

ПРИМОРСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ
ИНСТИТУТ ГУМАНИТАРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

МЕЖДУ ТРУДОМ И ПОЛИТИКОЙ.
ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В 1930 – 1950 гг.

УССУРИЙСК 2011

Оглавление

Введение	4
Глава I. Политическое вмешательство в повседневную жизнь предприятий железнодорожного транспорта в 1920-1930-е гг.	8
1.1. Чистки и репрессии в повседневной жизни железнодорожников	10
1.2. «Сюжетные» чистки как политический механизм формирования советского рабочего класса	29
Глава II. Трудовое поведение железнодорожных рабочих: конформизм, энтузиазм, протест	74
2.1. Ударничество как политический идеал трудового поведения	74
2.2. Отношение рабочих к условиям труда	120
Глава III. Политическое поведение железнодорожников	183
3.1. Железнодорожные рабочие и партия	183
3.2. Рабочие-члены ВКП (б) на производстве и в быту	189
3.3. Идеологические требования к политическому поведению рабочих	210
Заключение	228
Список использованных источников и литературы	230

Введение

Монография посвящена дальневосточным рабочим – железнодорожникам 1930-50 гг. XX века. Почему именно им? Это обусловлено научными интересами автора, который в начале 1990-х гг. защитил диссертационное исследование, где осветил участие железнодорожных рабочих в революции и гражданской войне на Дальнем Востоке. В той давней работе был введен в научный оборот значительный фактический материал, но открытым остался вопрос о последствиях революции для железнодорожников: оправдала ли советская рабочая власть их ожидания и какими они стали в новой социально-политической реальности.

Настоящая монография – попытка ответить на этот вопрос, решение которого потребовало во многом по-иному посмотреть на традиции освещения истории рабочего класса, которые сложились в дальневосточной историографии. Дальневосточные историки Э.В. Ермакова, И.И. Глущенко, В.К. Романовский, Ю.А. Ижко, Л.И. Крамар, Л.И. Галлямова, М.А. Ковальчук и др.¹ в своё время не просто успешно занимались данной проблематикой, но и пытались говорить правду о проблемах рабочих в сложной ситуации идеологического контроля над исторической наукой.

По мере рассекречивания архивов, российская историография, пройдя через этап исправления ошибок в 1990-е годы, вступила в 2000-е годы в аналитический этап. Произошло второе рождение истории рабочего класса. Началось это движение не с Дальнего Востока. Первенство в разработке новых подходов к рабочей истории принадлежит историкам А.А. Гордину, А.К. Соколову, А.В. Гоголевскому, Д.О. Чуракову, С.В. Ярову, М.Г. Абакарову, М.А. Фельдману, Ю.Д. Коробкову, А.А. Ильюхову, И. Нарскому, Тяжельниковой В.С.²

¹Ермакова Э.В. Историография рабочего класса СССР (1917-1936) / Э.В. Ермакова.- Владивосток, 1983; Крамар Л.И. Рабочие железнодорожного транспорта Дальнего Востока в 1951-1958 гг./ Л.И. Крамар. - Дисс. канд.ист. наук.- Владивосток, 1978; Ковальчук М.А. Развитие соцсоревнования на транспорте советского Дальнего Востока в период построения и упрочения социализма в СССР 1933-1941гг./ М.А. Ковальчук.- Дисс. канд. ист. наук. - Владивосток, 1985; Ижко Ю.А. Из истории развития ж.д. транспорта ДВ в годы второй пятилетки/ Ю.А. Ижко // Из истории рабочего класса и крестьянства Дальнего Востока. - Владивосток, 1975; Глущенко И.И. Рабочий класс Дальнего Востока в переходный к социализму период. (1922-1937) / И.И. Глущенко.- Издательство Дальневосточного университета, 1986.

² Тяжельникова В.С. Повседневная жизнь московских рабочих в начале 1920-х годов//Россия в XX веке: Люди, идеи, власть / Отв.ред. А.К. Соколов, В.М. Козьменко. - М.: «РОССЭН», 2002.-С.164-194; Тяжельникова В.С., Соколов А.К. Отношение к труду: факторы изменения и консервации традиционной трудовой этики рабочих в советский период//Социальная история. Ежегодник, 2001/2002.-2004.-С.69-116;

Единственным из дальневосточных историков, влившихся в мощный поток новой социальной истории, была хабаровская исследовательница Н.Г. Кулинич с диссертацией «Социальный облик рабочих ДВ РСФСР в 1920-е гг. (1999)»¹.

Анализ новейших методов и подходов в историографии рабочего класса показывает, что наряду с традиционной темой социального облика рабочих (М.А. Фельдман, С.П. Постников, Ю.Д. Коробков, Н.Г. Кулинич) выступает тема рабочей повседневности. В дальневосточной историографии первооткрывателем этой сферы исследования стала Л.А. Слабнина².

Повседневная производственная жизнь железнодорожников в годы сталинской реконструкции поглощала все остальные сферы жизнедеятельности. Однако производственные отношения в большей степени корректировались политическими реалиями, а не только бытовыми, семейными или дружескими отношениями.

Целью режима было формирование «нового пролетария» эпохи победившего социализма, поэтому именно в трудовых коллективах происходило взаиморегулирование жизненных ориентаций и трудовых мотиваций, формирование ценностей самоотверженного труда, воспитание рабочей совести, распределение социальных ролей и процессов. Жизнь железнодорожников во всех её проявлениях стала прозрачна, а социальные роли перетекали из производственной сферы в политическую и обратно. Органом, направляющим и контролирующим трудовые коллективы, была не администрация предприятий, а партия.

Для советской историографии остался не выясненным вопрос, способствовала ли маргинализация пролетариев и их деклассирование стратегии сталинского абсолютизма сначала атомизировать, а затем закрепостить рабочего. Думаю, что да. Понадобилась смена одного-двух поколений, чистки наиболее политически развитых и активных, и появился ручной рабочий, который в моменты фрустрации уходил в запой, дезертирничал, хулиганил.

Соколов А.К. Драма рабочего класса и перспективы рабочей истории в современной России// Социальная история. Ежегодник, 2004.-М.: «РОССПЭН», 2005.-с.7-53.

¹ Кулинич Н.Г. Социальный облик рабочих Дальнего Востока РСФСР в 20-е годы: Ноябрь 1922-1929 гг.: автореферат дисс. кандидата исторических наук/ Хабаровский гос. пед. ун-т, Хабаровск, 1998

² Слабнина Л.А. Уровень жизни рабочих Дальнего Востока СССР (1946-нач. 60-х гг.) / Л. А. Слабнина; Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1997

В монографии предпринимается попытка восстановить каждодневную жизнь железнодорожников их же глазами. Это стало возможным благодаря введению в научный оборот огромного массива рассекреченных протоколов партийных собраний и других партийных источников из фондов Государственных архивов Хабаровского и Приморского краев. Автору удалось собрать достаточно полную репрезентативную базу, позволяющую буквально по дням и месяцам проследить жизнь коллективов, и даже отдельных рабочих, на протяжении 20–30 лет.

В работе ставится цель с позиций повседневной истории исследовать то, как люди на собственной шкуре испытывали исторический опыт перехода к социализму в условиях сталинской революции «сверху», на выяснение их собственного, не замутненного взгляда на события. В центре внимания находятся железнодорожники (как отдельный человек, так и конкретное депо, станция или завод) и всё, что вокруг них: социально-политическая практика; трудовая этика, биосоциальные условия жизни.

Тема актуальна еще и тем, что отвечает на часто звучащие в современном обществе, особенно в кризисные моменты его развития, вопросы и суждения о хорошей жизни при социализме или о том, что при Сталине был порядок.

Задачи исследования:

- показать в динамике уровень жизни рабочих, сравнив его с дореволюционным, и определить причины его ухудшения.
- исследовать инструменты сталинской «переделки» рабочих (идеологические, административно-репрессивные, хозяйственно-трудовые).
- через анализ отношения рабочих к власти, к ВКП (б), к репрессиям, к труду определить уровень политической культуры.

Научная новизна исследования заключается в том, что в нем впервые в дальневосточной историографии охвачен весь период формирования советского рабочего от второй половины 1920-х до 1950-х, что укладывается в хронологические рамки эпохи сталинизма. При этом мы сознательно уходим от деления этого большого этапа на пятилетки, НЭП, индустриализацию, или деление на довоенный и послевоенный периоды.

За «единицу измерения» мы берём жизнь одного человека, для которого 25–30 лет составляют всю его трудовую биографию, когда

в 1920-е гг. он впервые пришел на паровоз или в цех, а в начале 1950-х годов ушел на пенсию.

На самом деле в книге, хотя и фрагментарно, прослежена судьба трех поколений рабочих. Тех, кто родился в последней трети XIX века (1870 – 1880-х гг. рождения) и к окончанию первой трети нового века достиг возраста 40-60 лет. Это царистское поколение кадровых рабочих. Второе поколение (1890 – 1905-х гг. рождения) – столыпинское, революционное, к 1930 году им было по 25-35 лет. Третье поколение – это люди 1910-1920 гг. рождения – сталинское, советское поколение. Первые два поколения стали объектом сталинских репрессий.

В работе нашли отражение следующие методологические подходы.

Цивилизационный подход. Железнодорожники рассматриваются как объект во взаимодействии с общественными процессами, в контексте породившего их времени ускоренной индустриализации.

Феноменологический подход. Изучение повседневности, жизненного опыта, локальных микроисторий рабочих, а также представителей номенклатуры, партийной элиты. То, какими способами государство контролировало человека, и те ответные реакции, какими человек, сообщество откликались на эти методы контроля.

В рамках тоталитарной школы автор ставит задачу определить соотношение «пряничных» и репрессивных практик в государственной политике и трудовых отношениях; выявить идеологемы и порождённые ими новые формы массового сознания.

Искушенному читателю может показаться, что в монографии недостаточно научного анализа, а преобладает эмпирический материал. Это сознательный выбор автора, стремящегося оставить за читателем право на свое мнение.