловин, - вспоминал бывший начальник отделения дороги В.К. Гладких. – Станция Льгов работала тогда при ручном управлении стрелками и сигналами. В.Я. Раевский принимал участие в начавшейся реконструкции станции, производя необходимые расчеты ее путевого развития. Прежде чем представить руководству отделения свои технические выкладки, он встретился с машинистами маневровых локомотивов с дежурными по станции и составителями поездов. Благодаря ему был внедрен единый технологический процесс работы станции Льгов-II. В 1960 году, после упразднения Льговского отделения, В.Я. Раевский был переведен в аппарат Курского отделения дороги инженером отдела движения. В феврале 1961 г. он был назначен заместителем начальника грузового отдела. Инициативный инженер организовал круглосуточную работу с клиентурой, постоянно проводил технические занятия с дежурными по станциям, с весовщиками и товарными кассирами»². Позднее, В.Я. Раевский избирался первым секретарем Ленинского РК КПСС г. Курска (1970-1980 гг.), а в 1980 г. был утвержден заведующим отделом транспорта и связи Курского обкома КПСС³.

С ноября 1943 по апрель 1947 гг. в вагонном участке ст. Курск слесарем по ремонту вагонов работал М.П. Батин⁴. Вскоре он был переведен на работу в вагонное депо Люблино. М.П. Батин стал рационализатором и пропагандистом передовых методов осмотра и ремонта вагонов. Он изобрел шаблон для смазчиков букс вагонов и стал автором уникальной методики обнаружения неисправностей в буксовом узле. Метод М.П. Батина был освоен на 26 дорогах СССР, одобрен Министерством путей сообщения СССР (1974 г.). Об уникальном методе М.П. Батина было снято несколько научно-технических фильмов, которые

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 86. Д. 2176. Л. 1, 3-об.

² Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской дороги. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 50.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 86. Д. 2176. Л. 2, 40.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 2-ЛД. Д. 83. Л. 1-7.

демонстрировались на ВДНХ СССР¹. Его изобретениями постоянно интересовались иностранные коллеги железнодорожники. Новаторские приёмы М.П. Батина стали важным резервом обеспечения бесперебойного движения поездов на удлинённых плечах движения.

М.П. Батин был отмечен Государственной премией СССР, награждён двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику» (1973 г.)². В 2002 г. ему было присвоено звание «Почетного ветерана Московской железной дороги».

Руководство Курского отделения дороги и его кадровая служба (в 1947-1948 гг. начальник отдела кадров С.А. Закатов, в 1949-1955 гг. – Н.М. Меркулов) не уделяли должного внимания работе с кадрами железнодорожников. Так, 3 января 1952 г., заслушав отчет начальника отдела кадров отделения Н.М. Меркулова, коммунисты аппарата отделения дороги отметили, что он «небрежно ведет разбор жалоб и заявлений работников отделения дороги, особенно линейных станций. По заявлениям трудящихся большинство решений выносилось лишь по телефону»³

Определенную роль в пополнении новыми кадрами предприятий железнодорожного транспорта Курской области играли в 1948-1954 гг. сотрудники Курской межобластной конторы «Союзтрансоргнабор». С февраля 1948 по август 1954 гг. ее возглавляли И.И. Пархоменко и В.Д. Тарасов⁴.

Как подчеркивал начальник Всесоюзной конторы «Союзтрансоргнабор» Е.Г. Коцен, благодаря сотрудникам Курской конторы: уполномоченным В.Т. Перестенко, А.А. Александренко, инспекторам С.П. Лапшову, А.П. Хобта, А.В. Прохорову, в 1949 г. на пополнение личного состава железнодорожных предприятий было направлено 4661 человек. Так, в Управление по реконструкции путей направлялось 147 чел., в Главдоржелстрой, в Управление строительно-восстановительных работ Московско-Курской железной дороги –

¹ Самые знаменитые железнодорожники России. – М., 2004. – С. 446-449.

² БКЭ. Т. 1. Кн. 3. – Курск, 2009. – С. 237-238.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 9. Л. 1-3.

⁴ ГАКО. Ф. Р-4871. Оп. 1. Д. 2. Л. 1, 7-11, 211, 213, 298.

399 чел., Московско-Киевской жел. дороги – 1999, Южной железной дороги – 33 чел., в дорстрой Московско-Курской жел. дороги – 37 чел.)¹.

Существенные упущения в работе по подготовке и воспитанию кадров встречались в коллективе станции Курск (и.о. начальника станции К.Н. Власов, начальник отдела кадров М.А. Поправко). Так, в январе 1946 г. в связи с переходом на 3,5-сменное дежурство, искусственно сформировался дефицит кадров. Для обеспечения дежурств не хватало 6 составителей, 6 сцепщиков, 15 стрелочников и 3 скрутчиков вагонов². В августе 1946 г. из-за отсутствия составителей и стрелочников стало невозможным обеспечение работы на постах в четырех парках. С 1 сентября 1946 г. приказом начальника станции № 161 были ограничены отпуска для этой категории работников станции³.

Но в трудной ситуации, связанной с формированием поездов, у работников станции Курск проявлялись факты грубого нарушения трудовой дисциплины. Так, 12 августа 1946 г. из-за болезни составительской бригады сложилось сложное положение с формированием поездов. По указанию начальника станции П.А. Шубина скрутчик вагонов Н.П. Холодов был направлен составителем в сборную бригаду. Но Н.П. Холодов отказался выполнить это указание и был отстранен от работы. После этого инцидента он совершил еще и злостный прогул. Материалы о нарушении трудовой дисциплины Н.П. Холодовым были переданы в военную прокуратуру для привлечения его к ответственности согласно Указу ПВС СССР от 15 апреля 1943 г.⁴

22 марта 1947 г. при повторном рассмотрении на бюро Кировского РК ВКП(б) вопроса «О подборе, расстановке и воспитании кадров на ст. Курск» указывалось, что начальник отдела кадров станции А.И. Гусев не принимает необходимых мер по устранению недостатков. Особо подчеркивалось, что на станции работает большое число людей ранее судимых, но трудившихся на должностях, связанных с движением поездов и коммерческими операциями

¹ ГАКО. Ф. Р-4871. Оп. 1. Д. 2. Л. 151-152; Курская межобластная контора «Союзтрансгабор» была ликвидирована 10 августа 1954 г. согласно постановлению СМ СССР от 3 августа 1954 г.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 28.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 2. Оп. 1-Л. Д. 16. 92.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 2. Оп. 1-Л. Д. 16. Л. 86-86-об.

(помощник начальник станции Н.Ф. Гладилин, дежурный по путям А.С. Сорокин, старший весовщик Н.Д. Щербинин и др.)¹.

Бюро райкома партии предложило А.И. Гусеву «обеспечить изучение деловых и политических качеств кадров и по результату практической работы правильно их расставлять, обратив особое внимание на лиц, связанных с движением поездов. Принять меры к ликвидации текучести рабочей силы, добиться сохранения основных профессий, оказывать практическую помощь в решении бытовых проблем железнодорожников»²

Администрации предприятий отделений дороги приходилось постоянно бороться с финансовыми нарушениями или хищениями со стороны отдельных работников. Так, в июне 1946 г. на вокзале ст. Курск были вскрыты позорные факты материальных хищений и присвоения средств восемью работниками камеры хранения. Под руководством заведующей камерой хранения Р.И. Конаревой систематически подписывались «липовые» документы на сдаваемую ручную кладь. Так, они незаконно присвоили 34365,5 рублей. Из них 10408 рублей – Е.С. Власова, 10404 руб. – Е.Н. Красникова, 8525 руб. – М.М. Крестинина, 1852 руб. – Н.А. Родионова. Приказом № 130 от 4 июля 1946 г. начальника станции Курск П.А. Шубина начальник вокзала С.А. Логинов был строго предупрежден за «недостаточный контроль за работой сотрудников камеры хранения». Вышеуказанные работники камеры хранения были отстранены от работы. Материалы на них были переданы в военную прокуратуру для привлечения их к судебной ответственности³.

Отсутствие базового технического образования, работа по старинке, «дедовскими» методами, нежелание осваивать новые технологии ремонта часто приводили к перебоям в работе ремонтных цехов депо Курск. Так, в приказе начальника паровозного депо А.Д. Шведова № 3 от 3 января 1948 г. подчеркивалось, что в цехе подъемного ремонта простои паровозов превышали нормативы. Отсутствие ритмичности в работе «лихорадило» коллектив и

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 123.

² Там же. Л. 123.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 2. Оп. 1-Л. Д. 15. Л. 40, 106-107, 127, 201; Д. 16. Л. 70-70-об.

приводило к перерасходу государственных средств, а также к припискам о выполнении объемов ремонта. Так, на ремонте паровоза ИС 20-242 приписки составили почти 270 %. За нарушение технологии ремонта мастер цеха М.Н. Масленников¹ был освобожден от занимаемой должности и был переведен в заготовительный цех². Мастером цеха подъемного ремонта был назначен Н.А. Успенский, который возвратился в депо Курск с должности начальника ПРП-12.

В качестве примера низкой рабочей квалификации, незаинтересованного отношения к работе приведем пример повреждения колесно-бандажного станка № 1 «Двигатель революции» в механическом цехе паровозного депо, который произошел 25 декабря 1948 г. Во время работы с колесной парой, из-за низкой квалификации токаря И.М. Клевцова произошло сползание ее с центра станка. Был изломан передний кронштейн промежуточного вала и появилась трещина в постаменте.

И.М. Клевцов и его напарники – Е.М. Стрелков, П.С. Бобрынев и бригадир А.Н. Жуков – скрыли от мастера А.А. Болдырева это повреждение³. Из-за серьезных дефектов станок вышел из строя на две недели.

По требованию начальника депо А.И. Мисьяка повреждение колесно-бандажного станка расследовала специальная комиссия, возглавляемая инженером Д.И. Квасовым и мастером хозяйственной бригады Г.И. Соляниным⁴. Она установила, что И.М. Клевцов и другие члены бригады, не имевшие достаточного опыта работы на станке, ранее допускали случаи нарушения технологии. Они работали в ночное время с запрещенной скоростью на «обратный» ход. Систематически скрывались браки в работе, которые допускали Е.М. Стрелков и П.С. Бобрынев.

21 января 1949 г. специальным приказом информация о повреждении колесно-бандажного станка была доведена до всего коллектива депо Курск. За

¹ М.Н. Масленников в должности мастера цеха подъемки работал с 1 августа 1945 по 3 января 1948 гг. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 21; Д. 47. Л. 3-об.).

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 47. Л. 3-об.

³ Там же. Л. 139-140.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 47. Л. 139; Д. 69. Л. 23.

допущенные нарушения И.М. Клевцов был уволен с производства. Серьезные административные взыскания получили его напарники по работе, бригадир и мастер механического цеха А.Н. Жуков и А.А. Болдырев¹.

Коммунисты депо исключили И.М. Клевцова из членов ВКП(б)². Но учитывая тяжелое материальное положение семьи И.М. Клевцова, его участие в Великой Отечественной войне (демобилизировался в звании старшего сержанта), все-таки приняли в депо чернорабочим³.

28 июля 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) обсудило отчет заместителя начальника паровозного депо Курск по ремонту С.А. Зикеева о работе с мастерами и бригадирами депо. Было вскрыта неудовлетворительная работа руководства депо (и.о. начальника Н.В. Захаров, заместитель начальника депо С.А. Зикеев, главный инженер В.Г. Колодко) с техническими специалистами. Так, из 21 человека только 5 имели средне-техническое образование, 2 – среднее, а у 14 человек было лишь начальное образование. Планы проведения занятий с мастерами и бригадирами в депо систематически срывались. Мастера Н.А. Успенский, М.И. Савенков, М.П. Болдырев и другие посетили не более половины организуемых занятий. Большинство мастеров и бригадиров не работали над повышением своего технического и образовательного уровня. Они не осуществляли руководящих функций по выполнению планов и графиков технологических процессов. Отдельные мастера допускали приписки в нарядах путем завышения установленных типовых расценок, покрывали браки, встречавшиеся на ремонте паровозов.

РК ВКП(б) обязал Н.В. Захарова и С.А. Зикеева утвердить новую программу занятий с мастерами и бригадирами в основных и в подсобных цехах, установить график проведения занятий и создать условия, обеспечивавшие проведение их на должном техническом уровне.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 47. Л. 140; Д. 65. Л. 34.

² ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 54. Л. 26.

³ Там же. Л. 26-27; 27 сентября 1949 г. бюро Кировского РК ВКП(б) отменило решение собрания коммунистов депо Курск и объявило Е.М. Клевцову строгий выговор. 8 октября 1953 г. это партийное взыскание было с И.М. Клевцова снято (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 451. Л. 10-11).

И.о. начальника депо Н.В. Захарову и главному инженеру В.Г. Колодко было предложено оказывать помощь мастерам и бригадирам по вопросам организации труда, рациональной расстановки рабочей силы, обеспечивать своевременное выполнение графиков всех технологических процессов.

Серьезные недостатки в работе со средним командным составом в значительной мере были обусловлены тем, что на должности начальника производственно-технического отдела паровозного депо Курск с января 1948 г. работал Н.И. Лебединов, не имевший практического опыта работы с техническими кадрами¹.

Мастер цеха подъемного ремонта депо Курск М.П. Болкунов грубо относился к подчиненным ему работникам, не вникал в сложную технологию подъемного ремонта паровозов, значительно больше внимания уделял удовлетворению корыстных интересов, чем производству². Приказом начальника депо А.И. Мисяка он был освобожден от обязанностей мастера цеха подъемного ремонта и переведен помощником машиниста³.

14 мая 1952 г., выступая на партийном собрании, старший паровозный диспетчер отделения дороги Н.П. Манжосов подчеркнул, что «дисциплина среди локомотивных бригад низкая. Отдельные машинисты при следовании резервом не считаются с указаниями диспетчеров по переброске вагонов в пути следования. Роль паровозного диспетчера необоснованно снижена. Поэтому дежурные по депо не выполняют его указаний и не увязывают работу депо с продвижением паровозов...»⁴

В докладной записке «О состоянии работы с руководящими кадрами вагонного участка ст. Курск» члены комиссии Кировского РК ВКП(б) К.И. Чередниченко, Е.В. Фридман и Н.К. Безуглый отмечали, что руководители

¹ В декабре 1947 г. Н.И. Лебединов только закончил двухгодичный курс МЭМИИТа (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 42. Д. 958. Л. 1-3; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 793. Л. 102, 107-109; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 42); В этой должности он проработал год, и 31 января 1949 г. был утвержден заведующим промышленно-транспортным отделом Кировского райкома партии.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 7.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 174-175.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 9. Л. 38.

вагонного участка К.Е. Костылев, К.И. Сопин и Г.Ф. Коган не проявляют делового отношения к повышению квалификации подчиненных им работников. Так, из 12 средних командиров производства, направленных на заочное обучение на курсы техников, 10 подали заявления о прекращении учебы. Свой отказ мотивировали отсутствием времени и недостаточностью образовательной подготовки. Среди них были начальник ПТО Г.А. Дзельзит, начальник ВРП В.П. Шубин, сменные мастера И.Н. Евсеев, В.И. Карпиленко и И.И. Булатников¹. Но такое положение с техническими кадрами не заботило руководителей вагонного участка. Ведь из 33 человек среднего и старшего комсостава 27 (70,3 %) не имели даже среднего образования.

В вагонном депо техническая учеба велась не регулярно. В запущенном состоянии, не отвечающим требованиям, находился технический кабинет вагонного участка (заведующий кабинетом – И.В. Булатников)².

Как следствие ослабления контроля за техническим обучением кадров может оцениваться факт приказа начальника 5-го Курского вагонного участка К.Е. Костылева от 30 января 1946 г.³ В нем подчеркивалось, что начальник ПТО Г.А. Дзельзит и другие мастера снизили личную ответственность за проведение технической учебы. Так, из смены мастера А.М. Ганюкова в ночь с 28 на 29 января 1946 г. явилось на занятие только 10 человек. Из-за небрежного отношения к технической учебе многие осмотрщики вагонов допускали браки, поездные вагонные мастера не замечали горения букс, что угрожало безопасности движения поездов. Начальник участка потребовал в приказе усилить контроль за проведением занятий заведующим техническим кабинетом И.В. Булатниковым и начальником ПТО Г.А. Дзельзитом⁴.

8 января 1953 г. бюро Кировского райкома партии заслушало отчет начальника 5-го вагонного участка Г.В. Лобищева о работе с кадрами среднего

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 19; Д. 297. Л. 158.

² Там же. Д. 297. Л. 158-158-об.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 17. Л. 138 -138-об.

⁴ Там же. Л.138-об.

звена¹. Было отмечено, что в вагонном участке партбюро и местный комитет не вели работу по повышению технического и образовательного уровня командного состава и кадровых работников. Так, бригадир И.В. Бочаров из проведенных 50 занятий пропустил 37, мастера М.В. Карачевцев не посетил – 25, А.В. Баранчиков – 31, П.Н. Ветров – 26, А.П. Наумов – 19 занятий².

В постановлении бюро райкома партии указано начальнику вагонного участка Г.В. Лобищеву и главному инженеру депо И.И. Пименову на «неудовлетворительное состояние технической учебы и работы с кадрами...» От начальника участка Г.В. Лобищева, начальника депо Г.Ф. Когана, секретаря партбюро П.Ф. Бочарова и председателя профкома И.Н. Евсеева требовалось перестроить работу с кадрами по повышению их технического и общеобразовательного уровня. Г.В. Лобищев и Г.Ф. Коган были обязаны изменить ход технической учебы с командным составом и рабочими³.

В 1953 году на Курском железнодорожном узле было проведено два совещания мастеров и начальников цехов на тему «О роли мастеров на производстве по обмену опытом, по внедрению передовых методов труда». В вагонном и в паровозном депо, на станции Курск были организованы группы по повышению производственной квалификации командного состава. Занятия с этим контингентом проводили руководящие работники отделения дороги.

В заключение главы 2, подчеркнем, что со второй половины 1940-х годов кардинально менялась система подготовки кадров на железнодорожном транспорте. Широко внедрялось сокращенное (двух- или трехгодичное) обучение техников, работавших не менее пяти лет на производстве. С целью увеличения масштабов подготовки техников по специальностям энергосбережения железных дорог, тепловозного хозяйства в вузах было открыто обучение по новым специальностям. Для подготовки лиц без отрыва от производства со средним техническим образованием с 1949 г. была внедрена практика заочного обучения.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 14-16.

² Там же. Л. 14.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 15; Д. 451. Л. 27.

В середине 1950-х годов большинство транспортных техникумов, в том числе и в Курске, перешли на подготовку выпускников по новым, прогрессивным специальностям. Так, в Курском техникуме железнодорожного транспорта, первый выпуск техников-электровозников состоялся уже в 1960 году. Продуктивно работали дорожные технические школы, школы-машинистов, осуществлявшие подготовку поездных локомотивных бригад (прежде всего, помощников машинистов электровозов и тепловозов). Совершенствовалась система повышения квалификации рабочих-практиков, их обучение на различных технических курсах, в ходе выездных семинаров, в разнообразных стахановских школах, действовавших на большинстве предприятий железных дорог Советского Союза.

В 1960 г. на железных дорогах страны уже работало 117348 специалистов с высшим образованием (53541 – инженер, 22509 – врачей и 41298 – педагогов) и 204725 специалистов со средним специальным образованием (113600 – техников, 60289 – медицинских работников и 30836 – учителей). Тем не менее, железные дороги продолжали испытывать кадровый дефицит. Из 580 начальников станций внеклассных и I класса – 63 % имели инженерный диплом, 19 % были техниками, а 18 % именовались практиками, то есть не имели специального образования. К категории практиков относилось и большое количество мастеров вагонных и локомотивных депо, дорожных мастеров. Руководство МПС осознавало все негативные последствия такого положения дел и прикладывало значительные усилия для скорейшего насыщения отрасли квалифицированными специалистами. В результате, если в 1958 г. на железных дорогах на тысячу работников приходилось 48 % инженеров, то к 1966 г. их число увеличилось до 70 на тысячу работников.

В целом, к концу изучаемого периода на железнодорожном транспорте СССР действовала проверенная временем система подготовки кадров и квалифицированных рабочих, включавшая в себя вузы, техникумы, технические школы, профессионально-технические училища, курсы по подготовке рабочих кадров и повышению квалификации. Эта система обеспечивала потребности

транспорта в квалифицированных специалистах и стала ведущим фактором роста образовательного, культурного и технического уровня работников и специалистов.

Глава III. Динамика развития социальной базы железнодорожного транспорта Курского региона в 1945-1965 гг.

3.1. Финансовое и жилищно-бытовое обеспечение курских железнодорожников

Необходимо особо подчеркнуть, что осуществляемые ЦК ВКП(б) и СНК СССР мероприятия по переходу к послевоенному развитию страны способствовали улучшению материально-бытовых условий населения, в том числе и советских железнодорожников. Согласно постановлению СНК СССР от 21 июня 1945 г. все предприятия Советского Союза возвращались к довоенному рабочему графику. Были отменены обязательные сверхурочные, а с 1946 года восстанавливались обязательные ежегодные отпуска.

Со второй половины 1945 года на предприятиях железных дорог происходила выплата компенсации за неиспользованные отпуска в военные годы¹. Работникам ведущих профессий (машинистам, их помощникам, рабочим ремонтных цехов) предоставлялись кратковременные отпуска (по 10-12 дней)².

В декабре 1947 г. проведенная финансовая реформа и последовавшая за ней отмена карточной системы привели к тому, что заработная плата стала играть основную роль в улучшении материального положения работников транспорта.

В первую очередь это касалось профессий, связанных с движением поездов. В те годы члены локомотивных бригад оставались наиболее высокооплачиваемой категорией среди работников железнодорожного транспорта. Например, оклад машиниста-инструктора паровозного депо Курск И.И. Лемещенко в 1945 г. составлял 1100 рублей, машиниста-инструктора (и одновременно) начальника

¹ История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. / Под ред. Е.И. Пивовара. – М., 2012. – С. 387.

² См.: ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 3-18.

паровозной колонны особого резерва НКПС № 85 В.В. Табачкова – 1200 рублей¹. Старший приемщик паровозов НКПС в депо Курск Я.С. Судаков имел должностной оклад 1300 рублей². Заместители начальника паровозного депо С.А. Зикеев (по ремонту) и Н.В. Захаров (по эксплуатации) получали 1450 рублей в месяц. Дежурный по депо А.Д. Бочаров получал в месяц 650 рублей, а заведующий техническим кабинетом депо П.П. Ковалев – 850 рублей³. Для сравнения: оклад делопроизводителя отдела кадров депо Н.Д. Горбачевой составлял всего 360 рублей в месяц⁴.

2 сентября 1947 г. СМ СССР принял постановление «Об увеличении заработной платы локомотивных бригад железнодорожного транспорта»⁵. В связи с этим с 19 сентября 1947 г. начала производиться оплата за классность в размере чуть более 20 % (ранее такая доплата составляла всего 120-130 рублей) от должностного оклада.

С начала февраля 1949 г. вводились выплаты по договору, заключенному между машинистами и руководством Московско-Курской дороги (от 41,4 до 61,4 % от оклада). Заработная плата, выдаваемая машинистам на руки, существенно возросла. Так, у машинистов паровозного депо Курск М.А. Арепьева, В.А. Баранищева, Г.А. Болдырева, В.Г. Бочарова, П.Я. Болдырева она к концу 1949 г. составляла 1875, 2182, 1878, 1366 и 2021 рублей в месяц (соответственно)⁶.

Таблица № 8

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 16. Л. 84, 149.

² Там же. Л. 144.

³ Там же. Д. 16. Л. 5.; Д. 26. Л. 110, 113, 151.

⁴ Там же. Д. 47. Л. 69.

⁵ Железнодорожный транспорт СССР 1945-1955 гг. – Сб. док. – М., 1994. – С. 421.

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 39. Л. 133-134; Д. 74. Л. 11-12, 44-44-об., 49, 57-57-об., 60, 61; В феврале 1947 г. зарплата пассажирского машиниста Г.А. Болдырева с учетом оплаты за классность (120 руб.) составляла 1765 руб. в месяц.

**Сумма заработной платы, полученная в различные месяцы 1954 года
передовыми машинистами паровозного депо Курск.**

(при месячных окладах в 790 руб., оплата в размере от 20 % до 30 % за классность и 69,5 % - по договору с руководством МКД жел. дороги)¹.

Машинисты грузовых паровозов:	Февраль 1954 г. (в рублях)	Декабрь 1954 г. (в рублях)
А.Т. Алешин	1275	2526
П.Я. Болдырев	1345,6	2670
А.М. Бочаров	1517	1793
В.Г. Бочаров	1614	1801
М.В. Васильев	1545	2672
Машинисты пассажирских паровозов:		
А.А. Алексеев	1779	2117,4
Ф.И. Бережнев	1726	2797
Г.А. Болдырев	1954	2048
А.М. Бородавченко	1650	2061
В.А. Бочаров	1788,4	1927,6

Темпы роста заработной платы рабочих и служащих железнодорожного транспорта Советского Союза в исследуемые годы представлены в таблице № 9².

Таблица № 9

Среднемесячная зарплата рабочих и служащих СССР в рублях (относительно цен до реформы 1961 г.)				
Отрасли экономики	1940 г.	1950 г.	1960 г.	1965 г.
Промышленно- производственный сектор	34,1	70,8	91,6	104,2
Транспорт, в т.ч.	34,8	70,7	87,0	106,0
железнодорожный	34,2	72,7	82,9	98,7

Из представленных данных отчетливо видно, что рост средней заработной платы рабочих и служащих на железных дорогах СССР в 1950 г. увеличился по

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 137. Л. 7, 46, 49, 52-53, 56-57, 72; Д. 138. Л. 1, 9, 74; Д. 166. Л. 93, 157.

² Народное хозяйство СССР в 1970 г. Статистический ежегодник. – М., 1971. – С. 519-520; Народное хозяйство СССР в 1972 г. Статистический ежегодник. – М., 1973. – С. 432-437.

сравнению с 1940 г. в 2,12 раза, а к 1965 году – в 2,8 раза. Но прослеживается и следующая негативная тенденция: по сравнению с 1950 годом рост материального благосостояния работников железнодорожного транспорта замедлился и к середине 1960-х оставался ниже, чем у тружеников строительной отрасли (в 1950 г. – 65,6 руб., в 1965 г. – 119,2 руб.) и промышленности (в 1950 г. – 70,8 руб., в 1965 г. – 104,2 руб.)¹.

Специальным Указом Президиума Верховного Совета СССР с 1947 г. осуществлялось награждение за выслугу лет квалифицированных работников транспорта². Так, машинисты, их помощники и другие представители ведущих железнодорожных профессий за 20 лет безупречного труда на железной дороге награждались орденами Трудового Красного Знамени, а за 25 лет службы – высшей наградой СССР орденом Ленина. Так, в июне 1951 – июле 1954 гг. в соответствии с Указами Президиума Верховного Совета СССР в коллективе паровозного депо Курск орденами Ленина были отмечены 74 работника, а в вагонном участке и вагоноремонтном пункте ст. Курск – 32 рабочих и специалистов.

С 1948 г. на железных дорогах страны были введены надбавки за выслугу лет. Они составляли от 25 до 30 % должностного оклада для руководящего состава и работников ведущих транспортных профессий (машинистов, помощников, главных и старших кондукторов). На всех предприятиях и в учреждениях железнодорожного транспорта создавались специальные комиссии, возглавляемые начальниками отделов кадров. Их члены проводили тщательную проверку трудового стажа тех работников, которые относились к лицам, получавшим денежные надбавки за соответствующую выслугу лет. Значительно расширилось число премируемых инженерно-технических работников и членов локомотивных, составительских, кондукторских бригад, а также квалифицированных работников ремонтных цехов депо и мастерских.

¹ Народное хозяйство СССР в 1970 г. Статистический ежегодник. – М., 1971. – С. 519-520.

² Напорко А.Г. Указ соч. – С. 247.

Так, приказом начальника паровозного депо Курск А.Д. Шведова от 8 июля 1945 г. за выполнение производственных норм и социалистических обязательств была объявлена благодарность в честь Дня железнодорожника дежурному по депо Я.А. Кузнецову, машинистам П.Ф. Масленникову, чистильщикам топок паровозу Б.А. Бирюкову, Г.М. Петрухину, С.И. Шорстову, вызывальщице И.Р. Правдиной, старшему кочегару М.Г. Бочарову¹. Фактическая зарплата с учетом выплаченных премиальных у чистильщиков топок Г.М. Петрухина и С.И. Шорстова в июле 1945 года составила 361 рубль (при должностных окладах в 300 руб.)².

В канун Дня железнодорожника приказом начальника паровозного депо Курск 70 работникам предприятия (машинисту-инструктору И.И. Лемещенко, мастеру Г.Г. Булатникову, бригадиру Г.Е. Бобовникову, помощнику машиниста П.Ф. Масленникову и др.) были выплачены премии в размере от 150 до 300 рублей. Это составило более чем 30 % от их должностного оклада³. 1 августа 1946 г. приказом № 204 начальника вагоно-ремонтного пункта ст. Курск Г.В. Лобищева 27 работникам были выплачены премии (от 100 до 200 рублей). В их числе были старший мастер Н.Ф. Зикеев, слесарь В.И. Облицов, вагонные мастера П.Ф. Зола, В.Я. Нехорошев, смазчик букс Л.К.Ветров и др.⁴ 2 августа 1946 г. в канун Всесоюзного Дня железнодорожника приказом № 147 начальника станции Курск П.А. Шубина денежными премиями – от 150 до 300 рублей – были отмечены 23 работника станции⁵.

Премирование передовиков производства сохранялось и в последующие годы. Так, «за стахановскую работу и отличие во Всесоюзном социалистическом соревновании в честь Дня железнодорожника, выполнение норм выработки на 205-210 %» денежной премией в 200 рублей был отмечен слесарь-стахановец цеха подъемочного ремонта паровозного депо Курск Н.А. Бессонов⁶.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 9-об.

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 16. Л. 110, 162-об.

³ Там же. Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 24. Л. 67-об. - 68.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 17. Л. 77-об.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 2. Оп. 1-Л. Д. 16. Л. 81-81-об.

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 24. Л. 50-об.

В апреле 1949 г. денежными премиями (в размере от 32,3 до 153,7 руб.) были отмечены члены комсомольско-молодежной бригады ПТО вагонного участка ст. Курск: бригадир А.П. Ховалкин, слесари-автоматчики К.М. Воробьева, П.И. Хализев, В.И. Разумов и др.¹

Устанавливались и повышенные размеры пенсионного обеспечения. В 1950 г. за выслугу лет железнодорожникам СССР было выплачено около 1 млрд. рублей. К началу 1950-х годов заметно улучшились материальные и бытовые условия курских железнодорожников. Так, в газете «Курская правда» 1 февраля 1955 г. был помещен интересный снимок корреспондента А.А. Говорова. Старший машинист паровозного депо Курск А.Д. Кондратьев был сфотографирован в своей квартире в часы отдыха. Под фотографией дано краткое сообщение: «Зажиточно и культурно живет машинист Курского паровозного депо Алексей Дмитриевич Кондратьев. Недавно на трудовые сбережения он купил машину «Победа»².

Для получения представления об условиях жизни семей рабочих-железнодорожников Курской области приведем свидетельство старшего машиниста паровоза Э^у 714-12 И.М. Руцкого, опубликованное в газете «Курская правда»³. И.М. Руцкой сообщал, что «с каждым годом обеспеченнее становится наша жизнь, больше удовлетворяется культурных запросов. Мы видим, как увеличивается количество товаров в магазинах. Но покупательная способность растет быстрее. Многие железнодорожники ездят за покупками в Москву. В Курске мало продают красивой мебели, высококачественных как по материалу, так и по фасону, швейных и трикотажных изделий.

Многие из курских железнодорожников с помощью государства обзавелись индивидуальными жилыми домами... Нашу семью можно считать типичной среди железнодорожников. Работаем двое – я и отец, тоже машинист локомотива.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 90. Л. 106-107; Д. 91. Л. 303; Д. 94. Л. 25; Д. 95. Л. 10-об; Курская правда. – 1949. – 27 апреля.

² Отметим, что Лучший машинист сети железных дорог СССР (1953 г.), почетный железнодорожник А.Д. Кондратьев долгие годы был единственным в депо Курск, кто смог приобрести личный автомобиль.

³ См.: Курская правда. – 1955. – 1 февраля.

Живем в благоустроенном доме. При существующей системе материального поощрения я ежемесячно зарабатываю 2300-2500 рублей. Мои заработки растут потому, что с каждым годом увеличивается производительность труда. Я уже не говорю о том, что при ежегодном снижении цен на эти деньги можно покупать больше товаров... Все члены семьи за истекший год приобрели не по одной обновке. Я, например, купил себе хороший выходной и форменный костюмы, жена – меховую шубу и костюм шерстяной...»

Оценивая эту публикацию с позиций современного историка, можно отметить, что интервью И.М. Руцкого страдает идеологической заданностью, свойственной своему времени. Но детально рассматривая материально-бытовые условия жизни курских железнодорожников, изменения в интерьере жилищ тружеников транспорта, нельзя не отметить, что в 1950-х годах в них произошли кардинальные улучшения. Это выразилось в смене многолетних традиций по обустройству жилья, насыщении интерьера жилых помещений. Психология и мировоззрение участников войны, устойчивые нравственные критерии их образа жизни тогда не располагали к домашней роскоши или к излишнему убранству.

В первые послевоенные годы на железнодорожном транспорте жилищная проблема оставалась весьма острой. В особенности в районах, подвергшихся временной немецко-фашистской оккупации. «Люди выполняют огромную работу, которая поглощает все их силы. А вместе с тем, жилищные условия, бытовая обстановка у людей понижается», - подчеркивал Председатель Президиума Верховного Совета СССР М.И. Калинин¹. Поэтому для улучшения бытовых условий железнодорожников было необходимо выполнить большой объем строительных работ.

Бывший председатель райпрофсожа Курского отделения дороги (1949-1955 гг.), почетный железнодорожник П.В. Бобовников позднее вспоминал, что «острой оставалась жилищная проблема. Многие курские железнодорожники еще продолжали жить в землянках. Их предстояло переселить в неблагоустроенные,

¹ Калинин М.И. О некоторых вопросах агитации и пропаганды // Спутник агитатора. – 1942. – № 20. – С. 26.

но все-таки в квартиры. Создавался и фонд поддержки инвалидов Великой Отечественной войны, детей-сирот, а также членов семей погибших воинов»¹. Для молодых фронтовиков, приходивших на работу на все предприятия железнодорожного транспорта, постоянно увеличивалось количество мест в рабочих общежитиях².

Так, с целью выполнения государственной программы по строительству жилья для железнодорожников ведущих профессий, Курский горисполком своим решением № 196 от 5 апреля 1947 г. отвел земельный участок Московско-Курской железной дороге и определил строительство стандартных домов машинистов на улицах Чапаева, 1-й, 3-й, Воронежской и Коммунальной³. Первый секретарь Кировского РК ВКП(б) С.А. Закатов в этой связи отмечал, что «большую работу по выполнению планов строительных работ проделал коллектив 4-й жилищно-ремонтной конторы. В 1947 г. им было построено 10 домиков для машинистов паровозов общей стоимостью 146 тысяч рублей»⁴

К 1950 году в Курске для железнодорожников было построено 240 домов общей площадью 6211 кв. метров⁵. В них поселились семьи почетных железнодорожников, депутатов Верховного Совета РСФСР II-III созывов Н.Д. Непогодиной и А.Е. Савченко, старших машинистов П.Я. Болдырева, К.И. Воробьева, М.П. Дмитриева, А.В. Киселева, Г.М. Каретникова, В.И. Носова; машинистов И.К. Глазунова, Д.Ф. Бабкина, старшего приемщика паровозов И.И. Лемещенко. В Кировском районе гор. Курска под жилье для железнодорожников было передано 340 земельных участков⁶.

Быстрыми темпами также осуществлялось жилищное строительство на станциях Белгород, Льгов, Касторная и Валуйки. Так, коллектив Белгородского

¹ Цит. по: Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945-1995 гг. Кн. 3. – Курск, 1996. С. 145.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 2-3; Курский железнодорожник.- 1945. – 14 июня, 19 июля.

³ ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 2. Д. 110. Л. 153.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 122-123, 155-156.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 378. Л. 53.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 41.

СУ № 1, не снижая качества работ, за короткий срок построил два восьмиквартирных дома для семей железнодорожников¹.

Строительство домов для семей работников транспорта осуществлялось в Курске на ул. Кагановича, где из бараков и землянок, располагавшихся возле железнодорожного узла, были переселены в новые квартиры десятки семей: котельного мастера М.П. Болдырева, машинистов Н.М. Клочкова, Ю.В. Князькова, М.С. Козьменковой (Смирновой), старшего инженера вагонного депо К.П. Леонтьева, дежурной по Курскому отделению дороги М.Я. Давыдовой и др.

Положительно оценивая темпы массового жилищного строительства, развернувшегося на железнодорожных станциях Курской области к концу 1940-х годов, нельзя не отметить различные факты злоупотреблений, имевших место среди руководителей предприятий и общественных организаций железнодорожного транспорта. Так, 14 января 1950 г. первый секретарь Кировского райкома ВКП(б) К.П. Павлов заявил на VIII районной конференции, что «есть ряд руководителей, которые занимаются строительством своих домов..., используя при этом служебное положение. Это начальник восстановительного поезда А.Г. Родионов, бывший председатель райпрофсожа А.М. Ларин, сегодняшний председатель райпрофсожа П.В. Бобовников...»² 14 февраля 1947 г. бюро Кировского РК ВКП(б) объявило выговор А.М. Ларину за «непартийное поведение, выразившееся в незаконном приобретении леса на строительство собственного дома»³. 19 февраля 1953 г. бюро Кировского райкома КПСС заслушало информацию председателя райпрофсожа Курского отделения дороги П.В. Бобовникова. За «незаконное приобретение 2500 штук кирпича, предназначавшегося для строительства пионерского лагеря и израсходованного на строительство собственного дома», ему был объявлен выговор с занесением в учетную карточку⁴.

¹ Курская правда. – 1951. – 24 января.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 171.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 131; Д. 374. Л. 40.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 70-71.

Такое поведение ряда профсоюзных активистов и хозяйственных руководителей вызывало обоснованное недовольство в среде рабочих и служащих железнодорожного транспорта. Но увеличение темпов и объемов жилищного строительства приводило порой к явному ухудшению качества произведенных работ. Сооружение индивидуальных и многоквартирных домов, осуществляемое без благоустройства придомовых территорий, без проведения асфальтирования пешеходных дорожек не радовало новоселов.

Выступая 5 апреля 1954 г. на IV пленуме Курского горкома КПСС председатель исполнительного комитета Кировского районного Совета депутатов трудящихся А.А. Камчатнов привел такой пример: «В Кировском районе для рабочих железнодорожного узла построили дом. Но те, кто должен был осуществлять контроль над строительными организациями, допустили серьезные ошибки при привязке дома к местности. Строители предполагали понизить уровень улицы Интернациональной, на которой велось строительство трехэтажного дома (ул. Интернациональная, 79 – авт.). При том, что понижать уровень тротуаров на улицу Интернациональной строители не стали. Дом стоял в яме, его постоянно заливало водой. Исправить это безобразное положение было невозможно»¹

Выступая 27 ноября 1954 г. с докладом на XIII районной партийной конференции, первый секретарь райкома партии В.М. Григорьевич сообщил, что коллектив СУ-4 (начальник – В.А. Михайлов)² для семей железнодорожников завершил строительство 16-ти квартирного дома и двух двухквартирных домов площадью 158 кв. метров³.

И это при том, что секретарь партийной организации СУ № 4 В.С. Чекунов на этой же конференции указывал, что строителями в 1953 г. на привокзальной площади было заложено основание для жилого дома. Уже в августе 1954 г. строительные материалы для него перестали поступать. Несмотря на

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 1. Д. 1551. Л. 112-113; ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 39.

² В.А. Михайлов начальником СВУ-4 работал с апреля 1953 г. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 450. Л. 104-105).

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д.475. Л. 137-138.

вмешательство райкома партии, политотдела отделения дороги, строительство возобновилось только в ноябре 1954 г.¹

Серьезные проблемы возникали у жителей улиц Коммунальной, Чапаева и 3-й Воронежской, куда даже не были проведены бытовые коммуникации, не создано асфальтированных пешеходных дорог². Частые перебои с водоснабжением из скважины железнодорожного узла жителей улиц 1-я, 2-я, 3-я Воронежские, Коммунальная становились предметом многочисленных разбирательств в городских партийных и советских органах³.

Так, в 1949 г. жители этих улиц активно участвовали в прокладке линии водопровода. Но их так и не обеспечили регулярной подачей воды⁴. Долгие годы оставалась проблема подачи электричества во все дома железнодорожников от узловой электростанции⁵. Во втором полугодии 1953 г. в Кировском районе гор. Курска было уложено 1170 метров водопровода, установлено 3 водозаборных колонки на улицах Сталина и Ильича. Но все-таки большинство жителей Мурыновки и Стрелецкой вынуждены были ходить за водой на расстояние более двух километров⁶.

Железнодорожники, проживавшие на Мурыновке, не желали мириться с такими плохими жилищно-бытовыми условиями. 1 декабря 1956 г., выступая на XV Кировской районной партийной конференции, машинист Д.Ф. Бабкин заявил: «Я считаю, что такое положение дел (с бытовыми условиями жителей ул. Коммунальной и 3-й Воронежской – авт.) создает недовольство в массах. Есть вопросы, о которых открыто говорят люди, но их зажимают»⁷

22 ноября 1958 г. на XVII Кировской районной партийной конференции, в работе которой принял участие первый секретарь обкома КПСС Л.Г. Монашев,

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д.475. Л. 47.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 40.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 29; Д. 557. Л. 9.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 33.

⁵ Там же. Д. 447. Л. 43; Д. 454. Л. 16; Д. 529. Л. 29.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 454. Л. 16.

⁷ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 40; Гаврилюк А.В. Общественно-политическая жизнь советской провинции в 1953-1964 гг.: на материалах Курской области. Дисс. ...канд. ист. наук. Курск. 2012. С. 54-55.

Д.Ф. Бабкин снова обозначил давно наболевшие проблемы: «Мы живем, как в захолустной деревне. Туда, где мы живем, скорая помощь подъехать не может. Тов. Марасанов застрял на машине в нашем районе. После этого случая продлили дорогу. Но дальше ничего делается...»¹

На XV районной партийной конференции (декабрь 1956 г.) председатель райпрофсожа Курского отделения Д.И. Белокопытов и секретарь партбюро паровозного депо Курск С.И. Гусев поднимали острые проблемы жилищного строительства для работников Курского узла дороги². С.И. Гусев³ сообщил, что «из года в год стали рассыпаться частные домики железнодорожников, потому что стало нечем их ремонтировать...»

И все же выводы из постоянно звучавшей критики со стороны работников железнодорожного узла по поводу плохих бытовых условий, были сделаны. Так, при проектировании новых домов строительным управлением № 331 (бывшее СУ-4 Министерства транспортного строительства) на ул. Станционной, Интернациональной, Дубровинского закладывался большой объем финансирования новой жилой инфраструктуры, благоустройства территории вокруг домов, (сооружения детских площадок, игровых территорий, предназначенных для юных членов семей железнодорожников).

31 июля 1957 г. в постановлении ЦК КПСС и СМ СССР «О развитии жилищного строительства в СССР»⁴ была одобрена инициатива рабочих г. Горького по участию работников предприятий в строительстве жилья хозяйственным способом. Добровольное движение стало известно в стране как «горьковский метод». Ряд трудовых коллективов Курского отделения дороги приступили к строительству жилых домов «горьковским методом». В числе лидеров этого движения выступали коллективы склада топлива, станции Курск и

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 592. Л. 83.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 19, 22, 23, 29.

³ Гусев Сергей Иванович (1907-1992) работал секретарем партбюро паровозного депо Курск с апреля 1953 по июль 1957 гг. (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 26. Д. 427; Оп. 50. Д. 560; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 117).

⁴ Справочник партийного работника. Вып. 1. – М. 1957. – С. 294-309.

отдела рабочего снабжения¹. Но долго под угрозой срыва оставалось строительство 12-квартирного дома, предназначенного для рабочих паровозного депо Курск².

Неудовлетворительно велись работы по ремонту старого жилого фонда, осуществляемые сотрудниками Курской дистанции зданий и сооружений (начальник – И.Ф. Паденко). В 1957 г. план капитального ремонта дистанцией был выполнен только на 50 %, а текущего – лишь на 70 %. Постоянно поступали жалобы от многих жильцов железнодорожных домов. Они писали, что «на улице теплее, чем в их квартирах». Так, в квартире машиниста паровозного депо Курск Я.В. Ковальчука долгие годы температура не поднималась выше 12 градусов³.

С начала 1960-х годов жилищные проблемы транспортных работников стали снова обостряться. У большинства железнодорожников подросли дети, ими создавались самостоятельные семьи. Но все они были вынуждены проживать в неблагоустроенных домах, построенных для родителей в начале 1950-х годов, постоянно тесниться в коммунальных квартирах на маленьких кухнях.

Об остроте этой проблемы можно судить по выступлению секретаря партийного комитета паровозного депо Курск И.Н. Букреева на XVIII Кировской районной партийной конференции 21 ноября 1959 г. Он отмечал, что «положение с жилищными условиями работников паровозного депо Курск остается плохим. В местком депо подано более 180 заявлений. Было выявлено, что 130 человек остро нуждаются в предоставлении нового жилья... Начальник Московской дороги Л.А. Карпов, приезжавший в Курск, обещал увеличить фонд жилищного строительства Курскому отделению. Но, возвратившись в Москву, он и забыл об этом думать... Мы просили руководство отделения дороги, чтобы перед выделением квартир заслушивались доклады руководителей о количестве остро нуждающихся и о сложившихся жилищных условиях на предприятии...

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 34, 144.

² Там же. Л. 34, 144.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 63, 173.

Более того, были допущены серьезные ошибки в выделении квартир железнодорожникам различных предприятий»¹

Например, в паровозном депо Курск (начальник – А.Н. Рачковский) были вскрыты явные нарушения приказа № 20/Ц Министерства путей сообщения и требования ЦК профсоюза железнодорожников об обеспечении жильем работников железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов. По результатам обследования была утверждена новая очередность для всех работников паровозного депо².

Выступление партийного лидера И.Н. Букреева поддержал секретарь обкома КПСС, почетный железнодорожник Д.И. Рогозов³. Он, в частности, подчеркнул, что: «Букреев правильно предъявил требования к Управлению Московской железной дороги... Хуже всех в Курске строит жилье Министерство путей сообщения. Исходя из высказанных замечаний, обком партии будет обсуждать жилищные вопросы с руководством Министерства...»

В 1961 г. курские железнодорожники заселились в четыре трехэтажных дома по ул. Станционной. Под жилье здесь было выделено 144 квартиры, которые, в первую очередь, предназначались для рабочих ведущих профессий. Надо отметить, что все эти дома не отличались комфортностью даже по меркам 1960-х годов. Так, квартиры были малогабаритными (трехкомнатные квартиры имели не более 36 кв. метров), кухни были с печным отоплением. Примитивное водяное отопление, зависящее от угольных котельных, не всегда радовало новоселов. Но все эти неурядицы перекрывали счастье, которое испытывали семьи старшего теплотехника Д.И. Власова, машинистов Н.А. Гостева, А.Г. Непомнящего, П.А. Ковтуненко, бригадира депо Курск Л.А. Лаврова, заместителя начальника станции В.Д. Семененко, поездных диспетчеров И.И. Мяснянкина, В.Ф. Лаушкина, диспетчера Г.А. Белоусова, получивших в этих домах новое жилье. Как тяжелый сон ими вспоминались годы, проведенные на частных квартирах, в железнодорожных бараках и общежитиях. В 1962-

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 8.

² Там же. Л. 49.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 66.

1964 годах была введена в эксплуатацию 21,2 тыс. кв. метров жилья, предназначавшегося для работников Курского отделения дороги¹.

В середине 1960-х годов положение с жильем для железнодорожников стало серьезно ухудшаться. Выступая с трибуны IV-й Кировской районной партийной конференции (декабрь 1964 г.), машинист-инструктор локомотивного депо Курск, делегат XXII съезда КПСС (1961 г.) Н.И. Котляров сообщил, что «в год мы получаем 10 квартир. Если так будет продолжаться, то это значит на 20 лет растянется очередь на получение жилья. Мы обращались в облисполком, к И.П. Быстрякову, как к председателю облисполкома и депутату Верховного Совета РСФСР, но не получили от него поддержки... В связи с создавшимся положением необходимо увеличивать строительство жилья на железнодорожном узле...»²

В этот период Курская дистанция гражданских сооружений обеспечивала работу 14 угольных котельных. Несколько позднее, под руководством главного инженера дистанции Д.Ф. Пузикова они стали постепенно закрываться. В 1965 г. жилые дома на ул. Вокзальной первыми были газифицированы в привокзальном районе Курска³. Были построены новые котельные на ул. Дубровинского, Театральной, Западный парк, которые переводились с твердого на жидкое топливо (позднее и на газовое отопление)⁴.

Работники строительно-восстановительного участка, переведенные во Льговскую дистанцию зданий и сооружений, под руководством П.Ф. Пищулина и В.П. Арошевича выполняли значительный объем ремонтных работ в поселке станции Льгов-II, в казармах и в путевых будках на участках Льгов-Комаричи, Готня и Ворожба. Благодаря этому работники Льговских дистанций пути и связи, службы движения существенно улучшили свои жилищные условия. Они весьма

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 31. Л. 33.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 12-13.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 47.

⁴ Дорогая память прожитых лет. Из истории Курской дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения (1936-2006 гг.). – Курск. 2006. – С. 47.

отличались от барачков и землянок, в которые в 1943-1944 гг. заселяли 16 семей железнодорожников, не имевших крыши над головой¹.

Наибольшим аскетизмом отличался интерьер жилых помещений, оборудованных для работников путевых машинных станций (ПМС) в деревянных вагонах. Обратимся к воспоминаниям ветерана труда, дорожного мастера ПМС-44 З.А. Коровиной, награжденной медалью «За трудовую доблесть»² «В мае 1964 г. мы с мужем Виктором Николаевичем пришли в ПМС-44 путевыми рабочими. Перед этими специализированными железнодорожными подразделениями ставились задачи по проведению капитального ремонта и реконструкции пути, осуществлению механизации путевых работ... Даже трудно назвать полноценным жильем те квадратные метры, которые предлагались работникам ПМС. Но это был единственный домашний очаг для молодой семьи. Жилищем сотрудников, работавших, как правило, в одной организации, тогда становились пассажирские или товарные вагоны, отслужившие свой век.

Значительная часть семей рабочих ПМС проживала в деревянных вагонах. Для малосемейных вагон делился пополам перегородкой, в нем оборудовались два выхода. Прихожая с импровизированной кухней отделялась от спальной комнаты перегородкой с проходом без двери... Казенная мебель была однообразной: металлическая кровать, деревянный шкаф для одежды, несколько табуреток, кухонная тумба для хранения продуктов и полка для посуды. У всех посуда, как правило, была представлена алюминиевыми тарелками и ложками. Стены в вагонах были окрашены масляной краской в зеленый (или реже – сине-белый) цвет. Каждой семье выдавались тумбочки и табуретки, окрашенные в грубые коричневый или темно-синий цвета. Прimitивная мебель для нас изготавливалась в мастерской дистанции гражданских сооружений.

В 1960-е годы в вагоны уже были проведены радиоточки. Непременный атрибут нашего жилища составляла печь, топившаяся углем. Она служила и для обогрева помещений. Еду мы готовили на электроплитках. Умывальник крепился

¹ Дорогая память прожитых лет. Из истории Курской дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения (1936-2006 гг.). – Курск. 2006. – С. 45-46.

² Воспоминания З.А. Коровиной хранятся в личном архиве проф. В.В. Коровина.

у входной двери, под ним стояло ведро для отходов. Несколько оцинкованных ведер с водой всегда стояли в вагоне. Ведь приносили воду из водозаборной колонки.

Тогда ПМС-44 базировалась в Курске на тупиковых путях, сооруженных вдоль улицы 2-я Новоселовка. Между составами из вагонов образовалось несколько импровизированных «улиц». Для удобства перемещения по такому жилому городку устраивались «разрывы» между вагонами. Входы в вагоны обустроивались деревянными крылечками с перилами. На «улицах» ставили столбы осветительных фонарей, где в праздничные дни появлялись электрогирлянды. Возле некоторых вагонов устраивались скамейки и столики.

Отправляясь за сотни километров от станции Курск, мы работали в спокойном режиме, четко зная, что наше жилище рядом, как и все службы жизнеобеспечения. Физическая усталость напряженного труда путевых рабочих компенсировалась созданием необходимых материальных условий. Коллектив в 100 с лишним человек жил дружной семьей. Все вместе мы отмечали праздники, разделяли общие горести и утраты. Повседневное общение на производстве и в быту сплачивало коллектив. Но все же каждая семья надеялась на получение отдельной квартиры с удобствами»

Значительная роль в 40-50-е годы XX века отводилась выполнению приказа НКПС № 501 от 15 июня 1943 г. «О приведении в порядок общежитий рабочих и улучшении массово-политической работы в общежитиях». В нем указывалось на необходимость «всем начальникам железных дорог немедленно принять меры к устранению недостатков в общежитиях, приведению их в культурное состояние, используя все местные возможности для оборудования общежитий». Начальником дорог было поручено организовать изготовление простейшей мебели (топчаны, тумбочки, столы, стулья, шкафы, вешалки) для нужд общежитий, а также кружек, бачков, котлов для кипячения воды и простейшего оборудования для душей¹. Распространяя почин женщин станции Всполье Ярославской железной дороги, до 70 активисток Курского узла включились в

¹ ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 212. Л. 116-118.

обустройство общежитий для молодых железнодорожников. Так, в общежитии паровозного депо Курск Е.В. Старосельцева, А.М. Водяницкая сделали несколько раз уборку и починили постельные принадлежности¹.

В газете «Курский железнодорожник» 9 сентября 1945 г. была опубликована статья Н. Федоровой (лит. псевдоним Н.Ф. Макухиной – авт.). В ней речь шла о небрежном отношении коменданта общежития 7-й дистанции пути Л.З. Гончаровой² к подготовке жилого фонда в зимних условиях. Подчеркивалось, что общежитие было не готово в зиме, не было элементарных бытовых удобств. Было выявлено отсутствие кружек, ведер, тазов для подогрева воды. Руководители 7-й дистанции пути (начальник – П.С. Царев, председатель месткома И.Н. Токмаков) такое положение объясняли отсутствием кирпича для закладки окон. «Если так относиться с холодком, то ни путейцы, ни строители, живущие в этом общежитии, не дождутся дня, который они ждут с прошлого года для улучшения своих жилищных условий...», - этими словами заканчивалась публикация. 30 сентября 1945 г. газета «Курский железнодорожник» опубликовала ответ председателя райпрофсожа Курского отделения Л.И. Ингоря: «Заметка была обсуждена на заседании райпрофсожа и признана верной. Общежитие седьмой дистанции пути обследовано вторично и начальнику дистанции П.С. Цареву был вручен акт обследования. Он обязался в ближайшее время привести в порядок общежитие дистанции...»

Под рубрикой «Образцовое общежитие» дважды в «Курском железнодорожнике» был помещен рассказ об общежитии грузчиков на станции Курск (комендант – М.Н. Зубцова). «Полы вымыты до бела, белоснежные постели, на столах чистые скатерти», – подчеркивалось в заметке. Ведь до прихода М.Н. Зубцовой на должность коменданта общежития, здесь было сыро, холодно и грязно. «Так, возвращавшиеся с работы грузчики ложились в грязные постели. Зав. бригадой грузчиков Сабельников и комендант общежития смогли

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3397. Л. 59.

² ГАОПИКО.Ф. П-40. Оп. 1. Д. 218. Л. 9-об.

достать новые кровати, столы, шкафы, табуретки, провели в комнаты свет и радио, коренным образом изменив быт жильцов общежития»¹

28 октября 1945 г. газета «Курский железнодорожник» опубликовала статью секретаря Кировского РК ВКП(б) А.Е. Бобовникова «Ремонт жилищ – серьезная задача. Образцово подготовим жилища к зиме». В ней подверглись критике руководители кондукторского резерва К.И. Гладких и 4-й жилищно-ремонтной конторы Г.Г. Елисеев. Они не желали организовывать быт рабочих, проживавших в общежитиях, оборудовать новые места в комнатах для отдыха главных кондукторов.

Свидетельством недостаточного внимания руководства и общественных организаций СВУ-4 оставалась забота о молодых жильцах общежитий. Так, общежитие для молодых рабочих-строителей постоянно находилось в антисанитарном состоянии. 14 марта 1946 г. бюро Кировского РК ВКП(б) заслушало вопрос «О состоянии культурно-массовой работы среди строительных рабочих СВУ-4»² Оно обязало начальника СВУ-4 А.М. Ашкинадзе завершить до 25 апреля 1946 г. строительство двух домов и перепрофилировать общежития строителей. Начальнику отдела предприятия А.Г. Берлизеву было предложено «обратить внимание на бытовые условия рабочих, проживающих в общежитиях»³

Неблагоприятное положение оставалось в общежитиях ремесленного училища № 8, железнодорожного училища № 5, дорожной технической школы машинистов. Так, начальник СВУ-4 П.Г. Карасев⁴ и директор училища № 8 С.Ф. Бондарь перестроили двухэтажный дом, предназначенный для общежития, под жилье рабочих. Учащиеся поэтому вынуждены были проживать в непригодных помещениях⁵. 28 июля 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) предложило П.Г. Карасеву подготовить до 10 августа 1948 г. общежитие для 145

¹ Курский железнодорожник. – 1945. – 26 июля, 9 сентября.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 73-75.

³ Там же. Д. 261. Л. 73.

⁴ П.Г. Карасев в должности начальника СВУ-4 работал с мая 1948 по март 1949 гг. (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1118. Л. 68-об.).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 4-5.

учащихся и оказать помощь подшефному училищу № 8 в оборудовании общежития инвентарем¹.

Здание общежития дортехшколы, располагавшееся на ул. Ворошилова, 28, не было подготовлено к зиме. Здесь не хватало одеял и других постельных принадлежностей².

7 сентября 1950 г. в письме секретаря Кировского РК ВКП(б) К.П. Павлова, направленном в адрес и.о. начальника Управления трудовых резервов Курского облисполкома И.Н. Балабаева, указывалось, что, несмотря на решение СМ СССР от 29 июля 1950 г., «в железнодорожном училище № 5, работавшем на базе СВУ-4, еще не завершён ремонт общежития для учащихся»³

В общежитии школы машинистов на ул. Коммунальной, проживали постоянно более 100 человек. Условия быта там не соответствовали необходимым гигиеническим нормативам. Обращения руководства школы машинистов к начальнику Курского отделения дороги А.М. Дорде о срочном ремонте общежития желаемых результатов не приносили⁴.

В заключение параграфа 1 главы 3 отметим, что Министерство путей сообщения СССР в конце 1940-х – начале 1950-х годов неотложной задачей считало восстановление жилого фонда, разрушенного оккупантами, а также переселение в новые дома железнодорожников и членов их семей.

Управления округов и железных дорог, строительные организации на местах помогали тем, кто брался за индивидуальное строительство. Им выделялись дополнительные материалы, транспортные и технические средства. Индивидуальные застройщики были должны отработать не менее 30 % человеко-дней, требующихся на постройку дома. Дома, построенные железными дорогами для индивидуальных застройщиков, последними не могли быть проданы ранее десятилетнего срока.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 5.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 96.

³ ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 132.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 31.

Целенаправленные меры, осуществляемые правительством СССР, Министерством путей сообщения и руководством железных дорог, быстро позволили улучшить бытовые условия железнодорожников. Строительство жилищного фонда для железнодорожников на территории Курской области осуществлялось коллективами жилищно-ремонтных контор отделений, подразделений строительно-восстановительных участков, силами добровольческих строительных бригад, сформированных из железнодорожников, членов их семей и пенсионеров.

3.2. Специализированное обслуживание повседневных потребностей работников железнодорожного транспорта

Для обеспечения строгой дисциплины среди работников транспорта от 15 апреля 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР на всех железных дорогах Советского Союза было введено военное положение¹.

Несколько позднее, 4 сентября 1943 г. для повышения престижа железнодорожной профессии был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава ж.д. транспорта»². Он полностью копировал Указ Президиума Верховного Совета СССР от 6 января 1943 г. «О введении новых знаков различия для личного состава Красной Армии»³

13 сентября 1943 г. в приказе № 711/Ц⁴ Народный комиссар путей сообщения Л.М. Каганович подчеркнул, что на «транспорте устанавливаются персональные звания для руководящих работников, командиров старшего и

¹ Ведомости Верховного Совета СССР (далее Ведомости ВС СССР). – 1943. – № 15.(18 апреля).

² Ведомости ВС СССР. – 1943. – № 32 (238). – 10 сентября; Гудок. – 1943. – 5 сентября.

³ Русский архив: Великая Отечественная: Приказы Народного комиссара обороны СССР (1943-1945 гг.). Т. 13. (2-2). – М., 1997. – С. 24.

⁴ ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 214. Л. 32.

среднего звена». 28 ноября 1943 г. нарком путей сообщения СССР издал приказ № 871/Ц «О внедрении новой формы одежды и новых знаков различия на железнодорожном транспорте»¹. Ответственность за изготовление новой форменной одежды с погонами и знаков различия возлагалась на Главное управление материально-технического обеспечения НКПС и отдел форменного обмундирования этого управления.

Все организации железнодорожного транспорта проводили работу по замене форменного обмундирования, которое было введено на транспорте в 1932 г. В качестве новых знаков различия у железнодорожников вводились погоны, сходные с военными. Погоны высшего, старшего и среднего начальствующих составов представляли собой вытянутый шестиугольник с параллельными длинными сторонами. Края погона, кроме нижнего, окантовывались светло-зеленым сукном.

Для всех видов обмундирования, кроме летнего пальто, по приказу НКПС № 871/Ц полагались жесткие пристежные погоны, а на пальто – мягкие пришивные с пуговицей в верхнем конце. Для работников служб тяги, движения, связи, пути и строительства при исполнении служебных обязанностей приказ устанавливал для ношения мягкие пришивные погоны из темно-синего жаккардового шелкового галуна с тем же рисунком переплетения, что и на парадных. Пуговицы у старшего комсостава в верхнем конце погон были золоченые, а у младшего – латунные. Немного ниже пуговиц крепились вводимые эмблемы принадлежности к отраслям железнодорожного транспорта: движению, паровозному хозяйству, связи, путевому хозяйству.

У работников локомотивных бригад встречались часто двубортные кожаные куртки танкистского или классического «комиссарского» покроя. Работники служб движения, пути и строительства при исполнении служебных обязанностей носили особые цветные фуражки. Они использовались как для обозначения должности, так и как средство отличительного сигнала.

¹ ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 214. Л. 250-252.

Из-за нехватки ведомственной формы железнодорожники в первые месяцы осени 1943 г. нередко носили армейское обмундирование, но с пришиваемыми отраслевыми знаками различия. Приказ НКПС № 711/Ц от 13 сентября 1943 г. определял и нормы вещевого снабжения железнодорожников. В комплект форменной одежды высшего, старшего и среднего начальствующих составов входили фуражка темно-синего цвета с черным околышем – для ношения при шинели, парадном мундире и при кителе темно-синего цвета; фуражка светло-коричневого цвета с черным околышем – для ношения при летнем повседневном кителе светло-коричневого цвета; белый чехол, надеваемый на фуражку при белом кителе; папаха из черного каракуля для высшего начальствующего состава и шапка типа кубанки (финка) из черного каракуля для старшего и среднего начальствующих составов; шинель двубортная темно-синего цвета; пальто летнее высшего, старшего и среднего начальствующих составов; мундир двубортный темно-синего цвета; брюки навывпуск темно-синего цвета к мундиру парадному; китель зимний темно-синего цвета; брюки навывпуск темно-синего цвета к кителю зимнему; китель летний светло-коричневого цвета; брюки навывпуск светло-коричневого цвета к кителю летнему; китель летний из белой ткани; ботинки хромовые; ремень парадный тканевый.

Комплект форменной одежды младшего начальствующего и рядового составов состоял из фуражки темно-синего цвета с черным околышем – для ношения при шинели, парадном мундире и при гимнастерке темно-синего цвета; фуражки светло-коричневой с черным околышем – для ношения при летней гимнастерке серого цвета; шапки типа кубанки из черного барашка; шинель двубортная темно-синего цвета; мундира парадного однобортного из темно-синего сукна; шаровар из темно-синего сукна к мундиру парадному; гимнастерки из темно-синей шерстяной ткани; шаровар с напуском из темно-синей шерстяной ткани к гимнастерке темно-синей; гимнастерки хлопчатобумажной серого цвета; ремня поясного из кожи черного цвета с бляхой; а также кожаных сапог.

Женскому личному составу была положена та же форма одежды, что и мужчинам. Разница только была в том, что шинели, гимнастерки и кители

застегивались на левую («женскую») сторону, а вместо брюк надевали юбку и вместо фуражки – берет. Железнодорожницы, как в армии, были обуты черные туфли на низком каблуке или форменные сапоги.

Учитывая массовость и срочность перехода на новую форму одежды, всему личному составу железнодорожного транспорта, кроме генералов, разрешалось донашивать старую одежду образца 1932 года с соответствующей переделкой. Отделом форменного обмундирования НКПС была разработана специальная инструкция по перешиву одежды старого образца на новый¹.

Вскоре после окончания войны резко изменилось отношение к порядку обеспечения работников железных дорог новым обмундированием и к ношению форменной одежды. Этому способствовал приказ № 403/Ц от 11 апреля 1945 г. Народного комиссара путей сообщения СССР И.В. Ковалева.

Пятый раздел в нем включал «Положение об обязанностях и взаимоотношениях личного состава железнодорожного транспорта», разъяснявшее правила ношения форменного обмундирования в производственных и повседневных условиях. Особо подчеркивалось, что работники железнодорожного транспорта «должны быть одеты по форме при исполнении служебных обязанностей. Выход на службу в гражданском платье допускался только в исключительных случаях. Воспрещалось нахождение на улице без головного убора. Обмундирование должно быть хорошо пригнанным, в опрятном и чистом состоянии»²

Форменная одежда оплачивалась железнодорожниками сразу же после ее выдачи на складах материально-технического обеспечения. Общая стоимость форменного обмундирования вычитывалась из зарплаты ежемесячно, равными долями в течение года. Так, общая стоимость обмундирования бригадира вагонно-ремонтной колонны № 52 Л.С. Бобовникова в 1947 г. составила 985,1

¹ См.: 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(б), 2013. – С. 147-149.

² См.: Курский железнодорожник. – 1945. – 20 мая.

рублей. Форменная одежда слесаря ПТО вагонного участка И.К. Барышникова составляла в тот же период 858,9 руб. (из них – 526,7 руб. за шинель без скидки)¹.

Еще один пример. Общая стоимость форменного обмундирования у старшего машиниста паровозного депо Курск А.В. Киселева составляла 2295,4 руб. в год (при должностном окладе в 790 руб.). Ежемесячные выплаты за форменное обмундирование у него были определены в размере от 336 до 596 рублей².

На выполнение «Положения», касающегося порядка ношения форменной одежды, в послевоенные годы были направлены большие усилия всего командного состава, политических структур отделений дороги, а также специальной службы патрулей, состоявшей из дисциплинированных железнодорожников. Они эти обязанности выполняли в свободное от работы время.

Летом 1945 г. газета «Курский железнодорожник» опубликовала несколько материалов о правилах ношения форменной одежды работниками железнодорожного узла. Так, 14 июня 1945 г. в передовой статье газеты подверглись острой критике работники вагонной службы: инженер Г.Ф Коган, начальник ПТО Г.А. Дзельзит, мастер пассажирского парка И.Н. Евсеев, сменный мастер Н.Ф Зикеев. Они работали на производстве без форменной одежды.

В статье также отмечалось, что «нарушает правила ношения форменного обмундирования и паровозный диспетчер Ф.Ф. Чаплыгин – он при форме ходит без фуражки. Начальник отдела кадров станции Курск М.А. Поправка на службу приходит без кителя, но в форменных брюках. Неопрятен старший инженер станции Курск А.С. Барышников: он ходит на работу в форме, но нараспашку»³

Командир батальона отделения военной подготовки Московско-Курской железной дороги лейтенант Б.С. Трунцевский в статье «Достойно носить звание железнодорожника» замечал, что «такое положение, когда носильщик вокзала ст. Курск ходит при погонах и в валенках, контролер – без эмблемы на головном

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 61. Л. 9; Д. 62. Л. 22.

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 195. Л. 67.

³ Курский железнодорожник. – 1945. – 14 июня.

уборе, инженер-капитан тяги – с расстегнутым воротничком и без эмблемы на форменной фуражке... не должно иметь места»¹. Начальник школы ФЗО № 8 С.Ф. Бондарь не требовал от своих подчиненных ношения формы и сам ходил в «смешанной форме», без погон.

В газете «Курский железнодорожник» также указывалось, что начальник паровозного депо Курск А.Д. Шведов, начальник отдела приема и увольнения Ф.М. Еськов, начальник резерва проводников В.М. Дорахвелидзе нередко допускали факты нарушения порядка ношения формы в трудовых коллективах².

Система персональных званий и железнодорожная форма полувоенного образца на железнодорожном транспорте СССР просуществовала более 10 лет и была заменена на новую постановлением СМ СССР № 1390 от 6 июля 1954 г. «Об отмене форменной одежды и персональных званий для работников гражданских министерств и ведомств»³. Отметим, что в структурах МПС СССР трижды, с 1945 по 1964 годы, происходила смена образцов формы одежды командного и рядового составов.

С начала 1930-х годов на железнодорожном транспорте СССР была установлена практика выдачи специальной одежды для работы в неблагоприятных условиях представителям ряда специальностей. Но снабжение рабочих-железнодорожников спецодеждой в послевоенные годы вызывало серьезные затруднения, в первую очередь это относилось к выдаче зимней спецодежды (тулупов, полушубков, телогреек и др.). Поэтому из-за превышения сроков ношения у многих работников транспорта зимняя одежда приходила в негодность. Ее реставрацией занимались члены советов жен работников железнодорожного транспорта⁴. Они отремонтировали сотни тулупов и полушубков для работников кондукторского резерва, путейцев и поездных вагонных мастеров⁵.

¹ Курский железнодорожник. – 1945. – 10 июня.

² Курский железнодорожник. – 1945. – 17 ноября.

³ История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945-1991. – М., 2004. – С. 14.

⁴ См.: Курский железнодорожник. – 1944. – 2 июля; 1945. – 14 июня; 1946. – 17 ноября.

⁵ Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 39.

О сбоях в снабжении рабочих спецодеждой, явной невозможности организовать ее складирование в помещениях отдела материально-технического снабжения отделения дороги (начальник – Д.Т. Строев¹) на XIII Кировской районной партийной конференции, проходившей 27 ноября 1954 г., говорил заместитель начальника отдела С.Е. Приходько². Машинист паровозного депо Курск А.Ф. Яковенко в выступлении на XVIII районной партконференции (1959 г.) указал, что помощники машинистов в поездках вынуждены работать без сменных рукавиц. «На одну поездку помощнику дают пару рукавиц, а они используют по две пары. И до этого никому нет дела», - особо отметил А.Ф. Яковенко³.

Еще хуже было положение со снабжением спецодеждой работников службы движения (старшие и главные кондукторы), рабочих пути и путевых машинных станций (ПМС). Часто отсутствие добротной спецодежды у работников, обеспечивавших движение поездов (главных и старших кондукторов, поездных вагонных мастеров), приводило к их обморожению. Особенно тех, кто в ходе поездки находился на открытых тормозных площадках.

«Помню, как старший кондуктор В.А. Кушенко (впоследствии дежурный по Курскому отделению дороги, почетный железнодорожник – авт.) сопровождал поезд, следовавший на участке Мармыжи-Курск, на открытой тормозной площадке западноевропейского вагона, возвышавшейся на полтора метра над составом, - вспоминал бывший секретарь комсомольской организации кондукторского резерва В.К. Гладких. – Обмороженного, с сосульками на ресницах, его сняли с площадки вагонники в Курске ... Памятны мне и рейсы, когда из тамбуров хвостовых вагонов выносили замерзавших старших кондукторов Н.И. Михееву, Н.А. Дудину (Кушенко) и других, сопровождавших составы с горючим до станции Мармыжи зимой 1945/1946 годов»⁴

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 154.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 27-28.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 48.

⁴ Гладких В.К. Будем помнить эти эшелоны... // Курский край. Научн.- историч. журнал. – 2000. – № 1(10). – С. 32-33.

3 ноября 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) обсудило важный вопрос «О состоянии охраны труда, техники безопасности и промсанитарии в строительном-восстановительном участке № 4»¹. Отмечалось, что охрана труда и техника безопасности в СВУ-4 находились в запущенном состоянии. Отсутствие спецодежды у работников вызывало частые нарушения правил техники безопасности. Так, 2 сентября 1948 г. рабочая Васильева в известковой яме работала без обуви, а Яришева и Бобринева трудились вообще без рукавиц². За 9 месяцев было допущено 27 случаев производственного травматизма, из них 7 – с тяжелым исходом. Было потеряно 314 рабочих дней, выплачено компенсации работникам на сумму 2 283 рубля.

Главный инженер СВУ-4 К.К. Коссинский, лично отвечавший за технику безопасности и охрану труда рабочих, занятых на строительстве (несмотря на строгое взыскание, объявленное ему руководством дороги), не сделал должных выводов. Руководство партийной и профсоюзной организации СВУ-4 (А.И. Паков и В.Ф. Власов) не вели борьбы за укрепление производственно-технической дисциплины, не принимали постоянных мер к прорабам и мастерам, нарушающим правила техники безопасности.

За отсутствие надзора по технике безопасности, недостаточную требовательность к прорабам и мастерам, (что привело к увеличению травматизма на производстве и человеческим жертвам) бюро РК ВКП(б) объявило главному инженеру К.К. Коссинскому строгий выговор. Начальник СВУ-4 П.Г. Карасев был предупрежден, что «если он не добьется коренного улучшения производственно-технической дисциплины на прорабских пунктах, к нему будут приняты меры строго партийного взыскания». Инспектору по охране труда ЦК профсоюза железных дорог Центра И.Ф. Орлову было поручено провести детальную проверку состояния техники безопасности, промсанитарии и охраны труда в коллективе СВУ-4³.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 146-148.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 56.

³ Там же. Л. 147-148.

Принимаемые меры по охране труда и обеспечению спецодеждой железнодорожников часто не приносили желаемых результатов. Так, в докладе первого секретаря Кировского райкома партии А.В. Соколова на XVIII районной конференции отмечалось, что за 10 месяцев 1959 года на предприятиях Курского отделения было зафиксировано 8 травм со смертельным исходом и 98 случаев серьезного производственного травматизма¹.

На IV-й Кировской районной партконференции (декабрь 1964 г.) особо подчеркивалось, что в вагонном депо Курск было допущено 11 случаев травматизма (с потерей 270 рабочих дней). Плохое состояние техники безопасности, регулярные срывы в снабжении работников спецодеждой наблюдались в коллективах локомотивном депо Курск (главный инженер – Н.К. Ткаченко), в Курской дистанции зданий и сооружений (начальник П.Н. Кошельник)².

В июне 1961 и ноябре 1964 гг. из-за существовавшего дефицита спецодежды и индивидуальных средств защиты на рабочих местах в локомотивном депо Курск погибли машинист паровоза Д.И. Гладилин и помощник машиниста П.М. Щербинин³. Это произошло вследствие небрежного отношения к исполнению должностных обязанностей ряда специалистов, отвечавших за технику безопасности на предприятии, а также снабжение работников депо средствами индивидуальной защиты и спецодеждой.

Система продовольственного снабжения железнодорожников и членов их семей формировалась еще в военный период. Так, 19 февраля 1943 г. было принято постановление СНК СССР № 103 «Об организации Главного управления рабочего снабжения». В соответствии с этим постановлением и приказом Наркома путей сообщения СССР № 241/Ц от 16 марта 1943 г. на всех дорогах создавались отделы рабочего снабжения, действовавшие на предприятиях и в

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 135.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 98-99.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 98; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 223. Л. 94; Д. 315. Л. 40-об.; Д. 316. Л. 88.. Оп. 1-ЛК. Д. 3. Л. 94-94 об.; Д. 9. Л. 180-180-об.; Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 99.

организациях, имевших контингенты рабочих и служащих более 1500 человек. Начальники отделов рабочего снабжения имели статус заместителей начальников соответствующих предприятий по рабочему снабжению¹.

Но, несмотря на определенные результаты, достигнутые в рабочем снабжении, оставалось много вопросов, не решаемых годами. Так, неудовлетворительно была организована торговля овощами, хлебобулочными изделиями, мясом, рыбой². Торгующие организации отделов рабочего снабжения не выполняли указаний о круглогодичной продаже свежих овощей, был весьма ограничен ассортимент папирос и конфет.

Во многих магазинах ОРСа, нельзя было купить перчатки, детскую обувь или другие предметы первой необходимости. Отмечая причины многочисленных недостатков в торговом обслуживании железнодорожников, начальник ОРСа Курского отделения дороги Н.И. Фомченков объяснял это недостатком выделяемых фондов на молоко, промышленные товары. Он признавал, что были перебои в поставке перчаток предприятиями местной промышленности, не поступало хорошей обуви, пользовавшейся спросом у покупателей³.

Яркой иллюстрацией злоупотреблений в системе железнодорожной торговли, а также пренебрежительного отношения к работникам транспорта, служит письмо старшего машиниста паровоза Э^у -702-05, А.В. Киселева. Оно было опубликовано в газете «Курский железнодорожник» 22 августа 1946 г. под заголовком «Вместо драпа – дерюга».

«Ко дню железнодорожника мне, как передовому производственнику, профсоюзная организация депо вручила промтоварный талон на приобретение драпа. Как мне сказали, талонов было только два, специально выделенных ОРСом. Но в магазине № 3 необходимого товара не оказалось, – писал А.В. Киселев. – В конторе ОРСа мой талон был переадресован в магазин № 5. Каково же было мое возмущение, когда продавец магазина выложил на прилавок

¹ ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 197. Л. 36-37.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 454. Л. 17; 627. Л. 140.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 48; Д. 627. Л. 58-60.

ткань, серого цвета, годную лишь для одеял низкого качества... Очевидно, драп попал в другие руки. Мне же выложили негодный материал под видом «драпа».

Работники торговли постоянно создавали в торговых точках искусственный дефицит товаров широкого спроса: в свободной продаже часто отсутствовала соль, керосин, табак и папиросы¹. Складывающееся отрицательное положение в торговом обслуживании железнодорожников признавало руководство отделения дороги и райпрофсожа. Значительно хуже было снабжение продуктами питания и промтоварами у линейных железнодорожников. Так, на линиях Курск-Поныри, Курск-Ржава, Курск-Льгов и Курск-Мармыжи рабочие снабжались только черным хлебом. Промышленные и продовольственные товары сюда привозились редко и явно в весьма ограниченном количестве.

15 октября 1954 г., выступая в паровозном депо Курск на партийном собрании Д.Ф. Бабкин, Ф.Г. Меркулов, П.А. Забоев критиковали начальника политотдела С.А. Закатова за невнимание к работникам локомотивной службы. Так, машинист Ф.Г. Меркулов отметил, что: «Закатову известно, какое положение дел с питанием в столовой станции Мармыжи. Меню одно – гороховый суп и капуста, даже нет чая. Этим вопросом надо заняться политотделу со всей серьезностью»²

Начальник политотдела С.А. Закатов и начальник ОРСа Н.И. Фомченков выезжали на станцию Мармыжи для устранения выявленных недостатков³. Но через несколько лет подобные проблемы появились и в столовой станции Касторная-Курская, куда с 1956 г. стали водить поезда курские машинисты⁴.

21 ноября 1959 г., выступая на XVIII районной партийной конференции, машинист А.Ф. Яковенко сказал: «Мне паровозники поручили просить обком партии оказать помощь... В 6-7 часов утра они приезжают на станцию Касторная, где им нечего покушать. Мы не просим ромштексов, дайте нам суп и кашу с

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 454. Л. 17.

² ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 69. Л. 69.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 45.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 27; Д. 627. Л. 7, 48.

молоком... Колбаса, которая стоит в Курске 16 рублей, продается там по 28 рублей. Когда приехал начальник ОРСа в Касторную, питание улучшилось. Но сегодня это отделение не нашей дороги и мер никто не принимает...»¹

Отвечая на эту критику, Н.И. Фомченков сообщил: «...Мы с августа месяца [1959 г.] никакого отношения к Касторной не имем. Но критика паровозных бригад справедлива. Под столовую в Касторной выделили комнату стрелковой охраны. Но условий для хранения продуктов там нет и негде покушать. Нужно создавать необходимую базу. Тогда и от торговых работников можно требовать настоящей работы...»²

В головном буфете старший буфетчик Ш.Ш. Фридман занимался грубыми махинациями по продаже пива, разбавленной московской водки (крепостью в 25 град. вместо положенных 40 градусов)³.

Постоянно в ресторане станции Курск наблюдались многочисленные факты нарушения правил торговли и обсчета посетителей. Заведующий павильоном А.Г. Коллюжный продолжительное время продавал ворованный спирт, а вырученные деньги присваивал себе. Эти безобразные факты следственные органы вскрыли и привлекли его к ответственности⁴.

Начальник Курского отделения дороги А.М. Дорда признавал, что жители улиц Ильича и Жуковского не имеют хороших магазинов. Жители из этого района вынуждены были ходить за хлебом и за спичками за два километра. В ларьки сюда поступал хлеб низкого качества (в основном, черный)⁵.

Признавая факты нарушений торгового обслуживания тружеников стальных магистралей, грубости в обращении с покупателями⁶, руководители отделения ОРСа не спешили исправлять эти недостатки. Более того, руководители учреждений железнодорожной торговли не уделяли должного внимания подбору

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 48.

² Там же. Л. 60.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 8-9; 13 февраля 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) за нарушение правил советской торговли объявило Ш.Ш. Фридману строгое партийное взыскание (Там же. Л. 9).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 28, 150.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 59.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 147; Д. 627. Л. 48, 140.

и воспитанию кадров торговых работников. Во многих магазинах и торговых точках ОРСа отделения дороги, низкой оставалась культура обслуживания покупателей¹. Слесарь паровозного депо Курск И.Ф. Переверзев жаловался в райком КПСС на то, что на территории паровозного депо Курск по указанию Н.И. Фомченкова был закрыт продуктовый ларек. Секретарь горкома партии И.В. Ярочкин, выступавший в депо на собрании заявил, что «скоро будет строиться новый ларек». Приказ передали начальнику отделения А.М. Дорде, он адресовал его начальнику СВУ-4 С.Е. Спасенных, в результате эпопея со строителями растянулась на годы².

Приведем еще один факт безответственного отношения к покупателям. За недоброкачественную выпечку хлеба (в буханках встречались окурки, болты и другие посторонние примеси) строгий выговор был объявлен заведующему пекарней № 1 ОРСа Ф.В. Угрюмову. Бюро Кировского РК ВКП(б) рекомендовало освободить его от занимаемой должности³.

Но уже в конце 1950-х годов стало постепенно увеличиваться количество и качество продаваемых продуктов, появилась возможность лучше удовлетворять потребности трудящихся в продаже молочных продуктов, овощей, мяса и промышленных изделий. В Курске были открыты благоустроенные продовольственные магазины на ул. Ворошилова, Союзной, действовали палатки для продажи овощей. На привокзальной площади были открыты новые магазины по продаже хлебобулочных изделий и культтоваров.

Но наиболее «слабым звеном» в работе отделов рабочего снабжения оставалось обеспечение железнодорожников и их семей овощной продукцией⁴. 9 октября 1952 г. на заседании бюро Кировского РК ВКП(б) отмечалось, что из 500 тонн картофеля, запланированного для реализации через магазины и базы ОРСа,

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 103.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 47.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 145.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 140; Курский железнодорожник. – 1945. – 2 сентября; 4 октября.

было завезено только 200 тонн, а из 60 тонн капусты было завезено всего 38 тонн¹.

Середина 1960-х годов отмечена серьезным ухудшением торгового обслуживания железнодорожников Курской области. Так, план по товарообороту ОРСом Курского отделения дороги в 1964 г. был выполнен лишь на 94,6 %. При том, что в магазинах ОРСа скопились большие залежи промышленных товаров, пользовавшихся спросом у покупателей².

Руководители НКПС, многих железнодорожных предприятий, профсоюзных организаций всегда уделяли внимание развитию индивидуального огородного хозяйства железнодорожников. Так, в приказе № 426 от 18 апреля 1945 г. Народного комиссара путей сообщения СССР И.В. Ковалева было подчеркнуто большое значение в деле развития индивидуального и коллективного огородничества³.

В первые послевоенные годы для железнодорожников Московско-Донбасской, Московско-Киевской, им. Дзержинского и Южной дорог было выделено в Курской области 2540 гектаров пахотной земли. Это оказало значительную помощь 12810⁴ семьям железнодорожников. Историк В.С. Кожурин отмечал, что средний размер огородного участка, выделяемого для семей железнодорожников в Курской области⁵, составлял 1460 квадратных метров.

Программа обеспечения огородами железнодорожников и членов их семей сыграла существенную роль в преодолении последствий тяжелой засухи, постигшей большинство районов Курской области летом 1946 года.

Партийные и профсоюзные органы транспорта в 1946-1948 гг. уделяли постоянное внимание развитию огородничества. 3 февраля 1947 г. в справке

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 434.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 103.

³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 113. Д. 298. Л. 241-250.

⁴ Манжосов А.Н. Железнодорожники Центрального Черноземья в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Курск, 2002. – С. 120.

⁵ Кожурин В.С. Неизвестная война. Деятельность советского государства по обеспечению условий жизни и труда рабочих в годы Великой Отечественной войны. – М., 1990. – С. 111.

инструктора Кировского РК ВКП(б) В.И. Нежуриной указывалось, что из 9857 работников Курского отделения 9661 чел. (98 %) были обеспечены огородами. Общая земельная площадь, выделяемая железнодорожникам, составляла 1377 гектаров, (из них 945 гектаров огородов отводилось под картофель, 145 – под капусту и 70 – под свеклу). Было собрано с этих площадей 2410 тонн картофеля¹.

При закупке картофеля и вспашке огородов значительную помощь рабочим оказывали руководители 7-й дистанции пути, 5-го вагонного участка, 6-го отделения паровозного хозяйства.

Кировский райком партии, обсуждая этот вопрос, выразил тревогу, что руководство Курского райпрофсожа (с 1946 г. – председатель А.М. Ларин²) не договорилось весной 1947 г. с колхозами Стрелецкого района о выделении участков колхозной земли в 142 гектара. В этот период 5714 курских железнодорожников могли остаться без огородов³.

13 февраля 1947 г. мероприятия по развитию огородничества у железнодорожников Курского узла были обсуждены на заседании узлового парткома (секретарь – В.К. Никулин). В выступлениях руководителей подразделений и профсоюзных активистов А.В. Гладилина, В.К. Бутова руководители райпрофсожа подвергались критике за медленную работу по обеспечению железнодорожников Курского узла огородами. Подчеркивалось, что ряд профсоюзных комитетов предприятий и служб узла еще не организовали сбор заявлений, необходимых для выделения огородов. Председатель месткома паровозного депо Курск В.К. Бутов⁴ заявил, что «прибыло на работу много демобилизованных воинов. Контингент огородников увеличивается и поэтому требуется гораздо больше земли». На предприятиях Курского узла к весне 1947 г. было подано всего 1300 заявлений (в 1946 г. – их было 2320)⁵.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 28.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 6.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 28-об.

⁴ Председателем месткома паровозного депо Курск в мае 1946 г. был избран В.К. Бутов. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 40).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 8-об.

Начальнику ОРСа Курского отделения движения П.П. Бесходарному было поручено срочно оборудовать овощехранилища для семенного фонда картофеля, предназначенного для индивидуальных огородников, выделения им достаточного количества семенного картофеля и других овощей¹.

24 февраля 1949 г. было принято специальное постановление Совета Министров СССР № 807 «О коллективном и индивидуальном огородничестве и садоводстве рабочих и служащих»². В нем было предусмотрена дополнительная выдача железнодорожникам проездных билетов для проезда к огородным участкам, расположенным вблизи линий железных дорог. Эти меры способствовали тому, что к началу 1950-х годов большая часть железнодорожников Курской области обзавелась земельными участками, которые использовались под огороды.

Весьма нелегким был процесс обеспечения бытовым топливом работников железнодорожного транспорта. Еще в марте 1921 г., выступая на оперативном совещании дорог Южного округа в Курске, в здании Управления Московско-Киево-Воронежской железной дороги, Народный комиссар путей сообщения РСФСР Ф.Э. Дзержинский подчеркнул, что проблемы снабжения железнодорожников бытовым топливом – это задача «колоссальной важности, от решения которой зависит предохранение многих людей от воровства». Ф.Э. Дзержинский особо заметил³, что «бороться с хищениями на транспорте можно только тогда, когда железнодорожники смогут быть обеспечены топливом...»

Обеспечение бытовым топливом железнодорожников и их семей в первые послевоенные годы приобрело даже более важное значение, чем в годы восстановления народного хозяйства после гражданской войны. С целью наведения порядка в получении топлива, в соответствии с приказами МПС СССР № 1024/ЦЗ от 19 ноября 1948 г. и № 454/ЦЗ от 4 декабря 1951 г. вводилась выдача

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 9.

² СП СССР. – 1965. – № 12. – ст. 89.

³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 1987. Л. 6.

топливных талонов (так называемых топливных книжек). На складах отделений дорог по ним производилась нормированная выдача угля.

Так, в приказе от 14 января 1952 г. № 11 «О выдаче топливных книжек и отпуске бытового топлива железнодорожникам Курского отделения дороги»¹ начальник Курского отделения дороги А.М. Дорда потребовал от руководителей всех хозяйственных единиц совместно с профсоюзными комитетами произвести проверку правильности выдачи топливных книжек.

Заместителю начальника локомотивного отдела Курского отделения дороги И.Ф. Руцкому поручалось осуществлять постоянный контроль за выдачей топлива и ведение соответствующей документации на угольных складах в Курске, на станциях Мармыжи, Охочевка и Золотухино. Сотрудникам локомотивного отдела поручили провести совещание по порядку выдачи новых топливных книжек и нормам отпуска бытового угля².

Несмотря на принимаемые меры по совершенствованию снабжения железнодорожников бытовым топливом, случаи воровства угля не прекращались³.

Так, в ночь с 19 на 20 января 1949 г. машинисты-инструкторы паровозного депо Курск И.П. Чуйков и В.В. Табачков, находясь в нетрезвом состоянии, пытались украсть уголь на складе Западного парка. Они устроили перебранку со стрелком военизированной охраны К.М. Рудневым, который был вынужден отбиваться от нападавших прикладом карабина и сделал три предупредительных выстрела в воздух⁴.

Еще один пример. 16 декабря 1954 г. санитарку приемного отделения Курской узловой больницы И.И. Аленченко уличили в краже 6 килограммов угля. На заседании профсоюзного комитета больницы она объяснила свой поступок тем, что у семьи (муж-инвалид и трое маленьких детей) не было средств на

¹ ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 1. Д. 14. Л. 23-26.

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 29. Л. 25-26.

³ Например, угольный склад ст. Курск за образцовую работу по выдаче топлива неоднократно награждался переходящим Красным знаменем Управления Московско-Курской железной дороги (См.: ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 3).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 54. Л. 17-об. Постановлением партийного собрания паровозного депо 10 февраля 1949 г. И.П. Чуйков и В.В. Табачков строго наказаны в партийном порядке (Там же. Л. 19-19-об.).

покупку угля. Свою топливную книжку за 1954 год своевременно она получить не могла¹.

Вследствие ослабления контроля локомотивного отдела отделения дороги за обеспечением железнодорожников топливом, на Северном угольном складе ст. Курск становились частыми случаи внеочередной выдачи топлива улучшенного качества, завышения платы за его доставку к домам работающих железнодорожников. Так, за подвоз машины угля работники склада топлива просили по 80 рублей. Такой произвол работников склада топлива, возглавляемого С.Г. Болдыревым, вызывал законное возмущение многих рабочих и служащих предприятий Курского узла².

Многие бытовые предприятия, находившиеся в подчинении отделов рабочего снабжения, часто неудовлетворительно выполняли заказы железнодорожников и членов их семей по пошиву и ремонту обуви и одежды (в т.ч. и спецодежды для железнодорожников). Такая работа бытовых мастерских, располагавшихся на ул. Интернациональной, Вокзальной, 1-й Стрелецкой в Курске, вызывала многочисленные нарекания от работников транспорта. Положение с бытовым обслуживанием железнодорожников линейных станций всегда оставалось значительно худшим, чем в областном или районных центрах Курской области.

Различные бытовые мастерские ОРСов отделения движения (начальник – П.П. Бесходарный), строительно-восстановительного участка № 4 (начальник – П.А. Крыгин) относились формально к выполнению заказов населения. 25 марта 1946 г. бюро Кировского РК ВКП(б) заслушало информацию «О работе бытовых мастерских по обслуживанию населения Кировского района гор. Курска»³. Было отмечено, что во многих швейных мастерских, прежде всего ОРСа, низкой оставалась производительность труда. Так, на пошив демисезонных пальто при нормативах в 16 часов здесь затрачивалось 40 и более часов. Вместо улучшения

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 37. Л. 41; И.И. Аленченко не была уволена из больницы из-за ее трудного материального положения (Там же. Л. 93).

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 24.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 86-87.

работы коллективы мастерских отказывали в приеме индивидуальных заказов. Так, за январь-февраль 1946 г. из 35 принятых заказов не было выполнено 14 (т.е., почти 30 %). Швейное производство ОРСа СВУ-4 выполнило план всего на 57,8 %. В сапожной мастерской выполнение плана составило 90 %¹.

Производственные помещения железнодорожных бытовых мастерских содержались в неприглядном состоянии. Так, в швейных мастерских отсутствовали приемные и примерочные комнаты, здесь не было элементарного оборудования для посетителей – столов и табуреток. Большинство мастерских располагались в подсобных помещениях (например, швейная мастерская, базировавшаяся на ул. Интернациональной, 66, работала в помещении церковной сторожки, построенной еще в 80-х годах XIX века). Руководителям подразделений ОРСа отделения движения (начальнику отдела бытовых предприятий П.П. Натарову) и ОРСа СВУ-4 (начальник – П.А. Крыгин), Кировским райкомом партии было предложено увеличить число мастерских для индивидуального пошива, ремонта обуви и одежды, по производству бытового инвентаря. Требовалось расширить площади швейных цехов в пошивочных мастерских, прием новых квалифицированных специалистов, чтобы обеспечить выполнение норм выработки каждым работником, (в том числе и всех надомных рабочих). От руководителей предприятий бытового обслуживания райком ВКП(б) потребовал открыть новые мастерские на центральных улицах и на окраинах района (на Мурыновке и в Стрелецкой)².

Но все эти мероприятия часто носили компанейский характер. Потому значительных улучшений в бытовом обслуживании железнодорожников и членов их семей в Курске, в Белгороде, во Льгове не отмечалось. Более того, работникам линейных станций, таких как Щигры, Мармыжи, Дмитриев, Готня и Валуйки не оказывалось элементарных бытовых услуг из-за отсутствия здесь даже малых предприятий по бытовому обслуживанию населения. Для производства мелкого

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 86-87.

² Там же. Л. 87.

ремонта одежды или обуви железнодорожники с этих станций были вынуждены отправляться в районные или в областной центры.

В параграфе 2 главы 3 нами рассмотрены проблемы материально-технического и продовольственного обеспечения железнодорожников Курской области и членов их семей.

Снабжение работников транспорта форменной и специальной одеждой, соблюдение правил техники безопасности было весьма важным элементом деятельности предприятия транспорта. Исследована деятельность отделов рабочего снабжения, обеспечивавших рабочих-железнодорожников продуктами питания и промтоварами. Изучены проблемы работы мастерских, обслуживавших бытовые нужды работников транспорта. Как свидетельствуют представленные материалы параграфа, деятельность сферы материально-технического и продовольственного обеспечения железнодорожников Курской области оставалась долгие годы малоэффективной и вызывала многочисленные нарекания со стороны железнодорожников и членов их семей.

В заключение главы III диссертации отметим, что в 1946-1950 гг. железнодорожники страны получили более 3 млн. кв. метров жилой площади в новых и восстановленных домах. Общая площадь индивидуальных домов, построенных для работников отрасли, составила 800 тыс. кв. м. За четвертую пятилетку на культурно-бытовые нужды железнодорожников было израсходовано 27,4 млрд. руб., в том числе 18,9 млрд. по бюджету Министерства путей сообщения СССР и 8,5 млрд. руб. по бюджету социального страхования профсоюза работников железнодорожного транспорта. Но восстановлением только разрушенного жилья невозможно было решать жилищно-бытовые проблемы железнодорожников. Был необходим существенный прорыв в жилищном строительстве, особенно для работников, связанных с движением поездов. В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР (октябрь 1945 г.) Наркомат путей сообщения утвердил план восстановления и постройки жилья на железных дорогах, подвергавшихся фашистской оккупации.

Целенаправленные меры, осуществляемые в конце 1940-х годов правительством СССР, руководством Министерства путей сообщения и железных дорог, позволили улучшить жилищно-бытовые условия тысяч железнодорожников. Программа строительства жилищного фонда для железнодорожников на территории Курской области в 1950-е середине 1960-х годов выполнялась как коллективами жилищно-ремонтных контор отделений, подразделений строительно-восстановительных участков, так и силами добровольческих строительных бригад, сформированных из железнодорожников, членов их семей и пенсионеров. Были значительно улучшены материально-бытовые условия рабочих и членов их семей. Это позволило увеличить эксплуатационную работу, объемы перевозок грузов, быстрее внедрять новую технику и передовые технологии.

Одним из главных критериев эффективности проводимой социальной политики служила обеспеченность работников и членов их семей жилой площадью. Министерство путей сообщения за 1956-1966 гг. сумело расширить количество эксплуатируемой жилой площади с 15,3 млн. кв. м. до 32,3 млн. кв. м., (более чем в два раза). Регулярно повышался удельный вес жилого фонда, оборудованного электрическим освещением, водопроводом, центральным отоплением, канализацией. Однако этот рост далеко не покрывал потребностей в благоустроенном жилье согласно действующим нормам.

Глава 4. Развитие сферы социального обслуживания работников железнодорожного транспорта Курской области в 1940 – 1960-е гг.

4.1 Функционирование системы медико-социального обеспечения рабочих и служащих железных дорог и членов их семей

Значительную роль в укреплении кадрового потенциала железнодорожного транспорта, в совершенствовании производственных отношений на предприятиях Курского, Львовского и Белгородского отделений Московско-Курской, Московско-Киевской и Южной железных дорог, в сохранении здоровья работников транспорта и членов их семей играли различные лечебно-профилактические учреждения (стационары, поликлиники, линейные амбулатории и медицинские пункты, здравпункты, действовавшие на предприятиях и в учебных заведениях) системы ГВСУ НКПС – МПС СССР и, соответственно, подчиненные врачебно-санитарным службам железных дорог.

Отметим, что железнодорожные лечебно-профилактические учреждения всегда функционировали автономно и не входили в структурные подразделения органов территориального здравоохранения (районных, городских и областных отделов здравоохранения)¹.

На Курском отделении в послевоенный период восстановила свою деятельность железнодорожная поликлиника, возглавляемая М.Н. Шахаевым, узловая больница (главные врачи до 17 мая 1945 г. – В.С. Воробьев, с 6 октября 1945 г. – С.Н. Поликарпов), линейные медицинские пункты на станциях Охочевка, Щигры, Поныри, Мармыжи, здравпункты в паровозном, вагонном депо Курск, в железнодорожном техникуме, медицинская комната вокзала¹.

¹ См.: Язвин М.А. Очерки по истории здравоохранения Курской обл. В 3-х частях. Ч. II. (1917-1934 гг.) – Воронеж, 1967. – С. 108.

¹ Линейные медицинские пункты на ст. Охочевка и Щигры были восстановлены 27 марта 1943 г. (зав. пунктами работали И.Г. Горбачев и М.И. Семенова). 19 августа 1943 г. возобновил деятельность медпункт на ст. Поныри, 1 сентября – на ст. Мармыжи, 17 апреля 1944 г. – на ст. Лукашевка. 4 сентября 1943 г. открылась медицинская комната на вокзале ст. Курск. Были открыты здравпункты: в августе 1943 г. в паровозном депо Курск, 21 декабря 1944 г. – в паровозном техникуме, 16 апреля 1946 г. – на станции Курск – ветка, 16 февраля 1948 г. – в вагонном участке ст. Курск, 6 ноября 1948 г. – в строительном-восстановительном участке № 4 (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 1. Л. 6; Башкирев Д.Ю., Манжосов А.Н. Медицинское обслуживание работников железнодорожного транспорта, членов их семей и раненых бойцов Красной Армии в 1941-1945 гг. // Курский край. Научно – историч. журнал. – 2003. - № 3-4 (53-54). – С. 27).

На станции Льгов восстановленная амбулатория в 1946 г. была переведена в здание на ул. Литейной, 9. Здесь вскоре были открыты терапевтическое отделение и роддом (заведующая – С.К. Брук). В сентябре 1947 г. возобновила работу поликлиника на станции Льгов. В 1943-1956 гг. коллектив объединенной Льговской узловой больницы и поликлиники возглавлял А.Ю. Половко². Значительная роль в восстановлении большинства железнодорожных лечебно-профилактических учреждений принадлежит главному врачу Курской узловой больницы В.С. Воробьеву³, заведующему узловой железнодорожной поликлиникой, почетному железнодорожнику М.Н. Шахаеву⁴, награжденному 31 июля 1945 г. орденом «Знак Почета», многим врачам, фельдшерам, медсестрам поликлиники, таким как П.С. Ярмак, К.М. Зайко, Т.Д. Литвинова и др.

После завершения боев на Северном фланге Курской дуги (июль 1943 г.) на полностью разрушенной станции Поныри возобновил деятельность врачебный пункт, который с 1944 г. подчинялся врачебно-санитарному участку Орловского отделения Московско-Курской железной дороги. В середине 1950-х годов на ст. Поныри работали железнодорожная больница, рассчитанная на 15 (а с начала 1960-х годов на 25 коек), и врачебная амбулатория.

Значительный вклад в восстановление поликлиники Курского железнодорожного узла внесли добровольческие строительные бригады, сформированные как из сотрудников поликлиники (6 бригад), так и из женщин-домохозяек Кировского района гор. Курска¹. Газета «Курская правда» указывала,

² Отделенческая больница на ст. Курск ОАО РЖД / Под ред. А.А. Любицкого. – Курск, 2012. – С. 27.

³ 17 мая 1945 г. главный врач Курской железнодорожной больницы В.С. Воробьев согласно приказу Главного врачебно-санитарного управления НКПС СССР выехал в Москву и передал руководство больницей заместителю по лечебной работе М.Н. Лурье (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 120. Д. 2484. Л. 1-4, 6, 7; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 5. Л. 5).

⁴ М.Н. Шахаев (1897-1947 гг.), в 1939 по 1941 гг. возглавлял коллектив железнодорожной поликлиники на станции Курск. Осенью 1944 г. возвратился из Андижана (УзбССР) в Курск и возглавил Курское врачебно-санитарное отделение. С 15 апреля 1945 г. он был переведен на должность начальника поликлиники. Здесь он трудился до смерти, последовавшей 8 июня 1947 г. (Архив Управления Московской железной дороги (АУ МЖД). Ф. 10. Оп. 9-Д. Д. 984. Л. 1-10; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д.1. Л. 1; Оп. 1-ЛД. Д. 795. Л. 1; Д. 939. Л.3; ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 172. Л. 14).

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 56; Д. 261. Л. 58.

что по итогам работы в 1947 году поликлинике было присуждено переходящее Красное знамя Управления Московско-Курской дороги и дорожного Союза «Медсантруд»².

Значительную работу по восстановлению хозяйства железнодорожной поликлиники (по сбору посуды, простыней, предметов врачебной деятельности и неотложных санитарно-гигиенических нужд) проводила И.А. Неравная, в 1945 г. награжденная значком «Почетный донор СССР». Вместе с санитарками В.В. и В.Е. Петрухиными она сдавала кровь для восстановления здоровья оперируемых железнодорожников³.

Качественно новый этап в деятельности железнодорожного здравоохранения начался в Курске зимой 1948 года. 3 декабря 1948 г. распоряжением начальника врачебно-санитарной службы Московско-Курской железной дороги произошло объединение поликлиники для взрослых с узловой больницей и создание объединенной железнодорожной больницы на станции Курск⁴. Несколько позже в состав объединенной больницы были включены женская и детская консультации (заведующая – В.И. Гришева)⁵, здравпункты ряда предприятий, медучастки и зубо врачебная лаборатория⁶.

Учитывая отдаленность отделений больницы от взрослой поликлиники, Курский горисполком 26 июля 1945 г. принял решение № 508 об отводе земельного участка на строительство больничного городка Московско-Курской железной дороги. Его планировалось построить на месте жилых домов в Кировском р-не гор. Курска¹. Но отсутствие финансовой поддержки этого проекта со стороны руководства Московско-Курской дороги (начальник – Ф.М. Ткаченко) не позволило развернуть строительные работы.

² Курская правда. – 1948. – 8 февраля; В период немецко-фашистской оккупации (1941-1943 гг.) в здании поликлиники размещалась немецкая столовая. Оккупанты нанесли серьезный урон зданию.

³ Курская правда. – 1948. – 15 февраля.

⁴ ОА МЖД (г. Курск) Ф. 23. Оп. 1-Л. Историческая справка. Л. 8.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 102-103.

⁶ Отделенческая больница на ст. Курск ОАО «РЖД» – Курск, 2012. – С. 7.

¹ ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 2. Д. 53. Л. 265-266.

19 февраля 1949 г. главным врачом железнодорожной больницы С.Н. Поликарповым был подписан акт о подчинении ему всех лечебных учреждений Курского отделения дороги. Но из-за удаленности железнодорожной поликлиники (по-прежнему, она располагалась на ул. Северный парк, неподалеку от базы запаса паровозов МПС СССР – авт.) и больницы (работала на ул. Ленина 68/70), их финансы, по-прежнему, велись отдельно. В 1950 г. состоялось окончательное слияние этих учреждений, в том числе бухгалтерского аппарата, кабинетов физиотерапии, рентгенологических, лаборатории. 3 декабря 1952 г. Курская железнодорожная больница получила новое название: Отделенческая клиническая больница на станции Курск Московско–Курской железной дороги².

Подчеркнем, что в числе объектов, сданных строителями к началу 1950-х годов, стало сооружение на ул. Маяковского детских яслей и совмещенной с ними детской железнодорожной больницы (главный врач - Е.А. Северьянова)³. Детская больница до середины 1960-х годов находилась в подчинении врачебно-санитарной службы Московско-Курско-Донбасской железной дороги как самостоятельное лечебное учреждение⁴.

Проводя анализ становления железнодорожного здравоохранения на Курском отделении дороги, необходимо акцентировать внимание на деятельности главного врача железнодорожной больницы С.Н. Поликарпова.

Брат известного советского авиаконструктора, Героя Социалистического Труда Н.Н. Поликарпова, он в 1926 г. окончил медицинский факультет Воронежского университета. В годы Великой Отечественной войны С.Н. Поликарпов служил начальником отделения эвакогоспиталя, ведущим хирургом медсанбата в 3-й армии и начальником отделения хирургического полевого подвижного госпиталя (ХППГ). За боевые заслуги был отмечен двумя

² ОА МЖД (г. Курск) Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 29. Л. 248.

³ ОА МЖД (г. Курск) Ф. 23. Оп. 1. Д. 37. Л. 130; Курская правда. – 1951. – 3 февраля.

⁴ В 1964 г. в состав объединенной клинической больницы на ст. Курск были включены детская поликлиника и стационарное детское отделение. Они были переведены в здание, расположенное на территории больничного комплекса.

орденами Красной Звезды¹. После демобилизации из рядов Советской Армии в октябре 1945 г. он был направлен на должность руководителя Курской железнодорожной больницы².

С.Н. Поликарпов вынужден был совмещать функции главного врача больницы и заведующего хирургическим отделением, лично проводить десятки хирургических вмешательств, тем самым спасая жизни многочисленных пациентов³. Помимо «кадрового дефицита», в коллективе больницы царил организованная неразбериха, часто встречались случаи нарушения трудовой дисциплины, как среди медицинского персонала (врачей, медсестер), так и среди сотрудников хозяйственной службы.

С.Н. Поликарпов начал работу с укрепления хозяйственной и трудовой дисциплины. Например, в августе 1948 г. приказом № 107 он обязал сестер-хозяйек изменить порядок учета белья, поступающего из отделений хирургии, терапии, аптеки и лаборатории. Приказом по больнице были введены жесткие регламенты расхода мыла, используемого для стирки белья. Так, 27 января 1948 г. сестра-хозяйка хирургического отделения Е.М. Харитоновна, «не обеспечивавшая нормальное хранение и учет белья, что привело к его воровству в больших объемах», была отстранена от работы⁴.

В отделениях больницы регулярно проводились хозяйственные обходы главного врача. Так, 13 февраля 1951 г. С.Н. Поликарпов в приказе указывал на то, что санитарками в унитазаы бросались тряпки, осколки битого стекла (ампулы и от капельниц). Это часто вело к засорению канализационных систем¹.

В послевоенные годы питание больных в стационарах было скудным и низкокалорийным. Так, согласно требованиям врачебно-санитарной службы

¹ Архив Управления Московской железной дороги (далее – АУ МЖД). Ф. 1. Оп. 9-ЛД. Д. 717. Л.1-9; Большая Курская энциклопедия. Т. 1. Кн. 2. – Курск, 2008. – С. 169.

² С.Н. Поликарпов 6 октября 1945 г. сменил и.о. главного врача больницы М.Н. Лурье (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 13. Л. 175.).

³ До С.Н. Поликарпова с весны 1945 г. зав. хирургическим отделением узловой больницы работал заведующий кафедрой общей хирургии мединститута профессор З.И. Рахман (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 5. Л. 13.).

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 13. Л. 21, 124.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 22.

Московско-Курской дороги, суточное питание на одного больного не превышало 6 руб. 23 коп.² Но недобросовестные работники даже здесь пытались воровать продукты. Так, приказом по больнице от 31 марта 1954 г. за воровство молока с кухни были наказаны работницы Н.Г. Минакова и А.И. Глебова³.

С.Н. Поликарпов был особо требователен к лицам, нарушавшим медицинскую этику и деонтологию. Несмотря на решение Дорпрофсожа Московско-Курской дороги от 23 марта 1953 г., С.Н. Поликарпов не восстановил в должности фельдшера здравпункта паровозного депо Курск М.А. Самарина. Он был освобожден «за небрежность, неаккуратное содержание медицинских инструментов, несоблюдение личной гигиены»⁴. Его работа вызывала многочисленные нарушения и жалобы рабочих депо Курск.

За формальное отношение к пациентам, несоблюдение лечебно-охранительного режима административные наказания понесли медсестра санпропускника приемного отделения М.А. Бондарева, медсестры хирургического и терапевтического отделений М.Ф. Деменкова и З.А. Нагорнюк, дежурная санитарка Е.Н. Бекетова (они спали на дежурстве, бросив без помощи 18 больных), медсестра женского терапевтического отделения М.В. Федорова, оставившая ночью без присмотра больную с кровоизлиянием в мозг¹.

Главным врачом больницы С.Н. Поликарповым сурово рассматривались грубые врачебные ошибки. Так, приказом № 177 от 10 декабря 1951 г. был уволен из больницы врач-гинеколог Е.М. Вигдорчик за «грубейшие нарушения инструкций Минздрава СССР от 25 ноября 1940 г. по борьбе с криминальными абортами». Е.М. Вигдорчик, несмотря на неоднократные замечания со стороны заведующей женской консультацией З.И. Смирновой, имел три выговора (в июле

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 52.

³ А.И. Глебова была переведена в дворники, а, имевшая ранее три выговора Н.Г. Минакова была уволена из больницы. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 37. Л. 61).

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 29. Л. 242, Д.33. Л. 166; М.А. Самарин работал дежурным фельдшером поликлиники с 01.02.1930 г. С 01.05.1950 – фельдшером здравпункта паровозного депо Курск. (Ф. 23. Оп. 1-ЛД. Д. 732. Л. 12,16). С 1953 г. он продолжил работать в поликлинике, но в другой должности (Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 33. Л. 166; Оп. 1-ЛД. Д. 732. Л. 20). В апреле 1957 г. М.А. Самарин ушел на пенсию.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 13. Л. 87-87-об,89; Д.29. Л.258; Д.37. Л. 2, 79,83.

1950, сентябре и ноябре 1951 г.), но продолжал подпольно делать аборт и об этом не сообщал следственным органам. Иногда такие вмешательства заканчивалось осложнениями и даже смертью одной из пациенток².

В декабре 1952 г. коллектив больницы был потрясен случаем смерти мальчика Василия Гл-на, произошедшим по вине медицинских работников. Ввиду неординарности такой детской смерти вопрос о привлечении виновных лиц рассматривался не только в больнице в административном порядке. 14 января 1953 г. бюро Кировского РК КПСС обсудило персональное дело хирурга А.И. Жмакиной³, повинной в гибели маленького пациента.

Было отмечено, что 27 ноября 1952 г. в детскую железнодорожную больницу мать был привезен 6-летний сын железнодорожника, получивший удар палкой по переносице. После осмотра маленького пациента дежурной медсестрой Н.И. Уваровой и дерматологом Н.В. Каплей его было решено направить к дежурившей в стационаре хирургу А.И. Жмакиной.

Она формально отнеслась к осмотру мальчика, не оставила даже своей записи о его первичном осмотре. Но уже 29 ноября у мальчика появились сильные боли в спине. При повторном осмотре четырьмя врачами, в том числе невропатологом И.Н. Бреховым, правильный диагноз пациенту установлен не был. На следующую ночь, когда боли стали нестерпимыми и появились судороги, дежурный терапевт О.В. Шахаева с большим опозданием направила мальчика в больницу. 1 декабря 1952 г. он умер вследствие заражения бациллами столбняка¹.

За допущенное безразличие при осмотре юного пациента А.И. Жмакиной был объявлен строгий партийный выговор с занесением в учетную карточку. Строгие взыскания на бюро райкома партии были вынесены главным врачам больницы (С.Н. Поликарпову) и железнодорожной детской больницы (Е.А. Северьяновой²). Вопрос о принятии административных мер ко всем лицам,

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 192-192-об., 205.

³ А.И. Жмакина окончила Курский госмединститут в июне 1940 г. (См.: ГАКО. Ф. Р-4847. Оп. 1. Д. 2. Л. 6.)

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 499. Л. 23.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 499. Л. 24.

причастным к наблюдению за мальчиком, было предложено рассмотреть администрации лечебного учреждения³.

За серьезные нарушения трудовой дисциплины, частое пьянство на работе, к партийной ответственности были привлечены к ответственности заведующий поликлиникой К.Г. Старосельцев⁴ и рентген-лаборант П.И. Северинов⁵. Приказом начальника врачебно-санитарной службы Московско-Курской дороги К.Г. Старосельцев вскоре был освобожден от занимаемой должности.

8 июня 1953 г. главному врачу железнодорожной больницы поступила докладная записка от заместителя главного врача Курской областной больницы А.М. Петрова⁶. В ней подчеркивалось, что 3 июня 1953 г. в приемное отделение областной больницы был привезен 17-летний больной А., с диагнозом сотрясение мозга. Он был доставлен на грузовой машине, заваленной досками, без сопровождения среднего медперсонала.

По личному поручению С.Н. Поликарпова проведенное расследование подтвердило, что в хирургическое отделение ОКБ № 1 (ул. Горького, 15) молодой человек был направлен начальником поликлиники Г.К. Новиковым. Он же распорядился погрузить в кузов машины 20 досок, которые должны были доставить ему домой. Он совсем не обращал внимания на состояние пациента А., не дал указаний сопровождать его дежурному фельдшеру. В приказе № 108 от 22 июня 1953 г. главный врач больницы С.Н. Поликарпов указал: «...Учитывая, что Новиков, как врач, и тем более, как начальник поликлиники, не проявил должного

³ Приказом С.Н. Поликарпова врач А.И. Жмакина была отстранена от хирургической деятельности. До 1980-х годов она работала врачом статкабинета больницы. От привлечения к суду ее спасло обстоятельство: она была участником ВОВ и отмечена орденами Отечественной войны II ст. и Красной Звезды.

⁴ К.Г. Старосельцев с апреля 1945 по июль 1947 гг. работал в должности начальника Курского врачебно-санитарного отделения, а с 1947 по 1949 гг. – заведующим поликлиникой. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 72; Оп. 2. Д. 1007. Л. 1-6; ОА МЖД (г. Курск) Ф. 23. Оп. 1-ЛД. Д. 795. Л. 1).

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 13.

⁶ Петров Александр Михайлович работал заместителем главного врача (начмедом), а с 1954 г. - главным врачом областной больницы. (ГАОПИКО. Ф. П-84. Оп. 1. Д. 531. Л. 2, 50; Д. 594. Л. 70, 83; Д. 625. Л. 107, 122).

внимания к больному, за бездушное отношение к пациенту, начальнику поликлиники Г.К. Новикову объявить выговор»¹

Нередко встречались случаи грубого отношения к пациентам со стороны врачей стационара². Так, в январе 1950 г. с трибуны VIII районной партийной конференции машинист паровозного депо Курск Д.Ф. Бабкин заявил о том, что «вместо того, чтобы по приказу МПС СССР № 102 в палату № 6, [предназначенную] для работников паровозных бригад, класть паровозников, сюда помещают работников областной милиции... А рабочие паровозного депо лежат в восьмой палате, где даже нет форточек... Зачем вы в больницу кладете не железнодорожников, это ведь железнодорожная больница»³

Но необходимо отметить, что некоторые пациенты-железнодорожники, находясь на стационарном лечении, сами нарушали положения больничного режима, вызываясь относились к медицинскому персоналу. Так, 18 марта 1950 г., выступая на собрании партийного актива Курского железнодорожного узла, секретарь обкома ВКП(б) Ф.Н. Малькевич привел факт о том, что заместитель начальника политотдела Курского отделения дороги И.С. Авилов⁴ нанес грубое оскорбление начальнику железнодорожного санитарного участка И.Ф. Капле¹. Сам машинист Д.Ф. Бабкин был неоднократно замечен в оскорбительных высказываниях в адрес работников узловой больницы, за что даже привлекался к партийной ответственности².

К середине 1950-х годов, благодаря настойчивости С.Н. Поликарпова, тесным контактам с сотрудниками кафедр факультетской хирургии и факультетской терапии мединститута (заведующие кафедрами – профессора

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 33. Л. 118-119; Манжосов А.Н. Минаева Е.С. Роль врачей – фронтовиков в становлении медицинских учреждений послевоенных лет (О деятельности главного врача отделенческой больницы на ст. Курск Сергея Николаевича Поликарпова (1900-1963) // Научные труды молодежной секции Курского отделения РОИА.- Вып. 4. – Курск, 2013. – С. 33.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 191.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 14-15.

⁴ И.С. Авилов – брат первого секретаря Кировского РК ВКП(б) М.С. Авилова (См.: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1125. Л. 69; Д. 1345. Л. 68-об.).

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 393. Л. 2-об.

² ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 64. Л. 152-153; Д. 69. Л. 2,3,5, 83-84.

М.Г. Рудицкий и Х.Н. Левитан³), которые работали на базе железнодорожной больницы, это лечебное учреждение завоевало заслуженную славу как ведущей больницы Курской области. Благодаря инициативе С.Н. Поликарпова были апробированы новые методы лечения онкологических больных⁴, облитерирующих поражений нижних конечностей (**сочетанная оксигенотерапия и применение спазмолитических препаратов**).

С июня 1951 по 1955 гг. в узловой железнодорожной больнице патологоанатомом работал заведующий кафедрой патологической анатомии мединститута профессор А.С. Брумберг⁵. Под его руководством получила большой опыт врач-патологоанатом больницы и одновременно ассистент кафедры В.В. Дорошенко, пришедшая на работу осенью 1952 г.⁶

Значительную работу по укреплению лечебной и производственной дисциплины вели заведующие поликлиническим отделением: М.Н. Шахаев (1945-1947 гг.), В.А. Сухно (1950-1951 гг.), старший ординатор хирургического отделения С.Д. Кудина, заведующие отделениями терапии: мужским – В.В. Курдяев (с 1946 по 1958 гг.), женским – О.В. Шахаева¹ (с 1953 по 1956 гг.), И.И. Калинин (с 1958 по 1976 гг.)².

В соответствии с приказом начальника врачебно-санитарной службы Московско-Курской дороги в больнице с июня 1953 г. вводилась должность заместителя по лечебной работе (начмеда). В 1953-1983 гг. в этой должности работала почетный железнодорожник Т.К. Тимофеева³.

В эти годы особенно добросовестно трудились врачи-хирурги Т.И. Климова, А.Г. Пестова, В.М. Гапеева, М.Д. Поликарпова; терапевты

³ Так, в июле 1945 г. заведующие кафедрами КГМИ профессора З.И. Рахман и Х.Н. Левитан, работавшие на базе железнодорожной больницы, были отмечены благодарностями к Дню железнодорожника. (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 5. Л. 166-об.).

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 60. Например, С.Н. Поликарпов с 7 по 19 мая 1951 г. принимал участие в международном семинаре онкологов в Москве.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 82; Д. 29. Л. 107; Д. 33. Л. 168; Д. 37. Л. 147.

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 29. Л. 107.

¹ О.В. Шахаева окончила КГМИ в июне 1940 г. (См.: ГАКО. Ф. Р-4847. Оп. 1. Д. 2. Л. 6).

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 136; Д. 29. Л. 217; Д. 33. Л. 67; Оп. 1-ЛД. Д. 468. Л. 1-об, 16, 17; Д. 939. Л. 3-6, 11-16; ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 484. Л. 22-22-об.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 33. Л. 96.

А.В. Булгакова, К.А. Михалева, Т.Ф. Хлебодарова, В.М. Никулина, Л.С. Файман; гинекологи Ф.А. Дайн, В.А. Червякова, Т.Н. Якушева; физиатры И.Н. Аршинов, Р.В. Каплан; невропатологи И.Н. Брехов, Н.И. Лялина; ЛОР-врач С.И. Завадский; рентгенолог И.Е. Гуревич; физиотерапевт Л.С. Мамонова; подростковый доктор Н.А. Ростова; старшие сестры поликлиники Е.В. Новикова, (с июля 1954 г. - А.Т.Сысоева), хирургического отделения – З.Г. Климова; терапевтических: женского – А.И. Алунтьева, мужского – В.Е. Шлыкова; медсестра кабинета физиотерапии Е.С. Козлова; медицинские регистраторы Т.А. Проскурина, А.К. Бессонова и другие⁴.

Так, высококвалифицированный врач-терапевт и физиатр И.Н. Аршинов в 1952 г. был отмечен орденом Ленина. Он дважды (в 1947-1951 гг.) избирался депутатом Курского городского Совета депутатов трудящихся⁵. 31 июля 1954 г. за многолетний (с 1937 г.) труд на железнодорожном транспорте орденом Ленина был награжден заведующий мужским терапевтическим отделением В.В. Курдяев⁶.

Под руководством заведующего кафедрой терапии мединститута Х.Н. Левитана были воспитаны в стенах больницы отличные врачи-клиницисты: ординаторы В.П. Харитонов, Н.П. Смецкая и другие. Так, Н.П. Смецкая почти 30 лет возглавляла коллективы второго терапевтического и общетерапевтического отделений. Она ушла на заслуженный отдых в возрасте 74 лет (в 1998 г.).

В отчете о работе лечебных учреждений Кировского района заведующего районным отделом здравоохранения П.Н. Леонова¹, подчеркивалось, что железнодорожная больница работала в объеме 150 коек. Улучшились основные показатели ее деятельности: план 1954 г. по койко-дням был выполнен на 101,4 %, уменьшилась смертность – до 0,7 % (по сравнению с 2,3 % в 1953 г.)².

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л. 31, 41, 82; Д. 37. Л. 121, 129, 130, 144, 204, 211.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 41. Л. 1-9; БКЭ. Т. 1. Кн. 1. – Курск, 2008. – С. 46; Курская правда. – 1947. – 23 декабря.

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 29. Л. 217; Оп. 1-ЛД. Д. 468. Л. 1-об, 16-17.

¹ П.Н. Леонов работал заведующим Кировским райздравотделом с 1950 г. (ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 793. Л. 87, 92-93.).

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 484. Л. 13.

Поликлиническое отделение больницы на ст. Курск вело работу по цеховому принципу обслуживания рабочих. Основу этой службы составляли цеховые ординаторы, постоянно закрепленные за предприятиями (паровозное, вагонное депо, дистанция сигнализации и связи и др.).

В 1950-е годы в них работали врачи Т.Ф. Хлебодарова, А.С. Гемонава, Л.С. Файман (выпускница КГМИ, 1940 г.), В.А. Голубь и др.¹ Они отвечали за ведение лечебно-профилактической работы на закрепленных предприятиях. Постоянно совершенствовалась работа производственных здравпунктов: паровозного депо (зав. – К.А. Михалева (1953-1954 гг.), с 1955 г. – старший фельдшер М.И. Захарьина), вагонного депо (зав. – М.И. Пушкарева), в железнодорожном техникуме, линейных амбулаторий станций Щигры, Охочевка, Мармыжи (заведующие – Н.И. Малявина, В.А. Полунин)². В 1954 г. на станции Курск-город состоялось открытие нового здравпункта из-за необходимости обслуживания увеличившегося контингента работавших железнодорожников.

Лечебно-профилактическую работу все цеховые врачи строили по нормативам диспансерного наблюдения. Они включали наблюдение в 5 этапов (в том числе, патронаж в цехах и на дому, санпросветработу, мероприятия общей профилактики). Часто и длительно болеющие железнодорожники, хронические больные, работавшие во вредных условиях на производстве, состояли на особом диспансерном учете. В сутки средняя посещаемость взрослой поликлиники составляла до 500 человек, а количество вызовов на дом достигало 25¹.

К значительным достижениям производственной медицины тех лет необходимо отнести реконструкцию здравпункта локомотивного депо Курск. В 1961 г. значительно была расширена его площадь. Здесь разместились перевязочные и зубной кабинет. В здравпункте впервые на предприятиях Московской железной дороги было организовано отделение водолечения (с ванными и лечебными душами). В 1962 г. газета «Гудок» поместила статью, в

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 37. Л. 158, 211; ГАКО. Ф. Р-4847. Оп. 1. Д. 2. Л. 7.

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 26. Л.33; Д. 29. Л. 242; Д. 37. Л. 158; Оп. 1-ЛД. Д. 655. Л. 7.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 484. Л. 13.

которой рассказывалось о нововведении курских локомотивщиков. Была также приобретена установка для ультрафиолетового облучения. Оно использовалось для предупреждения респираторных инфекций среди работников депо².

Узловая детская поликлиника и железнодорожная детская больница обслуживали пациентов не только Курского, но и Орловского (участок Курск-Поныри) и Белгородского отделений (Курск-Ржава). Это приводило к значительным перегрузкам в работе врачебного и сестринского персонала³. В 1954 г. 98,2 % пациентов младшего возраста, прикрепленных к железнодорожной поликлинике в Курске, прошли диспансерный осмотр. Но еще недостаточным оставался показатель наблюдения за детьми первых двух лет жизни. Так, в 1954 г. 77,5 % детей до года и 50,2 % детей двухлетнего возраста нерегулярно осматривались педиатрами⁴. С июля 1952 г. врачи-специалисты детской и взрослой поликлиник (окулисты, ЛОР, хирурги, невропатологи) привлекались к осмотру учащихся, поступающих в Курский железнодорожный техникум⁵.

С 1956 г. железнодорожная поликлиника Курского узла стала обслуживать рабочих и служащих Кировского района Курска. Это позволило снизить процент заболеваемости в районе и проводить более квалифицированное лечение рабочих промышленных предприятий¹.

Определенную работу по выполнению нормативов производственной санитарии и гигиены вели работники Курского санитарного участка (СЭУ), который с сентября 1943 г. возглавлял участник Великой Отечественной войны, врач И.Ф. Капля². В 1954 г. они выписали руководителям железнодорожных предприятий узла 473 требования, из которых только 312 были выполнены.

² Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 97; К сожалению, в период перестройки (1985-1991 гг.) эти достижения в депо были ликвидированы.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 484. Л. 11.

⁴ Там же. Л. 9-10.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 23. Оп. 1-Л. Д. 29. Л. 112.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 190.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 158.

Санитарно-контрольный пункт (заведующая – врач Т.И. Демидова) предъявил 697 требований, из которых было выполнено 503³.

Но врачи Т.И. Демидова, Н.Г. Коган и др. не всегда тщательно инспектировали пищевые объекты, иногда предъявляли формальные требования к нарушителям производственной санитарии и гигиены.

В середине 1950-х весьма острой стала проблема строительства железнодорожной больницы в Курске. В ноябре 1954 г. делегатам XIII районной партийной конференции было сообщено, что «Главным санитарным управлением МПС СССР из ближайших планов по капитальному строительству медицинских объектов было исключено строительство в Курске железнодорожной больницы. Курский обком КПСС обратился с письмом к Министру путей сообщения СССР Б.П. Бещеву для включения больницы в план строительства 1956 г.»⁴

Только летом 1957 г. развернулись работы по строительству больницы на ул. Маяковского (на месте бывшего Ямского рынка)⁵. Но работники строительного управления № 331, выполнявшие на этом объекте главный объем работ, не спешили с исполнением взятых обязательств⁶.

Строительство железнодорожной больницы велось крайне низкими темпами. За 9 месяцев 1957 г. удавалось освоить всего 352 тыс. рублей, или 18 % от плана¹. В докладе первого секретаря Кировского РК КПСС А.В. Соколова, прозвучавшем на XVIII районной партийной конференции в ноябре 1959 г., указывалось, что «много лет уже не осваиваются средства на строительстве железнодорожной больницы. В текущем [1959 г.] году план строительственно-монтажных работ был выполнен только на 63 %»²

Отвечая на острую критику секретаря горкома КПСС Д.И. Рогозова и секретаря обкома КПСС А.В. Соколова по поводу низких темпов строительства

³ Там же. Д. 484. Л. 20; Т.И. Демидова окончила КГМИ в июне 1941 года (См.: ГАКО. Ф. Р-4847. Оп. 1. Д. 4. Л. 2, 60).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 177.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 12.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 59; Не способствовала активизации строительства больницы и позиция руководства треста «Мострансстрой» (начальник – И.К. Пицхелаури).

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 139.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 627. Л. 135.

железнодорожной больницы³, начальник СУ-331 В.А. Михайлов заявил: «Перед нами стоит задача ввести в 1963 г. главный корпус больницы. Финансирование, идущее от дороги уже исчерпано. Если мы прекратим работу на корпусе, то совсем сорвем строительство и сдачу в эксплуатацию больницы. Многие объекты не имеют технической документации, в частности, главный корпус больницы»⁴

Ответом на реплику В.А. Михайлова стало выступление главного врача больницы С.Н. Поликарпова. В нем он, в частности, отметил, что «партия и правительство уделяют внимание медицинскому обслуживанию населения страны, строительству больниц, санаториев, домов отдыха. В Курске строительство первой очереди больницы закончено. С 4 апреля мы работаем в новых зданиях. Здания светлые, больных здесь разместили неплохо. Однако нормальной работе больницы мешают недоделки строителей и низкое качество выполненных работ. Так, в здании прачечной с потолка отвалилась штукатурка, в душевой хирургического отделения отвалился угол штукатурки, а крыши протекают и оставляют на потолке круги. Не благоустроены подъездные пути к больнице. Тяжелобольных возим по ухабам, машина скорой помощи не может даже заехать во двор.

Строители долго ожидают асфальтовый поезд. Пора позаботиться о том, чтобы подготовить больницу к работе в осенне-зимний период. Будем надеяться, что с помощью райкома партии руководство больницы добьется нормальных условий для работы»¹

27 декабря 1962 г., выступая на II-й Кировский районной партконференции, В.А. Михайлов заметил, что «больничное отделение построено. Но нам не уплатили ни копейки... Хотелось бы просить, чтобы руководство отделения дороги в 1963 г. создало нормальные условия для работы и осуществило финансирование ранее выполненных объектов...»²

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 49, 86-87.

⁴ Там же. Л. 27-28.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 32-33.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 679. Л. 13-14.

В 1958 г., одному из первых в Курской области, С.Н. Поликарпову было присвоено звание Заслуженного врача РСФСР³, а в 1959 г. он был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Но интенсивные нагрузки, которые в военные и послевоенные годы выпали на долю этого талантливого хирурга, губительно отразились на здоровье. «Замечательный врач и отличный организатор лечебного дела» С.Н. Поликарпов умер на рабочем месте 30 октября 1963 г. и был похоронен на Никитском (Московском) кладбище Курска. Тысячи благодарных пациентов пришли проводить его в последний путь⁴.

Вскоре было завершено долгожданное строительство и установлено медицинское оборудование в главном корпусе больницы⁵. 3 декабря 1963 г. коллектив Курской отделенческой больницы возглавил Л.И. Бесходарный, работавший ранее заведующим Курским горздравотделом⁶.

При непосредственном участии Л.И. Бесходарного⁷ осуществлялась работа по расширению объемов оказания помощи в специализированных кабинетах и отделениях стационара (физиотерапевтическом, водолечебнице, функциональной диагностики и др.). Были построены новая линейная амбулатория на ст. Охочевка и медпункт на ст. Кшень, расширены амбулатории на ст. Щигры, Мармыжи за счет организации здесь физиотерапевтических кабинетов, обслуживавших работников линейных станции. Тесное сотрудничество руководства больницы с клиническими кафедрами КГМИ (зав. кафедрой факультетской терапии с 1964 г. профессор А.А. Ступницкий, зав. кафедрой факультетской хирургии (профессор М.Г. Рудицкий)¹, деятельное участие известных в Курске хирургов (доцентов А.В. Волчкова, И.И. Чумакова, В.П. Яроцкой, Н.И. Белоглядовой), ассистентов В.Г. Гладких, Г.Ф. Лукьянчикова, В.Ф. Зубарева; терапевтов (доцентов А.А. Апанасенко, В.П. Чурилова, ассистентов В.П. Харитоновой, А.В. Костинской,

³ ГАОПИКО. Ф. П.-1. Оп. 2. Д. 2810. Л. 124.

⁴ Курская правда. – 1963. – 31 октября, 1 ноября.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П.-2160. Оп. 1. Д. 734. Л. 47; Ф. П.-2022. Оп. 1. Д. 31. Л. 33.

⁶ АУ МЖД. Ф. 1. Оп. 9-Л. Д. 1425. Л. 1-4; БКЭ. Т. 1. Кн. 1. – Курск, 2008. – С. 84.

⁷ В должности главного врача КОБ Л.И. Бесходарный работал до 29 декабря 1970 г.

¹ ГАКО. Ф. Р-4847. Оп. 3-Л. Д. 978. Л. 1-4; Д. 1652. Л. 1-5; БКЭ. Т. 1. Кн. 2. – Курск, 2008. – С. 222; Кн. 3. – Курск, 2009. – С. 77.

Б.М. Голикова)² существенно повысило уровень лечебно-профилактической и научно-исследовательской работы в стенах железнодорожной больницы.

В конце 1940-х – начале 1950-х годов проходило улучшение системы медико-социального обеспечения и контроля за здоровьем железнодорожников, имевших хронические рецидивирующие заболевания или оставивших работу на предприятиях железнодорожного транспорта после выхода на инвалидность.

За большинством железнодорожных рабочих и служащих, которым были установлены II или I группы инвалидности, в соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 28 февраля 1930 г.³ сохранялось право на пользование дополнительной жилой площадью. У лиц, страдающих социально-опасными заболеваниями (открытой формой туберкулеза, лепрой, длительно незаживающими гнойными ранами и др.), также существовало право на пользование дополнительной жилой площадью⁴.

После окончания Великой Отечественной войны увеличилось число пациентов, получивших инвалидность вследствие ранений, контузий, травм и болезней, приобретенных в боях на фронте или в результате бомбежек и обстрелов на прифронтовых участках железных дорог. Их пенсионное обеспечение осуществлялось в соответствии с постановлениями СНК СССР от 16 июля 1940 г. и от 5 июня 1941 г.¹, приказом Народного комиссара путей сообщения СССР № 38/Ц от 12 января 1943 г.² Так, в приказе от 12 января 1943 г. указывалось, что «в отношении железнодорожников, потерявших трудоспособность и имеющих право на получение пенсии, предоставляются

² Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 126.

³ СУ РСФСР. – 1930. – № 14. – ст. 181.

⁴ Список болезней, дающих пациентам право на пользование дополнительной жилой площадью, был утвержден циркуляром НКВД и Наркомздрава РСФСР № 27/15 от 13-19 января 1928 г. Этот документ действовал до середины 1980-х годов.

¹ Русский архив: Великая Отечественная война. Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Документы и матер. Т. 25 (14). – М., 1998. – С. 235.

² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1660. Л. 180-182, 183-188.

документы, удостоверяющие место работы, должность работника, его должностной оклад к моменту потери трудоспособности и группу инвалидности»³

Приведем несколько примеров бережного отношения руководителей железнодорожных предприятий к сотрудникам трудового коллектива, имевшим ранения или тяжелые заболевания. Так, 17 июля 1945 г. из паровозного депо Курск в связи с получением II группы инвалидности был уволен помощник машиниста участник обороны гор. Курска в 1941 г. В.Я. Копытов⁴. В августе 1946 г. из паровозной колонны особого резерва НКПС № 8 в депо Курск вернулся машинист И.И. Бобовников⁵. В апреле и июне 1943 г. он трижды получил ранения: в голову, в обе руки и левую ногу⁶. За мужество и стойкость, проявленные на прифронтовых участках железных дорог при обеспечении воинских перевозок, в июле 1946 г. он был награжден орденом Красного Знамени⁷. По возвращении в Курск он был зачислен машинистом на уборку (т.е. на облегченную работу). Но состояние его здоровья не позволяло трудиться на этом месте. 21 октября 1946 г. приказом начальника паровозного депо Курск А.Д. Шведова И.И. Бобовников был назначен кладовщиком депо⁸.

Важное место среди лечебно-профилактических мероприятий, направленных на укрепление здоровья железнодорожников Курского отделения, заняло направление рабочих и служащих железнодорожных предприятий в стационарные дома отдыха, в профсоюзные санатории, действовавшее за пределами Курской области (в Крыму, на Северном Кавказе, на Черноморском побережье РСФСР, в Абхазии и в других регионах). С целью совершенствования отдыха и лечения, ускорения медицинского освидетельствования железнодорожников, перед направлением на санитарно-курортное лечение при поликлинике ст. Курск была организована санаторно-курортная комиссия, возглавляемая Т.К. Тимофеевой. В состав комиссии также входили заведующие

³ Там же. Л. 187-188.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф.3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 12.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф.3. Оп. 1-Л. Д. 24. Л. 63-об.

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф.3. Оп. 1-ЛД. Д. 49. Л. 1,4.

⁷ Гудок. – 1946. – 17 июля.

⁸ ОА МЖД (г. Курск). Ф.3. Оп. 1-Л. Д. 25. Л. 29-об.

терапевтическими отделениями В.В. Курдюев и О.В. Шахаева и многие цеховые терапевты¹.

Члены комиссии детально изучали все показания и противопоказания по направлению работников Курского отделения в санатории и загородные дома отдыха. Лечебными путевками прежде всего обеспечивались инвалиды войны, труда, лица, имевшие рецидивирующие хронические заболевания. Профсоюзные комитеты обеспечивали их путевками для лечения в санаториях Закарпатья (Трускавец, Моршин), Прибалтики (Друскиненкай), Кавказских минеральных вод (Ессентуки, Железноводск, Пятигорск и Кисловодск). Популярность среди работников Курского отделения дороги приобрело санитарно-курортное лечение в профсоюзных здравницах в городе Сочи (в частности, в санатории «Золотой колос»)². Как свидетельствуют документы, характеризующие деятельность профсоюзного комитета локомотивного депо Курск (в 1961-1974 гг. председатель – Г.В. Ильин), ежегодно от 27 до 35 человек работников депо пользовались санаторно-курортным лечением по путевкам, выделявшимся местным комитетом профсоюза. До 140 железнодорожников предприятия ежегодно отдыхали в домах отдыха профсоюза работников железнодорожного транспорта³.

Но необходимо заметить, что количество путевок в комфортабельные санатории, выделяемых местными профсоюзными комитетами для своих работников, было явно малым по сравнению с общим числом работников предприятий. Большой популярностью среди железнодорожников также пользовались дома отдыха, расположенные на Брянщине и в Подмосковье. Там ежегодно отдыхали 120-140 курских железнодорожников⁴.

В конце 1940-х – середине 1950-х годов для рабочих паровозного, вагонного депо Курск, Курской дистанции пути организовывался двухнедельный летний отдых в доме отдыха, расположенном в окрестностях Курска в бывшем доме

¹ ГАОПИКО. Ф. П.-2160. Оп. 1. Д. 484. Л. 22.

² Из личного архива автора. Воспоминания почетного железнодорожника Н.П. Манжосова (1923-2004 гг.).

³ Из истории локомотивного депо Курск (1868-1966 гг.) // Музей боевой и трудовой славы локомотивного депо Курск. Разд. 4. – С. 37.

⁴ Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 127-128.

купца Ф.И. Перепелкина (у с. Щетинка). В 1935 г. в нем расположился местный дом отдыха для железнодорожников. В 1948 г., после восстановления его основных помещений¹, здесь за первый летний сезон отдохнули более 200 человек.

Так, Курский дом отдыха стал излюбленным местом для поправки здоровья машинистов паровозного депо Курск, бывших работников специальных формирований НКПС В.А. Баранищева, А.М. Бородавченко, П.Я. Болдырева, М.В. Васильева, Г.М. Гладилина и других². В стенах этого дома отдыха проводили тренировки члены команды «Локомотив» Курского отделения дороги. Работникам Льговского отделения дороги в этот же период удавалось поправлять здоровье в санатории, располагавшемся в с. Нижние Деревеньки вблизи Льгова в бывшем имении князей Барятинских³. Более десяти лет, (т.е. до передачи облисполкомом железнодорожного дома отдыха областной противотуберкулезной больнице – авт.) сотни курских железнодорожников, среди них и бывших фронтовиков, в летний сезон поправляли свое здоровье, сочетали активный отдых с купанием в чистых водах Тускаря.

Развернувшееся строительство новых лечебных корпусов возле дома отдыха, отсутствие канализационных коллекторов и элементарных очистных сооружений сделали невозможным функционирование дома отдыха железнодорожников, обслуживания в нем рабочих и служащих Курского отделения дороги. К сожалению, ни руководство Московско-Курско-Донбасской железной дороги, ни дорожный комитет профсоюза железнодорожников не приняли никаких мер для сохранения популярного места отдыха работников транспорта. Это значительно увеличило число тех, кто пользовался санаторно-курортным лечением в санаториях социального страхования или в профсоюзных здравницах за пределами области.

¹ ГАОПИКО. Ф. П.-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 123, 156.

² Из истории локомотивного депо Курск (1868-1966 гг.) // Музей боевой и трудовой славы локомотивного депо Курск. Рукопись. Разд. 3. – С. 18.

³ Лагутич М.С. Провинциальная хроника. Льгов в истории Курского края. – Курск, 2007. – С. 284.

В заключение параграфа 1 главы 4 диссертации подчеркнем, что многоплановое решение проблем медико-социального обеспечения работников железнодорожного транспорта и членов их семей невозможно было без четко функционирующей системы железнодорожной медицины. В первую очередь, это касалось организации лечебно-профилактической помощи рабочим и служащим Курского, Львовского, Белгородского отделений Московской и Южной железных дорог, обеспечения работавших железнодорожников санаторно-курортными путевками для направления их в профсоюзные здравницы и дома отдыха, расположенные в курортных регионах Северного Кавказа, Черноморского побережья РСФСР, Абхазии и Крыма.

4.2 Деятельность общеобразовательных учебных заведений железнодорожного транспорта и организация летнего отдыха детей железнодорожников

Динамическое развитие, совершенствование социальной сферы, обслуживавшей потребности рабочих – железнодорожников, членов их семей (в том числе малышей и подростков), невозможно без создания лучших условий нахождения детей 3-7 летнего возраста в железнодорожных яслях и детских садах, своевременного обучения подростков в железнодорожных школах.

Постановлением от 26 апреля 1936 г. ЦИК и СНК СССР передал 2 тысячи начальных, неполных средних и среднеобразовательных школ, обслуживающих детей железнодорожников, в ведение Главного управления учебными заведениями НКПС СССР¹. Были пересмотрены программы обучения школьников (они были ориентированы на привитие интереса к железнодорожным специальностям, к стремлению продолжать образование в техникумах и вузах Министерства путей сообщения). Даже педагоги железнодорожных школ стали

¹ История железнодорожного транспорта России и СССР. Т. 2. – СПб. – М., 1997. – С. 221.

обучаться основам железнодорожного дела¹. К 1941 г. на участках железных дорог им. Дзержинского (до 1936 г. – Московско-Курская), Московско-Киевской, Московско-Донбасской, Южной, Северо-Донецкой действовало более 30 железнодорожных школ (например, 16, 41, 39, 42, 46 – на ст. Курск, 58, 59, 60 – на Льговском железнодорожном узле, 32, 35, 44 – на станциях Деревеньки, Коренево, Щигры) расположенных в границах Курской области.

Боевые действия, которые велись в 1941-1943 гг. на территории Курской области, а также немецко-фашистская оккупация нанесли серьезный ущерб школьным и дошкольным учреждениям транспорта. Так, только урон, нанесенный железнодорожным школам в Кировском районе гор. Курска, составил почти 3 млн. рублей². Была полностью разрушена железнодорожная школа № 39 (до войны она располагалась на улице Северный парк возле железнодорожной поликлиники). Только, ущерб, причиненный железнодорожной школе № 16, построенной в 1936 г., исчислялся в 686 тысяч рублей³.

За активное участие в восстановительных работах некоторые педагоги железнодорожных школ Курской области были отмечены государственными наградами и значками Наркомата путей сообщения. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 июля 1946 г. орденом «Знак Почета» была награждена заведующая отделом образования Кировского района гор. Курска П.И. Ковалева⁴, медали «За трудовую доблесть» была удостоена завуч железнодорожной школы № 42 М.А. Полякова⁵. Приказом НКПС значком «Почетному железнодорожнику» была отмечена учительница железнодорожной школы № 42 Г.Н. Гнатюк⁶.

Летом 1946 г. к строительным и восстановительным работам в школе № 42 приступили не только рабочие 4-й жилищно-ремонтной дистанции, но и столяры

¹ История железнодорожного транспорта России. XIX-XXI вв. М., 2012. – С. 310.

² ГАКО. Ф.Р-3605. Оп. 1. Д. 81. Л. 43-44.; Ф. Р-4847. Оп. 1. Д. 2. Л. 15.

³ См.: История округа в истории города (по материалам краеведческого конкурса учащихся школ Железнодорожного округа г. Курска) // Курский край. Научно-историч. журнал. – 2002. – № 13(31). Ч. 1. – С. 50.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 3. Д. 1118. Л. 68-об.; Д. 1123. Л. 70.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 451. Л. 35-36; Курская правда. – 1946. – 24 июля.

⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 113. Д. 250. Л. 273; ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-Л. Д. 118. Л. 273.

из бригадиры Я.Н. Плохих, штукатуры М.Н. Шепелева и И.П. Малеева, каменщики А.Я. Карачевцева из СВУ-4¹.

В статье «Шире фронт работ», опубликованной в газете «Курская правда» 17 июля 1946 г., бригадир А.Я. Карачевцев писал: «В 42-й школе мы разобрали старую кладку, подготовили ящики для подноски кирпича, установили бетономешалку, завезли известь, шлак и кирпич. Фронт работы тут большой... Начинаем кирпичную кладку... Надо поднять производительность труда всей бригады. Меньше двух норм за смену на каждого члена бригады мы не даем... Приятно видеть, как у тебя под руками растут красивые здания...»

Но, как отмечалось на заседании бюро Кировского РК ВКП(б) 3 июля 1946 г., при строительстве здания железнодорожной школы № 42 из-за просчетов по расстановке кадров строителей, нераспорядительности начальника СВУ-4 А.М. Ашкинадзе, начальника строительства В.М. Иванова, сложилась обстановка, ведущая к срыву строительных работ до начала 1946/1947 учебного года.

Бюро райкома утвердило план по организации работы каменщиков (предполагалось окончить кладку кирпичей к 15 июля 1946 г.)². Объект был усилен 12 каменщиками из числа военнопленных.

29 октября 1946 г. на заседании бюро РК ВКП(б) было отмечено, что начальник СВУ-4 А.М. Ашкинадзе не выполнил постановлений бюро от 3 июля и 7 октября 1946 г.³ о завершении работ по сдаче школы № 42 в эксплуатацию.

29 ноября 1946 г. партийное собрание СВУ-4 объявило А.М. Ашкинадзе строгий выговор с занесением в учетную карточку. 29 декабря 1946 г. это решение собрания утвердило бюро райкома ВКП(б)⁴. В феврале 1947 г. А.М. Ашкинадзе был освобожден от должности начальника СВУ-4⁵.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 37; Д. 451. Л. 5-6; АО Администрации гор. Курска Ф. Р-500. Оп. 1-Л. Д. 5. Л. 156, 160; Д.8. Л. 30; Оп. 2-Л. Д.4. Л. 151

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 211-212.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261; Д. 259. Л. 54.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 170-171.

⁵ 26 февраля 1947 г. начальником СВУ-4 был утвержден А.Н. Доверидзе, прибывший с должности начальника стройучастка Брест-Литовской железной дороги. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 155; Д. 318. Л. 8.).

В сентябре 1951 г. на заседании бюро Курского горкома ВКП(б) подчеркивалось, что, несмотря на наличие постановления СМ СССР и СМ РСФСР, обязавшее в 1949 г. руководство МПС СССР восстановить в срок все железнодорожные школы, работы в школе № 43 велись медленными темпами.

Поэтому к полному восстановлению здания школы № 43 были привлечены не только бригады столяров Я.Н. Плохих и А.Г. Кирпичева, которые изготавливали оконные переплеты, двери и другие столярные изделия¹, но и выпускники профессионального железнодорожного училища № 5 – комсомольцы А. Коростылев, П. Росляков, Е. Зинов, В. Титов, С. Осьминкин, проходившие производственную практику в столярном цехе СВУ-4. За короткий срок они выполнили задание на 180 %².

Строители объекта взяли повышенное обязательство – завершить все столярные и отделочные работы к Дню железнодорожника, т.е. к 31 июля 1951 г. 15 ноября 1951 г. газета «Курская правда» сообщила, что в Кировском районе Курска было завершено восстановление железнодорожной школы № 43.

Руководство отдела учебных заведений Московско-Курской железной дороги распорядилось передать железнодорожной школе № 47 здание детского сада, расположенного на ул. Кооперативной. В 1943-1950 гг. школа № 47 функционировала как начальная. О том, в каких условиях приходилось работать учителям этой школы свидетельствуют их воспоминания. «После учебного дня мы не уходили домой, а для нужд школы ехали за углем, грузили дрова и мыли полы. Не было бумаги, учебных принадлежностей. Ученики писали на старых книгах и газетах. Но, несмотря на все трудности, учащиеся с большим желанием посещали школу»³. В 1950 г. школа № 47 (директор – Е.А. Гусева) была преобразована в семилетнюю (с 16 класс-комплектами). Для расширения учебных помещений школе было передано здание холерного барака, построенного в 1887 году и располагавшегося над обрывом оврага на ул. Ухтомского.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 37; Д. 378. Л. 66.

² Курская правда. – 1951. – 28 июля.

³ Цит. по: Курский край. Научно-историч. журнал. – 2002. – № 11(31). Ч. 1. – С. 51.

28 марта 1952 г. бюро Кировского РК КПСС заслушало информацию директора железнодорожной школы № 47 Я.И. Субочева о выполнении решения бюро райкома от 10 января 1952 г.¹ по повышению успеваемости учащихся и активизации воспитательной работы в школах Кировского района гор. Курска². На заседании бюро райкома было отмечено, что успеваемость среди учеников школы в третьей четверти 1951/1952 гг. учебного года выросла на 2 % и составила 89,3 %³. Но техническое состояние школы № 47, в коллективе которой работали 40 учителей и обучались 1020 учащихся, долгие годы оставалось плачевным⁴.

В 1946-1947 гг. за работы по восстановлению женской железнодорожной школы № 46 начальник отдела учебных заведений Московско-Курской дороги А.Г. Панкратова возложила ответственность на В.Т. Ковалева. Он возглавлял школьный коллектив с сентября 1938 по октябрь 1941 гг. и с ноября 1943 г.⁵

Для заключения трудовых соглашений с лицами, выполнявшими строительные работы, через бухгалтерию школы В.Т. Ковалев получил более 60 тысяч рублей. Школа была восстановлена с хорошим качеством и своевременно подготовлена к занятиям. Но В.Т. Ковалев не смог избежать нарушений финансовой дисциплины и своевременно не отчитался об израсходовании 7581 рубля, выделенных на ремонт школы⁶.

За грубое нарушение финансовой дисциплины В.Т. Ковалев был условно осужден на год лишения свободы. Приказом начальника отдела учебных заведений Московско-Курской дороги А.Г. Панкратовой он был освобожден от должности директора школы⁷.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 11-12.

² Там же. Л. 143-144.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 144.

⁴ Там же. Д. 529. Л. 11-12.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1118. Л. 68-об; Д. 1123. Л. 70-об; Д. 1125. Л. 69-об.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1217. Л. 25, 26; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л.48; Д. 374. Л.34, 171; 31 декабря 1949 г. бюро Кировского РК исключило В.Т. Ковалева из членов партии. Постановлением бюро обкома ВКП(б) от 23 мая 1950 г. В.Т. Ковалеву был объявлен выговор с занесением в учетную карточку. (Там же. Л. 27).

⁷ В.Т. Ковалева в 1950 г. сменила А.Н. Никандрова-Шинкаренко. (См.: Курский край. Научно-историч. журнал. – 2002. – № 11(31). Ч. 1. – С. 51.

8 апреля 1948 г. на заседании бюро Кировского РК ВКП(б) отмечались успехи, достигнутые в обучении учащихся ряда железнодорожных школ. Так, число неуспевающих учеников в третьей четверти 1947/1948 учебного года сократилось на 35,7 %. Учителя железнодорожных школ № 42 (завуч З.З. Ташилкин, Г.Н. Гнатюк, Е.Е. Семенцова, А.И. Неред, В.П. Безуглов), № 41 – (О.Г. Масленникова), № 46 – (А.М. Лыска, Умеренкова, Шелехова, Руцкая), овладев передовыми методиками, повседневно повышая свой теоретический и идейно-политический уровень, добились прочных знаний у учеников¹.

31 августа 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) повторно рассмотрело вопрос «Об итогах работы школ района за 1947/1948 учебный год и готовности школ в новом 1948/1949 учебном году»². На заседании бюро райкома отмечалось, что в ряде школ района не удалось еще создать нормальных условий для проведения учебных занятий. Так, в железнодорожных школах № 41 (директор – А.А. Кирияйнен), № 47 (директор – Е.А. Гусева) занятия проводились в три смены. Это негативно отражалось на усвоении учебной программы. В школе № 42 (директор – И.А. Бакланов) не был завершён ремонт отопительной системы, во многих местах протекала крыша³.

Члены бюро райкома выразили озабоченность тем, что районный отдел образования (заведующая – П.И. Ковалева) не уделял должного внимания повышению деловой квалификации учителей. Так, занятия с низким коэффициентом отдачи (из-за неподготовленности к урокам и общей квалификации), часто давали учителя школ: № 42 – (Бакланова, Солянина), № 46 – (Меркулова, Свиридова, Чернышев), № 47 – (Рагулина)⁴.

Уровень знаний учащихся выпускных классов, оставался явно невысоким. Так, из 14 выпускников школы № 46, подавших документы для поступления в КГПИ, 10 чел. (71,4 %) не выдержали вступительных экзаменов. Из 19 учащихся

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 260. Л. 66; Д. 317. Л. 85.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 47-50.

³ Там же. Л. 48.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 44.

школы № 42, стремившихся поступить в электромеханический техникум, 16 чел. (84,2 %) получили неудовлетворительные оценки.

В принятом постановлении бюро райкома партии потребовало от райздравотдела (заведующая – М.И. Веретенникова) и железнодорожной поликлиники улучшить медицинское обслуживание учащихся Кировского района, особое внимание обратив на физическое развитие подростков¹.

В начале 1950-х годов по требованию партийных органов в железнодорожных школах области активизировался процесс «очищения» педагогических коллективов от лиц, работавших в период немецко-фашистской оккупации или сотрудничавших с оккупационными властями. Так, из коллектива железнодорожной школы № 47 г. Курска были уволены двое учителей, работавших в школах на оккупированной территории².

В железнодорожных школах Кировского района г. Курска встречались учителя и директора, которые допускали пьянство на работе, грубое отношение к подчиненным, рукоприкладство к ученикам (И.А. Бакланов, В.Т. Ковалев, В.П. Безуглов)³.

Об одном из таких школьных руководителей с трибуны VIII районной партийной конференции, проходившей 14 января 1950 г., заявил бригадир электроцеха паровозного депо Курск, бывший секретарь парторганизации станции Курск Е.Я. Абрамов. Он отметил, что «Бакланов – директор школы № 42, дошел до состояния, когда применяет способ мордобития своих учеников... Ведь Бакланову доверили полторы тысячи детей. Но разве он соответствует своему положению директора или облику учителя?

... Там учатся наши дети и они рассказывают, как директор неоднократно являлся на занятия в нетрезвом виде. Райком партии не занимался этим вопросом. Поэтому в школе творятся такие безобразные дела...»⁴

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 50.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 44. Д. 1002. Л. 15-об.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 6,8,73-74,171; Д. 557. Л. 42.

⁴ Там же. Л. 34.

Партийная организация школы № 42 не заняла достойной позиции в этом конфликте¹. На одном из районных партийных активов секретарь парторганизации школы В.П. Безуглов² отметил, что многие учителя школы не имеют постоянного жилья. Так, учитель Фурсов живет в сарае, а Дородных – в ветхом жилье. Со своими проблемами они не раз обращались в райком партии, но помощи не получили³.

Были и другие обстоятельства, по которым И.А. Бакланов не мог возглавлять коллектив школы № 42. Во-первых, в период службы в Красной Армии в должности комиссара артбатареи в боях под Великими Луками он был ранен осколками в правую височную область и получил контузию позвоночника. После лечения в госпитале он был снят с воинского учета как инвалид войны⁴. Серьезные ранения не могли не отразиться на здоровье и поведении И.А. Бакланова. В 1944 -1945 гг., работая в железнодорожных школах на станциях Лев Толстой и Ожерелье Московско-Донбасской железной дороги, за «грубость с учителями и массовое исключение учащихся (без оснований, только за неуплату за их обучения родителями)», он дважды привлекался к партийной ответственности Каширским горкомом ВКП(б)⁵. 26 апреля 1945 г. он был переведен в Курск, где возглавил коллектив железнодорожной школы № 42. И.А. Бакланов был отмечен значками «Ударнику Сталинского призыва» и «За отличную воспитательную работу»⁶

Отсутствие нормальных жилищных условий (семья И.А. Бакланова тоже жила в здании школы № 42 – авт.), обострение тяжелых ранений, вели к нестабильности его поведения. Весной 1952 г. в поведении И.А. Бакланова произошел новый срыв. 10 апреля 1952 г. бюро Кировского РК ВКП(б) объявило

¹ Там же. Л. 73-74.

² 20 августа 1946 г. П.П. Безуглов был избран секретарем партийной организации школы. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 104.).

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 384. Л. 10-11.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 771. Л. 163-об., 164-об., 166, 167.

⁵ Там же. Л. 163-об, 168; 13 марта 1947 г. бюро Кировского РК ВКП(б) сняло с И.А. Бакланова партийные взыскания, объявленные в 1944-1945 гг. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 101-102.).

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1118. Л. 68 об; Д. 1123. Л. 70; Д. 1125. Л. 69; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 771. Л. 164-об.-166,167.

ему очередной строгий выговор «за грубое отношение к учителям и появление в школе в нетрезвом виде»¹. Серьезной критике подверглась пассивная позиция секретаря партийной организации школы № 42 учителя истории В.П. Безуглова². 23 марта 1953 г. бюро Курского горкома КПСС освободило И.А. Бакланова от должности директора школы № 42 и утвердило нового руководителя школы – А.Г. Неручева³.

Весьма напряженная обстановка, связанная с поведением А.Н. Пронякиной (Тутовой) – женой заведующего отделом пропаганды и агитации Кировского РК ВКП(б) Г.П. Тутова, сложилась в школах № 42 и № 41, до августа 1946 г. она работала учительницей в школе № 42. Но из-за ее скандального характера и поддержки со стороны мужа, у нее не складывались отношения с коллективом. Она постоянно славлила учителей друг с другом, называла «немецкими прихвостнями» учителей Вакуленко и Алисову. Эти женщины активно трудились на оборонном строительстве летом 1943 года, а их родные сражались в рядах Красной Армии.⁵ Более того, по настоятельной просьбе А.Н. Тутовой, директор школы № 42 И.А. Бакланов выделил из фондов школы 1,5 тонны угля для отопления их квартиры. Позднее проверявшие школу сотрудники Кировского райкома партии предъявили И.А. Бакланову обвинение в том, что он «пропил машину угля»⁶.

В 1946 г. А.Н. Пронякина-Тутова была переведена работать в школу № 41. Но уже 31 марта 1947 г. директор школы № 41 А.А. Кирияйнен была вынуждена направить письмо начальнику отдела школ Московско-Курской железной дороги А.Г. Панкратовой. В нем она описала сложившуюся обстановку. 3 апреля 1947 г. копия письма была направлена в отдел школ Курского обкома ВКП(б) с приложением записки А.Г. Панкратовой: «Направляем письмо заведующей

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 158-160.

² В.П. Безуглов – сын П.П. Безуглова, тоже участник Великой Отечественной войны. С 1952 г. – секретарь партийной организации школы № 42 (Там же. Л. 150-151).

³ ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 771. Л. 171.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 811. Л. 180-181.

⁶ Там же. Л. 180, 182.

школой № 41 А. Кирияйнен. Со своей стороны считаю поведение Тутова неправильным. Он задержал руководство всех школ Курского узла...»¹

Для такого заявления отдела школ дороги были веские причины. Так, проверяя состояние политического образования учителей школы № 47, Г.П. Тутов нанес оскорбление учительнице Рагулиной². Заявление ответственного партийного работника вызвало законное возмущение у присутствовавших на беседе учителей.

Весьма незэтично Г.П. Тутов повел себя на заседании бюро райкома ВКП(б) 11 июля 1947 г., высказывая оскорбления в адрес директора школы № 47 Е.А. Гусевой³. За грубое, отношение к члену райкома партии Е.А. Гусевой 27 декабря 1949 г. Г.П. Тутов на бюро райкома был строго предупрежден⁴.

А.Н. Пронякина, окончательно распустившись, применила рукоприкладство к ученице Сергеевой. После многочисленных жалоб от родителей, приказом отдела учебных заведений Московско-Курской железной дороги от 29 июня 1950 г. она была уволена из школы № 41, но, считая увольнение неправильным, подала заявление в Дорпрофсоюз. Повторным приказом № 384 от 8 августа 1950 г. отдел учебных заведений дороги восстановил ее на работе в школе, объявив строгий выговор с предупреждением⁵.

Отметим, что в железнодорожных школах ст. Курск (№ № 41, 42, 43, 46, 47) в 1954-1955 гг. наблюдалась существенная перегруженность учебных помещений из-за постоянного увеличения числа учащихся⁶. Вследствие острого дефицита площадей, большинство школ вынуждены были работать в три смены. Так, в школах № 16 и № 46 для классных занятий были заняты все корриды⁷ (причем, в

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 811. Л. 176, 179; Руководство района и сотрудники педагогического коллектива школы № 41 6 мая 1947 г. указали, что «Кирияйнен с коллективом живет дружно, пользуется уважением среди работников школы». (Там же. Л. 183-об.).

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 44. Д. 1002. Л. 13, 15-об.

³ Там же. Л. 15-15-об., 16.

⁴ Там же. Л. 14

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 8-9, 26; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 799. Л. 58, 62.

⁶ Так, в 1953 г. число учащихся, в том числе и детей железнодорожников, увеличилось в гор. Курске на 250 человек и составило 4475 чел., обучавшихся в 126 классах. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 454. Л. 15.)

⁷ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 39.

школе № 46 положение было более тревожным, чем в школе № 16 (с 1948 г. работавшей на ул. 2-й Стрелецкой в здании бывшего железнодорожного детского сада – авт.)¹.

В ряде железнодорожных школ отсутствовали раздевалки. Поэтому учащиеся были вынуждены складывать мокрую одежду прямо в учебных классах. Освещение большинства учебных помещений во всех школах из-за низкой мощности узловой электростанции не соответствовало нормативам².

Несмотря на предпринимаемые усилия со стороны руководства Курского отделения дороги, состояние железнодорожных школ на линейных станциях оставалось более плачевным, чем в Курске или во Льгове.

В 1947 г. на станции Мармыжи было возведено кирпичное здание, где разместилась начальная железнодорожная школа № 45. В 1951 году школа была преобразована в семилетнюю, а в 1965 г. она стала средней. Долгие годы здесь трудились ветераны народного образования И.Я. Озерский, Е.А. Савенкова, А.М. Алистратова, В.М. Клыкова, К.Н. Калмыкова, Г.Д. Голощанов, К.К. Сапрыкин и др.³

Осенью 1957 г. на ул. Ильича было построено здание школы-интерната № 4. По мнению руководства отдела школ и учебных заведений Московско-Курско-Донбасской железной дороги, она предназначалась для обучения 120 детей железнодорожников, родители которых трудились сменным или вахтовым методом (работники дистанций пути, связи, путевой машинной станции и др.)⁴. Большая часть учителей, возглавляемых М.И. Зюкиным, и учеников школы-интерната в Курск переехали со ст. Касторная-Курская. Здесь ранее располагалась эта дорожная школа-интернат⁵. В 1962 г. была введена в эксплуатацию железнодорожная школа № 44 на ст. Щигры, рассчитанная на 280 учащихся⁶. В

¹ Школа № 16 была открыта в декабре 1948 г. в бывшем здании детских яслей

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 484. Л. 10.

³ Немцев Н.А. Земля Кшенская. Очерки по истории Советского района Курской области. – Курск, 2003. – С. 228.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 12, 170; Курский край. – 2002. – № 11(31). Ч. 1. – С. 45.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 105.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 26.

1962-1964 гг. были построены школы на ст. Поньри и Суджа; произведена пристройка четырех классных комнат, мастерских и спортзала к железнодорожной школе № 69 на ст. Льгов-II. Было завершено строительство мастерских для железнодорожных школ № 45 (ст. Мармыжи) и № 70 (ст. Льгов)¹.

С 1957 г. руководством МПС СССР был развернут процесс передачи железнодорожных школ, расположенных на крупных железнодорожных станциях (Курск, Орел, Тула и др.) в ведение районных (городских) отделов народного образования. Такие меры свели к минимуму влияние органов управления железнодорожного транспорта на развитие сети школьных учреждений, в которых обучались дети рабочих и служащих железных дорог.

В 1959-1962 гг. понадобились существенные усилия партийных и советских органов, чтобы транспортные строители обеспечили ввод в эксплуатацию средней школы № 37. В этом микрорайоне проживало значительное число железнодорожных семей. Началось и сооружение пристройки к зданию школы № 38 (на ул. Дубровинского)².

3 сентября 1962 г. новая школа № 37 (директор школы – Я.И. Субочев) приняла 700 учащихся, проживавших в домах железнодорожников по ул. 1-я, 2-я, 3-я Воронежские, 1-я Путейская, Орджоникидзе, Линейная, Коммунальная³. С вводом общеобразовательных школ № 10 (1957 г.) и № 15 (1965 г.) произошло значительное улучшение условий для обучения детей железнодорожников⁴.

Долгие годы коллектив паровозного (с сентября 1960 г. – локомотивного) депо Курск шефствовал над школой № 46. За это время были испробованы разные формы и методы связи со школой. Крепкая дружба установилась между

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 31. Л. 33; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 114.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 53; Д. 679. Л. 14, 33. Выступая 27 декабря 1962 г. на II-й Кировской районной партийной конференции, В.А. Михайлов сообщил, что пристройка в школе № 38 по просьбе бывшего директора Р.В. Крепкера была принята. Из-за отсутствия кровельных и сантехнических материалов задержалось окончание работ. Сейчас мы получили материалы для отопления и канализации, по окончании пусковых объектов будет проведена сантехнические и монтажные работы. Имеется возможность в первом квартале 1963 года закончить эту школу. (Там же. Л. 14).

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 105; Д. 677. Л. 53.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 170; ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 751. Л. 366.

отдельными классами и цехами депо. Каждую субботу рабочие электроцеха А.Г. Сотников, И.С. Полторацкий, Г.И. Рущкой и Н.А. Густилина, беседовали с ребятами на разные темы, интересовались их успехами, рассказывали о делах в цехе. Руководство депо (начальник – А.В. Пономаренко) совместно с руководителями школы (директор – К.А. Алешин) вызывало на беседы «трудных» учащихся. В доброжелательном тоне они старались выяснять причины, мешавшие им успешно учиться.

Большинство общешкольных мероприятий (торжественные линейки, собрания, сборы) проводились в красном уголке депо. По поручению парткома депо перед детьми выступали передовики производства. Всегда удачными были выступления Н.И. Котлярова, председателя месткома Г.В. Ильина, почетного пионера дружины, ветерана войны П.П. Ковалева. В депо действовала комиссия содействия школе, которую возглавлял мастер электроцеха, бывший фронтовик Д.П. Бочаров. Вместе с женсоветом депо эта комиссия анализировала успеваемость учащихся, организовывала беседы с родителями и школьниками.

На повестке дня партийных собраний в локомотивном депо довольно часто ставились вопросы повышения ответственности родителей-железнодорожников за воспитание подростков. Так, на одном из партийных собраний, после доклада секретаря Кировского РК КПСС А.С. Рыльковой машинисты Ф.А. Кочетов и Я.В. Ковальчук подняли вопрос о слабой связи руководства школы № 37 с родителями. Начальник производственно-технического отдела локомотивного депо Н.П. Манжосов¹ с тревогой отметил: «Мы не воспитываем подростков на лучших традициях советского народа. В Доме культуры железнодорожников нерегулярно работают детские кружки. В кинотеатре «Мир» не проводится детских сеансов. Дети смотрят часто кинокартины, которые их не воспитывают»²

Перед работниками депо с докладами на педагогические темы выступали преподаватели школы № 36. В красном уголке депо был оформлен красочный стенд «Дети – наше будущее». В фотографиях была отражена многолетняя

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 121-122.

² ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 92. Л. 135.

совместная работа школы № 36 и коллектива депо. С 1965 г. в школе № 36 работал летний трудовой лагерь «Ласточка». Он разворачивался в Горелом лесу для детей подшефной школы. Руководство депо постоянно выделяло определенные средства на содержание этого лагеря¹.

В середине 1950-х годов у работников предприятий железнодорожного транспорта существенно повысилось стремление к получению 10-летнего образования. Процесс обучения в вечерних школах рабочей молодежи активизировался после принятия 24 декабря 1958 г. Верховным Советом СССР Закона «Об укреплении связи школы с жизнью и дальнейшем развитии системы народного образования»²

Так, в вечерних школах № 8 (директор – В.Р. Краснов) и № 12 Кировского района г. Курска обучались в основном железнодорожники Курского узла. Так, в 1959 г. вечернюю школу № 12 успешно окончили машинисты паровозного депо Курск М.Н. Кобелев, П.И. Воробьев, Ф.И. Гладилин, В.И. Чурилов, А.А. Тюхов, Н.Г. Сошников, помощник машиниста В.Ф. Шумаков и другие³. Полученное образование давало им возможность значительно совершенствовать профессиональные знания.

Забота о маленьких детях железнодорожников являлась частью социальной политики государства. Помимо яслей-сада, располагавшегося на ул. Маяковского Курска, в четвертом квартале 1953 г. было завершено строительство нового сада-яслей по улице Ухтомского (руководитель – В.И. Кочетова)⁴.

В декабре 1951 г. в газете «Курская правда» был опубликован фотоснимок, на котором группа воспитанников железнодорожного детского сада № 25 (В. Дунаев, Л. Кобозев, Ю. Каширцев) участвуют в сборке модели самолета.

Полноценный учебно-воспитательный процесс учащихся школ Министерства путей сообщения СССР был бы не возможен без тщательно

¹ Курская правда. – 1966. – 16 июня.

² Справочник партийного работника. Вып. 2. – М., 1959. – С. 448.

³ Блокнот агитатора (Орган отдела пропаганды и агитации Курского обкома КПСС). – 1959. – № 16. – С. 29-30, 32.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 378. Л. 67.

разработанных территориальными профсоюзными комитетами программ организации летнего отдыха детей в загородных пионерских лагерях.

25 апреля 1946 г. бюро Кировского РК ВКП(б) рассмотрело вопрос «О подготовке летней оздоровительной кампании»¹. На заседании бюро были вскрыты серьезные недостатки в проведении ремонта пионерского лагеря со стороны руководства 4-й жилищно-ремонтной конторы (начальник – Г.Г. Елисеев). Члены бюро вскрыли основные причины медленных темпов ремонта помещений, выделяемых для летнего отдыха учащихся, низкого качества строительно-малярных работ. Было отмечено, что начальник ОРСа Курского отделения движения П.П. Бесходарный не обеспечил доставку 11 тонн картофеля для нужд лагеря. Бюро РК ВКП(б) наметило меры по устранению недостатков организации предстоящего летнего отдыха школьников².

В послевоенное лето 1946 года работники Курской ремонтно-жилищной конторы № 4 осуществили ремонт здания сельской школы в селе Шуклинка, которое арендовал райпрофсоюз Курского отделения дороги для пионерского лагеря, организуемого для детей железнодорожников. Большой объем ремонтных работ по приведению в порядок жилых помещений выполнили и активисты женских советов паровозного и вагонного депо, станции Курск и дистанции пути³.

Весной 1947 г. работы по подготовке к детской оздоровительной кампании находились под пристальным вниманием узлового партийного комитета ст. Курск (секретарь парткома – В.К. Никулин) и райпрофсоюза Курского отделения (председатель – А.М. Ларин).

Так, 14 мая 1947 г. узловой партийный комитет заслушал информацию председателя месткома Курской дистанции пути, начальника пионерского лагеря И.Н. Токмакова о подготовке лагеря к летнему отдыху учащихся⁴. Члены узлового парткома единодушно пришли к выводу, что из-за

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 135-136.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 136.

³ Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. 1945-1995 гг. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 39.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 33-33-об.

нераспорядительности руководителей жилищно-ремонтной дистанции № 5 (начальник – И.А. Черпаченко) подготовка лагеря к летним сменам велась чрезвычайно медленно.

Узловой партком установил, что срок заезда первой смены отдыхающих должен был состояться 5 июня 1947 г.¹ Уже 15 мая 1947 г. для завершения ремонта школы руководством 5-й жилищной дистанции было выделено 25 рабочих, которых возглавляли прораб И.К. Нащекин и строймастер А.А. Филатов. В короткий срок они выполнили основные объемы по восстановлению помещений на сумму в 25 тысяч рублей².

12 сентября 1947 г. узловой партком подвел итоги летней оздоровительной кампании школьников³. Была заслушана информация И.Н. Токмакова о том, что с июня по август в пионерлагере отдохнул 641 ребенок (при плане 600, т.е. с перевыполнением на 16,7 %). В их числе было 289 (45,1 %) детей, чьи родители погибли в дни Великой Отечественной войны. Отмечалось, что при хорошей организации питания, проведения лечебно-профилактических мероприятий, воспитанники лагеря возвратились домой окрепшими (со средней прибавкой веса на 1 кг 150 гр.).

С отдыхающими детьми в лагере проводились беседы о защитниках Родины: о героях Краснодона, Герое Советского Союза З.А. Космодемьянской. Были организованы встречи школьников с Героем Социалистического Труда начальником станции Курск П.А. Шубиным. Но узловым парткомом было отмечено, что для школьников редко показывались фильмы по патриотической тематике, мало организовывалось краеведческих экскурсий. Расположение школы не соответствовало важным требованиям: вода доставлялась из колодца, отсутствовала лесная зона, выявилось неудобное расположение жилых помещений, удаленность лагеря от железной дороги. За аренду помещений школы

¹ Там же. Л. 33-об.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 122, 155; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 6. Оп. 1-Л. Д. 10. Л. 23-об.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 57-57-об, 59-59-об.

для нужд лагеря райпрофсоюз ежегодно платил большие средства – от 30 до 40 тысяч рублей¹.

Несмотря на частую критику, звучавшую в адрес руководства райпрофсоюза Курского отделения от делегатов партийных и профсоюзных конференций, представителей политотдела отделения дороги (С.А. Закатова, В.И. Масленникова), с руководством дороги и дорпрофсоюза долгие годы не удавалось согласовать вопрос строительства пионерского лагеря для детей курских железнодорожников².

И все же по инициативе руководства РПС (председатель – П.В. Бобовников) в живописном сосновом лесу вблизи станции Блохино весной 1953 года начались строительные работы. Так закладывался пионерский лагерь, который вскоре получил имя Героя Советского Союза, рядового А.М. Матросова, погибшего в боях на Калининском фронте в феврале 1943 г.

«Мы не раз обращались в дорпрофсоюз с предложениями построить свой пионерский лагерь, - вспоминал П.В. Бобовников, - нам были выделены пять финских домиков. Их поставили на лесной площадке вблизи станции Блохино. В этой работе участвовали рабочие многих служб отделения. Деятельное участие в оборудовании лагеря принимал начальник отделения А.М. Дорда, главный врач больницы С.Н. Поликарпов...»³

В 1953 г. 360 ребятишек отлично провели лагерное лето. Летом 1957 года, за три смены, в лагере отдохнули уже 550 детей. Большую воспитательную работу проводили начальники лагеря И.Н. Токмаков, П.А. Догаев, А.Г. Неручев, Н.А. Карташов и другие. В июле 1963 г., когда отмечалось 20-летие победы в битве на Курской дуге, в лагере стали традиционными встречи с ветеранами войны и труда, возложение цветов к памятнику погибшим советским воинам.

В заключение параграфа 2 главы 4 необходимо отметить, что в структуре Главного управления учебных заведений МПС СССР и отделов школ соответствующих железных дорог в 1940-1950-е годы работали начальники,

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 57-об., 59-об.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 147; Д. 447. Л. 29; Д. 475. Л. 8,46.

³ Цит. по: Этапы большого пути. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 148.

семилетние и средние общеобразовательные школы, в которых обучались дети рабочих и служащих железнодорожного транспорта. Пользуясь материальной поддержкой отделений дорог, райпрофсоюзей, в послевоенное время школы железнодорожного транспорта были восстановлены гораздо качественнее, чем городские или сельские школы Курской области.

Но, несмотря на материальное обеспечение со стороны железной дороги, условия обучения в железнодорожных школах долгое время оставались неудовлетворительными. Сказывалась численная перегрузка классов, отсутствие помещений для учебного процесса, плохая освещенность классных комнат, не соответствующая нормативам школьной гигиены, низкокалорийное питание и небрежное обслуживание учеников в школьных буфетах.

На состояние кадрового потенциала директорского и учительского корпуса, работавшего в системе железнодорожного образования в исследуемый период, существенное влияние оказали события Великой Отечественной войны. Важную роль в совершенствовании отдыха школьников играли летние пионерские лагеря. Так, в районе ст. Блохино 1953 г. работал пионерский лагерь им. А.М. Матросова. В ведении отделов и секторов учебных заведений отделений и Управлений железных дорог находились железнодорожные ясли, детские сады, обеспечивавшие дневное и круглосуточное пребывание детей рабочих и служащих железнодорожного транспорта.

4.3 Культурно-просветительская работа с железнодорожниками Курской области

В системе культурно-нравственного воспитания железнодорожников и членов их семей, при осуществлении профессиональной ориентации молодежи, важное место занимали учреждения культуры Московско-Курской, Московско-Киевской и Южной железных дорог.

Это были клубы железнодорожников, работавшие в Курске, Белгороде, на станциях Льгов-II, Мармыжи, Старый Оскол, Готня и Валуйки. Отметим, что культурные учреждения железнодорожного транспорта, находясь на оккупированной, территории подверглись значительному разрушению¹. Процесс их восстановления носил весьма затяжной характер и завершился лишь в начале 1950-х годов. Сохранившиеся в государственных и ведомственных архивах области документы, не могут дать полного представления об объеме восстановительных работ в клубных учреждениях железнодорожных станций области на Южной железной дороге.

Так, при рассмотрении вопроса о работе политотдела Белгородского отделения Южной железной дороги на бюро обкома ВКП(б) в марте 1949 г. отмечалось, что железнодорожный клуб на станции Белгород не работает как культурно-зрелищное учреждение, а лишь используется для других целей (например, для обеспечения ночевки мобилизованных на строительство рабочих, других контингентов лиц, выезжавших из Белгорода в северные и восточные районы страны)².

В здании Дома культуры железнодорожников в Курске строительные восстановительные работы начались под руководством председателя райпрофсожа Курского отделения дороги Л.И. Ингоря. Он работал в ДКЖ с лета 1941 г., когда руководил кружком хорового пения³.

На первом этапе, т.е. в 1944-1946 гг. восстановительные работы велись, в основном, силами добровольческих строительных бригад, создававшихся на различных предприятиях Курского узла⁴, членами женского актива и отдельными строителями-домохозяйками.

¹ Директор клуба железнодорожников ст. Курск в 1939-1941 гг. А.Г. Бабкин погиб при обороне Курска в ноябре 1941 г. Посмертно он был награжден орденом Отечественной войны II ст. (ГАОПИКО. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 7. Л. 117; Д. 440. Л. 6; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 154. Л. 20).

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 993. Л. 42-об.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 156; Л. 22; БКЭ. Т. 1. Кн. 1. – Курск, 2008. – С. 317.

⁴ Там же. Д. 259. Л. 57, 202, 204.

Так, в восстановительных работах здания клуба железнодорожников большую роль сыграли жительницы улиц Октябрьской, Красина и Жуковского¹.

Бригады строителей, выделяемые на восстановление клуба железнодорожников (по 15-20 человек, что составляло 6-8 % от требуемого числа на этом объекте)², не выполнили основных объемов работ. Всего они в 1946 г. освоили 11 тысяч рублей.

20 сентября 1946 г., заслушав отчет начальника СВУ-4 А.М. Ашкинадзе о ходе строительных работ, бюро Кировского РК ВКП(б) потребовало форсировать строительство Малого зала клуба железнодорожников.

А.М. Ашкинадзе было поручено ускорить доставку дефицитных материалов, крайне необходимых на строительстве. Начальнику 7-й дистанции пути П.С. Цареву поручалось выделить строителям 100 метров старогонимых рельсов. Начальнику 4-го лагеря военнопленных В.К. Гладкову для ускорения работ по кладке было поручено выделить группу военнопленных строителей. Руководству СВУ-4, секретарю партийной организации стройучастка А.И. Пакову поручалось добиваться выполнения заданий каждой бригадой³.

На строительство клуба железнодорожников направлялось еще 28 добровольческих строительных бригад (446 чел.), формируемых из рабочих 6-го отделения паровозного хозяйства, 7-й дистанции сигнализации и связи, кондукторского резерва, стрелковой охраны ст. Курск⁴.

14 мая 1947 г. на заседании узлового парткома было заслушено сообщение начальника СВУ-4 А.Н. Доверидзе⁵ о ходе строительства клуба железнодорожников на станции Курск. Состоялся принципиальный разговор

¹ Там же. Д. 230. Л. 2, 10-11, 13.

² ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 33. Л. 31.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 26-27.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 57; Д. 261. Л. 58.

⁵ Инженер-подполковник административной службы А.Н. Доверидзе (наст. фамилия – И.Н. Маленкевич) с 26 февраля по 15 декабря 1947 г. возглавлял коллектив СВУ-4 в Курске. Приказом начальника восстановительной службы Московско-Курской дороги от 19 декабря 1947 г. «за срыв выполнения планов строительных работ на Курском железнодорожном узле и удорожание их себестоимости» А.Н. Доверидзе был освобожден от занимаемой должности. 28 февраля 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) исключило его из членов ВКП(б). (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 155; Д. 317. Л. 7-8).

начальников предприятий узла, руководителей районного комитета профсоюза железнодорожников, представителей Кировского РК ВКП(б) с руководством этой строительной организации¹.

В своем выступлении начальник 7-й Курской дистанции сигнализации и связи И.Н. Казаков отметил, что «СВУ-4 к строительству клуба в 1946 г. практически не приступило. Из доклада Доверидзе видно, что ко Дню железнодорожника клуб построен не будет»². Секретарь партбюро станции Курск Е.Я. Абрамов заявил, что «руководители СВУ-4 потеряли совесть и не хотят строить клуб... Кировский район стал рассадником хулиганства, особенно в среде молодежи. Они не имеют очага культурного просвещения»³

В выступлениях секретаря партийной организации 5-го вагонного участка П.А. Бочарова, заместителя председателя райпрофсожа В.И. Миляева, начальника 6-го отделения паровозного хозяйства И.Ф. Нерета, секретаря партбюро паровозного депо Курск И.Д. Крылова были вскрыты причины, мешавшие ходу строительных работ. Основными было поверхностное отношение руководства стройучастка к восстановлению объектов культуры, разбазаривание завезенных дефицитных строительных материалов, необеспечение работ достаточным количеством людей (в отдельные дни здесь работало до 20 рабочих, что составляло 10 % от потребности)⁴.

Секретарь узлового парткома В.К. Никулин особо подчеркнул, что побывавший на строительстве клуба заместитель начальника Московско-Курской дороги А.И. Тищенко⁵, заявил, что для дороги «это не первоочередной объект»⁶. Узловой партком обязал А.Н. Доверидзе закончить работы по восстановлению малого зала ко Дню железнодорожника и немедленно приступить к производству сантехнических работ и к монтажу котельной.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 31-33.

² Там же. Л. 31.

³ Там же. Л. 31-об.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 31-об.-32.

⁵ А.И. Тищенко работал заместителем начальника Московско-Курской железной дороги с ноября 1939 по декабрь 1943 и декабря 1945 по декабрь 1949 г. (ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Т. 11. Д. 4828. Л. 1-75.) Он неоднократно по служебной необходимости посещал Курск.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 32.

Несмотря на решение узлового парткома, начальник СВУ-4 А.Н. Доверидзе и главный инженер участка К.К. Коссинский не обеспечили строительные работы людскими ресурсами и материалами. Они ограничивались обещаниями в том, что «усилия коллектива строителей прилагаются для окончания строительства, чтобы 30-ю годовщину Великого Октября трудящиеся района могли встретить в отстроенном малом зале железнодорожного клуба»¹.

11 июля 1947 г. бюро Кировского РК ВКП(б), заслушав отчет «О выполнении решений партактива от 12 марта 1947 г. о строительных работах по СВУ-4»², обратило внимание на темпы строительных работ и предложило их форсировать, чтобы сдать в эксплуатацию Малый зал к 1 октября 1947 г.³

Но ни исполняющий обязанности начальника стройучастка К.К. Коссинский, ни новый руководитель П.Г. Карасев (с мая 1948 г.)⁴ не были в состоянии обеспечить действенное руководство строительством клуба железнодорожников.

6 сентября 1948 г. бюро Кировского РК ВКП(б) отметило, что строительство железнодорожного клуба проходит явно неудовлетворительно⁵. Малый зал клуба к отделочным работам подготовлен не был, создавалась угроза их срыва. На сооружении клуба работало всего 30 строителей. Производительность труда каменщиков составляла 50 %. Члены арматурной бригады (бригадир К.И. Горбунов) на восстановлении лестницы в северном фойе заработали по 2 руб. 50 коп. на каждого. Крайне неудовлетворительно на строительстве клуба было поставлено дело с охраной труда и техникой безопасности.

Социалистическим соревнованием профсоюзная организация СВУ-4 не занималась. Как отметили члены бюро райкома партии, основной причиной неудовлетворительного хода восстановительных работ железнодорожного клуба

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 123.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 219-221.

³ Там же. Л. 220.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 1118. Л. 68 об; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 184.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 56-57.

было отношение руководства УСВР-3 и СВУ-4, считающих стройку клуба второстепенной.

В принятом решении бюро РК ВКП(б) указало: «Обязать прораба тов. Колесникова принять меры к тому, чтобы закончить северное и южное фойе и накрыть зрительный зал к 7 ноября 1948 г. Для этого было необходимо:

а) укомплектовать бригады строителей, доведя их до 120 человек.

б) считать нетерпимым отношения [П.Г.] Карасева к изготовлению решеток для ограды клуба. Предложить ему погасить денежную задолженность мехзаводу до 15 декабря 1948 г. и продолжить отливку решеток...

в) обязать тов. Колесникова и председателя МК В.Ф. Власова развернуть индивидуальное социалистическое соревнование, организовав показ опыта лучших строителей, перевыполняющих нормы выработки.

г) предложить секретарю партбюро Е.Я. Абрамову закрепить постоянных агитаторов, организовать проведение бесед среди рабочих, выпуск боевых листовок и «молний»¹.

В марте 1949 г. сменился руководитель в СВУ-4. Им стал С.Е. Спасенных, переведенный с Кишиневской железной дороги. Начальником отдела кадров был назначен бывший второй секретарь Кировского РК ВКП(б) В.К. Никулин².

Благодаря активному вмешательству со стороны руководства Московско-Курской железной дороги, все же удалось завершить основные работы по оборудованию Малого зала. 6 ноября 1950 г. в Большом зале ДКЖ прошло первое после войны торжественное собрание железнодорожников Курского узла³.

Но строительные работы в здании клуба железнодорожников были проведены с нарушением генерального плана, утвержденного руководством Московско-Курской железной дороги. В полном объеме не были осуществлены

¹ Там же. Л. 58.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1123. Л. 70-об.; Д. 1125. Л. 69-об.; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 779. Л. 56

³ Манжосов А.Н. «Дорогая память пройденных лет...» (Из истории создания и деятельности Дома культуры железнодорожников Курского отделения) //Из истории культуры Курского края. Ч. I. – Курск, 1995. – С. 103.

работы по благоустройству прилегающей территории – сада клуба железнодорожников¹.

Завершение строительства ДК железнодорожников (зав. клубом – В.А. Масленников)² активизировало работу многих художественных коллективов. Так, в 1950-е годы в ДКЖ функционировали ансамбль песни и пляски (до 100 чел.), которым руководил Л.И. Ингорь, оркестр народных инструментов (руководитель – Г.С. Сидоров), драматический кружок под руководством А.И. Вострякова.

21 октября 1949 г. газета «Курская правда» отмечала, что солисты ансамбля Курского клуба железнодорожников выступили на смотре художественных коллективов Московско-Курской дороги в Москве и были отмечены почетными грамотами. Заслуженным авторитетом пользовались выступления солистов ансамбля – сестер Е.К. и Л.К. Чередниченко, А. Орловой, П. Антоненко, старшего машиниста узловой электростанции П.М. Белова, бригадира паровозного депо А.Г. Панкратова и других³.

Ежегодно, в канун Дня железнодорожника самодеятельные артисты выступали в Москве на сценах Колонного зала Дома Союзов, Центрального Дома культуры железнодорожников и Кремлевского Дворца съездов. В октябре 1958 г. правление ДКЖ выступило одним из учредителей по созданию Курского областного отделения Всероссийского хорового общества⁴.

Л.И. Ингорь руководил ансамблем песни и пляски Курского ДКЖ почти 30 лет. С его музыкальной и просветительской деятельностью было связано создание мелодии «Курского вальса», ставшего позывными при утреннем прибытии фирменного поезда Москва-Курск, песен «Наш город», «Наши курские края», «Синим вечером», написанных на стихи Н.Ю. Корнеева и П. Ф. Лебедева.

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 374. Л. 4.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 111; Д. 374. Л. 42-43.

³ Манжосов А.Н. Указ. соч. – С. 103.

⁴ ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1101. Л. 44-45; Коровин В.В., Белозеров Д.А., Гаврилюк А.В. и др. Социальная активность курян в условиях «развитого социализма»: организационное оформление и деятельность общественных объединений района в 1950-1970-е годы. – Курск, 2014. – С. 251.

Музыкальное творчество и общественная деятельность Л.И. Ингоря (в 1958-1963 гг. он избирался секретарем правления областного хорового общества), были отмечены званием «Заслуженный работник культуры РСФСР»¹.

В большом зале ДКЖ регулярно проводились многие областные мероприятия. Так, 5 августа 1958 г. здесь состоялось торжественное заседание партийных, советских и общественных организаций области, посвященное 15-й годовщине победы в Курской битве. На нем с докладом выступил командующий войсками Воронежского военного округа Герой Советского Союза генерал-полковник А.М. Андреев².

19 апреля 1965 г. Курский горком ВЛКСМ организовал в ДКЖ встречу молодежи города с Героями Советского Союза Н.Е. Ашурковым, П.Л. Пашиным, С.А. Неустроевым, И.И. Корольковым, кавалерами трех орденов Славы А.И. Малышевым, И.И. Афанасьевым³.

В 1950-е – 1960-е годы большой зал ДКЖ оставался единственным местом в районе, где регулярно демонстрировались кинофильмы. Популярностью у зрителей пользовались фильмы «Илья Муромец» (режиссер А.Л. Птушко, 1956 г.), «По ту сторону» (режиссер Ф.И. Филиппов, 1958 г.), «Над Тиссой» (режиссер Д.И. Васильев, 1958 г.), «Атаман кодр» (режиссер – М.Н. Калик, 1958 г.).

Большой зрительский интерес, особенно у молодых железнодорожников, в конце 1950-х – начале 1960-х годов вызывали кинофильмы, демонстрировавшиеся в зале ДКЖ: «Дело Румянцева» (режиссер – И.Е. Хейфиц, 1957-1959 гг.), «Летят журавли» (режиссер – М.К. Калатозов, 1959), «Баллада о солдате» (режиссер – Г.М. Чухрай, 1959), «Судьба человека» (режиссер – С.Ф. Бондарчук, 1959),

¹ ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1101. Л. 42-43; Ф. Р-630. Оп. 1. Д. 1. Л. 6-8; Татарская И.Ю. Музыкальная жизнь Курского края // Курский край. История и современность. Изд. 2-е., доп. – Курск, 1995. – С. 247-248.

² Курская правда. – 1958. – 6 августа.

³ ГАОПИКО. Ф. П-131. Оп. 3. Д. 33. Л. 25; Курская правда. – 1965. – 20 апреля.

«Битва в пути» (режиссер – В.П. Басов, 1961), «На семи ветрах» (режиссер – С.И. Ростоцкий, 1962), «Живые и мертвые» (режиссер – А.Б. Столпер, 1964)¹.

Но в связи с завершением строительства и пуском в эксплуатацию в январе 1963 г. кинотеатра «Мир» (на ул. Станционной)², популярность кинозала ДКЖ значительно снизилась.

Весомый вклад в культурно-эстетическое воспитание железнодорожников вносили библиотеки – узловая и отделенческая техническая, располагавшиеся в здании ДКЖ. Например, узловая библиотека, созданная еще в 1930-е годы, в своем фонде насчитывала более 10 тысяч книг и журналов.

Благодаря активной позиции заведующей библиотекой О.А. Карпушевой, она была восстановлена весной 1943 года. Здесь сумели сохранить более 5 тысяч экземпляров художественной, политической и технической литературы, учебников для школьников. О.А. Карпушевой удалось быстро наладить работу, читального зала и добиться пополнения фонда за счет пожертвований книг железнодорожниками и членами их семей³.

30 января 1949 г. в газете «Курская правда» сообщалось, что в ДКЖ открыта библиотека, оборудовано помещение для нового читального зала. Одними из первых читателей библиотеки стали учащиеся железнодорожного училища № 5. Более 40 лет в коллективе библиотеки работали старшие библиотекари Т.А. Доминова, Л.В. Солянина и др.⁴ В начале 1950-х годов была организована техническая отделенческая библиотека. 10 июня 1951 г. в газете «Курская правда» отмечалось, что работники технической библиотеки организовали 16 передвижных выставок разнообразных новинок технической литературы на многих станциях Курского отделения дороги.

¹ Курская область. Экономико-географический очерк. – Воронеж, 1966. – С. 384; Кино. Энциклопедический словарь / Гл. ред. С.И. Юткевич. – М., 1986. – 640 с.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 677. Л. 52.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3068. Л. 12; Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг. Т. 2. – Курск, 1962. – С. 236.

⁴ Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги 1945-1995 гг. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 160.

Вскоре после завершения отделочных работ Дом культуры железнодорожников стал центром, притягивавшим известных деятелей советской эстрады, гостивших в городе, культурную интеллигенцию города и области. Так, впервые в ДКЖ в феврале 1952 г. состоялось выступление ансамбля песни и пляски ЦДКЖ (г. Москва), первым руководителем которого был почетный железнодорожник, композитор и дирижер А.В. Александров¹.

На сцене ДКЖ перед курянами выступали солисты Ансамбля песни и пляски Советской Армии им. А.В. Александрова (21 июля 1954 г. и 26 февраля 1957 г.), Воронежского государственного русского народного хора под руководством К.И. Массалитинова (14 апреля 1953 г., 16 марта 1954 г., 2-3 октября 1957 г.)², эстрадного оркестра под руководством почетного железнодорожника Д.Я. Покрасса³ (10 января 1956 г. и 31 июля 1957 г.)⁴. В зале ДКЖ пели заслуженные артисты РСФСР Г.П. Виноградов (21 января 1956 г.), В.А. Нечаев (11 апреля 1956 г.), К.И. Шульженко (18 августа 1956 г.), солисты джаз-оркестра под управлением Эдди Рознера (9-12 мая 1957 г., 19-21 января 1960 г.)⁵.

3 декабря 1958 г. музыкальная общественность Курска слушала в ДКЖ концерт симфонического оркестра Московской филармонии под управлением К.В. Кондрашина и выступление Э.Г. Гилельса, пианиста, Заслуженного артиста СССР. 14 августа 1960 г. на сцене ДКЖ выступил Заслуженный артист РСФСР, лауреат Сталинской премии М.Д. Александрович.

Весной 1962 г. куряне восторженно встретили концерты Заслуженной артистки РСФСР Р.В. Зеленой, певицы Г.М. Великановой (21 мая 1962 г.), Заслуженного артиста РСФСР М.Н. Бернеса (21-22 апреля 1962 г.), Народного

¹ Бугров Ю.А. Свет курских рамп. Очерки истории культуры Курского края. Кн. 2. – Курск, 2002. – С. 182.

² Там же. С. 183, 186, 189, 195, 198.

³ 22 февраля 1938 г. композитор Д.Я. Покрасс приказом НКПС СССР № 104 был отмечен значком «Почетному железнодорожнику».

⁴ Курская правда. – 1956. – 11 января; Бугров Ю.А. Указ соч. – С. 189, 197.

⁵ Бугров Ю.А. Указ соч. – С. 190-191, 193, 196, 207; БКЭ. Т. 1. Кн. 4. – Курск, 2006. – С. 78.

артиста СССР П.Р. Лисициана¹. 23-25 сентября 1958 г. на сцене ДКЖ выступали артисты эстрады: Заслуженная артистка РСФСР М.А. Миронова и ее супруг А.С. Менакер. С 3 по 8 февраля 1962 г. здесь представлялся концерт-спектакль «Эстраду на декаду», в котором участвовали известные киевские сатирики Ю.Т. Тимошенко и Е.И. Березин (Тарапунька и Штепсель)².

Совершенствование работы с активом художественной самодеятельности вело к увеличению числа культурно-массовых мероприятий на всех железнодорожных предприятиях. Так, в 1959 году в красном уголке паровозного депо было проведено два концерта артистов филармонии, три вечера отдыха, пять торжественных собраний.

В самодеятельности паровозного депо участвовало свыше 40 человек – машинисты, помощники машинистов, кочегары, слесари и др. Они выступали с концертами и на других предприятиях. На областном фестивале (1959 г.) коллектив художественной самодеятельности паровозного депо Курск был награжден дипломом, а его участники – грамотами и ценными подарками. Руководители художественной самодеятельности депо помощник машиниста крана М.А. Леденев и помощник машиниста паровоза В.А. Котельников³ не раз отмечались различными наградами. При красном уголке действовали духовой оркестр (18 человек), струнный оркестр (7 человек), фотосекция⁴.

Серьезным подспорьем в эстетическом воспитании молодых железнодорожников стало открытие в ДКЖ детской музыкальной школы № 2. Оно состоялось в июне 1957 г.⁵ Коллектив школы возглавил самодеятельный композитор и музыкант Г.А. Адрианов⁶.

В музыкальной школе № 2 работали классы фортепиано, баяна и скрипки, отделение народных инструментов. В музыкальной школе № 2 успешную

¹ Курская правда. – 1962. – 19, 23 апреля; 18 мая; Эстрада России. Двадцатый век. – М., 2000. – С. 67, 102.

² Курская правда. – 1962. – 4 февраля.

³ ОА МЖД (г. Курск) Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 195. Л. 80.

⁴ Блокнот агитатора. – 1959. – № 16. – С. 17-18.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 47; Курский край. – 2002. – № 11(31). Ч. 1. – С. 53.

⁶ Курск. Краеведческий словарь-справочник. – Курск, 1997. – С. 174.

педагогическую деятельность осуществляли учителя по классу фортепиано (А.А. Фролова, В.П. Зуева, Н.П. Кузнецова, П.Ф. Мучник), по классу скрипки (А.А. Буздыханов), руководители хорового кружка А.П. Сидорова и оркестра народных инструментов Г.С. Сидорова.

С середины 1950-х годов клубные учреждения функционировали и на линейных станциях Курского и Львовского отделений дороги. Так, на станции Мармыжи популярностью пользовался коллектив железнодорожного клуба, долгие годы возглавляемого Е.П. Анненковым¹.

Далеко не всегда участие в художественной самодеятельности находило поддержку со стороны руководителей предприятий. Так, 22 ноября 1953 г., выступая на XII районной партийной конференции, директор клуба Н.А. Кадикин сообщил о том, что они «хотели поднять художественную самодеятельность на предприятиях и поэтому создали низовые коллективы. Но местные партийные организации закрепили их у себя и предупреждают участников: если пойдете в клуб выступать, тогда идите на работу туда и занимайтесь там искусством. Получается, что художественная самодеятельность численно становится все меньше и меньше...»²

Но руководство узлового парткома (секретари С.С. Залогин, А.С. Черников, В.И. Колтунов), председатели райпрофсожа (П.В. Бобовников и Д.И. Белокопытов) не принимали действенных мер для решения проблем развития самодеятельности в стенах ДКЖ.

В ноябре 1957 г., выступая с трибуны XVI районной партконференции, Н.А. Кадинин снова отмечал, что ухудшилась работа самодеятельных коллективов в паровозном депо Курск, в дистанции сигнализации и связи³. Он привел следующие данные: «В течение ряда лет дом культуры железнодорожников дает ежегодно 150-170 концертов (коллективы – хора, драмкружка, концертные бригады, оркестры). Это большая нагрузка на участников художественной самодеятельности. Многие активные участники

¹ Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 197.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 55.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 45-46.

заслуживают того, чтобы их награждали, но происходит все наоборот. Один из участников самодеятельности – кочегар паровозного депо В.И. Калужских, чтобы обеспечить участие в концерте, выходит на работу в 6 часов утра. Он выполняет свою норму, а потом просит разрешения пойти на репетицию. Вместо того, чтобы ему помочь, его ставят в худшие условия. В.И. Салова вовсе уволили из депо»¹

Старший машинист узловой электростанции П.М. Белов, выступив в поддержку Н.А. Кадикина, рассказал о неоднократных фактах срывов поездок группы участников художественной самодеятельности на линию в вагоне-клубе².

На сотрудников ДКЖ были возложены обязанности по руководству производственными агитколлективами. Как докладывал секретарь узлового парткома С.С. Залогин заведующему транспортным отделом обкома КПСС А.М. Вострову, на Курском отделении дороги действовало 46 агитколлективов, объединявших 837 чел, в их число входили 669 производственников, 59 учителей и врачей³. Хорошо работали агитколлективы паровозного и вагонного депо, станции Курск, 7-й дистанции пути. Так, опыт агитаторов вагонного участка, которыми руководил старший приемщик вагонов В.П. Ховалкин, обобщался в дорожной газете «Московско-Курская магистраль».

С.С. Залогин отмечал, что недостаточную поддержку агитколлективам, действовавшим на ст. Щигры, Мармыжи (они базировались в станционном клубе) оказывали начальник политотдела Курского отделения дороги С.А. Закатов и его заместитель В.И. Михайлов⁴. Руководитель лекторской группы В.И. Михайлов ни разу не присутствовал на лекциях, проводимых агитаторами в коллективах⁵.

Далеко не все выступления и лекции вызывали интерес у аудитории. Так, 6 августа 1953 г., выступая на XIII пленуме Кировского РК КПСС, обсуждавшем работу клуба железнодорожников, секретарь партийной организации цеха паровозных бригад депо Курск П.А. Забоев отметил, что проводимые в ДКЖ лекции часто «читаются не на должном уровне, в чем, прежде всего, повинен

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 46.

² Там же. Л. 32-33, 47.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2200. Л. 103.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 27.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2200. Л. 105-106.

отдел пропаганды и агитации райкома партии». Он подчеркивал, что низкий уровень отдельных лекций и бесед приводит к тому, что слушатели покидают их еще до окончания. А от получения распространяемых абонементов на лекции люди даже уклоняются в трудовых коллективах¹.

Но вместо повседневной помощи, районное партийное руководство (первые секретари Кировского РК КПСС А.И. Капранов (1952-1953 гг.), В.М. Григорьевич (1953-1958 гг.), занимались администрированием, давлением на руководство клуба железнодорожников. Так, 9 октября 1952 г. бюро райкома партии вынесло строгое партийное взыскание директору клуба Н.А. Кадикину «за засорение аппарата, неправильный подбор и расстановку кадров в клубе железнодорожников»². Истинной причиной этого наказания стал отказ Н.А. Кадикина выполнить рекомендацию РК КПСС о направлении руководителем культурно-массового сектора клуба бывшего редактора газеты «Курский железнодорожник» Е.В. Фридмана³.

9 апреля 1953 г. при обсуждении вопроса на бюро Кировского РК КПСС «О плане подготовки сада железнодорожников при Доме культуры к летнему сезону 1953 гг.» отмечалось, что работа по подготовке сада железнодорожников руководством Дома культуры и райпрофсоюзом Курского отделения дороги ведется неудовлетворительно⁴.

В принятом постановлении бюро райкома отмечало необходимость просить начальника Московско-Курской железной дороги Г.И. Кадагидзе и председателя дорпрофсоюза А.А. Климанову обеспечить завершение строительства летних парковых сооружений⁵. Все порученческие вопросы, например, о приведении в порядок территории сада железнодорожников, прокладке линии канализации, обеспечения сада водоснабжением, завершения процесса передачи на баланс

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 448. Л. 117-118.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 433-434; Д. 449. Л. 96.

³ Там же. Л. 377, 380.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 174.

⁵ Там же. Л. 174-175.

садовой ограды, радиофикации летнего сада¹ были адресованы не дирекции клуба, а руководителям железнодорожных предприятий.

Первый секретарь Кировского РК КПСС В.М. Григорьевич² всегда неприязненно относился к директору железнодорожного клуба Н.А. Кадикину³. Поэтому райком партии не реагировал на его замечания, высказывания на районных партийных конференциях, активах и пленумах райкома КПСС.

Так, 21 ноября 1953 г. на XII районной партийной конференции Н.А. Кадикин заявил: «В зале, где мы заседаем, сцена не освещена. Мы неоднократно обращались в отделение дороги, дорпрофсоюз и в райком партии. Политотдел отделения не придает значения этому делу, а райпрофсоюз не принимает должных мер... Когда выступают артисты и коллективы художественной самодеятельности, то вместо живых людей на сцене мы видим тени. На освещение сцены требуется 50 тысяч рублей. ЦК профсоюза средств не выделяет. Известные суммы должны быть выделены на культурное обслуживание железнодорожников, для клубов и красных уголков. Но к клубу привыкли относиться пренебрежительно»⁴

В декабре 1956 г., снова выступая на XV районной партийной конференции, Н.А. Кадикин подчеркнул, что несколько лет ремонтируется малый зал клуба и от этого страдает лекционная пропаганда. Более того, вместо организации субботних и воскресных мероприятий, помещения Дома культуры железнодорожников используются только для проведения совещаний⁵.

21 ноября 1957 г. на XVI районной партийной конференции Н.А. Кадикин отметил бедственное положение клуба, заявив о существенных недоделках, оставленных строителями еще в начале 1950-х годов...⁶ Пользуясь присутствием секретарей горкома партии и обкома, скажу, что вопросы художественного

¹ Эти работы были проведены в 1947-1948 годах (См.: ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 57; Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 33).

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 50. Д. 526. Л. 23-24, 33.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 161.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447. Л. 53-54.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 54-55.

⁶ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 48.

воспитания по всему городу поставлены плохо. В Белгороде, Харькове, Орле, Туле иначе подходят к этой проблеме ... Наш клуб железнодорожников хорош только по внешнему виду, но неблагоустроен. К работе в зимних условиях он не подготовлен. Это объясняется тем, что надлежащего внимания к нуждам клуба не проявляется со стороны руководства отделения дороги и райпрофсожа»¹.

Острая критика, постоянно звучавшая в адрес райкома партии, возымела обратное действие. В 1958 г. по личному настоянию В.М. Григоржевича Н.А. Кадикин был освобожден от должности директора клуба железнодорожников и заменен майором в отставке П.А. Догаевым.

Но такие кадровые рокировки не привели к улучшению работы этого культурного учреждения. Выступая на XVII районной партийной конференции 22 ноября 1958 г., заместитель начальника Кировского райотдела милиции майор А.С. Остапенко заявил, что Дом культуры железнодорожников в Курске стал «превращаться в рассадник стилияг, недостойных явлений в поведении молодежи». Со свойственным юмором, милицейский руководитель признавался: «Чтобы обеспечить порядок на вечере молодежи в ДК, мы вынуждены выставлять наряды милиции. В одном конце зала стоят милиционеры, в другом также милиция. Как будто идет заседание Генеральной ассамблеи ООН»²

Деятельность руководства клуба железнодорожников получала критическое обсуждение на собраниях предприятий Курского железнодорожного узла. Так, слесарь автоматного цеха локомотивного депо В.М. Аникин подверг критике работу ДКЖ и Кировского РК ВЛКСМ (первый секретарь – Л.С. Петров). Он говорил о том, что работники райкома комсомола, директора и преподаватели школ не бывают в клубе железнодорожников, не интересуются планом его работы, поэтому в клубе можно часто встретить отдельных молодых людей в нетрезвом состоянии. Секретарь комитета комсомола локомотивного депо Курск В.А. Агибалов заявил: «Много раз молодежь обращалась к администрации

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 46.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 592. Л. 52-53.

района, в райком ВЛКСМ с просьбой залить каток в железнодорожном парке, организовать спортивные площадки. Однако ничего этого сделано не было».

В 1958 г. за короткий срок в органы милиции было доставлено из ДКЖ более 50 молодых нарушителей общественного порядка¹. Администрация клуба была вынуждена в зрительном зале снять спинки со всех стульев. Они были порезаны ножами хулиганами и нуждались в срочном восстановлении².

В связи с кадровыми «реформами» прервали работу в ДКЖ многие творческие коллективы. Но с приходом в клуб железнодорожников П.А. Догаева большую популярность приобрел народный театр, в труппе которого выступали самодеятельные артисты А.А. Ханина, В.С. Дьячков (машинист локомотивного депо Курск), Е.И. Булатников, М. Руцкой и др.³

В середине 1960-х годов, помимо ослабления организационной работы, постепенно ухудшалось и материально-техническое состояние ДКЖ Курского отделения. Так, 27 апреля 1965 г. в докладной записке, направленной начальником 4-й пожарной части А. Новиковым первому секретарю Кировского РК КПСС Г.Д. Химичеву, указывалось, что в Доме культуры железнодорожников постоянно нарушается противопожарный режим. Здание клуба не было оборудовано аварийным освещением, внутренние пожарные краны не имели рукавов. На отдельных участках здания электропроводка совсем пришла в негодность, а трюм сцены незаконно использовался как склад для декораций. Ткани сцены были не пропитаны огнестойкими реагентами. Как отмечалось в представленной записке, руководство клуба «недостаточно организовало проведение необходимых противопожарных мероприятий и несвоевременно осуществляло контроль за ходом их исполнения ...»⁴

В заключение параграфа 3 главы 4 отметим, что важное место в работе по культурному, нравственному, эстетическому воспитанию железнодорожников играли транспортные учреждения культуры: отделенческие дома культуры в

¹ См.: Коровин В.В., Д.А. Белозеров, А.В. Гаврилюк и др. Хрущевская «оттепель» в Курской области: общественно-политическая жизнь региона в 1953-1964 гг. – Курск, 2013. – С.178.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 557. Л. 10.

³ Манжосов А.Н. Указ соч. – С. 104.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 784. Л. 4-5.

Курске, в Белгороде, узловые клубы на станциях Льгов – II, Мармыжи, Валуйки. В них создавались узловые библиотеки, библиотеки технической пропаганды, обладавшие большими фондами технической литературы. В учреждениях культуры железнодорожного транспорта действовали хоровые, музыкальные, драматические коллективы, имевшие популярность среди железнодорожников и членов их семей.

Но железнодорожные учреждения культуры постоянно сталкивались с финансовыми и организационными трудностями. Встречались проявления бюрократического отношения со стороны руководства отделений дороги и райпрофсоюзей к материально-техническим нуждам этих учреждений культуры, к активистам самодеятельности и руководителям кружков и секций, постоянно действовавших в клубах железнодорожников.

В заключение главы 4 отметим, что в первые послевоенные годы активно проводились различные мероприятия, направленные на улучшение социальных потребностей железнодорожников и членов их семей.

Местные партийные и советские органы, руководители отделений ряда железных дорог, проходивших по территории Курской области, политотделов и территориальных комитетов профсоюза железнодорожников (райпрофсоюзей) последовательно проводили работу по улучшению деятельности учреждений социальной направленности, без четкого функционирования которых не могли бы решаться сложные и многообразные задачи повышения эффективности транспортного конвейера, укрепления кадрового потенциала железных дорог, отделений и различных предприятий.

Это касалось улучшения функционирования и укрепления материальной базы железнодорожного здравоохранения – объединенной узловой железнодорожной больницы на ст. Курск, узловой больницы на ст. Льгов, врачебных пунктов и амбулатории на линейных станциях отделения дороги (Охочевка, Щигры, Мармыжи, Лукашевка и др.).

Послевоенная организация и проведение летнего оздоровительного отдыха детей работников Курского отделения дороги были связаны с большими

трудностями. Профсоюзная организация отделения дороги не имела своего стационарного лагеря. Для осуществления летнего отдыха пионеров и школьников арендовались помещения сельской школы в с. Шуклинка Стрелецкого района. Аренда школьного здания, осуществляемая в летний период, дорого обходилась железнодорожникам (почти 50 тысяч руб. в год). Только летом 1953 г. руководству Курского райпрофсожа удалось решить вопрос о начале строительства нового лагеря им. А. Матросова в лесу у станции Блохино.

За короткое время новый лагерь приобрел большую популярность среди членов семей курских железнодорожников. Более чем за 40 лет функционирования лагеря в нем отдохнули и смогли поправить здоровье более 35 тысяч ребят в возрасте от 8 до 14 лет. Это способствовало не только укреплению здоровья школьников, но и проведению действенной профессиональной ориентации в молодежной среде, повышению их интереса к работе на железнодорожном транспорте.

Конец 1940-х – начале 1950-е годы стали новым этапом в развитии железнодорожного здравоохранения, улучшения медицинского обслуживания рабочих и служащих железнодорожных магистралей и членов их семей. В 1957-1964 гг. в Курске велось строительство новой отделенческой больницы, которая быстро завоевала славу одного из ведущих лечебных учреждений города и Курской области.

Конец 1950-х – начало 1960-х годов характеризовался улучшением санаторно-курортного обслуживания работающих железнодорожников, значительным увеличением числа тех, кто воспользовался профсоюзными путевками и отдохнул в домах отдыха, профилакториях как на территории Курской области, так и за ее пределами. Профсоюзные комитеты отделений дороги постоянно осуществляли контроль за проведением летнего отдыха подрастающего поколения в ведомственных пионерских лагерях и загородных зонах.

**Глава 5. Общественно-политическая активность
железнодорожников Курской области и её влияние на развитие
социальной сферы транспорта**

**5.1 Участие курских железнодорожников в государственных и
политических кампаниях, деятельности общественных организаций и
движений в 40-60-е годы XX столетия**

В этом параграфе мы подробно остановимся на роли работников железнодорожного транспорта области в подготовке и проведении избирательных кампаний по выборам в Верховные Советы СССР II -VI созывов (1946-1962 гг.), на работе представителей курских железнодорожников в высших органах государственной власти – Верховных Советах Советского Союза и РСФСР, организации и проведении кампаний по распространению государственных займов восстановления и развития народного хозяйства СССР (1946 – 1954 гг.), работе общественных организаций и движений, способствовавших увеличению объемов перевозок и повышению эффективности работы железнодорожного транспорта, ускоренному развитию социальной сферы отрасли¹.

О высокой политической активности курских железнодорожников свидетельствуют такие факты. В 1952-1966 годы делегатами XIX, XXI, XXII, XXIII съездов ВКП(б) – КПСС от Курской областной партийной организации избирались старшие машинисты паровозного (с 1960 г. – локомотивного) депо Курск П.Я. Болдырев, Н.В. Захаров, Н.И. Котляров и Ю.В. Князьков². Они пользовались уважением среди работников железнодорожного узла и внесли значительный вклад в дело экономического и социального развития транспорта.

Осенью 1945 г. развернулась кампания по подготовке к выборам депутатов Верховного Совета СССР II созыва. Представители железнодорожников Курской области были включены в состав 6 окружных избирательных комиссий по выборам членов Совета Союза Верховного Совета СССР. Так, во Льгове по избирательному округу № 202 в состав комиссии был введен машинист – стахановец А. П. Зуев. В Старом Осколе в составе окружной комиссии № 203

¹ Пашинин С.А. Социальная сфера // Железнодорожный транспорт. XX век. – М., 2001. – С. 133-134.

² ГАОПИКО. Ф. П.-1. Оп. 2. Д. 2963. Л. 162; Д. 3587. Л. 299-300; Д. 3590. Л. 16.

работал секретарь узлового парткома В. М. Заикин, в окружной комиссии № 205 в Белгороде работал Н.И. Попов¹.

Деятельное участие в работе участковых территориальных комиссий по проведению выборов в 1946 г. принимали начальник 6-го отделения паровозного хозяйства Ш.М. Чавчанидзе, инспектор-приемщик паровозов НКПС в депо Курск Я.С. Судаков, мастер по ремонту вагонов И. В. Бочаров, секретарь партбюро вагонного участка П.А. Бочаров, диспетчер 6-го Курского отделения движения Е.М. Бобовникова и др.²

17 декабря 1945 г. актив Кировского района гор. Курска обсудил вопрос о задачах партийных организаций железнодорожных предприятий по подготовке к выборам в Верховный Совет СССР³. 3 января 1946 г. в помещении вагоноремонтного пункта (ВРП) ст. Курск состоялся митинг рабочих, служащих, ИТР железнодорожного узла (более 300 чел.). Состоялось выдвижение кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР II созыва – руководителей страны М.И. Калинина, В.М. Молотова первого секретаря Курского обкома ВКП(б) П.И. Доронина⁴. С речью на митинге выступили секретарь узлового парткома С.Ф. Бондарь, заместитель начальника паровозного депо Курск по маневровой работе, депутат Верховного Совета РСФСР I созыва И.П. Коршунов⁵, второй секретарь обкома ВКП(б) Н.В. Голубев.

Некоторые железнодорожники по личной инициативе включались в соревнование, посвященное подготовке выборов в Верховный Совет СССР. Так, в январе 1946 г. машинист паровозного депо Курск И.П. Коровин вместе с помощником В.М. Верютиным и кочегаром В.С. Волощуком обеспечили скоростное продвижение поезда на участке Орел – Курск. Поезд в Курске был передан на Южную железную дорогу с опережением графика. 8 января 1946 г.

¹ Курская правда. – 1945. – 2 декабря.

² Курская правда. – 1945. – 14 декабря.

³ ГАОПИКО. Ф. П – 2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 26 – 28.

⁴ Курский железнодорожник. – 1946. – 8 января.

⁵ АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 2-ЛД. Д. 22239. Л. 15-16, 50; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 10. Л. 91; 24 ноября 1944 г. И.П. Коршунов был назначен на эту должность после возвращения в Курск с работы в Вязьме.

эти курские локомотивщики получили благодарственную телеграмму от начальника Московско-Курской железной дороги С.В. Кутафина¹.

11 января 1946 г. бюро Кировского райкома партии г. Курска заслушало отчет секретаря первичной организации стройучастка № 4 Т.В. Брылькова об агитационной работе, проводимой в преддверии выборов. Бюро РК ВКП(б) признало неудовлетворительной работу агитаторов СВУ-4 на улицах Калинина, Жуковского, Ильича, где агитаторы не посетили больше половины населения и не был своевременно оборудован избирательный участок².

В соответствии с приказом Народного комиссара путей сообщения СССР И.В. Ковалева № 38/Ц (1946 г.) курские и льговские железнодорожники привлекались для организации голосования в скорых поездах дальнего следования. Так, приказом начальника паровозного депо Курск от 6 февраля 1946 г., командировочные удостоверения и проездные билеты были выписаны членам избирательных комиссий, работавшим в поездах: мастеру М.Ф. Солянину, слесарю заготовительного цеха Л.С. Бочаровой, оператору В. В. Епихиной и расценщице А.Н. Тюриной (на маршруте Москва-Днепропетровск); техникам Л.К. Чередниченко и Ю.А. Соколову (по маршруту Курск – Севастополь). Токарь К.М. Николаенко командировался 8 февраля 1946 г. на 15 суток для работы с избирателями на маршруте Курск-Тбилиси - Москва³.

9 февраля 1946 г., накануне выборов в Верховный Совет СССР II созыва, во время встречи с избирателями Сталинского избирательного округа гор. Москвы, И.В. Сталин подчеркнул: «Говорят, что победителей не судят, что их не следует критиковать, не следует проверять. Это неверно. Победителей можно и нужно судить, можно и нужно критиковать и проверять. Это полезно не только для дела, но и для самих победителей: меньше будет зазнайства, больше будет скромности ... Результаты выборов будут означать приговор победителям.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 23. Л. 12-12-об.; Д. 809. Л. 10-об.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 11.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 23. Л. 25-об. -26.

Немного стоила бы Коммунистическая партия нашей страны, если бы она боялась критики. Коммунистическая партия готова принять приговор избирателей ...»¹

Предвыборная речь И.В. Сталина активно обсуждалась в трудовых коллективах. Так, 27 февраля 1946 г. на партийно-комсомольском собрании 5-го Курского вагонного участка секретарем партбюро П.А. Бочаровым был сделан доклад о речи И.В. Сталина на предвыборном собрании избирателей Сталинского округа гор. Москвы. После выступлений К.М. Андреева, Ф.С. Цветкова, Т.Я. Зубковой, И.В. Бочарова, А.В. Карачевцева была принята резолюция, в которой указывалось, что «партийная, комсомольская организации участка должны выполнять задачи, поставленные в речи т. Сталина, выполнить производственную программу по всем видам ремонта вагонов ...»²

11 февраля 1946 г. газета «Курская правда» опубликовала фото: на избирательном участке № 58 Кировского района г. Курска бюллетень в урну опускает начальник станции Курск, Герой Социалистического Труда П.А. Шубин.

Депутатом Верховного Совета СССР II созыва (1946 – 1950) от железнодорожников Курской области был избран бригадир паровозного депо Белгород Южной железной дороги, стахановец первых пятилеток, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, А.Т. Бабченко³.

13 декабря 1946 г. бюро Кировского РК ВКП(б) утвердило новый состав 11 участковых избирательных комиссий, созданных в железнодорожных школах № 41, 42, 46, 47, в паровозном депо Курск, в железнодорожной поликлинике и в других транспортных организациях района⁴.

Бюро райкома утвердило 32 руководителя агитколлективов, работавших непосредственно на железнодорожных предприятиях (Н.И. Котляров, А.И. и С.И. Гусевы, И.Н. Токмаков, А.В. Бавина, Г.В. Лобищев, А.Ф. Резцов, Е.Г. Юдин и др.)⁵.

¹ Правда. – 1946. – 10 февраля.

² ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 13. Л. 3-4-об.

³ Курская правда. – 1946. – 15 января; БКЭ. Т. 1. Кн. 1. – Курск, 2008. – С. 54.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 144-149.

⁵ Там же. Л. 149-151.

В преддверии организуемых выборов в Верховный Совет РСФСР работники всех служб Курского узла работали агитаторами. Они посещали рабочие общежития, путевые казармы, расположенные на линии, приезжали в села, где проживали семьи железнодорожников, агитировали за кандидатов, разъясняли порядок проведения выборов.

Необходимо было обеспечить и проведение голосования в поездах дальнего следования или на железнодорожных вокзалах для тех избирателей, которые находились в пути¹. Руководствуясь постановлением Президиума Верховного Совета РСФСР от 23 ноября 1950 года, исполком Курского областного Совета депутатов трудящихся в период подготовки к выборам депутатов Верховного Совета РСФСР III созыва образовал избирательные участки и избирательные комиссии в ряде пассажирских поездов дальнего следования.

Так, белгородский избирательный участок № 214 (поезда № 14, 23, 15) обслуживался членами комиссии А.В. Коваленко, А.М. Окладным и Н.А. Анохиным. Курский областной избирательный участок № 207 (поезда № 18, 24, 28, 74) обеспечивали члены избирательной комиссии И.Т. Демидов, В.М. Кострыкин, И.П. Соляник и А.М. Ларин. Старооскольский избирательный участок № 212 (поезда № 15, 97) обслуживали члены комиссии А.А. Черкашин, П.Д. Полегаев; Валуйский избирательный участок № 213 (поезда № 45, 46, 74) – члены комиссии С.М. Чеботарёв, Н.П. Канищев и А.И. Малюков².

18 февраля 1951 г. при на железнодорожном вокзале ст. Курск действовал участок № 56. На нем голосовали пассажиры поезда № 15 Днепрпетровск – Москва, находившиеся в этот день в пути³.

В тот же день избирательный участок № 75 был организован и в поезде Москва-Сочи (председатель участковой комиссии, начальник группы поездных контролеров П.М. Корпан). На этом участке за кандидата в депутаты Верховного Совета РСФСР председателя Курского горисполкома М.Г. Малеева голосовали:

¹ Решением Курского облисполкома № 1380 от 18 декабря 1946 г. был утвержден состав всех окружных избирательных комиссий по выборам в ВС РСФСР по Курской области. (См.: ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 30. Д. 72. Л. 93-109).

² ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 487. Л. 23-24; Д. 686. Л. 1-3.

³ Курская правда. – 1951. – 21 февраля.

осуществлявший движение поезда машинист В.Ф. Лятуч и главный кондуктор И.С. Дроздов¹.

Важное место уделялось проведению выборов в местные Советы. Так, 24 декабря 1952 г. бюро Кировского РК КПСС приняло постановление «Об агитационно-пропагандистской работе партийных организаций района в связи с выборами в местные Советы депутатов трудящихся»². Выполняя это постановление, партийное собрание аппарата Курского отделения дороги 29 декабря 1952 г. рекомендовало 12 коммунистов в состав городской и районной избирательных комиссий, в т.ч. в городскую – 7 чел. (Е.М. Бобовникова, И.И. Новиков, А.Н. Григорьев, К.М. Рябуха, П.Н. Захаров и др.) и 5 чел. – в Состав районной комиссии (Г.Ф. Извеков, Т.В. Манжосова, Ф.С. Бочаров и др.)³.

В 1957 году при проведении выборов участковые избирательные комиссии были сформированы в следующих поездах: № 18 (Симферополь-Москва), № 74 (Киев-Воронеж) и № 85 (Москва-Батуми-Цхалтубо)⁴.

Избирательные участки, организуемые в поездах, были отнесены к Кировскому избирательному округу № 14 по выборам в Курский облсовет. Для приема бюллетеней от избирателей, ехавших в поездах дальнего следования, на базе которых создавались избирательные участки, для нужд избирательных комиссий начальники дорог были обязаны выделять по 2-3 купе. Участковым избирательным комиссиям на время голосования предоставлялись служебные купе проводников вагонов. Для членов участковых комиссий и агитационных бригад избирательных участков, образованных в поездах, обеспечивался бесплатный проезд⁵.

На вокзалах формировались избирательные участки для приема бюллетеней от избирателей, имеющих «Удостоверение на право голосования» или в случае

¹ Курская правда. – 1951. – 20 февраля.

² ГАОПИКО. Ф.-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 201; Ф. П-2022. Оп. Д. 9. Л. 83.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2022. Оп. 1. Д. 9. Л. 83-84.

⁴ ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 916. Л. 53.

⁵ Подосинников А.Ю., Коровин В.В. Опыт проведения избирательных кампаний в СССР во второй половине XX века (на примере организации выборов депутатов Верховного Совета СССР от Курской области). // Известия ЮЗГУ. – 2012. - № 1-2. – С. 236-237.

опоздания поездов дальнего следования. Здесь утверждались избирательные комиссии для резервного вагона, который находился на станции Курск¹.

На ст. Касторная-Восточная активную агитационную работу по подготовке к выборам в Верховный Совет РСФСР III созыва вели работники ПТО: Герой Социалистического Труда поездной вагонный мастер Н.Я. Епанчин, осмотрщик-автоматчик Д.П. Лебедев, осмотрщики вагонов Ф.П. Лебедев, Ф. Камынин, слесарь-автоматчик П.К. Мельников². После завершения кампании по выборам в Верховный Совет СССР партийные и профсоюзные организации железнодорожных предприятий Курской области детально изучали работу агитаторов и участковых комиссий.

Так, 31 января 1946 г. партийное собрание 5-го Курского вагонного участка заслушало отчет о работе заведующего агитпунктом, приемщика вагонов НКПС И.И. Пименова. Секретарь партбюро вагонного участка П.А. Бочаров, мастера И.В. Бочаров, И.И. Долженков³, начальник ВРП К.И. Скопин на собрании высказали в адрес И.И. Пименова критику за низкую активность агитаторов, за его неумение направлять агитационную работу⁴.

Положительную оценку на заседании партийного бюро паровозного депо Курск 12 февраля 1946 г. получил отчет председателя участковой избирательной комиссии № 58 мастера М.Ф. Солянина⁵. Секретарем партбюро И.Д. Крыловым была отмечена роль членов участковой избирательной комиссии и агитаторской группы. За «хорошую организацию выборов в Верховный Совет СССР» партийное бюро депо объявило благодарность всем членам избирательной комиссии⁶.

¹ Подосинников А.Ю. Исторический опыт проведения выборов в органы народного представительства на территории Курской области в 1950-1970-е гг. – Дис... канд. ист. наук. – Курск, 2014. – С. 127.

² Курская правда. – 1951. – 18 февраля.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-ЛД. Д. 360. Л. 1-4.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 13. Л. 1-об.-2.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 49. Л. 73, 77-78.

⁶ Там же. Л. 77-об.

9 и 23 января 1947 г. узловой партийный комитет (секретарь – В.К. Никулин) заслушал сообщения «О развертывании агитационно-массовой работы в связи с подготовкой к выборам в Верховный Совет РСФСР в парторганизации 7-й дистанции пути» и секретаря узлового комитета ВЛКСМ В.Д. Помогаева¹ «Об участии комсомола и молодежи Курского узла в подготовке выборов в Верховный Совет РСФСР»². На заседании парткома была отмечена недостаточная работа агитколлектива 7-й дистанции пути (руководитель – И.Н. Токмаков) как с членами трудового коллектива, так и на избирательном участке № 57, закрепленном за 7-й дистанцией пути. На этом избирательном участке была примитивная наглядная агитация. Агитаторы П.В. Никулин³, сварщик Д.К. Калужских не разъясняли избирателям порядок участия в голосовании в ходе проведения выборов.

Обсудив положение в 7-й дистанции пути, узловой партийный комитет постановил:

«1. Обязать секретаря парторганизации 7-й дистанции пути П.В. Никулина... выделить лучших агитаторов из числа партийного и комсомольского состава для проведения агитационной работы на избирательном участке № 57.

2. Предложить секретарю парторганизации П.В. Никулину и руководителю агитколлектива И.Н. Токмакову систематически проводить инструктивные занятия с агитаторами, установить еженедельную отчетность агитатора о проделанной работе...

3. Предложить секретарю парторганизации П. В. Никулину и председателю месткома Т.П. Антохину не позднее 15 января оформить цеха, общежития лозунгами, плакатами и другой наглядной агитацией»⁴.

¹ В.Д. Помогаев работал секретарем узлового комитета ВЛКСМ с октября 1945 г. по октябрь 1947 г. (ГАОПИКО. Ф. П-174. Оп. 1. Д. 76. Л. 27).

² ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 2-об.-3-об., 6-об.-7-об.

³ Заведующий мастерскими 7-й дистанции пути П.В. Никулин был избран в августе 1946 г. секретарем партийной организации дистанции (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 259. Л. 4).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 33. Л. 3-об.

Узловой партком принял к сведению, что комсомольские организации паровозного депо, вагонного участка (секретари – В.М. Кострикин и А.В. Карачевцев) активно помогают участковым комиссиям в работе с молодыми агитаторами. Но отмечалось, что эту работу слабо вели комсомольские активисты 7-й дистанции пути, резервов проводников и кондукторского¹.

Узловой партком обязал В.Д. Помогаева усилить «практическую помощь комитетов комсомола [предприятий] участковым избирательным комиссиям в деле проверки и уточнения списков избирателей, выделения комсомольцев – связных в помощь комиссиям при проведении голосования 9 февраля 1947 г.»²

В период подготовки к выборам в Верховный Совет РСФСР II созыва комсомольцы паровозного депо Курск на избирательном участке оформили агитпункт, принимали участие в организации встреч и собраний с избирателями. 7 человек работали агитаторами в ремонтных цехах, среди паровозных бригад и закрепленного населения района. В их числе были члены комитета комсомола депо Г.В. Гладилина, Л.К. Чередниченко и Н.Ф. Бутов.

Кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР II созыва по Золотухинскому избирательному округу Курской области была выдвинута помощник машиниста паровоза депо Курск Н.Д. Горбачёва³. Она в 1934 г. окончила железнодорожную школу ФЗУ. С 1936 г. работала в вагоноремонтном пункте ст. Курск машинистом молота и сверловщицей. В 1938 – 1939 гг. она обучалась на курсах паровозных машинистов, которые окончила с отличием. С мая 1939 г. – помощник машиниста паровозного депо Курск-Западное⁴.

В октябре 1941 г. Н. Горбачева добровольно вступила в экипаж бронепоезда № 14, построенного руками курских железнодорожников. Бронепоезд № 14 в составе 62-го отдельного дивизиона бронепоездов сражался на Юго-Западном и

¹ Там же. Л. 6-об.

² Там же. Л. 7-об.

³ Курский железнодорожник. – 1947. – 26 января.

⁴ Курская правда. – 1947. – 13 января.

Брянском фронте. В боях в районе Ельца, Мармыжей помощник машиниста Н.Д. Горбачёва проявила исключительное мужество¹.

10 мая 1942 г. вместе с боевой подругой, помощником машиниста М.С. Козьменковой она была приглашена в президиум Всесоюзного митинга женщин – участниц Великой Отечественной войны². Народный комиссар путей сообщения СССР генерал А.В. Хрулёв вручил отважным значки «Почетному железнодорожнику»³. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 июля 1942 г. помощники машиниста бронепоезда Н.Д. Горбачёва и М.С. Козьменкова были награждены орденами Трудового Красного Знамени⁴.

В марте 1943 г. Н.Д. Горбачёва возвратилась в освобожденный Курск, работала заместителем начальника отдела кадров 6-го Курского отделения паровозного хозяйства⁵. 29 июня 1944 г. она перешла на должность помощника машиниста паровоза в депо Курск⁶. Боевые заслуги и активное участие в социалистическом соревновании позволили Н.Д. Горбачёвой стать достойным представителем курских железнодорожников в Верховном Совете РСФСР II созыва в 1947-1951 годах⁷.

В марте 1950 г. на выборах в Верховный Совет СССР III созыва был избран депутатом старший машинист паровозного депо Белгород В.А. Коломыченко. На Южной железной дороге В.А. Коломыченко был известен как умелый мастер вождения тяжеловесных поездов, один из зачинателей движения машинистов – пятисотников на Белгородском железнодорожном узле⁸. В 1950 г. он – победитель

¹ Гудок. – 1942. – 12 августа; Ударник Дзержинской. – 1942. – 27 июня; 7 ноября; Курская правда. – 1946. – 4 августа.

² Советские женщины в Великой Отечественной войне. Всесоюзный митинг женщин – участниц Великой Отечественной войны в Москве 10 мая 1942 г. – М., 1942. – С. 34-35.

³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1507. Л. 65.

⁴ Гудок. – 1942. – 31 июля.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 172. Л. 110-111.

⁶ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 4. Л. 157-об; Д. 17. Л. 139-140.

⁷ В 1947-1952 гг. Н. Д. Горбачёва (Непогодина) работала дежурным по оборотному депо Курск Южной железной дороги. За мужество и героизм, проявленные в дни Великой Отечественной войны, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 июля 1946 г. Н.Д. Горбачёва и М.С. Козьменкова были награждены медалями «За Отвагу». (Курская правда. – 1946. – 23 июля).

⁸ Курская правда. – 1950. – 12 марта.

победитель Всесоюзного социалистического соревнования машинистов – скоростников¹.

21 января 1951 г. в газете «Курская правда» появилось сообщение о том, что кандидатура старшего машиниста паровозного депо Курск А.Е. Савченко выдвинута рабочими, инженерно-техническими работниками станции Ржава Южной железной дороги для избрания депутатом Верховного Совета РСФСР III созыва².

18 февраля 1951 г. «Курская правда» опубликовала статью «Знатный машинист». В ней товарищи по производству – машинисты депо К.Е. Ширококов, А.В. Киселёв, А.С. Храмов, техник П.Ф. Лузан рассказали о трудовой деятельности А.Е. Савченко.

В статье подчеркивалось, что «со своим паровозом А. Савченко побывал под Сталинградом, в Брянске и Гомеле, самоотверженно водил составы с воинскими частями, боеприпасами и мощной военной техникой... Народный комиссариат путей сообщения за образцовую и самоотверженную работу наградил А. Савченко двумя значками «Ударнику Сталинского призыва»... С первых дней работы в Курском депо А.Е. Савченко проявил себя мастером вождения поездов. Он поднимает членов бригады на перевыполнение эксплуатационных измерителей, борется за экономию каждого килограмма угля, смазки... Тов. Савченко пользуется авторитетом среди коллектива депо. И не только за безупречную работу на производстве, а и за страстное стремление подтянуть машинистов депо до уровня передовиков. Он пропагандирует свой передовой опыт в стахановских школах, в беседах с товарищами...»

Им была подготовлена брошюра под названием «Мой опыт вождения локомотива»³. В ней машинист-новатор рассказал об основных достижениях его бригады по вождению пассажирских поездов, о применяемых им передовых технологиях. А.Е. Савченко дважды избирался депутатом Верховного Совета

¹ Курская правда. – 1951. – 5 августа.

² Курская правда. – 1951. – 26 января.

³ Савченко А.Е. Мой опыт вождения локомотива. – Курск, 1952.

РСФСР III и IV созывов (1951-1958 гг.) по Пристенскому территориальному округу Курской области¹.

В июле 1953 г. А.Е. Савченко был назначен машинистом-инструктором паровозного депо Курск. Руководимая им колонна локомотивов заняла первое место в соревновании в депо Курск. Было сэкономлено более 1000 тонн топлива и свыше 70 тысяч рублей².

Приказом Министра путей сообщения СССР Б.П. Бещева от 26 июля 1955 г. А.Е. Савченко был награжден значком «Почетному железнодорожнику». На основе опыта машинистов-инструкторов А.Е. Савченко, В.Ф. Лятача и В.С. Никулина, машинистов П.В. Хлопонина, И.П. Аспидова, П.И. Воробьева в депо были составлены режимные карты для вождения пассажирских поездов³.

В 1954 г. коллектив паровозного депо Курск выдвинул кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР IV созыва (1954 – 1958 гг.) старшего машиниста Г.М. Гладилина. В коллективе депо Курск он был известен как новатор производства. Вместе с машинистом А.Г. Станаевым, П.Я. Руцким, В.П. Припачкиным он стал инициатором вождения тяжеловесных поездов без дополнительного набора воды на промежуточных станциях. Этот почин давал высокую экономию денежных средств в 58, 4 тысячи рублей⁴. Производственная инициатива курских машинистов получила широкое распространение во многих депо Московско-Курско-Донбасской железной дороги⁵.

14 марта 1954 г. машинисты паровозного депо Курск М.Н. Кобелев, Ф.Я. Солянин, Ф.Г. Каширцев, И.А. Старосельцев, В.Д. Прокопов, А.С. Гривачев, А.А. Бутузов в газете «Курская правда» писали: «Георгий Макарович Гладилин прошел путь от слесаря до старшего машиниста пассажирского локомотива. Уже 15 лет он стоит за реверсом, не допуская ни единой оплошности. За высокие производственные показатели он награжден орденом Трудового Красного

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 2492. Л. 67-68; Курская правда. – 1951. – 28 февраля; 3 марта.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 1; Д. 557. Л. 3; Курская правда. – 1955. – 6 февраля.

³ Этапы большого пути. Кн. 3. – Курск. 1996 – С. 93.

⁴ Курская правда. – 1954. – 31 июля; Страницы истории города Курска. Важнейшие события и даты с древнейших времен до наших дней. – Воронеж, 1981. – С. 153.

⁵ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-ЛД. Д. 221. Л. 12, 15.

Знамени. Министерство путей сообщения пять раз награждало его значком «Отличный паровозник». В 1953 г. ему было присвоено звание «Лучший машинист сети железнодорожных дорог СССР».

Свой богатый опыт вождения локомотивов Г.М. Гладилин передавал товарищам, помогал повысить квалификацию молодежи¹. 17 октября 1958 г. во время перелета советской партийно-государственной и профсоюзной делегации из Китая в авиакатастрофе над территорией Казахстана Г.М. Гладилин погиб. 20 октября 1958 г. решением Курского облисполкома была образована специальная комиссия по организации похорон депутата Верховного Совета СССР Г.М. Гладилина². В состав этой комиссии вошли руководители области, города Курска, Курского отделения дороги и паровозного депо Курск.

В опубликованном 23 октября 1958 г. в газете «Курская правда» некрологе, подчеркивалось, что «светлая память о Г.М. Гладилине – машинисте-новаторе, чутком и скромном товарище, надолго сохранится в наших сердцах». Урна с прахом Г.М. Гладилина была установлена в помещении Дома культуры железнодорожников. В сопровождении нескольких сотен курских железнодорожников в тот же день она была захоронена на Московском (Никитском) кладбище Курска.

Летом 1959 года коллектив рабочих и служащих паровозного депо Курск кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР V созыва выдвинул старшего машиниста паровоза Ю.В. Князькова.

В трудовом коллективе депо он был известен как признанный мастер скоростного вождения пассажирских поездов и лидер соревнования за достижение высокой экономии топлива. Сразу же после окончания в 1937 г. Курского техникума паровозного хозяйства он начал трудиться на Дальневосточной железной дороге³.

В феврале 1943 г. из паровозного депо Хабаровск-II он был направлен в паровозную колонну особого резерва НКПС № 46 (ОРКП-46). В её составе

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 475. Л. 140; Д. 529. Л. 1; Д. 557. Л. 2.

² ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1101. Л. 105.

³ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 24. Оп. 1-Л. Д. 4. Л. 27.

участвовал в битве на Курской дуге, в освобождении Украины, Белоруссии, Прибалтики и Восточной Пруссии. В мае 1945 г. ОРКП-46 была переброшена на Забайкальскую железную дорогу. В августе-сентябре 1945 г. старший машинист паровоза Ю.В. Князьков водил поезда через монгольскую пустыню Гоби, обеспечивая разгром японских милитаристов на Дальнем Востоке¹. За «выполнение заданий военного командования по перевозке воинских грузов» 6 ноября 1944 г. Ю.В. Князьков приказом НКПС № 1094 был награжден значком «Почетному железнодорожнику»². После победы над японскими милитаристами летом 1947 г. Ю.В. Князьков прибыл на работу в паровозное депо Курск.

Ю.В. Князьков избирался депутатом Верховного Совета РСФСР V созыва (1959-1963 гг.). С высокой степенью ответственности он выполнял депутатские обязанности. По воспоминаниям супруги почетного железнодорожника В.И. Князьковой (Ветровой), дверь в их «коммунальной квартире всегда была открыта для избирателей. Юрий Васильевич вел приём приходивших к нему граждан даже после того, как возвратился из очередной поездки. Маленькая кухня коммунальной квартиры на ул. Станционной, 27 служила ему общественной приёмной»³

1 августа 1959 г. Указом ПВС СССР старший машинист депо Курск Ю.В. Князьков был награжден орденом Ленина⁴. 10 октября 1959 г. ему было доверено провести первый поезд на электрической тяге от станции Курск до Орла⁵. 4 августа 1966 г. машинист электровоза Ю.В. Князьков был отмечен орденом Трудового Красного Знамени⁶.

¹ Колонны паровозов особого резерва НКПС. Страницы памяти / Сост. В.Д. Аленичев и А.И. Логинов. – М., 1990. – С. 199-202.

² ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-Л. Д. 120. Л. 17; РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 113. Д. 252. Л. 17.

³ Цит. по: Гаврилюк А.В. Общественно – политическая жизнь советской провинции в 1953 – 1964 годах (на материалах Курской области). – Дисс... канд. ист. наук. – Курск, 2012. – С. 195.

⁴ За образцовую магистраль. – 1959. – 11 августа; Курская правда. – 1959. – 3 августа.

⁵ Курская правда. – 1959. – 11 октября; Страницы истории города Курска. Важнейшие события и даты с древнейших времен и до наших дней. – Воронеж, 1981. – С. 160.

⁶ Курская правда. – 1966. – 6 августа.

Учитывая явный дефицит денежных средств, направляемых на восстановление разрушенного войной народного хозяйства, Совет Министров СССР осуществлял новые выпуски государственных займов восстановления и развития народного хозяйства. Так, решением СМ СССР от 6 февраля 1947 г. был определен срок выпуска второго Государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР. 13 марта 1947 г. бюро Кировского РК ВКП (б) заслушало информацию о подготовке мероприятий по проведению 2-го Госзайма. Всем партийным и профсоюзным организациям предприятий Курского отделения дороги предписывалось развернуть разъяснительную работу по распространению облигаций Госзайма среди железнодорожных рабочих и служащих¹. 10 апреля 1947 г. партийное собрание паровозного депо Курск обсудило вопрос «О реализации второго Госзайма». Были намечены меры по активизации работы профкома (месткома) (председатель – В.К. Бутов), комсомольской организации (секретарь – В.М. Кострыкин) и других общественных организаций в обеспечении массовой подписки на облигации Госзайма².

26 апреля 1948 г. вопрос о реализации государственного займа был обсужден и на собрании коммунистов 5-го вагонного участка. В поддержку проведения Третьего Государственного займа (1948 г.) выступили мастер деревоотделочного цеха И.И. Долженков, старший мастер ПТО Г.А. Дзельзит, парторг вагонного участка П.А. Бочаров. Была принята контрольная цифра к реализации займа – 700 тысяч рублей в коллективе 5-го вагонного участка³.

IV-й Государственный заем восстановления и развития народного хозяйства вводился в действие с 3 мая 1949 г., 4 мая 1949 г. газета «Курская правда» сообщила, что первыми на облигации госзайма подписались работники Белгородского железного узла. В Курском вагонном участке условия займа подписали более 90 % работников. В числе первых были слесарь ВРП

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л. 111.

² ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 49. Л. 16.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 15. Л. 15-15-об.

Н.А. Бочаров, мастер И.И. Долженков, председатель профсоюзного комитета З.А. Ефремова.

По инициативе партбюро (секретарь – В.К. Бутов) был проведен митинг рабочих и служащих паровозного депо Курск. Были обсуждены положения нового займа. На собрании первым выступил почётный железнодорожник машинист К.И. Воробьёв¹. Он призвал собравшихся быстрее подписаться на новый заём.

В первый день распространения госзайма подписались в паровозном депо Курск 92 % работников предприятия². В паровозном депо Касторная-Новая Московско-Донбасской железной дороги машинист Г.И. Носов, мастер Васильев, стахановцы Сальков, Сапёлкин стали лидерами по распространению облигаций 4-го Государственного займа³.

14 марта 1952 г. СМ СССР принял постановление о выпуске V – го Государственного займа развития народного хозяйства СССР. Этот займ проводился под лозунгом «Трёх-четырёх-недельный заработок в займы государству». 28 марта 1952 г. бюро Кировского РК ВКП(б) рассмотрело вопрос о подготовке к размещению облигаций 2-го госзайма. Оно обязало руководство райпрофсожа обсудить на президиуме, во всех первичных профсоюзных организациях мероприятия по участию работников в реализации нового госзайма⁴.

Средства, собиравшиеся трудящимися в ходе займов на восстановление народного хозяйства, играли важную роль. Уже к началу 1950-х годов основные отрасли промышленности и транспорта Советского Союза превысили довоенные объёмы развития. Но важная инициатива трудящихся по поддержке развития народного хозяйства была грубо извращена волонтаристскими шагами высшего партийно-государственного руководства СССР. Так, в 1956 г., выступая перед рабочим активом в гор. Горьком, первый секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущёв

¹ Курская правда. – 1946. – 20 июля.

² Курская правда. – 1949. – 4 мая.

³ Там же.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 432. Л. 150-151.

заявил, что «во исполнение выраженной воли горьковских рабочих все выплаты по облигациям Государственных займов СССР отсрочиваются на 20 лет...» На самом же деле, никаких «инициатив трудящихся» в ЦК КПСС по данному вопросу не поступало. Это было личное мнение Н.С. Хрущева¹.

Это решение Н.С. Хрущёва вызвало глубочайшую обиду среди тех, кто отдавал значительную часть (более 25 %) заработка в фонд развития страны. Это подорвало доверие населения к государству.

Активная жизненная позиция некоторых коммунистов-железнодорожников не вызывала поддержку ни со стороны партийных и советских руководителей области и города Курска, ни даже среди рядовых железнодорожников. Так, 1 декабря 1956 г., выступая на XV районной партийной конференции заместитель начальника склада топлива Курского отделения дороги К.Н. Загорецкий, оценивая работу Кировского РК КПСС за период 1955–1956 гг., отметил: «Известно ли облисполкому, обкому и горкому партии, что в Курской области назревает большое недовольство масс. Почему оно назрело? Почему о нем говорят уже с трибуны конференции? Из года в год работа не улучшается, а ухудшается в любых областях, куда мы ни кинемся...»² На конференции была устроена настоящая травля К.Н. Загорецкому и поддержавшему его позицию ревизору-контролеру пассажирских поездов И.А. Пригородову³.

Курским обкомом партии в ЦК КПСС была направлена информация, ложно освещавшая позицию коммунистов Кировского района г. Курска. В ней К. Н. Загорецкий и И. А. Пригородов были представлены как клеветники на советскую власть и как политические демагоги⁴.

¹ См.: Каганович Л.М. Памятные записки. – М., 2003. – С. 572-573.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 529. Л. 71-72.

³ В этом активное участие приняли секретарь партийной организации ОРСа П.В. Ступишин и заместитель начальника отдела материально – технического снабжения отделения дороги Д.Т. Строев. (Там же. Л. 75-76, 78, 80, 97, 112, 113).

⁴ См.: Аксютин Ю.В. Хрущевская «оттепель» и общественные настроения в СССР в 1953-1964 гг. – М., 2010.- С. 241; Гаврилюк А.В. Общественно-политическая жизнь советской провинции в 1953-1964 годах (на материалах Курской области.) – Дисс... канд. ист. наук. – Курск, 2012 – С. 54.

Конец 1940-х начало 1950-х годов необходимо назвать временем активной деятельности по внедрению новых технологий, развитию системы научно-технической пропаганды как среди инженерно-технических работников, так и среди мастеров и командиров среднего звена.

28 ноября 1951 г. газета «Курская правда» указывала: «На ст. Курск прибыл вагон технической пропаганды Московско-Курской железной дороги. На предприятиях Курского железнодорожного узла читаются лекции по технике безопасности, об особенностях работы железнодорожного транспорта в зимних условиях». В вагоне технической пропаганды, в кинолектории демонстрировались фильмы об опыте работы коллектива станции Свердловск, о машинистах – пятисотниках, о передовых приемах ухода за путевым хозяйством. Плакаты, красочные средства наглядной агитации рассказывали о новаторах и передовиках транспорта. Вместе с сотрудниками дорожного бюро технической пропаганды лекции в вагоне читали инженеры Курского отделения дороги М.Г. Швейский и В.Г. Лобищев.

В январе 1953 г. Кировский райком КПСС отмечал, что в Курском вагонном участке была проведена техническая конференция, посвященная обсуждению передового метода ремонта вагонов старшего осмотрщика вагонного депо Красный Лиман А.Т. Щебликина, в 1951 г. одобренного МПС СССР. В вагонном участке не практиковалось проведение совместных совещаний инженерно-технических работников с передовиками производства, слабо была организована техническая пропаганда среди мастеров и рабочих¹.

24 ноября 1954 г. ЦК КПСС принял специальное постановление «О научных инженерно-технических обществах». Для улучшения работы научно-технических обществ требовалось реорганизовать их «в массовые научно-технические общества по отраслям производства, возложив на них широкое объединение научно-технических работников и новаторов производства»². Перед научно-техническими обществами были поставлены задачи выявления и

¹ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449. Л. 15.

² См.: КПСС в резолюциях и решениях... М., 1985. Т. 8. – С. 451-452.

использования резервов в промышленности и на транспорте, распространения опыта новаторов производства¹.

В тот период на железных дорогах СССР работало 13505 творческих бригад членов НТО, 2836 общественных конструкторско-технических бюро, 3500 общественных бюро экономического анализа². На 32 железных дорогах в НТО состояло 165, 9 тыс. членов, объединенных в 4378 организациях³.

Весьма плодотворно работала первичная организация НТО локомотивного депо Курск. За успешное выполнение творческих обязательств, повышение технического уровня производства Центральное правление НТО Министерства путей сообщения СССР наградило первичную организацию НТО локомотивного депо Курск Московской железной дороги Почетной грамотой⁴.

Курские железнодорожники активно участвовали в деятельности первичных организаций Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний (с 1964 г. – Всесоюзное общество «Знание»). Начальник станции Курск П.А. Шубин, старший инженер отделения дороги Н.А. Козлов, инженер станции В.Д. Семененко организовывали на предприятиях лекции на различные темы.

Но далеко не все лекции, читаемые членами Общества, вызывали интерес аудитории. Так, 6 августа 1953 г. секретарь партийной организации цеха эксплуатации паровозного депо Курск П.А. Забоев, выступая на XIII пленуме Кировского РК КПСС, справедливо замечал, что «в ДКЖ читают лекции не всегда на должном уровне». Низкий уровень отдельных лекций вел к тому, что слушатели преждевременно покидали зал. При распространении абонементов на такие лекции, железнодорожники депо уклонялись от их получения⁵.

¹ Коровин В.В., Белозеров Д.А., Гаврилюк А.В. Социальная активность курян в условиях «развитого социализма»: организационное оформление и деятельность общественных объединений региона в 1950 – 1970-е годы. – Курск, 2014. – С. 45.

² Стрекопытов С.П. История научно – технических учреждений в России (вторая половина XIX – XX вв.). – М., 2002. – С. 397 – 398.

³ Стрекопытов С.П. Указ. соч. – С. 398.

⁴ См.: Этапы большого пути. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 128.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 448. Л. 117-118.

Активное участие принимали курские железнодорожники в деятельности областного Комитета защиты мира. Так, в сентябре 1951 г. депутат Верховного Совета РСФСР А.Е. Савченко был избран в состав Курского областного Комитета защиты мира (КО КЗМ)¹. В 1960 г. в состав президиума КО КЗМ был введен Герой Социалистического Труда П.А. Шубин. Ему было поручено организовать группы содействия областному КЗМ в вагонном и локомотивном депо Курск². Через короткое время в локомотивном и вагонном депо, в коллективе станции Курск уже действовали группы содействия. Ими руководили старший машинист, депутат Верховного Совета РСФСР V созыва Ю.В. Князьков и инженер станции Курск В.Д. Семененко³.

Так, машинисты локомотивного депо Курск И.Н. Машкин, Г.П. Манжосов, И.А. Гладилин, И.А. Шевченко, В.И. Кузнецов, И.А. Старосельцев и другие перечисляли средства, полученные за дополнительные поездки на участке Курск-Скуратово, в Фонд мира. Такие поездки они называли «Маршрутами мира»⁴.

В октябре 1958 г. ЦК КПСС принял постановление «О книгах по истории фабрик и заводов». Оно обязывало крайкомы, обкомы КПСС привлекать к участию в написании подобных книг ветеранов революции, кадровых рабочих, инженерно-технических работников, писателей и ученых⁵.

Локомотивное депо Курск в Курской области стало первым предприятием, где партийная, комсомольская и профсоюзная организации организовали совместную работу над историей своего коллектива.

По решению парткома в депо была создана комиссия по составлению книги по истории предприятия. Ее возглавил начальник депо А.В. Пономаренко. В состав комиссии вошли 16 чел., в том числе секретарь парткома депо Н.Ф. Солянин, председатель профкома (месткома) Г.В. Ильин, машинисты-

¹ Курская правда. – 1951. – 18 сентября. БКЭ. Т. 1. Кн. 3. – Курск, 2009. – С. 5 – 6.

² Коровин В.В., Белозеров Д.А., Гаврилюк А.В. и др. Социальная активность курян в условиях «развитого социализма»: организационное оформление и деятельность общественных объединений региона в 1950 – 1970 – годы. – Курск, 2014. – С. 130.

³ ГАКО. Ф. Р-767. Оп. 1. Д. 2. Л. 71, 101.

⁴ ГАКО. Ф. Р-767. Оп. 1. Д. 10. Л. 7; Коровин В.В., Белозеров Д.А., Гаврилюк А.В. Указ. соч. – С. 136.

⁵ Справочник партийного работника. Вып. 2. – М., 1959. – С. 514.

инструкторы В.Ф. Лятач, Н.И. Котляров, мастера ремонтных цехов, почетные железнодорожники Г.Е. Шеповалов, Н.А. Успенский, начальник базы запаса паровозов, дважды почетный железнодорожник С.А. Зикеев, заведующий котельной П.И. Богданчиков, бывшие работники предприятия – пенсионеры Ф.М. Еськов, А.М. Денисов и А.С. Храмов.

Комиссия строила работу не только на изучении архивных и опубликованных в региональной печати документов и материалов, но занималась сбором воспоминаний ветеранов предприятия, проживавших даже за пределами Курской области¹.

Весной 1966 г., когда рукопись истории депо Курск была близка к завершению, ее передали для литературной обработки Заслуженному работнику культуры РФ Н.Ю. Корнееву. Он качественно справился с этой задачей. Члены общественной редколлегии надеялись, что подготовленную к печати книгу удастся издать к 100-летию юбилею депо. Его намечали праздновать 6 сентября 1968 г.²

Но в результате бюрократической волокиты и мелочных придирок со стороны редакторов Центрально-Чернозёмного книжного издательства (г. Воронеж), куда была представлена рукопись книги, и отсутствия поддержки от Курского обкома КПСС, книга по истории локомотивного депо не была опубликована. Это явно затормозило оформление музея истории депо, которое закончено только лишь в апреле 1969 г.³

Материалы, представленные в параграфе 1 5-й главы, свидетельствуют о ведущей роли железнодорожников Курской области в проведении важнейших государственных и общественно-политических кампаний: подготовке к выборам

¹ Белозеров Д.А., Манжосов А.Н. О работе общественных организаций локомотивного депо Курск Московской железной дороги по написанию истории предприятия в 1960-е годы // Столица и провинция: история взаимоотношений. Матер. Шестой региональной научной конф., Воронеж, 3 февраля 2012 г. – Воронеж, 2012 – С. 226-227.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 58. Д. 82. Л. 199; Курская правда. – 1968. – 7 сентября.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 145. Л. 14; Золотухин А.Ю., Коровин В.В., Манжосов А.Н. Становление историко-мемориального комплекса Курского железнодорожного узла // Курский край. – 2008. – № 1 (102). – С. 28.

депутатов Верховного Совета СССР II-VII созывов (1946-1962 гг.), Верховных Советов РСФСР II-VI созывов (1947-1963 гг.), местных советов депутатов трудящихся различного уровня. Трудовые биографии Н.Д. Горбачевой (Непогодиной), А.Е. Савченко, Г.М. Гладилина, Ю.В. Князькова свидетельствуют о должном выполнении ими депутатских обязанностей.

В материалах параграфа отражена роль трудовых коллективов, партийных и профсоюзных организаций железнодорожных предприятий в рамках осуществления выборных кампаний в выдвижении своих представителей в состав избирательных комиссий различных уровней (участковых, окружных, областных). Некоторые из них (А.Е. Савченко, П.А. Шубин, Ю.В. Князьков) стояли у истоков замечательной общественно-патриотической инициативы – движения борцов за мир и создания Курского областного Комитета защиты мира (осень 1951 г.). Курские железнодорожники постоянно проводили сбор средств для пополнения областного Фонда мира. В исследуемый период совершенствовалась и научно-техническая пропаганда, деятельность первичных организаций, Научно-технического общества железнодорожного транспорта.

5.2 Деятельность транспортной печати как фактора влияния на состояние социальной сферы железнодорожного транспорта

Важным фактором улучшения производственной социальной сферы железнодорожных предприятий Курской области постоянно оставались дорожные и отделенческие газеты. Так, руководством и дорпрофсоюзом Московско-Курской железной дороги выпускалась дорожная газета «Московско-Курская магистраль». С 1953 по 1959 гг. она выходила под названием «За образцовую магистраль». На Московско-Киевской железной дороге органом транспортной печати была газета «Магистраль», а на Московско-Донбасской (до 1953 г.) – «За образцовую

магистраль». На Южной железной дороге издавалась газета «Большевик Южной». Узловыми парткомами (с 1948 г. – политотделами) Белгородского, Льговского, Валуйского и Курского отделений осуществлялся выпуск многотиражных газет «Сигнал», «Стахановец», «Новый путь» и «Курский железнодорожник».

С декабря 1943 по октябрь 1951 гг. регулярно выходила еженедельная газета «Курский железнодорожник». До 18 декабря 1945 г. ее издание осуществлялось под руководством Р.В. Желнина¹, а с декабря 1945 по май 1946 гг. – редактора В.К. Никулина, избранного секретарем узлового парткома ст. Курск². 23 сентября 1946 г. бюро Кировского РК ВКП(б) утвердило ответственным редактором газеты «Курский железнодорожник» Е.В. Фридмана, демобилизованного из рядов Советской Армии³.

«Особую заботу о выпуске газеты проявляли технический секретарь Н.Ф. Макухина, литературный работник З.Г. Петрухина, зав. типографией А. Кулешов. Газета пользовалась авторитетом среди железнодорожников. Мы старались делать ее с выдумкой, пропагандируя опыт работы передовых тружеников. Первым руководителем, с кем я познакомился, был начальник станции Курск П.А. Шубин... На станции Курск трудился коллектив единомышленников, который формировал поезда, обеспечивал безопасность движения, своевременно обрабатывал и продвигал составы с грузами для народного хозяйства, – вспоминал Е.В. Фридман. – «Курский железнодорожник» постоянно пропагандировал передовой опыт новаторов. Часто газета писала о прогрессивных методах работы движенцев И.Е. Черепенко, А.И. Феофилова, Д.Я. Захарова, З.И. Россошенко. Особое внимание уделялось работе единых смен станции. В состав смен входили машинисты депо, движенцы, вагонники. На планерках начальник станции подводил итоги работы за сутки, планировал предстоящую работу, подвергал критике имевшиеся недостатки. Душой этого

¹ Курский железнодорожник. – 1945. – 18 декабря.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 42. Д. 1195. Л. 2-3; Ф.П-2878. Оп. 4. Д. 799. Л. 53-56,58; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 261. Л. 6.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 2. Д. 11475. Л. 2-об.; В октябре 1951 года после ликвидации отделенческих многотиражных газет Е.В. Фридман работал корреспондентом дорожной газеты «Московско-Курская магистраль» и заместителем секретаря узлового парткома.

процесса был первый начальник отдела движения З.Ф. Анненков. С особым вниманием относились к газете и паровозники. Вспоминаю выступления машинистов В.Д. Прокопова, А.Ф. Яковенко, братьев И.Я. и Ф.Я. Соляниных, заместителя начальника депо Н.В. Захарова. Газета подробно сообщала о работе передовых машинистов В.Ф. Лятча, А.В. Киселева, С.И. Бугорского, мастеров Н.А. Успенского, Г.Е. Шеповалова, Г.Е. Бобовникова...»¹

Исследуя работу стенных газет «Паровозник», «Вагонник», выпускаемых активистами в паровозном депо Курск, в 5-м вагонном участке, в Курской дистанции пути необходимо, в первую очередь, описать деятельность газеты «Паровозник».

Вначале она выпускалась один раз в месяц (ответственный редактор-техник депо П.Ф. Лузан). Летом 1945 г. редколлегия «Паровозника» перестроила свою работу. В качестве приложения к «Паровознику» выходили юмористические номера под названием «Промывальщик». Газета стала выпускаться до трех раз в неделю. В составе редколлегии газеты «Паровозник» объединились 9 человек, входивших в три бригады.

Согласно общему графику выпуска газеты, каждая бригада готовила очередной номер¹. Специальные выпуски, подготовленные коллективами всех бригад, выходили в дни важнейших событий. Члены каждой бригады были тесно связаны с работавшими в цехах коллегами. Оперативно выпуская номера «Паровозника», редколлегия пропагандировала опыт лучших машинистов депо – последователей тульского машиниста Д.А. Коробкова – Г.В. Насонова, Ф.Д. Довгера, И.К. Рябухи, И.И. Агенкова, М.Н. Коровина.

5 мая 1945 г. редактор «Курского железнодорожника» Р.В. Желнин отмечал, что «ценный опыт работы редколлегии стенгазеты «Паровозник» применим для всех стенных газет предприятий Курского узла и отделения дороги». 5 мая 1948 г. в День советской печати газета «Курская правда» указывала, что выпуски газеты

¹ Этапы большого пути. Кн. 4. – Курск, 1997. – С. 57-58.

¹ Так, бригада П.Д. Соколова выпускала свои номера во вторник каждой недели, бригада А.В. Григорьевой – по средам, а бригада инженера К.И. Козловского осуществляла выпуски газеты по четвергам.

«Паровозник» в паровозном депо пользуются большой популярностью. Редакция стенной газеты, возглавляемая П.Ф. Лузаном (И.Ф. Николаенко, Н.А. Гладилина, Д.И. Квасов, В.А. Болдырева и др.), обеспечивала оперативный выпуск газеты.

Обратимся к воспоминаниям заслуженного юриста В.А. Брюховецкого, который был редактором газеты «Паровозник» в 1954-1957 гг.: «Работая машинистом-инструктором, я возглавлял редколлегию газеты «Паровозник». Было решено ежедневно выпускать газету для усиления воспитательной работы в коллективе, для организации технической учебы... Стенд был разделен на шесть колонок – по числу дней рабочей недели. Каждый выпуск нами посвящался отдельной тематике – партийной, комсомольской, профсоюзной, спортивной жизни депо, организации производственной, технической учебы...

...Художественное оформление газеты обеспечивали художники А.И. Никулин и машинист И.В. Филиппский (позднее заместитель начальника депо). Текст для колонок газеты печатала секретарь начальника депо С.Ф. Любченко – вспоминал В.А. Брюховецкий. Помощь в подготовке материалов постоянно оказывали заведующая техкабинетом А.И. Шумакова, инспектор отдела кадров В.Р. Буздыханова, главный бухгалтер депо В.С. Пожидаев. Всегда Редколлегия всегда была обеспечена листами ватмана, фотобумагой, цветными карандашами. Весной 1956 года я был приглашен на общесетевой семинар редакторов стенных газет предприятий, который проводился по инициативе ЦК профсоюза железнодорожников и редакции газеты «Гудок» в Москве. На семинаре я рассказал об опыте работы «Паровозника». 15 марта 1956 года приказом Министра путей сообщения СССР Б.П. Бещева за «достигнутые успехи в производственной работе и активное участие в организации стенной печати на предприятиях железнодорожного транспорта» я был отмечен именными часами»¹.

По-иному обстояли дела с выпуском стенных газет в Курской дистанции пути и в 5-м вагонном участке. Стенная газета «Вагонник» здесь выпускалась с 1946 года (редактор – инженер Г.Ф. Коган). Газета выходила не регулярно, в

¹ Цит. по: Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 4. – Курск. – 1997. – С. 59-60.

основном, выпускалась к праздничным дням или важным датам в истории советского государства. «Вагонник» не занял ведущей роли в освещении соревнования. Редколлегия не сплотила вокруг себя действенного собкоровского актива. 8 февраля 1949 г. после отчета Г.Ф. Когана на партбюро 5-го вагонного участка о работе газеты «Вагонник», начальник депо В.П. Шубин¹, председатель профкома З.А. Ефремова, секретарь партбюро вагонного участка П.Д. Кузнецов², его заместитель по идеологической работе С.В. Кузнецов³ указали на то, что Г.Ф. Коган недобросовестно отнесся к партийному поручению – работе в качестве ответственного редактора «Вагонника»⁴. Вскоре Кировский райком ВКП(б) поручил руководство стенной газетой «Вагонник» старшему приемщику вагонов МПС СССР В.П. Ховалкину. Но и он не смог обеспечить действенности и оперативности в выпусках газеты.

Освещая деятельность транспортных газет, необходимо более подробно остановиться на последовательной работе редакции газеты «Курский железнодорожник».

Газета «Курский железнодорожник» постоянно пропагандировала передовые методы, используемые работниками Курского узла. Так, 14 июня 1945 г. газета сообщила о том, что была проведена узловая техническая конференция, обсудившая внедрение метода диспетчера отделения движения В.А. Филиппова по регулированию движения поездов на однопутном участке Курск-Льгов.

Имя диспетчера В.А. Филиппова было широко известно на сети железных дорог страны. Он предложил оригинальный метод организации движения поездов от Курска до Льгова. До начала Великой Отечественной войны это был двухпутный участок. Но в 1943 г. его смогли восстановить лишь как однопутный. На ряде перегонов были оставлены двухпутные «вставки». В.А. Филиппов

¹ В.П. Шубин работал в должности начальника вагонного депо с 23 марта 1948 г. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 58).

² 28 декабря 1948 г. П.Д. Кузнецов возглавил партийную организацию 5-го вагонного участка (ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 176; Ф. П-2878. Оп. 4. Д. 792. Л. 103, 105-108).

³ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 176-177.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 178, 180.

организовал движение поездов так, что однопутные перегоны не лимитировали пропускную способность участка.

Его метод регулирования движения поездов позволял машинистам увеличить участковую скорость поездов на 9 км в час, а техническую – на 3,9 километра¹. 28 апреля 1945 г. бюро Курского обкома ВКП(б) обсудило вопрос о внедрении метода диспетчера В.А. Филиппова и рекомендовало его к широкому распространению среди железнодорожников Курской области.² В газете «Курский железнодорожник» подчеркивалось, что движение поездов филипповскими методами постоянно организовывали диспетчеры А.Т. Дранник, Н.И. Арепьев, Н.В. Голубев и другие работники службы движения³.

В июле 1945 г. диспетчер В.А. Филиппов был награжден орденом «Знак Почета»⁴. 5 августа 1945 г. приказом Народного комиссара путей сообщения СССР И.В. Ковалева № 836 он был отмечен значком «Почетному железнодорожнику»⁵.

В канун Всесоюзного Дня железнодорожника было подготовлено коллективное письмо «От железнодорожников Советского Союза. Великому вождю народов Генералиссимусу Советского Союза Иосифу Виссарионовичу Сталину». Как подчеркивалось во всей транспортной печати, это «письмо на собраниях обсудили и подписали 2 390 254 работника всех железнодорожных профессий, организаций и учреждений железнодорожного транспорта: паровозных депо, станций, вагонных участков и вагоноремонтных пунктов, дистанций пути и связи, военно-восстановительных организаций, частей железнодорожных войск, учебных заведений и учреждений НКПС»⁶.

¹ Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. / Под ред. Н.С. Конарева. – М., 1987. – С. 431-432.

² ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3525. Л. 153-155.

³ Курский железнодорожник. – 1945. – 14 июня.

⁴ Курский железнодорожник. – 1945. – 5 августа; Курская правда. – 1945. – 4 августа.

⁵ Курский железнодорожник. – 1945. – 9 августа.

⁶ Железнодорожный транспорт. – 1945. – № 7. – С. 3-8; 9 августа 1945 г. текст письма был опубликован и в газете «Курский железнодорожник».

17 мая 1945 г. в передовой статье «В честь 10-летнего юбилея Сталинского Дня железнодорожника» газета отмечала: «Товарищи железнодорожники Курского узла и отделений! Дружно подхватывайте призыв коллектива станции Курск и включайтесь в социалистическое соревнование... Множьте ряды стахановцев, коробковцев, филипповцев! Завоевывайте первенство в соревновании!»

Здесь было опубликовано и обращение коллектива станции Курск «Мы готовы на новые трудовые подвиги!» В ходе развернувшегося социалистического соревнования, коллектив станции Курск, завоевавший Красное Знамя Управления и дорпрофсожа Московско-Курской дороги, призвал рабочих и служащих Курского узла активнее включиться в соревнование.

По поручению коллективов единых смен станции Курск это обращение подписали начальник станции, Герой Социалистического Труда П.А. Шубин, секретарь партийного бюро П.Г. Березников, председатель профсоюзного комитета А.А. Козина, секретарь комсомольской организации М.Д. Курихина, заместители начальника станции А.П. Белоусов, П.Т. Бибик, М.Н. Власов, дежурный по станции Н.М. Арепьев, начальник товарного двора И.Т. Тимофеев, машинист-инструктор маневрового парка паровозного депо Курск В.А. Власов (всего 29 человек).

10 июня 1945 г. газета «Курский железнодорожник» поместила критическую статью «В депо Курск не созданы условия лунинцам». В ней речь шла о небрежном выполнении приказа Народного комиссара путей сообщения СССР № 18/Ц от 7 января 1942 г. «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны»¹. В нем подчеркивалось, что «овладев в совершенстве своей основной профессией машиниста и хорошо освоив слесарную специальность, Лунин и его бригада отличным... уходом за паровозом нашли способы удлинения сроков его службы. Они расширили

¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1498. Л. 183-190; ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 179. Л. 2-3-об.

производимый силами паровозной бригады объем ремонта в пути, в оборотном и основном депо...»¹

В феврале 1945 г. коллегия НКПС приняла решение, чтобы рабочих-паровозников в каждом депо обучали слесарному мастерству, повышали их слесарную квалификацию. Но в депо Курск, как отмечала газета, «несмотря на совершенно ясные указания коллегии НКПС, необходимые условия для лунинцев не созданы. И это несмотря на то, что 63 машиниста, 47 помощников, 98 кочегаров не имеют требуемого слесарного стажа»². Газета отмечала, что настойчиво требуется внедрять передовые лунинские методы труда в депо Курск еще потому, что объем ремонта паровозов настолько велик, что комплексные бригады слесарей не успевают справляться с ремонтом.

В результате простой паровозов на промывке завышен в полтора раза. Не снижалось число заездов на межпоездной ремонт. Только за 20 дней мая 1945 г. их было 17.

Было допущено 146 случаев нарушений спаренной езды машинистами. Газета особо указала, что руководство депо (начальник – А.Д. Шведов, заместитель по эксплуатации Н.В. Захаров) не проявляют настойчивости в создании условий для паровозников, желающих работать по-лунински.

При этом в газете отмечались имена передовиков, активно применявших методы Н.А. Лунина и Д.А. Коробкова. В депо Курск это были машинисты А.Е. Савченко (паровоз Э-5671), Ф.Д. Довгер (Э^у -699-90), Я.В. Ковальчук (Э^у -703-34), М.П. Киселев (Э^у -702-95) и их помощники, отлично ухаживающие за своими локомотивами.

Газета «Курский железнодорожник» уделяла большое внимание пропаганде тимашевского метода ремонта паровозов и вагонов. Первыми на Московско-Курской железной дороге почин ремонтников депо Тимашевская поддержал коллектив паровозного депо Курск. Так, в мае 1946 г. для ремонта в депо Курск был доставлен паровоз О^в 5088, поврежденный в ходе боевых действий 1943 года.

¹ Там же.

² Курский железнодорожник. – 1945. – 10 июня.

К выполнению большого объема и сложности деповского ремонта были подключены слесари М.И. Черкашин, Ф.П. Адлер, А.В. Асеев, Н.Ф. Шолупов, котельщики А.А. и В.А. Петрухины, А.М. Павлов, Н.В. Никитин и другие. Восстановление этого паровоза находилось под непосредственным контролем членов профсоюзного (местного) комитета депо. 21 июля 1946 г. на страницах газеты «Курский железнодорожник» председатель месткома депо Курск В.К. Бутов отмечал, что к 18 июля 1946 г. паровоз был отремонтирован. Профсоюзный комитет депо организовал мощную агитационную поддержку этой инициативы через стенные газеты, выходившие на предприятиях и через газету «Курский железнодорожник».

27 июля 1946 г. газета «Курская правда» отмечала, что: «...ремонтники решили преподнести его восстановленным в подарок Дню железнодорожника. Они приходили после работы и трудились над больным локомотивом, чтобы вернуть его в строй действующих машин... Паровоз был украшен комсомольским значком – он передан комсомольской бригаде. На передней части его надпись: «Восстановлен в Курске». На тендере – вторая: «Наш вклад в новую сталинскую пятилетку. Восстановлен силами Курского паровозного депо в подарок матери-Родине».

Паровоз едет в вагонный участок. Там к нему прицепляют 6 платформ... На каждой платформе надпись: «Восстановлена во внеурочное время поездными бригадами ВЧ-5 в честь Дня железнодорожника...»

1 августа 1946 г. начальник паровозного депо Курск А.Д. Шведов издал специальный приказ. В нем отмечалось, что «за проявленную инициативу в деле восстановления паровоза О^в 5088 тимашевским методом» 14 рабочим объявлялась благодарность с выдачей денежной премии в размере от 150 до 200 рублей (каждому). В числе премированных были слесари Н.Ф. Шолупов, А.Ф. Кабанцев, В.С. Усачев, П.А. Булатников, Ф.П. Адлер, М.И. Черкашин, И.Т. Истомин, котельщики А.А. и В.А. Петрухины, В.В. Нечитайлов¹.

¹ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 24. Л. 69.

В течение 1946-1947 гг. в вагонном участке было восстановлено 24 поврежденных войной вагонов, а также отремонтировано и подготовлено к отправке в запас МПС СССР еще 220 вагона¹.

Осенью 1946 г. подобрали котел и раму паровоза Э^x 1246. У станции Мармыжи они пролежали почти 5 лет с того времени, как паровоз был поврежден вражеской бомбой, следуя к линии фронта. Котельщики В.А. Петрухин, В.Д. Носилевский, М.В. Дураков, Н.В. Никитин капитально отремонтировали дымогарные и жаровые трубы, тем самым восстановили паровозный котел. Активно работали слесари-арматурщики и экипажники И.С. Шолупов, А.В. Асеев, Ф.П. Адлер. В двадцатых числах октября 1946 г. паровоз был восстановлен. На его тендере красовалась надпись «Подарок Родине к 29-й годовщине Октября»².

Вскоре состоялась передача паровоза Э^x 1246 бригаде старшего машиниста Д.В. Сотникова. В декабре 1946 г. в паровозном депо Курск началось восстановление поврежденного паровоза Э^x 3001, который был обнаружен у станции Поныри. Подвергся обстрелу летом 1943 года в период битвы на Курской дуге. Всего в депо Курск к осени 1947 г. тимашевским методом было **восстановлено паровоза**³.

Газета «Курский железнодорожник» постоянно освещала работу лучших машинистов паровозов, переведенных на хозяйственный расчет, – С.И. Бугорского, Ф.И. Бережнева, С.С. Алтунина и др.⁴ 27 июня 1946 г. газета «Курский железнодорожник» опубликовала материал о работе передовой 3-й смены ПТО вагонного участка⁵.

¹ ГАОПИКО. Ф-2160. Оп. 297. Л.152; ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 36. Л. 209.

² ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 14. Л. 9-об.; Курская правда. – 1946. – 30 октября; Курский железнодорожник. – 1946. – 29 сентября, 14 ноября.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 49. Л. 54; Курская правда. – 1947. – 26 февраля; Курский железнодорожник. – 1946. – 17 ноября.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 54.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 187.

Газета «Курский железнодорожник» часто отмечала работу связистов Курского отделения. Включившись в социалистическое соревнование, коллектив 7-й Курской дистанции сигнализации и связи (начальник – И.Н. Казаков) добивался высоких производственных успехов. Дорожный план по ремонту телеграфно-телефонной линии за 20 дней апреля 1945 года был выполнен коллективом на 515 %, а план ремонта линейных проводов – на 150 %.

Со значительным превышением производственных планов работали электромеханик М.И. Бобовникова, телефонистки К.Ф. Карачевцева и В. Кондратова. Они регулярно добивались перевыполнения нормативов на 70-80 %¹.

24 мая 1945 г. руководители 7-й Курской дистанции сигнализации и связи И.Н. Казаков, Г.В. Булатников, В.П. Водопьянов на страницах газеты «Курский железнодорожник» сообщали о том, что коллектив 7-й дистанции поддерживает инициативу работников станции Курск по развертыванию соревнования.

По решению Управления и дорпрофсожа Московско-Курской железной дороги звание «Лучшего телефониста дороги» было присуждено телефонистке 7-й дистанции связи К.Ф. Карачевцевой, «Лучшего телеграфиста» - З.И. Аксеновой².

8 июля 1945 г. «Курский железнодорожник» сообщил, что по представлению комиссии райпрофсожа Курского отделения Московско-Курской железной дороги на отделенческую доску Почета были занесены 7 фамилий передовиков 7-й Курской дистанции сигнализации и связи. В их числе электромеханики М.И. Бобовникова, П.Г. Дородных, И.А. Пешков, В.И. Мальнев, старший смены телеграфистов И.И. Аксенов, бригадир Е.Л. Лепин, монтер В.Т. Третьяков, в своей работе постоянно использовавшие лунинские методы. 8 работников 7-й дистанции сигнализации и связи были награждены значками НКПС СССР «Отличный связист». Это электромеханики М.И. Бобовникова,

¹ Курский железнодорожник. 1945. – 17 мая.

² Курский железнодорожник. 1945. – 23 августа.

П.Г. Дородных, старшие электромеханики Д.Ф. Данилов, Н.В. Морозов, П.А. Бутов, телеграфистка З.И. Аксенова и другие¹.

Ряд материалов в газете «Курский железнодорожник» был посвящен работе агитаторов на предприятиях железной дороги. Так, 17 июня 1945 г. газета поместила интервью работницы вагонного участка А.И. Гривачевой «Как я стала агитатором». Молодой коммунист А. Гричева поделилась опытом своей работы и отметила, что в ее становлении как агитатора значительную роль сыграл руководитель агитколлектива вагонного участка – начальник ВРП К.И. Скопин.

21 июня и 4 октября 1945 г. в статьях, опубликованных в газете «Курский железнодорожник», отмечалось ослабление работы агитаторов в 6-го Курского отделения паровозного хозяйства (руководитель – П.Ф. Руцкой), ОРСа 6-го отделения движения (руководитель – Г.В. Вармунд). В материале Р. Васильева (лит. псевдоним редактора Р.В. Желнина – авт.) от 4 октября 1945 г. подчеркивалось, что парторг станции Курск П.Г. Березников слабо организует работу агитаторов. Руководитель единой смены Н.Ф. Гладилин признавался, что за три прошедших смены агитаторы ни разу не выступили с сообщениями.

Газета писала, что для агитаторов А.П. Белоусова, Д.Я. Захарова, М.Н. Власова, Р.С. Арепьевой оставалось «большое поле для деятельности». Резкой критике газета подвергла парторга станции П.Г. Березникова и секретаря комитета ВЛКСМ М.Д. Курихину за то, что они были редкими гостями на рабочих планерках. «Курихину рабочие называют «барыней». Она не желает заниматься черновой работой среди молодежи станции», – отмечала газета².

«Курский железнодорожник» уделял внимание деятельности общественных организаций – первичных комитетов обществ Красного Креста (РОКК), Осоавиахима, «Локомотив». Так, 21 июня 1945 г. в газете подчеркивалось, что члены первичной организации РОКК 6-го Курского отделения движения передали в Фонд шефской помощи детям-сиротам павших защитников Отечества более 15 тысяч рублей. В публикации отмечалась роль председателей первичных

¹ Курский железнодорожник. – 1945. – 26 июля.

² Курский железнодорожник. – 1945. – 4 октября.

организаций РОКК резерва проводников Н.К. Антохиной, дортехшколы Локтионовой, дистанции пути Бессвятовой и др.

Первичная организация РОКК 6-го отделения движения организовала шефство над инвалидом Великой Отечественной войны I группы Н.И. Стыркиным¹. Организация, которую возглавляла К.С. Коробова, в октябре 1945 г. передала 500 рублей семье Стыркиных².

В 1946 г. комитет РОКК Курского узла объединял 57 первичных организаций или 9211 членов. По инициативе узлового комитета РОКК 2144 чел. сдали нормы БГСО и 1734 нормативы ГСО. На предприятиях узла работало 26 санитарных постов, было подготовлено 64 санитарных дружинницы. На содержание детского дома и на посылку детей-сирот (из семей железнодорожников) в подмосковный дом отдыха и на курорты Крыма было собрано двести рублей. Общественникам удалось собрать 165 вещей, которые передавались детям, лишившимся родителей³.

На более низком уровне находилось издание Белгородской отделенческой газеты «Сигнал». Так, в постановлении бюро Курского обкома ВКП(б) от 29 марта 1949 г., заслушавшего работу политотдела Белгородского отделения Южной железной дороги, указывалось, что газета «Сигнал» недостаточно освещает партийно-политическую работу на отделении. Она не стала подлинным организатором масс в борьбе за выполнение планов пятилетки. На линейных станциях рабочие не читают отделенческую газету. Установленный лимит газеты для линейных станций был распространен только на 37 %⁴.

Бюро Курского обкома партии указало на необходимость «улучшить работу отделенческой газеты «Сигнал», сделав ее подлинным агитатором масс в деле досрочного выполнения пятилетки за четыре года»⁵

¹ Старший лейтенант Н.И. Стыркин в июне 1942 г. был тяжело контужен в бою на Брянском фронте. Проживал на ул. Кагановича вместе с сестрой, диспетчером ВЭО-14 З.И. Стыркиной. (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 258. Л. 164).

² Курский железнодорожник. – 1945. – 7 октября.

³ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 297. Л. 5-об.; Курский железнодорожник. – 1945. – 16 мая.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 993. Л. 41.

⁵ Там же. Л. 43-об.

4 октября 1945 г. в «Курском железнодорожнике» был опубликован отчет о проведении III пленума райпрофсожа, где были заслушаны отчеты начальников ОРСов 6-го отделения движения Н.В. Козырева и паровозного депо Курск А.И. Маякова. На этом пленуме райпрофсожа подчеркивалось, что ряд учреждений общественного питания (столовая № 1 ОРСа отделения движения, детская столовая № 2) добились улучшения в работе. Им были присуждены переходящие Красные знамена Московско-Курской дороги. Но большинство участников пленума отмечало недостатки, повседневно встречающиеся в системе общественного питания. Подчеркивалось, что уменьшалось число работников узла, которые питались в столовых (из-за ухудшения ассортимента отпускаемых блюд). Но начальник отдела общественного питания ОРСа Н.Т. Сидоров и начальник торгового отдела Г.И. Иванов не принимали мер для улучшения качества питания в столовых.

27 мая 1945 г. газета «Курский железнодорожник» подвергла резкой критике работу столовой № 1 ОРСа 6-го отделения дороги. В статье подчеркивалось, что кроме супа и борща, нет овощной колбасы, морковного пудинга, картофельных пирожков, киселя, повидла и других продуктов, производимых в подсобных хозяйствах.

Частыми были жалобы от посетителей на действия официанток О. Власовой, М. Гуляевой, кассиров Еськовой и Бочаровой, встречавших рабочих грубостью и холодными блюдами. Автор заметки Г. Анисимова отмечала, что «руководству ОРСа необходимо навести порядок в столовой по обслуживанию посетителей и приготовлению разнообразных блюд. Им надо навести порядок и устранить очереди в столовой...»

Как отмечалось в газете «Курский железнодорожник», III пленум райпрофсожа предложил начальникам ОРСа, заведующим столовых улучшить качество обедов, увеличить ассортимент блюд, привести столовые в надлежащий санитарный и культурный порядок, в каждой столовой организовать буфеты. Председатели комиссий по рабочему снабжению при райпрофсоже и месткомах служб обязаны были установить через общественных контролеров строгий

контроль за работой столовых, буфетов, за ходом уборки урожая, хранения и расходом его¹.

Газета «Курский железнодорожник» занимала острую позицию и в вопросах контроля за ходом строительства здания Дома культуры железнодорожников. 2 сентября 1947 г. по инициативе узлового парткома (секретарь – В.К. Никулин) была опубликована статья З.А. Григорьевой «За красивыми словами – неказистые дела». В ней отмечалось, что «14 мая на совещании в партийном комитете узла начальник СВУ-4 тов. Доверидзе заверил, что коллектив строительного участка в 1947 году выполнит задачу по строительству малого зала железнодорожного клуба. Еще в апреле он выступил на страницах газеты со статьей, где было сказано: «На строительно-восстановительный участок возложена почетная задача – восстановить Курский железнодорожный узел, сделать его благоустроенным местом в области». Да, слова красивые, но дела неказистые... Сентябрь вступил в свои права. Но окончание строительства малого зала срывается... Но только подготавливаются отделочные работы. По центральному отоплению – котлы доставлены в котельную... Приступили, на днях начнем, изготавливается – не особенно отрадные вести. Хотя прораб Колесников сказал, что 19 сентября полностью будет закончено перекрытие малого зала... Иначе пропадет работа по оштукатуриванию, произведенному бригадой Малеева. Ненастная погода не ждет нерасторопных... Необходимо срочно закончить перекрытие»².

3 сентября 1947 г. на имя первого секретаря Кировского райкома ВКП(б) С.А. Закатова редакция газеты направила заметку «За красивыми словами – неказистые дела», в которой критиковалась позиция руководства СВУ-4 по затягиванию сроков строительства основных объектов ДКЖ.

Значительный резонанс среди рабочих и служащих Курского железнодорожного узла получило выступление газеты «Курский железнодорожник» по поводу внедрения управленческих методов работы

¹ Курский железнодорожник. – 1945. – 4 октября.

² Курский железнодорожник. – 1947. – 2 сентября.

начальника отдела кадров СВУ-4 Д.В. Бобкина. 19 августа 1948 г. в газете было опубликовано письмо группы работников 4-го строительного-восстановительного участка о кадровых безобразиях, творимых Д.В. Бобкиным. Он самовольно занимался «перетасовкой» кадров бригадиров, прорабов, вызывая в отношении к молодым работникам, устраивавшимся на работу в строительный участок. Только за 8 месяцев 1948 г. в СВУ-4 было принято 428 чел., а по различным причинам был уволен 121 чел., 21 человек самовольно оставили производство. К сожалению, не на высоте положения оказалась и партийная организация строительного участка¹.

11 сентября 1948 г. статью газеты «Курский железнодорожник» и положение дел с кадрами массовых профессий в коллективе СВУ-4 рассмотрело бюро Кировского РК ВКП(б) гор. Курска². Несмотря на попытку некоторых членов бюро райкома снизить накал обсуждения фактов, приведенных в газете, бюро РК ВКП(б) рекомендовало освободить Д.В. Бобкина от занимаемой должности³. Бюро Кировского райкома ВКП(б) указало начальнику СВУ-4 П.Г. Карасеву⁵ на «крайне неудовлетворительные бытовые и производственные условия работы, сложившиеся на предприятии, на использование молодых рабочих не по их специальностям»⁴

Резонанс среди железнодорожников Курского узла имела и статья, опубликованная 11 августа 1949 г. в «Курском железнодорожнике». Она была посвящена анализу нарушений трудовой и финансовой дисциплины, выявленных в ходе рейдовых проверок на ПТО 5-го вагонного участка (начальник – Г.А. Дзельзит). Статья стала логическим завершением критических выступлений коммунистов-вагонников, которые высказывались еще с лета 1948 г. в газете и на партийных собраниях. Так, 12 августа 1948 г. на партийном собрании 5-го

¹ 14 июня 1948 г. для усиления партийной работы на должность секретаря партбюро был переведен Е.Я. Абрамов (ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 142; Д. 318. Л. 57, 73).

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 64-66.

³ С 1948 г. Д.В. Бобкин работал старшим мастером, заместителем начальника ЖУ-5 по учетно-производственной работе. (ГАКО. Ф. Р-64. Оп. 1. Д. 83. Л. 29, 36, 39, 58, 60, 113, 172).

⁵ П.Г. Карасев работал начальником СВУ-4 с мая 1948 г. по январь 1949 г. (ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1118. Л. 68-об., Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 317. Л. 184.).

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 318. Л. 66.

вагонного участка обсуждался доклад начальника ПТО вагонов Г.А. Дзельзита о развертывании соревнования по досрочному выполнению планов третьего года IV пятилетки¹. Рабочими вагонного участка были высказаны многочисленные претензии к руководству ПТО.

17 января 1949 г. на партийном собрании снова заслушивалась информация Г.А. Дзельзита о работе ПТО. Отмечалось, что трудовая дисциплина резко ухудшилась. В 1948 г. было допущено 63 случая нарушений трудовой дисциплины. Начальнику ПТО Г.А. Дзельзиту и главному инженеру Г.Ф. Когану было предложено быстрее внедрить новый технологический процесс².

Но большинство принятых решений реализовано не было. Наоборот, по вине начальника 5-го вагонного участка П.В. Бобовникова, его заместителя К.И. Скопина и начальника ПТО Г.А. Дзельзита участились случаи браков в работе, а также самовольного оставления рабочих мест³.

По вине П.В. Бобовникова творилась настоящая «кадровая чехарда». Покрывались случаи пьянства, серьезные нарушения трудовой дисциплины работников ПТО И.К. Барышникова, В.В. Хахалева, М.А. Гуторова⁴. Из 62 случаев нарушений трудовой дисциплины, допущенных в коллективе вагонного участка, 37 приходилось на работников ПТО⁵.

И.М. Серпионов, выступая на собрании заявил, что «предложение написать заметку в газету «Курский железнодорожник» поступило на партийном собрании в цехе. На бракоделов ранее направлялись материалы в обком партии, начальнику депо. Но мер к ним не принималось»⁶

На собрании было принято постановление: «Опубликованные в газете «Курский железнодорожник» материалы вскрывают неприглядную работу Курского ПТО. За отсутствие борьбы за установление трудовой дисциплины, попустительство бракоделам, игнорирование мнения коммунистов, работавших в

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 15. Л. 30.

² ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 6.

³ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 213-220; Д. 16. Л. 110-114.

⁴ ОА МЖД (г. Курск). Ф. 4. Оп. 1-Л. Д. 64. Л. 43; Д. 72. Л. 35.

⁵ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 110-111, 113-об., 216.

⁶ Там же. Л. 217.

цехе, что привело к развалу трудовой дисциплины, начальника ПТО Г.А. Дзельзита предупредить. Просить руководство отделения дороги освободить его от должности...»¹

Лето 1945 г. стало временем активизации деятельности женских советов Курского узла. 14 июня 1945 г. узловая газета «Курский железнодорожник» опубликовала обращение женщин-активисток «Поможем железнодорожникам возродить былую славу!». В нем содержались положения о соревновании, лидерами которого стали курские активистки.

«Обсудив обращение коллективов Люблинского узла о развертывании социалистического соревнования на достойную встречу десятилетнего юбилея Дня железнодорожника, мы включаемся в соревнование берем на себя следующие обязательства:

- Принять участие в работе по подготовке железнодорожниками хозяйства к зиме 1945-46 гг., вовлечь жен железнодорожников в общественную полезную работу.
- На восстановлении железнодорожного хозяйства каждой отработать по 100 часов в месяц.
- Восстановить электроцех в паровозном депо, гараж в 7-й дистанции пути и стрелочные будки на ст. Курск.
- Взять шефство над двумя паровозами и привести их в надлежащий вид.
- Убрать территорию паровозного депо от мусора и шлака и оборудовать спортивную площадку.
- Провести обследование семей фронтовиков и инвалидов Отечественной войны, добиться оказания им всемерной помощи.
- Взять под контроль общежития, добившись в них отличного санитарного и культурного состояния.

Арбитром в соревновании просим быть газету «Курский железнодорожник». По поручению собрания женщин-активисток Курского узла подписали: А.М. Водяницкая, А.В. Шубина, Е.В. Старосельцева, А.И. Бобовникова, М.А. Кудрявцева, М.Н. Табачкова, Е.П. Перельгина».

¹ ГАОПИКО. Ф. П-1327. Оп. 1. Д. 16. Л. 113-об.-114; 219-220.

19 июля 1945 г. председатель женсовета Курского узла А.М. Водяницкая (жена умершего в марте 1945 г. машиниста-инструктора паровозного депо И.Ф. Водяницкого)¹ рассказала в газете «Курский железнодорожник» о том, как выполняются взятые обязательства. Например, члены женского Совета паровозного депо Курск А.А. Бутова, М.Н. Табачкова, В.Г. Масленникова покрасили тендер паровоза, почистили арматуру и привели в порядок цеха депо. Активистки станции Курск, вагонного участка и службы пути А.В. Шубина (жена начальника станции Курск, Героя Социалистического труда П.А. Шубина), Е.П. Перелыгина, А.В. Гридасова приступили к ремонту зимней спецодежды железнодорожников. М.Д. Голубева, Е.В. Старосельцева, А.И. Бобовникова дежурили в столовых паровозного депо и 6-го отделения движения.

Более 100 женщин-активисток осуществляли постоянную помощь семьям фронтовиков, детям-сиротам, родители которых погибли в период войны. Так, жительницы ул. Ильича собрали 400 рублей в фонд помощи воинам Красной Армии². М.Д. Голубева обследовала 25 семей фронтовиков. 10 семьям была оказана помощь профкомами предприятий³. 22 сироты воспитывались как дети женсовета. Для них находили одежду, их обеспечивали питанием, создавали условия для учебы. М.П. Севрюкова, А.А. Козина, Т.В. Богданова, М.А. Дзельзит, К.С. Коробова, А.И. Бобовникова, М.Ф. Гладилина, воспитывая своих детей и маленьких внуков, не забывали и о подшефных ребятах⁴. Руководители женского совета станции Курск А.В. Шубина, М.Д. Голубева и Е.П. Перелыгина участвовали в ремонте комнаты для демобилизованных воинов Красной Армии на вокзале ст. Курск.

Продолжалось шефство женских советов над рабочими станции и вагонного депо, постоянно трудившимися на открытом воздухе. Так, 20 декабря 1945 г. газета «Курский железнодорожник» отмечала, что В.А.Шведова,

¹ ОА МЖД. (г. Курск). Ф.3. Оп. 1-Л. Д.11. Л. 67.

² ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 230. Л. 9.

³ Курский железнодорожник. – 1945. – 19 июля.

⁴ ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3397. Л. 59.

Е.В. Старосельцева, М.И. Пархоменко¹, А.Г. Никулина (паровозное депо), А.В. Шубина, Е.П. Перелыгина, О.А. Бутова, А.И. Бобовникова (ст. Курск) проводили раздачу пищи на рабочих местах для тех, кто трудился на маневрах в зимних условиях. 17 ноября 1946 г. газета «Курский железнодорожник» отмечала высокую активность женщин в подготовке паровозного парка к работе в зимних условиях, в ремонте паровоза Э^х 1246, восстановленного тимашевским методом.

Одна из активисток женского движения М.В. Баранищева вспоминала: «Мы выполняли тяжелую работу, не получая ни копейки денег. Часто мы брались за то, что с нежеланием выполняли кадровые специалисты. Мы приводили в порядок рабочие общежития, чинили разорванные полушубки кондукторских бригад, стирали белье для больницы, для смены в поездах, даже не задумываясь, что ими пользовались тифозные больные... У всех были мужья, видевшие родной кров в перерывах между очередными поездками, дети и маленькие внуки. Отсутствие дома хозяйки, ее общественная работа далеко не всегда встречали понимание в семьях. Часто разворачивались ожесточенные споры о степени отдачи делам транспорта. Но, несмотря на это, мы продолжали трудиться на благо людей. В пургу и метель расчищали пути, в жару и зной пропалывали овощные грядки в подсобном хозяйстве... Я благодарна судьбе, которая свела меня с женщинами широкой души, такими как М.И. Пархоменко, В.Г. Масленникова, К.С. Коробова, руководителям женщин-активисток паровозного депо Курск Е.В. Старосельцевой, А.В. Шубиной»².

В статье «Патриотки транспорта», опубликованной в 1947 г. в газете «Курская правда», подчеркивалось: «На железнодорожных путях по колено снега. Маневровые паровозы, прокладывая в снегу глубокий след, тащат за собой груженые вагоны. Трудно работать в такую пору железнодорожникам... Но и в такие дни можно увидеть пожилых и молодых женщин, идущих от стрелки к

¹ А.М. Водяницкая, В.А. Шведова, М.И. Пархоменко и А.В. Шубина в марте 1946 г. были отмечены значками «Ударнику Сталинского призыва». (Курский железнодорожник. – 1946. – 15 марта).

² Цит.: Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945-1995 гг. / Авт. А.Н. Манжосов, В.К. Гладких, Г.В. Ильин и др. – Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 40.

стрелке. В руках у них термосы с горячими, вкусно пахнущими обедами... Тут же на путях они угощают железнодорожников. Это жены и матери железнодорожников. Среди них – А.Г. Старосельцева, В.Г. Масленникова, К.В. Гвоздикова, А.А. Бутова и другие. Они задалась благородной целью – помочь транспорту успешно справляться с трудностями зимнего времени...

Работники паровозного депо взяли обязательство – сверх плана отремонтировать паровоз Э^х-3001. Женщины-патриотки не оставались в стороне. Вместе с В.А. Шведовой (председателем женсовета депо) они обеспечивали бригады горячими обедами... Десятки часов затратили на ремонт в механическом цехе: покрасили инструментальные шкафы и ящики, привели в порядок станочное оборудование... Домохозяйки по установленному графику несут дежурство в столовой, в магазинах. Всюду виден их заботливый глаз... Их влечет горячее желание принести больше пользы общему делу...»¹ 2 октября 1948 года приказом Министра путей сообщения СССР Б.П. Бещева № 454/Ц были отмечены значками «Ударнику Сталинского призыва» и другими наградами²: О.А. Бутова, М.З. Гладилина (станция Курск), М.В. Баранищева, А.А. Бутова, Т.В. Емельянова, В.Г. Масленникова, М.И. Пархоменко, Т.Ф. Силицкая, А.Г. и Е.В. Старосельцевы (паровозное депо Курск).

Министр путей сообщения СССР выразил уверенность в том, что «активистки-жены железнодорожников будут надежными помощниками в борьбе за образцовую работу транспорта, за выполнение планов послевоенной пятилетки». Все это свидетельствовало о высокой оценке движения женщин-общественниц в развитии железнодорожного транспорта в 1945-1950 годы.

В заключение параграфа 2 главы 5-й отметим, что в конце 1940-х – начале 1950-х годов отделенческие газеты значительное место отводили не только производственным и кадровым проблемам, но и вопросам развития социальной сферы: улучшения жилищно-бытовых условий железнодорожников и членов их

¹ Курская правда. – 1947. – 26 февраля.

² Цит. по: Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945-1995 гг. Кн. 3. – Курск, 1996. – С. 40.

семей, пропаганде спортивных достижений, развитию массовой физкультуры и спорта. В поле их внимания попадала деятельность транспортных учреждений культуры, лагерей летнего отдыха.

Приостановка выпуска отделенческих газет с последующей их ликвидацией осенью 1951 г. была непоправимой ошибкой. Партийные и профсоюзные органы, политотделы отделений дороги лишились важнейших трибун, рычагов проведения широкой пропаганды своих идей и документов в массах железнодорожных рабочих и служащих. Дорожные газеты, например «Московско-Курская магистраль», не имели технической возможности частой публикации материалов, присылаемых с узловых и линейных станций. Было ослаблено влияние корреспондентов из числа рабочего актива на выпуск дорожных газет. Так, материалы из Курска в дорожной газете печатались в меньших объемах, чем это было ранее.

В заключение 5 главы диссертации отметим, что в ней дан подробный анализ участия железнодорожников Курской области в подготовке и проведении государственных и общественно-политических кампаний: выборов депутатов Верховных Советов СССР II-VI созывов (1946-1962 гг.), Верховных Советов РСФСР II-VI созывов (1947-1964 гг.), организации выборов в местные Советы депутатов трудящихся. Значимой оставалась роль активистов-железнодорожников в осуществлении голосования в поездах дальнего следования и на вокзалах граждан, находящихся в пути. Такая процедура предусматривала максимальное участие населения страны в голосовании. Например, при проведении кампании по выборам в Верховный Совет СССР 1962 года Министерство путей сообщений сообщало Центризбиркому, что было «закончено голосование во всех 548 пассажирских поездах, в которых было образовано 8 участковых избирательных комиссий»¹. В 1954 г., при проведении выборов в Верховный Совет СССР IV созыва уже работало 418 участков, в 1958 – на выборах депутатов V созыва СССР – 428 участков. А в ходе выборов в

¹ ГАРФ. Ф. Р-7522. Оп. 6. Д. 25. Л. 33.

Верховный Совет СССР в 1962 году число избирательных участков, действовавших в поездах дальнего следования, возросло до 432¹.

О значительном авторитете, которым пользовались передовые железнодорожники среди населения Курской области, свидетельствуют и такие факты. В Верховном Совете СССР II-V созывов были представители белгородских и курских железнодорожников А.Т. Бабченко, В.А. Коломыченко и Г.М. Гладилин. В Верховных Советах РСФСР II-V созывов железнодорожников области представляли Н.Д. Непогодина, А.Е. Савченко и Ю.В. Князьков.

Материалы данной главы раскрывают роль железнодорожников Курской области в проведении Всесоюзных займов восстановления и развития народного хозяйства СССР (1946-1954 гг.). Средства, передаваемые железнодорожниками в виде акций Всесоюзных займов, играли важную роль в послевоенном экономическом возрождении народного хозяйства СССР. Курские железнодорожники принимали активное участие в деятельности областного Комитета защиты мира, областного Совета содействия Всемирному фонду мира, первичных организаций Научно-технического общества МПС СССР, Всесоюзного общества «Знание», других общественных организаций и объединений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Социальная сфера железнодорожного транспорта (жилищно-коммунальное хозяйство, службы и отделы рабочего снабжения, подразделения здравоохранения и культуры, школы и дошкольные учреждения и др.) на протяжении многих лет представляла собой развитую и очень важную составляющую всей инфраструктуры железнодорожного транспорта. Она всегда была непосредственно связана с производством и активно влияла на его основную деятельность. Традиционно, еще со времен зарождения функционирования железных дорог Российской империи, социальная сфера железнодорожного

¹ Там же. Оп. 4. Д. 21. Л. 19; Оп. 5. Д. 35. Л. 160; Оп. 6. Д. 26. Л. 34.

транспорта функционировала не как обособленная, изолированная отрасль, а как органически связанная часть общего технологического процесса в деятельности транспортной системы страны.

Продуманная, выверенная временем социальная политика руководства железных дорог, ее последовательная реализация в период существования СССР может с полным основанием считаться одним из важнейших социально-политическим достижением XX столетия. Наибольшие успехи, достигнутые в принципиально новом развитии основных составляющих социальной сферы железнодорожного транспорта, приходятся на период от окончания Великой Отечественной войны и до начала 90-х годов XX века.

Последовательное, динамическое развитие и совершенствование социальной сферы железных дорог СССР было вызвано объективными причинами, обусловленными географическими особенностями государства, его огромными территориями, обслуживаемыми железными дорогами и традиционной слабостью экономического и социально-культурного развития тех регионов, которые примыкают к отдаленным участкам железных дорог.

Это было характерно как для ранее построенных железнодорожных участков, так и для тех, которые сооружались в исследуемый нами временной период (1940-е – 1960-е годы). По мере освоения новостроек, увеличения объемов перевозок и связанного с этим роста эксплуатационных штатов, неминуемо следовало и дальнейшее увеличение числа объектов социальной структуры, их совершенствование с учетом технического прогресса и потребностей культурного уровня работающих железнодорожников. Все это постоянно требовало как реконструкции, так и создания отвечающих выводам времени новых социальных объектов.

Создание и функционирование на железнодорожном транспорте более качественных, чем других отраслях народного хозяйства: систем здравоохранения и образования (дорожной и учебно-образовательной баз), улучшение жилищных условий в середине 1940-х – конце 1950-х годов делало железные дороги привлекательными для вновь поступающих на работу. И это происходило,

несмотря на трудности, встречавшиеся в работе представителей многих железнодорожных профессий, повышенную степень опасности на производстве и относительно невысокий уровень заработной платы.

Указанные факторы оставались важнейшими составляющими обеспечения железнодорожного транспорта постоянными квалифицированными кадрами. Учитывая такие тенденции, партийно-государственное руководство Советского Союза и Министерства путей сообщения уделяло во второй половине 1940-х – конце 1950-х годов пристальное внимание полноценному развитию социальной сферы. Она постоянно оценивалась как важнейшее условие освоения все возрастающих объемов перевозок народно-хозяйственных грузов, для неуклонного выполнения требований ЦК ВКП(б) – КПСС и Совета Министров СССР по повышению благосостояния работников транспорта.

Проблема подготовки, воспитания и закрепления кадров на предприятиях железнодорожного транспорта как динамично развивающейся многофункциональной, комплексно взаимосвязанной системы всегда оставались приоритетным направлением в деятельности Министерства путей сообщения и железных дорог СССР.

Особенно важной оставалась повседневная работа в области совершенствования профессионализма и повышения ответственности руководящих и инженерно-технических кадров. Именно они были ответственными за влияние научно-технических и организационных идей на конечные результаты увеличения объемов, эффективности и качества перевозок, повседневного обеспечения безопасности движения поездов.

Совершенствование технических средств и технологий в исследуемый период постоянно требовало повседневной работы по подготовке и обучению кадров, а также замены некоторых устаревающих на более прогрессивные.

Естественно, что укомплектование железных дорог и других организаций системы МПС СССР как инженерно-техническими, так и кадрами массовых профессий в 1940-1960-е годы было с растущими объемами перевозочных работ и

использованием новых технических средств. Это было обусловлено и комплексом мероприятий по повышению уровня производительности труда.

Рассматриваемые годы явились периодом напряженной работы за разрешение проблемы совершенствования кадров, как решающей задачи реконструируемого и развивающегося транспорта.

В железнодорожных институтах и техникумах, профшколах и школах ФЗУ были подготовлены тысячи молодых инженеров, техников, мастеров, квалифицированных рабочих, был сформирован костяк инженерно-педагогических кадров учебных заведений.

В ходе исследования нами установлено, что в исследуемый период массовое развитие приобретали разнообразные, довольно прогрессивные формы технического обучения: технические кружки техникума, в которых давались теоретические знания и формировались практические навыки по профессиям; курсы по подготовке без отрыва от производства, на которых готовились рабочие-специалисты различного профиля для железнодорожного транспорта; индивидуальная подготовка – обучение индивидуальным порядком работников отдельных ведущих профессий; стахановские школы, в которых обучение рабочих велось стахановцами с целью передачи более совершенных методов труда; курсы повышения квалификации без отрыва от производства, где отдельные группы рабочих совершенствовали практические умения и навыки, пополняли свои теоретические знания; школы мастеров социалистического труда с отрывом от производства, обучавшие стахановцев-ударников с последующим занятием ими должностей более высокого уровня; курсы повышения квалификации с отрывом от производства для отдельных профессий в целях совершенствования практических умений и навыков, а также для накопления теоретических знаний; курсы для ИТР, связанных с внедрением новых технических и технологических мероприятий (водоподогрева паровозов, автоблокировки и сигнализации, дефектоскопии пути и др.).

С 1945 г. по решению Государственного Комитета Оборона создавались дорожные технические школы, сыгравшие большую роль в подготовке

квалифицированных машинистов, дежурных по станции, диспетчеров и других специалистов транспорта.

Массовая подготовка техников, мастеров, квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта требовала открытия новых техникумов, 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.

В послевоенные годы задачи социального развития основных сфер транспорта требовали совершенствования подготовки рабочих кадров, преодоления отставания школ ФЗУ от потребностей быстро реконструируемой экономики.

На железнодорожном транспорте росло количество учебных заведений, совершенствовалась их материально-техническая база. Документы, использованные в диссертации, свидетельствуют о том, что для достижения прироста квалифицированных кадров только за 1951-1955 гг. в дорожных технических школах и на разнообразных курсах было подготовлено 907544 человек (из них с отрывом от производства 241965 человек), а в учебных заведениях, действовавших в системе государственных трудовых резервов – 170610 человек. В 1951-1955 гг. ежегодно повышали квалификацию с отрывом и без отрыва от производства почти 450 тысяч железнодорожников.

Большую работу по подготовке специалистов высшего и среднего звена в послевоенные годы проводили транспортные вузы и техникумы. К началу 1950 г. на железнодорожном транспорте действовало 84 техникума, где обучались 37145 человек.

В исследовании показано, что в 1946-1956 гг. система подготовки специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих железнодорожного транспорта активно совершенствовалась. Начиная с 1946 г. ежегодно перевыполнялись планы по подготовке кадров и повышению их квалификации.

Железнодорожный транспорт в тот период получал грамотных специалистов и подготовленных рабочих во все возрастающих объемах.

В феврале 1956 г. ЦК КПСС и СМ СССР было принято решение о технической реконструкции железнодорожного транспорта на базе электрификации и более широкого внедрения тепловозной тяги. В диссертации отмечается, что вместе с коренной реконструкцией железнодорожного транспорта, под влиянием научно-технического прогресса возросли требования к уровню квалификации его работников. Это требовало перестройки всей системы подготовки технических кадров, а также внедрения новых специальностей, улучшения качества обучения новым дисциплинам.

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.

Большое внимание в эти годы уделялось повышению производственной квалификации, изучению нового оборудования, получению вторых и смежных профессий, несущих элементы инженерно-технической подготовки.

В ходе проведенного исследования удалось установить, что число технических школ, сократившись после 1950 г., в 1960-е – 1980-е гг. стало увеличиваться. Росло и число выпущенных ими специалистов. Только за 10 лет прирост составил 111 % (в 1960 г. – 33 319 человек, а в 1970 г. – 36 992 человек).

Проведенный анализ архивных источников подтверждает, что в послевоенные годы отмечался адекватный рост подготовки специалистов среднего звена. Если в 1940 г. было обучено 3085 техников, в 1950 г. – 8687, в 1960 г. – 14 152, то в 1970 г. – 23 399 человек.

Весьма значительна роль в подготовке специалистов-техников коллективов Курского и Орловского железнодорожных техникумов. Так, с 1946 по 1965 гг. по очной и заочной форме Курский техникум выпустил 2389 человек, овладевших различными специальностями (локомотивной, вагонной, электроснабжение и др.). Сотни выпускников Орловского железнодорожного техникума, получая специальность «техника движения поездов», впоследствии работали на многих узловых и линейных станциях Курской области.

Важнейшим направлением социальной политики в середине 1940-х – начале 1960-х годов на железнодорожном транспорте было развитие жилищного строительства. Исходя из принципиальных установок руководства страны о поэтапном повышении жизненного уровня работников транспорта и членов их семей, жилой фонд на железных дорогах СССР по состоянию на 1 января 1958 г. составил 19,2 млн. кв. метров, в 4 раза превысив уровень 1917 г. Тогда за 80 лет существования железных дорог России было построено не более 5 млн. кв. метров жилых помещений.

Особо отметим, что таких успехов в жилищном строительстве удалось достичь, несмотря на гигантские разрушения (до 75 %), причиненные железнодорожному жилому фонду на прифронтовых или временно оккупированных врагом территориях.

В диссертационном исследовании, рассматривая общие объемы строительства (почти 63 тыс. кв. метров за (1917-1957 гг.)), мы отмечаем, что в числе жилых объектов, введенных в эксплуатацию в конце 1940-х – середине 1950-х годов, имелось значительное количество необустроенных домов, строившихся часто хозяйственным способом. Но уже к началу 60-х годов XX столетия строились более современные многоэтажные здания, снабженные всеми удобствами (газ, горячее водоснабжение, канализация, лифты). С 1961 по 1970 гг. на железных дорогах страны было введено в строй около 18,8 млн. кв. метров нового жилья, из них на Курском железнодорожном узле – более 27 тыс. кв. метров. Наряду с новым строительством, в те годы активно осуществлялись

мероприятия по ликвидации рабочих барачных и устаревших зданий, временно приспособленных для проживания.

Не менее значимым направлением социальной политики на железных дорогах страны, наряду с обеспечением железнодорожников жильем, были успехи, достигнутые в области медицинского обслуживания работников транспорта и членов семей. К началу 1960-х годов транспортное здравоохранение приобретало качественно новое содержание, существенно отличавшееся от его примитивного состояния в 1930-е годы. Оно было выведено на современный уровень оказания медицинской помощи работающим транспортникам. Динамичность процесса характеризовалась следующими показателями. В 1960 г. на железнодорожном транспорте уже работало 22,5 тыс. врачей и 60,3 тыс. средних медработников. Большую роль в совершенствовании лечебного, профилактического и санитарного обеспечения железнодорожников и членов их семей играли в исследуемый период коллективы узловых железнодорожных больниц на станциях Курск и Льгов, врачебно-фельдшерских амбулаторий, расположенных на ряде станций Курского отделения дороги.

Особые условия функционирования железных дорог СССР привели к тому, что к началу 1950-х годов появились качественно новые условия для массового торгового и бытового обслуживания железнодорожников, которые работали на линиях Курского отделения дороги.

На железных дорогах Курской области была создана сеть магазинов, столовых, пунктов питания локомотивных бригад в местах их смены и отдыха.

На ряде станций работали вагоны-лавки, бытовые поезда, пекарни и пункты привозного водоснабжения. Сеть пекарен и орсовских хлебозаводов по своей производительности занимала третье место в общей системе обеспечения хлебом всех жителей Курской области. Необходимо отметить, что бытовое и продовольственное обеспечение железнодорожников долгий период находилось на недостаточном уровне и часто вызывало справедливые нарекания транспортников и членов их семей.

Ведущую роль в обеспечении железных дорог постоянными и квалифицированными кадрами играло создание особой системы обучения и воспитания детей железнодорожников. Повышенное внимание к этой работе определялось на железных дорогах Курской области одним из основополагающих принципов, закрепленных в Конституции СССР 1936 г.: обеспечение обязательного среднего бесплатного образования. С конца 1960-х годов в железнодорожных школах Курской области повсеместно был осуществлен переход к всеобщему среднему образованию. В тот же период в железнодорожных школах и интернатах на станциях Курск, Поныри, Льгов, Щигры, Мармыжи, Коренево и др. была существенно заменена материально-техническая база. Это способствовало улучшению бытовых условий и повышению качества обучения детей железнодорожников.

Более чем вековая история и практический опыт функционирования социальной сферы железнодорожного транспорта России и СССР в различных экономических и социально-государственных условиях, позволяет сделать следующие основные выводы:

1. Наиболее важным условием для успешной работы многоотраслевой транспортной системы является постоянное внимание к решению кадровых проблем. Прежде всего, это забота о полноценном развитии социальной инфраструктуры. Ведь все составляющие социальной сферы: лечебные и санаторные комплексы, учреждения дошкольного и общего образования, дома культуры и клубы, спортивные сооружения – способствуют повышению мощности в работе железных дорог.

Не случайно, что в настоящее время настойчиво звучат предложения трудовых коллективов о необходимости восстановления адекватного отношения к социальной сфере транспорта, как к составной части общего технологического процесса железных дорог.

2. Начатая с 1990-х годов, массовая передача жилья муниципальным структурам городов и районов (так, на 1 января 2000 г. на железных дорогах России осталось всего 21,3 млн. кв. метров жилья, против 47,3 млн. кв. метров,

имевшихся в начале 1992 г.), резкое сокращение объемов нового жилищного строительства в долгосрочном плане представляется ошибочным. Тем более, что 225 тысяч семей железнодорожников в этот период все еще нуждались в улучшении жилищных условий. В настоящее время жилищная проблема на транспорте принимает отрицательные формы, которые явно не соответствуют положению государственной программе «Жилье для российской семьи».

3. В ходе исследования установлено, что на всем протяжении деятельности учебных заведений МПС СССР проблема соотношения общеобразовательных, общетехнических и специальных дисциплин в учебном процессе решалась как в пользу общеобразовательных дисциплин, так и в пользу специальных.

Составной частью образования в технических учебных учреждениях железнодорожного транспорта должно оставаться производственное обучение, на характер и содержание которого возрастающее влияние оказывает научно-технический прогресс. При подготовке техников и квалифицированных рабочих стоит применять различные системы, при которых весь технологический процесс изучается целиком, с выполнением соответствующих операций по наладке, регулированию и контролю. В связи с развитием транспорта и подготовкой кадров системы производственного обучения должны изменяться. Опыт их раннего функционирования и совершенствования свидетельствовал о тесной связи производственного обучения с уровнем транспортного производства и насыщенными требованиями к массовой подготовке квалифицированных работников.

4. Программа обучения детей железнодорожников была немыслима без последовательного совершенствования сети железнодорожных школ. Так, на 1 января 1992 г. в системе МПС РФ действовало 1387 школ, где обучалось 62,1 тыс. учеников. К сожалению, на 1 января 2000 г. на территории РФ осталось всего 350 железнодорожных школ, рассчитанных на 14,5 тыс. учеников.

Вряд ли такое положение должно оцениваться как прогрессивное. Кстати, большинство трудовых коллективов железнодорожных школ сожалеет о происшедшей реформе. Сам факт сокращения числа учащихся в 3,3 раза (а

количества школ в 2,9 раза), не свидетельствует об улучшении уровня образования детей железнодорожников, особенно живущих в сельской местности вблизи линий железных дорог.

5. Не углубляясь в детали профессиональных медико-статистических показателей обеспечения железнодорожников и членов их семей, отметим, что пик расцвета транспортной медицины пришелся на середину 1960-х годов, когда она заслужено считалась лучшей по сравнению с положением в отраслях народного хозяйства. Практика настоящего времени по значительному сокращению и перепрофилированию коечного фонда в железнодорожных больницах, значительного уменьшения объемов оказываемой лечебной и профилактической помощи (особенно неработающим пенсионерам и престарелым ветеранам отрасли), передача многих железнодорожных учреждений здравоохранения в областное или муниципальное подчинение, является неоправданной и становится крупнейшим поражением всей транспортной социальной политики.

Список условных сокращений

АУ МЖД – архив Управления Московской железной дороги.

АУ ЮВЖД – архив Управления Юго-Западной железной дороги.

БКЭ – Большая Курская энциклопедия.

ВЛКСМ – Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи (1918-1991 гг.).

ВКП(б) – Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков) (1925-1952 гг.).

ВЦСПС – Всесоюзный Центральный Совет профессиональных союзов.

ГАКО – Государственный архив Курской области.

ГАОПИКО – Государственный архив общественно-политической истории Курской области.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

ГКО – Государственный Комитет Обороны (1941-1945 гг.).

ГУВВР – Главное управление военно-восстановительных работ.

ГУУЗ МПС СССР – Главное управление учебных заведений Министерства путей сообщения СССР (1940-1992 гг.).

ИТР – инженерно-технические работники.

КПСС – Коммунистическая партия Советского Союза (1952-1991 гг.).

МГК ВКП(б) – Московский городской комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков).

МКД ж.д. – Московско-Курско-Донбасская железная дорога.

МПС – Министерство путей сообщения СССР (с 21.03.1946 г.).

НКПС – Народный комиссариат путей сообщения СССР (1924-1946 гг.).

НТО – научно-технические общества.

ОА МЖД – объединенный архив Московской железной дороги (г. Курск).

ОРС – отдел рабочего снабжения (отделения дороги, предприятия).

Райпрофсоюз – районный комитет профсоюза железнодорожников.

РГАСПИ – Российский государственный архив социально-политической истории.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика.

СВУ – строительно-восстановительный участок.

СЗ СССР – Свод Законов СССР.

СМ СССР – Совет Министров СССР (1946-1991 гг.).

СНК СССР – Совет Народных Комиссаров СССР (1922-1946 гг.).

СП СССР – Сборник Постановлений правительства СССР.

СССР – Союз Советских Социалистических Республик (1922-1991 гг.).

ФЗО – школа фабрично-заводского обучения.

ЦА МПС РФ – Центральный архив Министерства путей сообщения РФ.

ЦК ВЛКСМ – Центральный комитет ВЛКСМ.

ЦК КПСС – Центральный комитет КПСС.

ЦСУ – Центральное статистическое управление.

ЮЗГУ – Юго-Западный государственный университет.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

I. Сборники документов и материалов

1.1. Борьба КПСС за восстановление и развитие народного хозяйства в послевоенный период (1945-1953 гг.). Документы и материалы. – М.: Госполитиздат, 1961. – 403 с.

1.2. Внеочередной XXI съезд КПСС. 27 января – 5 февраля 1959 года: Стенографический отчет: в 2 т. – М.: Госполитиздат, 1959.

- 1.3. Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. 1917-1957: Сб. документов: в 4-х т. Т. 3. 1946-1952; Т. 4. 1953-1957. – М.: Госполитиздат, 1958.
- 1.4. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и советского правительства. 1917-1957 гг. – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 383 с.
- 1.5. Железнодорожный транспорт СССР. 1946-1955 гг.: Сб. документов. / Гл. ред. Г.М. Фадеев. – М.: Транспорт, 1994. – 432 с.
- 1.6. Железнодорожный транспорт СССР. 1956-1970 гг.: Сб. документов. / Гл. ред. Н.Е. Аксененко. – М.: Эгра, 1998. – 552 с.
- 1.7. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1986): в 15 т. – 9-е изд., доп. и испр. – Т. 7-10. – М., 1985-1986.
- 1.8. Политбюро ЦК ВКП(б) и Совет Министров СССР. 1945-1953 / Сост. О. В. Хлевнюк, И. Горлицкий, Л. П. Кошелева, А. И. Минюк и др. – М.: РОССПЭН, 2002.
- 1.9. Президиум ЦК КПСС. 1954-1964. Черновые протокольные записи заседаний: Стенограммы. Постановления: в 3-х т. / Отв. сост. В. Ю. Афиани. – М.: РОССПЭН, 2004-2008.
- 1.10. Президиум ЦК КПСС. 1954-1964. Черновые протокольные записи заседаний: Стенограммы. Постановления. Т. 2. Постановления 1954-1958 / Гл. ред. А.А. Фурсенко. – М.: РОССПЭН, 2006; Т. 3. Постановления 1959-1964 / Гл. ред. А.А. Фурсенко. – М.: РОССПЭН, 2008.
- 1.11. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: В 5-ти томах. 1917-1967: Сб. документов за 50 лет. – Т. 3. 1941-1952; Т. 4. 1953-1961; Т.5. 1962-1965. – М.: Изд-во политической литературы, 1968.
- 1.12. Справочник партийного работника. Вып. 1-5 / под ред. В.Н. Малина. – М.: Госполитиздат, 1957-1964.
- 1.13. XX съезд Коммунистической партии Советского Союза: Стенографический отчет: в 2 т. – М.: Госполитиздат, 1956.

1.14. XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза: Стенографический отчет: в 3 т. – М.: Политиздат, 1962.

II. Периодическая печать

2.1. Известия (орган Верховного Совета СССР). 1945-1965.

2.2. Комсомольская правда (орган ЦК ВЛКСМ). 1946-1965.

2.3. Курская правда (орган Курского обкома ВКП(б) – КПСС и облисполкома). 1945-1965.

2.4. Молодая гвардия (орган Курского обкома ВЛКСМ). 1951-1965.

2.5. Правда (орган ЦК ВКП(б) – КПСС). 1945-1965.

2.6. Гудок (орган Министерства путей сообщения СССР и ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей). 1945-1965.

2.7. Курский железнодорожник (орган Курских отделений движения, паровозного хозяйства и райпрофсожа Курского отделения дороги). 1945-1951.

2.8. За образцовую магистраль (орган Управления Московско-Курско-Донбасской железной дороги и дорпрофсожа). 1953-1959.

2.9. Московский железнодорожник (орган Управления Московской железной дороги и дорпрофсожа). 1959-1965.

2.10. Сигнал (орган Белгородских отделений движения, паровозного хозяйства и райпрофсожа Белгородского отделения дороги). 1945-1957.

III. Архивные источники:

I. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ)

1.1. Ф. Р-5474 (Центральный комитет профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортных строителей).

Оп. 20. Д. 2, 341.

1.2. Ф. Р-7522 (Центральная избирательная комиссия по выборам в Верховный Совет СССР).

Оп. 4. Д. 21.

Оп. 5. Д. 35.

Оп. 6. Д. 25, 26.

**II. Российский государственный архив социально-политической истории
(РГАСПИ)**

2.1. Ф. М-1 (Секретариат ЦК ВЛКСМ).

Оп. 35. Д. 245.

2.2. Ф. 644 (Государственный Комитет обороны).

Оп. 1. Д. 18, 55, 120, 151, 178, 458.

III. Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

3.1. Ф. 1884. (Народный комиссариат (1918-1946 гг.) – Министерство путей сообщения СССР (1946-1991 гг.).

Оп. 28. Д. 391.

Оп. 31. Д. 3024, 3413, 13896, 13966, 16311, 17165.

Оп. 40. Д. 2028, 1040.

Оп. 49. Д. 1507, 1498, 5778.

Оп. 113. Д. 251-252, 303-305.

Оп. 120. Д. 2884.

Оп. 317. Д. 747.

3.2. (Центральное статистическое Управление при СМ СССР).

Оп. 11. Д. 2412, 5829, 6003, 6178.

**IV. Центральный архив Министерства путей сообщения СССР и РФ
(ЦА МПС СССР и РФ)**

4.1. Ф. 1 (Управление делами Министра путей сообщения СССР и РФ).

Оп. 1-спр. Д. 179, 212, 214, 342, 387.

Оп. 4-спр. Д. 12.

Оп. 1-Л. Д. 346.

Оп. 18-ЛД. Т. 11. Д. 3951.

Оп. 18-ЛД. Т. 12. Д. 4095, 5520, 7597.

V. Государственный архив Курской области

5.1. Ф. Р-4847 (Курский государственный медицинский институт).

Оп. 1. – Д. 2, 4.

Оп. 3-Л. Д. 659, 978, 1652.

5.2. Ф. Р-4871 (Курская межобластная контора «Союзтрансоргнабор»).

Оп. 1. Д. 2.

5.3. Ф. Р-64 (Областное управление профтехобразования).

Оп. 1. Д. 83.

5.4. Ф. Р-3322 (Исполнительный комитет Курского областного Совета депутатов трудящихся).

Оп. 30. Д. 55, 264.

Оп. 44. Д. 1101.

5.5. Р-377 (Курское отделение Московской железной дороги).

Оп. 1. Д. 3, 19.

Оп. 5. Д. 8.

5.6. Ф. Р-540 (Курский техникум железнодорожного транспорта).

Оп. 1. Д. 9, 10, 11, 14, 22, 40, 41, 52, 54.

5.7. Ф. Р-770 (Исполнительный комитет Курского городского Совета депутатов трудящихся).

Оп. 2. Д. 23, 53, 110.

VI. Государственный архив общественно-политической истории Курской области

6.1. Ф. П-1 (Курский обком ВКП(б) – КП РСФСР, 1934-1991 гг.).

Оп. 1. Д. 3397.

Оп. 2. – Д. 977, 980, 991, 1118, 1123, 1125, 1325, 1345, 1569, 1994, 2438, 2205, 2287, 2288, 2297, 3830, 3831, 3842, 3950, 3786, 3787.

6.2. Ф. П-2160 (Кировский РК ВКП(б) – КП РСФСР).

Оп. 1. – Д. 149, 154, 197, 230, 249, 258, 259, 260, 261, 297, 299, 316, 317, 318, 374, 378, 384, 393, 432, 447, 449, 450, 451, 454, 470, 475, 484, 522, 529, 557, 584, 591, 627, 654, 657, 677, 679, 691.

6.3. Ф. П-84 (Ленинский РК ВКП(б) – КП РСФСР).

Оп. 1. – Д. 531, 594, 625.

6.4. Ф. П-174 (Кировский райком ВЛКСМ г. Курска).

Оп. 1. Д. 69, 75, 76, 80, 81.

6.5. Ф. П-1324 (Партийная организация Курского железнодорожного узла (узловой партком ст. Курск), 1946-1958 гг.).

Оп. 1. – Д. 32, 33, 34, 35.

6.6. Ф. П-1327 (Партийная организация вагонного депо ст. Курск).

Оп. 1. – Д. 13, 14, 15, 16.

6.7. Ф. П-2130 (Партийная организация локомотивного депо Курск).

Оп. 1. – Д. 46, 49, 50, 51, 53, 54, 64, 69.

6.8. Ф. П-2119 (Партийная организация Курского техникума железнодорожного транспорта).

Оп. 1. – Д. 6, 13, 18, 21, 22, 23.

6.9. Ф. П-2022 (Партийная организация аппарата Курского отделения Московской железной дороги).

Оп. 1. – Д. 9, 10, 11, 12, 14, 17, 18, 19, 21, 23, 31.

6.10. Ф. 2878 (Курский городской комитет ВКП(б) – КП РФ (1945-1991)).

Оп. 1. Д. 1277, 1551.

Оп. 4. Д. 177, 761, 603, 739, 793, 815.

VII. Архив Управления Московской железной дороги (АУ МЖД)

7.1. Ф. 1 (Управление делами начальника Московской железной дороги).

Оп. 9-ЛД. – Д. 717, 1425.

Оп. 18-ЛД. Д. 101, 702, 1017, 2096.

7.2. Ф. 10 (Управление делами начальника Московско-Курской железной дороги).

Оп. 1-ЛД. Т. 2. Д. 500, 939.

Оп. 7-ЛД. Д. 2806, 2914.

Оп. 9-ЛД. – Д. 984.

7.3. Ф. 219 (Военно-эксплуатационное отделение № 14).

Оп. 1-Л. – Д. 1, 3, 26, 45, 51.

VIII. Объединенный Архив Московской железной дороги (г. Курск)

8.1. Ф. 1. (Канцелярия начальника Курского отделения МЖД).

Оп. 1-Л. – Д. 30.

Оп. 1-ЛД. Д. 415, 416, 4044.

8.2. Ф. 2 (Станция Курск).

Оп. 1-Л. – Д. 9, 17, 21.

8.3. Ф. 3 (Локомотивное депо Курск).

Оп. 1-Л. – Д. 2, 3, 4, 10, 11, 14, 23, 24, 25, 35, 71, 609, 810.

Оп. 1-ЛД. Д. 49, 174, 411, 417, 460, 477, 535, 593, 636.

Оп. 2-ЛД. – Д. 10.

8.4. Ф. 4 (Вагонное депо Курск).

Оп. 1-Л. – Д. 1, 104, 360.

Оп. 2-ЛД. Д. 611.

8.5. Ф. 5 (Курская дистанция пути).

Оп. 2-ЛД. – Д. 85.

8.6. Ф. 9 (Курская дистанция сигнализации и связи).

Оп. 2-ЛД. Д. 120, 239, 262, 281, 343.

8.7. Ф. 10 (Курский энергоучасток (с 1995 г. – Курская дистанция электроснабжения).

Оп. 1-Л. – Д. 2, 7, 12, 14.

Оп. 1-ЛД. – Д. 171, 221.

Оп. 2-Л. – Д. 2, 8, 14, 20, 25.

8.8. Ф. 23 (Узловая железнодорожная больница ст. Курск).

Оп. 1-Л. – Д. 1, 2, 5, 13, 26, 29, 33, 37, 43, 45, 48, 52, 54, 65.

Оп. 1-ЛД. – Д. 242, 339, 383, 468, 655, 656, 670, 695, 732, 795, 823, 939.

8.9. Ф. 27 (Дорожная (техническая) школа машинистов ст. Курск).

Оп. 1-Л. – Д. 14, 15, 18, 21, 31, 37, 41.

8.10. Ф. 28 (Курская дорожная техническая школа № 3).

Оп. 1-Л. – Д. 2, 3, 5, 13.

IX. Архив Управления Юго-Восточной железной дороги (АУ ЮВЖД)

9. 1. Ф. 1 (Управление делами Начальника Юго-Восточной железной дороги).

Оп. 17-ЛД. – Д. 742.

X. Архивный отдел комитета организационной и кадровой работы

Администрации гор. Курска

10.1. Ф. Р-500. – ОАО «Строительно-монтажный поезд – 688» (в 1943-1954 гг. – СВУ-4).

Оп. 1-Л. – Д. 5, 8.

Оп. 2-Л. – Д. 4.

IV. Работы руководителей железнодорожного транспорта, партийных и общественных деятелей:

4.1. Бещев, Б. П. Железнодорожный транспорт СССР в 1959-1965 гг. / Б. П. Бещев. – М.: Госполиздат, 1960. – 109 с.

4.2. Ковалев, И. В. Железнодорожный транспорт в новой пятилетке / И. В. Ковалев. – М.: Трансжелдориздат, 1946. – 123 с.

4.3. Ковалев, И. В. За дальнейший подъем работы железнодорожного транспорта / И. В. Ковалев // Железнодорожный транспорт. – 1946. – № 7. – С. 5-11.

4.4. Ковалев, И. В. Советский железнодорожный транспорт. 1917-1947/ И. В. Ковалев. – М.: Трансжелдориздат, 1947. – 96 с.

4.5. Костылев, К. Электрофикация железных дорог в семилетке // Блокнот агитатора. – Курск, 1959. – № 11. – С. 15-20.

4.6. Крепкер, Р. Всесоюзный День железнодорожника / Р. Крепкер // Блокнот агитатора. – Курск, 1960. – № 14. – С. 10-17.

4.7. Морозов, В. Н. ОАО «Российские железные дороги» на новом этапе развития / В. Н. Морозов // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 10. – С. 4-10.

4.8. Савченко, А. Е. Мой опыт вождения локомотива / А. Е. Савченко. – Курск : Обл. кн. изд-во, 1952. – 35 с.

V. Мемуары:

5.1. Бирюков, В. Е. Жизнь особого назначения / В. Е. Бирюков. – Изд. 2-е, испр. и доп. – М.: Вече, 2005. – 399 с.

5.2. Ефремов, Л. Н. Мы родом из Октября / Л. Н. Ефремов. – Ставрополь, 2001. – 272 с.

5.3. Кабанов П. А. Стальные перегоны / П. А. Кабанов. – М.: Воениздат, 1973. – 326 с.

- 5.4. Каганович, Л. М. Памятные записки рабочего, коммуниста – большевика, профсоюзного, партийного и государственного работника / Л. М. Каганович; сост. Г. Юдинкова, Е. Зубова. – М.: Вагриус, 2003. – 669 с.
- 5.5. Ковалев, И. В. Рельсы Победы / И. В. Ковалев // Наш современник. – 1985. – № 5. – С. 40-50.
- 5.6. Пашинин, С. А. Выдающийся деятель железнодорожного транспорта [О Б.П. Бещеве] / С. А. Пашинин // Железнодорожный транспорт. – 2001. – № 10. – С. 70-74.
- 5.7. Полозков, И. К. Обманутые надежды (или как разрушали страну) / И. К. Полозков. – М., 2014. – 590 с.
- 5.8. Филиппов, К. И. Немного о прошлом: мемуары заместителя Народного комиссара путей сообщения СССР в 1938-1942 гг., начальника многих железных дорог в период 1937-1938, 1942-1959 гг., написанные им в 1975-1980 гг. / К. И. Филиппов. – М.: Изд. Центр внедрения новой техники и технологий «Транспорт» МПС РФ, 1997. – 108 с.

VI. Энциклопедии, энциклопедические словари, справочники:

- 6.1. Белгородская энциклопедия / гл. редактор В. В. Овчинников. – Изд. 3-е, доп.: Белгород: Изд-во обл. типографии, 2000. – 463 с.
- 6.2. Большая Курская энциклопедия: [в 3 т.]. Т. 1: [в 4 кн.]. Персоналии. Т. 2. Общественная история / [гл. ред. Ю. А. Бугров]. – Курск: Курск. обл. краевед. о-во, 2004 – 2011.
- 6.3. Большая Российская энциклопедия: [в 30 т.] / председ. науч.-ред. совета Ю. С. Осипов. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2004-2016.
- 6.4. Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. – 3-е изд. е. – М.: Сов. энциклопедия, 1970-1978.
- 6.5. Большая энциклопедия: [в 62 т.]. – М.: Терра, 2006.
- 6.6. Большая энциклопедия транспорта: в 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт / гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – 552 с.

- 6.7. Государственная власть СССР: высшие органы власти и управления и их руководители, 1923-1991: ист.-биограф. справ. / сост. М. М. Ивкин. – М.: РОССПЭН, 1999. – 639 с.
- 6.8. Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. редактор Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – 559 с.
- 6.9. Залесский, К. А. Империя Сталина: биограф. энцикл. слов. / К. А. Залесский. – М.: АСТ, 2000. – 608 с.
- 6.10. Кино: Энциклопедический словарь / Гл. ред. С. И. Юткевич. – М.: Советская энциклопедия, 1986. – 640 с.
- 6.11. Курск: краевед. словарь- справочник / [ред. кол. Ю. А. Бугров (гл. ред.) и др.]. – Курск: ЮМЭКС, 1997. – 495 с.
- 6.12. Народное хозяйство Курской области: (стат. сб.). – Орел: Госстатиздат, 1958. – 199 с.
- 6.13. Народное хозяйство СССР в 1963 году : (стат. ежегодник). – М.: Статистика, 1964. – 806 с.
- 6.14. Народное хозяйство СССР в 1970 г.: (стат. ежегодник). – М.: Статистика. – 1971. – 823 с.
- 6.15. Новая Российская энциклопедия : в 12 т. / ред. кол.: А. Д. Некипелов (гл. ред.) [и др.]. – М.: Энциклопедия, 2004 -2015.
- 6.16. Совет народных комиссаров СССР. Совет Министров СССР. Кабинет Министров СССР. 1923-1991: энцикл. справ. / авт.-сост. С. Д. Гарнюк. – М.: РОССПЭН, 1999. – 628 с.
- 6.17. Сталин. Энциклопедия / сост. В. В. Суходеев. – М.: Эксмо: Алгоритм, 2006. – 496 с.
- 6.18. Транспорт и связь СССР : стат. сб.. – М.: Статистика, 1967. – 332 с.
- 6.19. Эстрада России: двадцатый век. – М.: РОССПЭН, 2000. – 680 с.

VII. Монографии, статьи, научные публикации:

- 7.1. Агафонов, В. В. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России / В. В. Агафонов; под ред. В. В. Фортунова. – М.: УМЦ по образованию на жел-дор. транспорте, 2007. – 291 с.

- 7.2. Аксененко, Н. Е. Железные дороги России от реформы к реформе / Н. Е. Аксененко, Б. М. Лapidус, А. С. Мишарин. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.
- 7.3. Аксютин, Ю. В. Хрущевская «оттепель» и общественные настроения в СССР в 1953-1964 гг. / Ю. В. Аксютин. – Изд. 2-е, испр. – М.: РОССПЭН, 2010. – 632 с.
- 7.4. Балакшин, П. Ф. Свердловская магистраль: 100 лет Свердловской железной дороге / П. Ф. Балакшин. – Свердловск: Сред-Урал. кн. изд-во, 1978. – 128 с.
- 7.5. Балдин, Г. А. На большом клапане: очерки о тульских железнодорожниках / Г. А. Балдин. – Тула: Тульское обл. кн. изд-во, 1950. – 56 с.
- 7.6. Басторина, Л. От Москвы до Заполярья / Л. Басторина, А. Вазин, К. Новикова. – Ярославль: Верх.-Волж. кн. изд-во, 1968. – 374 с.
- 7.7. Белозеров, Д. А. О работе общественных организаций локомотивного депо Курск Московской железной дороги по написанию истории предприятия в 1960-е годы / Д. А. Белозеров, А. Н. Манжосов // Столица и провинция: история взаимоотношений. – Воронеж: Истоки, 2012. – С. 226-229.
- 7.8. Вагабов, М. М. Железнодорожный и морской транспорт Дагестана: история, современные проблемы (конец XIX-90-е гг. XX в) / М. М. Вагабов. – Махачкала, 1997. – 476 с.
- 7.9. Верность традициям: дела и люди депо Москва-Сортировочная: Из истории депо Москва-Сортировочная Московской железной дороги / под ред. В. А. Бирюкова, В. Б. Дернового, В. И. Тетерятника. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Научная библиотека, 2012. – С. 184.
- 7.10. Все дороги ведут в Москву: о прошлом и настоящем Московской магистрали / Под ред. Л. А. Карпова. – М.: Московский рабочий, 1971. – 328 с.
- 7.11. Головачев, Г. К. Железнодорожный транспорт СССР за 60 лет 1917-1977 / Г. К. Головачев. – М.: ЦНИИТЭИ МПС. 1977. – 40 с.
- 7.12. Годы и люди. Страницы истории Курской дистанции электроснабжения Московской железной дороги / [авт. и ред. А. Н. Манжосов и А. Н. Беспалов]. – Курск: изд-во ФГУИПП «Курск», 2004. – 167 с.
- 7.13. Годы. Люди. Дорога. Восемьдесят лет локомотивного депо Ожерелье (1936-2016) / авт.-сост. Е. И. Козинов, Д. Б. Шibaев. – М.: Техинформ, 2016. – 360 с.

- 7.14. Давыдов, А. В. Эволюция заработной платы работников железнодорожного транспорта. (1922-2007): Факты, анализ, предложения / А. В. Давыдов, П. Н. Рубежанский. – Новосибирск: Наука, 2007. – 263 с.
- 7.15. Деревянко, А. П. История России с древнейших времен до конца XX века: учеб. пособие / А. П. Деревянко, Н. А. Шабельникова. – 3-е изд. перераб. и доп. – М.: Проспект, 2009. – 576 с.
- 7.16. Дорога к признанию / авт. проекта Е. В. Деркач. – Иркутск: Сарма, 2005. – 416 с.
- 7.17. Дорогая память прожитых лет: из истории Курск. дистанции гражд. сооруж., водоснабжения и водоотвед. (1936-2006 гг.) / [А. Н. Манжосов, Г. В. Солорева, Д. Ю. Башкирев; ред. кол.: Н. Ф. Сеницын [и др.]; Орловско-Курск. отд-ние Моск. жел. дороги ОАО «РЖД». – Курск: Курск, 2006. – 133 с.: ил.
- 7.18. Железнодорожники в Великой Отечественной войне / Под ред. Н. С. Конарева. – М.: Транспорт, 1987. – 576 с.
- 7.19. Железнодорожный транспорт: XX век / Ред. совет: С. А. Пашинин (пред.), А. А. Поликарпов, И. В. Харланович. – М.: Железнодорожное дело, 2001. – 188 с.
- 7.20. Залужная, Д. В. Транссибирская магистраль. Ее прошлое и настоящее / Д. В. Залужная. – М.: Мысль, 1980. – 288 с.
- 7.21. Здравоохранение на железнодорожном транспорте и в транспортном строительстве. – М.: Транспорт, 1992. – 223с.
- 7.22. Зензинов, Н.А. От Петербурго-Московской до Байкало-Амурской магистрали / Н. А. Зензинов. – М.: Транспорт, 1986. – 216 с.
- 7.23. Золотухин, А. Ю. Форменная одежда железнодорожников в условиях военного времени / А. Ю. Золотухин, А. Н. Манжосов // Мода как отражение психологии своего времени. – С-Пб: Нестор-Полторак, 2013. – С. 145-150.
- 7.24. 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.: Учебно-методический центр по образованию на жел-дор. транспорте, 2009. – 466 с.

- 7.25. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917-1945 гг. / Под. общ. ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. – С-Пб: изд. Дом «Иван Федоров», 1997. – 416 с.
- 7.26. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т.3. 1945-1991 гг. / Гл. ред. Г. М. Фадеев. – М., 2004. – 631 с.
- 7.27. История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. / Под. ред. Е. И. Пивовара. – М.: изд. Дом Мещерякова, 2012. – 736 с.
- 7.28. Кожин, И. И. Электровозы уходят в рейс: (к 70-летию локомотивного депо Рыбное) / И. И. Кожин. – Рязань: Русское слово, 2005. – 224 с.
- 7.29. Колонны паровозов особого резерва НКПС. Страницы памяти / Сост. В. Д. Аленичев, А. И. Логинов. – М.: Транспорт, 1990. – 207 с.
- 7.30. Коровин, В. В. Индустриальный прорыв: промышленность Курской области в 1950-1965 годах: монография / В. В. Коровин, Е. А. Головин, А. Н. Манжосов. – Курск: изд. Юго-Западного гос. ун-та, 2015. – 327 с.
- 7.31. Коровин, В. В. Патриотическое движение молодых железнодорожников Курской области на завершающем этапе войны (1943-1945 гг.) / В. В. Коровин, А. В. Величко, А. Н. Манжосов // Известия Юго-Западного гос. ун-та. Серия: История и право. – 2015. – № 4(17). – С. 87-96.
- 7.32. Коровин В.В., Гаврилюк А.В., Головин Е.А., Золотухин А.Ю. и др. Хрущевская «оттепель» в Курской области: общественно-политическая жизнь региона в 1953-1964 гг. – Курск: изд. Юго-Западного гос. ун-та, 2013. – 217 с.
- 7.33. Коровин В.В., Белозеров Д.А., Гаврилюк А.В. и др. Социальная активность курян в условиях «развитого социализма»: организационное оформление и деятельность общественных объединений региона в 1950-1970-е годы. – Курск: Изд. Юго-Западного гос. ун-та, 2014. – 299 с.
- 7.34. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. / Сост. Г. М. Афонина. – Изд. 2-е., доп. – М.: Транспорт, 2001. – 232 с.
- 7.35. Крейнис, З. Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия / З. Л. Крейнис. – М.: Транспорт, 2007.
- 7.36. Куйбышевская железная дорога: 125 лет. 1874-1999. – Самара, 1999. – 190 с.

- 7.37. Куманев, Г. А. На службе фронта и тыла: Железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945 гг. / Г. А. Куманев. – М.: Наука, 1976. – 455 с.
- 7.38. Курская область: экономико-географический очерк. – Воронеж: Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1966. – 480 с.
- 7.39. Лагутич, М. С. Провинциальная хроника: Льгов в истории Курского края / М. С. Лагутич. – Курск: Курская городская типография, 2007. – 604 с.
- 7.40. Ларин, В. К. Из истории транспортных учебных заведений / В. К. Ларин // Железнодорожный транспорт. – 1996. – № 5. – С. 68-70.
- 7.41. Лукьянин, В. П. Больше века на службе России: 120 лет Свердловской железной дороге. 1878-1998. – Екатеринбург: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1998. – 350 с.
- 7.42. Магистраль имени Октября / В. М. Юрасов, Б. В. Януш, М. И. Воронин и др. – М.: Транспорт, 1990. – 344 с.
- 7.43. Македонская, В. А. Проблемы организации и идеологического обеспечения восстановительного процесса в освобожденных районах в годы Великой Отечественной войны (по материалам Российской Федерации) / В. А. Македонская. – М.: Травант, 2005. – 244 с.
- 7.44. Македонская, В. А. Отечественная война: восстановление системы образования и культуры в освобожденных районах Российской Федерации / В. А. Македонская // Великая Отечественная: к 70-летию народной Победы: материалы Междунар. науч. конф. «Великая Отечественная война 1941-1945 гг. в памяти народа и документах Архивного фонда Российской Федерации и зарубежных архивах. Проблемы изучения и публикации». Москва, 15 апр. 2015 г. – М.: РГГУ, 2015. – С. 759-768.
- 7.45. Манжосов, А. Н. «Дорогая память пройденных лет...»: (Из истории создания и деятельности Дома культуры железнодорожников Курского отделения) / А. Н. Манжосов // Из истории культуры Курского края / Отв. ред. и сост. А. Ю. Друговская. – Курск, 1995. – Ч. 1. – С. 102-106.

- 7.46. Манжосов, А. Н. Роль культурных учреждений МПС СССР в патриотическом воспитании советских железнодорожников / А. Н. Манжосов // Курский край. – Курск, 2000. – № 3(12). – С. 54-56.
- 7.47. Манжосов, А. Н. Вклад молодых железнодорожников Московско-Курской железной дороги в достижение Победы в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. (по материалам Курского железнодорожного узла) / А. Н. Манжосов // Молодежь и дети в войнах и военных конфликтах XX века: материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 65-летию Курской битвы, Курск, 23-24 апр. 2008: [в 2 т.] / Под ред. Л.С. Холтобиной. – Курск: Пресс-Факт, 2008. – Т. 1. – С. 108-113.
- 7.48. Манжосов, А. Н. Роль врачей-фронтовиков в становлении медицинских учреждений послевоенных лет: (о деятельности главного врача отделенческой больницы на ст. Курск Сергея Николаевича Поликарпова (1900-1963) / А. Н. Манжосов, Е. С. Минаева // Научные труды молодежной секции Курского отделения РОИА / Под ред. В.Л. Богданова. – Курск: ЮМЭКС, 2013. – Вып. 4. – С. 31-36.
- 7.49. Маркова, А. И. Транспорт СССР и основные этапы его развития / А. И. Маркова. – М.: Наука, 1977. – 232 с.
- 7.50. 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.
- 7.51. Масуфранова, Е. А. От машиниста паровоза до правозащитника (посвящается учителю и наставнику, доценту кафедры конституционного права ЮЗГУ, заслуженному юристу России Владимиру Андреевичу Брюховецкому) / Е. А. Масуфранова // Права человека: история, теория, практика.– Курск: Университетская книга, 2015. – С. 56-59.

- 7.52. 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.
- 7.53. 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. Гаврилюк // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2015. – № 4(17). – С. 121-129.
- 7.54. 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.
- 7.55. 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.
- 7.56. 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.
- 7.57. 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.

7.58. 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.

7.59. Масуфранова, Е. А. Роль общественных организаций и трудовых коллективов предприятий Курского железнодорожного узла в восстановлении поврежденных в ходе боев паровозов и вагонов (1944-1946 гг.) / Е. А. Масуфранова, В. В. Коровин, А. В. Величко // Актуальные проблемы правового регулирования деятельности общественных объединений: российский и зарубежный опыт / Отв. ред. В. В. Коровин. – Курск: Университетская книга, 2016. – С. 139-143.

7.60. 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.

7.61. 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.

7.62. 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.

- 7.63. 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 Отечественная война в исторической памяти народа: материалы Восьмой научно-практической конференции. – Орел, 2016. – С. 131-135.
- 7.66. 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.
- 7.67. Медведева, С. Д. Железнодорожники Северо-Запада СССР в четвертой пятилетке (1946-1950 гг.) / С. Д. Медведева // Исторические записки. – М.: Наука, 1980. – Т. 105. – С. 229-241.
- 7.68. Министры и наркомы путей сообщения / Под ред. Г. М. Фадеева. – М.: Транспорт, 1995. – 272 с.
- 7.69. Молодость столетней магистрали / Под ред. А. В. Охремчика. – Воронеж: Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1966. – 284 с.
- 7.70. Московская железная дорога: 55 лет движения вперед / Под ред. В. В. Мягкова, Е. Н. Бочаровой. – М.: Служба корпоративных коммуникаций МЖД, 2014. – 338 с.
- 7.71. Московской окружной дороге 100 лет / С. В. Калмыков, Ю. Д. Мишенев, В.Т. Рощевкин. – М., 2008. – 160 с.
- 7.72. Напорко, А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1954. – 288 с.
- 7.73. Напорко, А. Г. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – М.: Транспорт, 1970. – 112 с.
- 7.74. Орлов, Б. П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962: ист.-эконом. очерк / Б. П. Орлов. – М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 403 с.
- 7.75. Паршин, А. Г. Стальные магистрали Брянщины / А. Г. Паршин. – Брянск: Брянское обл. полиграф. объединение, 2004. – 272 с.

- 7.76. Подосинников, А. Ю. Опыт проведения избирательных кампаний в СССР во второй половине XX века (на примере организации выборов депутатов Верховного Совета СССР от Курской области) / А. Ю. Подосинников, В. В. Коровин // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2012. – № 1-2. – С. 236-240.
- 7.77. Подосинников, А. Ю. Практика организации избирательных кампаний на территории Курской области в поездах дальнего следования (50-60-е гг. XX века) / А. Ю. Подосинников // Научные труды молодежной секции Курского отделения РОИА / Под ред. В. Л. Богданова. – Курск: ЮМЭКС, 2013. – Вып. 5. – С. 41-43.
- 7.78. По пути Великого почина: из истории депо Москва-Сортировочная Московской железной дороги / Под ред. П. А. Казанского и В. Г. Широкова. – Изд. 2-е, доп. – М.: Транспорт, 1979. – 283 с.
- 7.79. Попов, В. М. Стальной меридиан: история Юго-Восточной железной дороги / В. М. Попов. – Воронеж, Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 2001. – 206 с.
- 7.80. Приднепровская железная дорога / В. М. Кулагин, И. Я. Кучеренко, А. С. Сокиркин. – Днепропетровск: Проминь, 1973. – 240 с.
- 7.81. Путешествие из прошлого в будущее / Авт.-сост. Н. Е. Макарова, С. М. Окорочков. – Тула: Александр Невский, 2004. – 160 с.
- 7.82. Пыжиков, А. В. Хрущевская «оттепель» / А. В. Пыжиков. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2002. – 511 с.
- 7.83. Развитие советского железнодорожного транспорта / А. Г. Мушруб, Б. П. Гусаров, Д. В. Залужная. – М.: Транспорт, 1984. – 255 с.
- 7.84. Романенко, Ю. И. Взгляд сквозь годы: Южная железная дорога за 130 лет / Ю. И. Романенко, М. П. Харченко. – Харьков: Прапор, 1999. – 288 с.
- 7.85. Рустамов, Б. Т. Стальных путей связующая нить: (Среднеазиатской ордена Ленина железной дороге 100 лет) / Б. Т. Рустамов, В. В. Садовников. – Ташкент: Мехнат, 1988. – 176 с.
- 7.86. Советские железнодорожники. – М.: Профиздат, 1970. – 352 с.

- 7.87 Созидатели отрасли / Сост. В. Р. Зеньковская и Г. Н. Сидорова. – М.: МОЖ-Информ, 2014. – 508 с.
- 7.88. Сотников, Е. А. Железные дороги мира: из XIX в XXI век / Е. А. Сотников. – М.: Транспорт, 1993. – 200 с.
- 7.89. Социальная активность курян в условиях «развитого социализма»: организационное оформление и деятельность общественных объединений региона в 1950-1970-е годы: монография / под ред. В. В. Коровина. – Курск: ЮЗГУ, 2014. – 298 с.
- 7.90. Стальная магистраль Нечерноземья: К 125-летию Горьковской железной дороги / Рук. авт. кол. Е. В. Кузнецов. – Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1983. – 172 с.
- 7.91. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899-1999. – Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 1998. – 462 с.
- 7.92. Стещенко-Фролов, Н. Е. Живые корни железного дерева: книга о тульских железнодорожниках / Н. Е. Стещенко-Фролов. – Тула: Пересвет, 2005. – 304 с.
- 7.93. Столичная магистраль Украины: К 100-летию Юго-Западной железной дороги / Под ред. П. Ф. Кривоноса. – Киев: Политиздат Украины, 1970. – 264 с.
- 7.94. Транспорт России: исторические очерки: [в 4 т.]. Т. 4. Транспортная система – основа экономики России. 1956-2009. – М.: Пан-Пресс, 2009. – 542 с.
- 7.95. Уральский исток Транссиба: История Южно-Уральской железной дороги / Ред.-сост. А. Л. Казаков. – Челябинск: Автограф, 2004. – 408 с.
- 7.96. Хачатуров, Т. С. Железнодорожный транспорт СССР / Т. С. Хачатуров. – М.: Трансжелдориздат, 1952. – 264 с.
- 7.97. Хачатуров, Т. С. Экономика транспорта / Т. С. Хачатуров. – М.: Трансжелдориздат, 1959. – 220 с.
- 7.98. Центральное Черноземье за годы Советской власти: краткий ист.-эконом. очерк / Под ред. проф. А. А. Глухова. – Воронеж: Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1967. – 247 с.
- 7.99. Хрущев, А. Т. Развитие и размещение промышленности и транспорта СССР в семилетке / А. Т. Хрущев, И. В. Никольский. – М., 1960. – 152 с.

- 7.100. Хрущевская «оттепель» в Курской области: общественно-политическая жизнь региона в 1953-1964 гг.: монография / [В. В. Коровин и др.]. – Курск: изд. Юго-Западного гос. ун-та, 2013. – 217 с.
- 7.101. Этапы большого пути: (Из истории труд. традиций железнодорожников Курского отд-ния Моск. железной дороги. 1945-1995 / [А. Н. Манжосов и др.]. Кн. 3. – Курск: Курскинфорпечать, 1996. – 272 с.
- 7.102. Этапы большого пути: (Из истории труд. традиций железнодорожников Курского отд-ния Моск. железной дороги. / [А. Н. Манжосов и др.]. Кн. 4. – Курск : Курскинфорпечать, 1997. – 239 с.
- 7.103. Энергия в движение: 50-летию Курской дистанции электроснабжения посвящается / В. Г. Семеновский, С. В. Белкин. – Курск: Мечта, 2009. – 120 с.
- 7.104. Южной – 100 лет. 1869-1969 / В. И. Ангелейко, А. С. Ватуля, С. Я. Диамант и др. – Харьков: Прапор, 1969. – 180 с.

VIII. Диссертационные исследования и авторефераты диссертаций

- 8.1. Вагабов, М. М. Железнодорожный и морской транспорт Дагестана: история, современные проблемы (конец XIX – 90-е XX в.): дис. ... док. ист. наук / М. М. Вагабов. – Махачкала, 1999. – 470 с.
- 8.2. Гаврилюк, А. В. Общественно-политическая жизнь советской провинции в 1953-1964 годах (на материалах Курской области): дис. канд. ист. наук / А. В. Гаврилюк. – Курск, 2012. – 316 с.
- 8.3. Ежеля, У. В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России (1961-1985): автореферат дис. ... канд. ист. наук / У. В. Ежеля. – Владивосток, 1992. – 23 с.
- 8.4. Головин, Е. А. Развитие промышленного потенциала Курской области в 1950-1965 гг.: дис. ... канд. ист. наук / Е. А. Головин. – Курск, 2014. – 386 с.
- 8.5. Клименко, Г. Н. Борьба Коммунистической партии за восстановление и развитие железнодорожного транспорта в 1943-1950 гг. (на материалах Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железной дорог): автореферат дис. ... канд. ист. наук / Г. Н. Клименко. – Киев, 1955. – 16 с.

- 8.6. Конов, А. А. Развитие железнодорожного транспорта на Урале в середине 1960-х гг.: дис. ... канд. ист. наук / А. А. Конов. – Екатеринбург, 2003. – 263 с.
- 8.7. Ларин, В. К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в XIX-XX вв.: автореферат дис. канд. пед. Наук / В. К. Ларин. – Курск, 1999. – 19 с.
- 8.8. 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): автореферат дис. ... канд. ист. наук / Н. А. Моспан. – Киев, 1953. – 16 с.
- 8.9. Огневщиков, В. В. Реализация государственной политики в сфере среднего специального образования в Курской области в 1945-1964 годах: автореферат дис. ... канд. ист. наук / В. В. Огневщиков. – Курск, 2013. – 25 с.
- 8.10. Подосинников, А. Ю. Исторический опыт проведения выборов в органы народного представительства на территории Курской области в 1950-1970-е гг. – дис. канд. ист. наук / А. Ю. Подосинников. – Курск, 2014. – 205 с.
- 8.11. Устинова, Л. В. Общественно-политические процессы в российской провинции 1943-1953 гг. на примере Курской области: автореферат дис. канд. ист. наук / Л. В. Устинова. – Курск, 2007. – 27 с.
- 8.12. Щербин, И. Е. Борьба КПСС за восстановление и развитие железнодорожного транспорта в 1943-1950 гг. (на материалах Сталинской железной дороги): автореферат дис. ...канд. ист. наук / И. Е. Щербин. – Киев, 1959. – 24 с.

IX. Не опубликованные воспоминания ветеранов Курского узла

- 9.1. Алифанова Михаила Андриановича (1914-1995) (ГАКО. Ф. Р-91. Оп. 1. Д. 73).
- 9.2. Бобовникова Петра Васильевича (1910-1997) (ГАКО. Ф. Р-91. Оп. 1. Д. 73, 74).
- 9.3. Бочарова Федора Семеновича (1905-1984) (ОА МЖД (г. Курск). Ф. 1. Оп. 1-ЛД. Д. 377).
- 9.4. Гладких Валентина Константиновича (1926-2006) (ГАКО. Ф. Р-91. Оп. 1. Д. 51, 73, 74).

- 9.5. Дорды Александра Матвеевича (1903-1997) (ГАКО. Ф. Р-91. Оп. 1. Д. 73).
- 9.6. Коровиной Зинаиды Андреевны (1939-2009) (из личного архива В.В. Коровина).
- 9.7. Манжосова Николая Петровича (1923-2004) (ГАКО. Ф. Р-91. Оп. 1. Д. 71-78).
- 9.8. Фридмана Ехилия Вульфовича (1914-1990) (ГАКО. Ф. Р-91. Оп. 1. Д. 51, 74).

Приложение № 1

**Подготовка кадров массовых профессий
для железнодорожного СССР (за 1946-1950 гг.)**

Профессия	План	Выполнение
-----------	------	------------

	Всего	В том числе с отрывом от производства	Всего	В том числе с отрывом от производства
1. Подготовка кадров, всего	12 610 000	254 900	1 616 651	312720
В том числе по профессиям, связанным с движением поездов:				
машинисты локомотивов	46 000	40 579	42 958	37 606
помощники машинистов	62 800	50 309	81 629	49 377
кочегары	68 300	49 859	95 846	48 364
дежурные по станции	20 200	14 717	32 847	16 704
начальники станций	2 400	1 803	2 986	1 863
диспетчеры	3 740	2 954	5 067	3 027
составители	14 000	5 094	15 742	4 208
кондукторы	58 250	10 196	100 693	11 093
стрелочники	77 500	-	128 154	367
сцепщики	9 910	600	13 597	55
проводники	50 500	-	81 603	6 261
проездные вагонные мастера	21 500	11 049	26 987	11 042
осмотрщики вагонов	33 000	12 311	39 585	11 654
дорожные мастера	7 600	5 870	8 620	5 674
бригадиры пути	18 730	8 617	21 508	8 807
путевые обходчики	50 000	-	71 787	278
электромеханики	9 500	6 894	10 441	6 816
2. Повышение квалификации	2 236 800	56 550	3 495 882	60 218
В том числе в стахановских школах	1 008 730	-	1 067 737	-

Основание: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 28. Д. 878. Л. 79-80.

Приложение № 2

Выпуск специалистов вузами МПС за 1946-1950 гг.

Наименование специальности	Очное обучение	Ускоренное обучение из техников за 2 года
-----------------------------------	-----------------------	--

	1946	1947	1948	1949	1950	1946	1947	1948	1949	1950
Эксплуатация Железных дорог	189	401	946	956	680	38	36	80	76	54
Коммерческая эксплуатация					25					
Строительство железных дорог	145	333	419	532	403	38	38	82	103	53
Паровозное хозяйство	79	190	338	450	330	34	50	137	175	81
Тепловозы и тепловозное хозяйство		46	113	107	78					
Электрификация Железнодорожного транспорта	65	58	105	108	205				64	
Вагоностроение и вагонное хозяйство	64	102	263	282	208	32	22	44	102	42
АТС на железнодорожном транспорте	23	56	111	114	236		15	62	38	37
Транспортная связь	20	60	165	89	75		27		49	53
Мосты и тоннели	89	179	209	286	236			50	43	29
СДМ и оборудование	20	13	54	42	40					
Промышленный транспорт			29	39	78					
Теплоэнергетические установки электростанций	44	88	182	174	207					
Силовые токи (электросиловое хозяйство)	17	39	129	100						
Промышленное и гражданское строительство	21	1	79	119	62					27
Водоснабжение и канализация	29	24	128	72	56					
Экономика и организация железнодорожного транспорта	21	32	224	229	181			29		
Итого:	826	1640	3494	3699	3100	142	188	484	650	376

Основание: История железнодорожного транспорта СССР. Кн. 3: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 42.

Приложение № 3

Выпуск специалистов техникумами железнодорожного транспорта

за 1946-1950 гг.

Наименование специальности	1946	1947	1948	1949	1950
Эксплуатация железных дорог	857	1361	2225	1673	1341
Коммерческая эксплуатация			1	28	197
Строительство и эксплуатация путевого хозяйства железнодорожного транспорта	910	1492	1094	967	1042
Паровозное хозяйство	770	1429	1235	1459	1492
Тепловозное хозяйство		142	212	163	204
Электротяговое хозяйство железных дорог	46	289	426	441	552 26*
Электроснабжение и энергетическое хозяйство железнодорожного транспорта	230	252	201	248	155 26*
Вагонное хозяйство	427	672	739	575	660
Холодильное хозяйство	134	179	173	86	53
Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте	183	460	405	287	427
Проводная связь	291	553	514	390	381
Железнодорожные мосты и искусственные сооружения	103	301	269	132	268
Путевые и строительные машины железнодорожного транспорта	394	387	311	326	246
Механизация грузовых работ		72	52	33	46
Промышленное и гражданское строительство	464	546	556	332	381
Водоснабжение, канализация и очистка промышленных и сточных вод		133	243	163	136
Эксплуатационное производство		25	25	25	21
Холодная и горячая обработка металла и электросварка	169	332	294	247	366 58*
Планирование на железнодорожном транспорте	248	159	168	137	373
Товароведение, материально-техническое снабжение и сбыт	101	123	109	48	88
Прочие специальности			44	18	129
Итого:	5327	8907	9296	7778	8558 71* 58**

* - Заочное отделение

** - Вечернее отделение

Основание: История железнодорожного транспорта СССР. Кн. 3: 1945-1991 гг. – М., 2004. – С. 43.

Приложение № 4

Подготовка работников массовых профессий для железнодорожного транспорта и повышение их квалификации в 1951-1955 гг.

Соответственно росту работы железнодорожного транспорта росла и численность работников. За истекшее пятилетие число работников, занятых в эксплуатации, выросло на 268,6 тыс. чел., (или на 16,4 %), а против 1940 г. – на 42,1 %.

Профессия	Прирост в процентах к годам:	
	1940 г.	1950 г.
Машинисты локомотивов	65,0	21,8
Помощники машиниста	66,0	21,3
Поездные кочегары	77,3	8,2
Поездные вагонные мастера	49,2	15,4
Осмотрщики вагонов	65,6	22,9
Дежурные по станциям	37,9	12,5
Кондукторы	67,6	17,3
Составители	54,7	24,3
Стрелочники и сигналисты	60,4	16,5
Весовщики	101,5	20,5
Проводники	81,0	17,3
Путевые обходчики	26,8	15,9
Путевые рабочие	17,8	15,7

Наибольший прирост численности работников имел место по профессиям, связанным с внедрением новой техники, особенно новых видов тяги. Если процент прироста от эксплуатации в целом составил к 1950 г. 16,4 и к 1940 г. – 42,1, то по таким профессиям, как машинисты и помощники машиниста тепловозов, этот процент достиг 171,9 к 1950 г. и 952,1 – к 1940 г.

Профессия	Прирост в 1955 г. численность, % к	
	1940 г.	1950 г.
Машинисты электровозов	728,3	138,6
Машинисты тепловозов	952,1	171,9
Помощники машиниста	711,0	174,5
Помощники машиниста тепловозов		190,4
Электромонтеры контактной сети	334,6	76,1
Электромонтеры тяговых подстанций	28,9	19,3

В течение этого пятилетия было подготовлено в дорожно-технических школах и на курсах Министерства путей сообщения 907 544 чел., из них с отрывом от производства 241 965 чел. и в учебных заведениях системы трудовых резервов (железнодорожные и технические училища и школы ФЗО) 170 610 чел., в том числе по профессиям:

Профессия	В учебных заведениях МПС		В учебных заведениях госуд. трудовых резервов
	Всего	Из них с отрывом от производства	
Машинисты локомотивов	35492	35095	-
Помощники машиниста	31863	27826	20173
Кочегары	52649	20885	5645
Составители поездов	11164	4845	-
Дежурные по станциям	16995	16164	-
Кондукторы	67624	7700	-
Стрелочники и сигналисты	72528	-	-
Поездные вагонные мастера	16200	12368	2089
Осмотрщики вагонов	28995	8181	-
Дорожные мастера	4785	4721	-
Бригадиры пути	8829	7758	4958
Путевые обходчики	29926	-	-
Электромеханики СЦБ и связи	8596	8203	-
Монтеры СЦБ и связи	5365	1040	1662
Монтеры контактной сети и тяговых подстанций	1532	747	702
Проводники вагонов	58387	5791	-
Весовщики	25008	9870	-
Плотники и столяры	-	-	22282
Каменщики	-	-	8500

Основание: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 14271. Л. 169-172.

Приложение № 5

Положение с укомплектованностью кадрами, занятыми на эксплуатации 15 основных железных дорог

[Железная дорога]	План по труду на IV квартал 1951 г.	Среднесписочное Наличие за декабрь 1951 г.	План по труду на IV квартал 1952 г.
Октябрьская	41275	42854	43700
Ленинградская	24063	24527	25300
Калининская	22534	22445	23100
Западная	34888	35400	36000
Юго-Западная	33020	34349	35300
Ярославская	36813	38550	39300
Московско-Рязанская	47097	48496	48800
Московско-Курская	42727	43881	44500
Московско-Донбасская	35017	36225	37000
Московско-Киевская	39043	38884	40200
Московско-Окружная	5291	5489	5650
Южная	47330	48378	49000
Сталинская	44916	47545	48900
Закавказская	27252	28758	29800
Ташкентская	33743	34865	35900
Итого: по 15 железным дорогам	515009	530646	542450

Основание: Железнодорожный транспорт СССР: 1946-1955 гг. Сб. документов. М., 1994. – С. 389-390.

Приложение № 6

Размеры надбавок работникам ведущих профессий и начальствующему составу за выслугу лет к получаемому окладу (тарифной ставке) (с 1949 г.)

Работники ведущих профессий		Лицам высшего, старшего и среднего начальствующего состава	
при выслуге лет	размер надбавки в % к окладу	при выслуге лет	размер надбавки в % к окладу
От 1 до 3	5	От 5 до 10	10
3 – 5	10	10 – 15	15
5 – 10	15	15 – 20	20
10 – 15	20	Свыше 20	25
15 – 20	25	–	–
Свыше 20	30	–	–

Основание: Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – С. 246.

Приложение № 7

**Обеспеченность жилой площадью работников железнодорожного транспорта
в 1963-1965 гг.**

	Ед. изм.	На 1 января 1964 г.	На 1 января 1965 г.
Эксплуатируемая жилая площадь	тыс. кв. м.	28 015	28 921
Прибыло жилой площади за предшествующий год	тыс. кв. м.	1761	1386
В том числе за счет нового строительства	тыс. кв. м.	1630	1248
Выбыло за предшествующий год	тыс. кв. м.	417	480
Оборудовано: водопроводом	тыс. кв. м.	11 777	12 842
канализацией	тыс. кв. м.	10 756	11 692
центральным отоплением	тыс. кв. м.	10 050	11 035
газом	тыс. кв. м.	5705	6762
электрическим освещением	тыс. кв. м.	26 958	28 162
Общее число проживающих в домах ж.-д. транспорта	тыс. чел.	4307	4435
Средняя площадь на одного проживающего	кв. м.	6,5	6,5
Количество жилых квартир	тыс. кв.	1068	1096
Количество работников, нуждающихся в улучшении жилых условий (включая членов их семей)	тыс. чел.	3085,6	2903,3
В том числе остронуждающихся	тыс. чел.	2012,9	1881,2

Основание: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 17346. Л. 154а; Железнодорожный транспорт СССР: 1956-1970 гг. – М., 1998. – С. 328-329.

Из отчета Министерства путей сообщения СССР в ЦСУ СССР «Основные показатели по жилищному и коммунальному хозяйству железных дорог за 1956 г.». 26 марта 1957 г.

Жилищный фонд, его благоустройство и населенность

Показатели	Количество
	12 703 212 ¹
Эксплуатируемая жилая площадь на 1 января 1957 г. – кв. м	2 605 117
Число жилых квартир на 1 января 1957 г.	634 568
Из них газифицированных	19 089
Жилая площадь всех жилых квартир – кв. м	14 776 942
Число проживающих в квартирах на 1 ноября 1957 г.	2 770 600
Жилая площадь общежитий кочного типа – кв. м	531 387
Число проживающих в них	96 477
Из всей эксплуатируемой жилой площади находится:	
1. в черте городских поселений – кв. м	10 553 760
2. в сельской местности – кв. м.	4 754 569
Эксплуатируемая жилая площадь, оборудованная:	
Водопроводом – кв. м	3 280 811
Канализацией – кв. м	2 555 085
Центральным отоплением – кв. м	1 769 318
Электрическим освещением – кв. м	12 510 965
Среднегодовая эксплуатируемая жилая площадь – кв. м	14 810 546
Площадь нежилых помещений:	
Торгово-складских, культурно-просветительных, конторских – кв. м	1 190 144

Основание: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 5392. Л. 104; Железнодорожный транспорт СССР: 1956-1970 гг. – М., 1998. – С. 71

Приложение № 9

¹ Знаменателем показана жилая площадь, содержащаяся за счет расходов по перевозкам.

**Основные показатели состояния железнодорожного транспорта
Курской области**

	1940 г.	1945 г.	1950 г.	1955 г.	1956 г.
Эксплуатационная длина железных дорог на конец года – км	909	898	931	938	937
Отправлено грузов – всего тысяч тонн	1990	523	1528	2240	2524
В процентах к 1940 году	100	26	77	113	127
Прибыло грузов – всего тысяч тонн	4126	1794	4001	5291	6005
В процентах к 1940 году	100	41	90	120	135
Отправлено пассажиров – в млн. человек	-	6	6	5	5

**Перевозка грузов железнодорожным транспортом Курской области
общего пользования (в тыс. тонн)**

	1940 г.	1950 г.	1955 г.	1956 г.
Отправление грузов				
Всего	1990 г.	1528 г.	2240	2524
Каменноугольные грузы	6	1	3	7
Нефтяные грузы	7	1	-	-
Черные металлы (включая лом черных металлов)	50	35	55	63
Лесные грузы	32	14	13	15
Минеральные, строительные материалы	175	143	195	187
Машины всякие	13	24	36	42
Хлебные грузы	579	394	624	517
Прочие грузы	1128	916	1314	1693
Прибытие грузов				
Всего	4426	4001	5291	6005
Каменноугольные грузы	1020	1018	1559	1836
Нефтяные грузы	132	165	236	1836
Черные металлы (включая лом черных металлов)	58	47	96	118
Минеральные, строительные материалы	1416	1043	1043	1074
Машины всякие	23	57	74	68
Хлебные грузы	429	230	312	358
Прочие грузы	1186	1043	1555	1869

Основание: Народное хозяйство Курской области. Статистический сборник. Орел, 1958. – С. 145.

**Начальники Курского отделения Московско-Курской
(с 1959 г. – Московской железной дороги)**

04.10.1946 – 05.07.1949 – Ш.М. Чавчанидзе.

15.07.1949 – 07.06.1960 – А.М. Дорда.

08.06.1960 – 03.06.1965 – Л.Л. Савченко.

Основание: АУ МЖД. Ф. 10. Оп. 7-ЛД. Д. 2804; Ф. 1. Оп. 7-ЛД. Д. 115; Оп. 18-ЛД. Д.702.

**Председатели райпрофсожа Курского отделения Московско-Курской
(Московской) железной дороги**

10.1943 – 11.1946 – Л.И. Ингорь.

11.1946 – 12.1948 – А.М. Ларин.

01.1949 – 01.1954 – П.В. Бобовников.

01.1954 – 25.12.1969 – Д.И. Белокопытов.

Основание: ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 292. Л.6; Д. 449. Л. 70-71; ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 5. Д. 18. Л. 165.

Секретари узлового партийного комитета ст. Курск (1944-1958 гг.)

07.1944 – 05.1946 – С.Ф. Бондарь

05.1946 – 12.1947 – В.К. Никулин

12.1947 – 02.1948 – и.о. Е.В. Фридман

02.1948 – 11.1950 – И.Д. Крылов

11. 1950 – 08.1953 – С.С. Залогин

08.1953 – 12.1953 – Д.Н. Белокопытов

02.1954 – 07.1955 – А.С. Черников

07.1955 – 09.1958 – В.И. Колтунов

Основание: ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 1345. Л. 68 об; Д. 3025. Л. 115; Оп. 42. Д. 568. Л. 1, 3 об., 5; Д. 1195. Л. 2-3; Ф. П-2878. Оп. 1. Д. 1227. Л. 62; Оп. 4. Д. 799. Л. 27 об.-28, 53-56, 58; Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 57а. Л. 3-4, 52; Ф. П-2130. Оп. 1. Д. 49. Л. 64; Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 197. Л. 150; Д. 249. Л. 28; Д. 259. Л. 95; Д. 529. Л. 1; Д. 261. Л. 6; ГАКО. Ф. Р-377. Оп. 5. Д. 18. Л. 165.