Хроменкова Татьяна Николаевна

ПОДГОТОВКА ВЫДВИЖЕНЦЕВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1920-Е – 1930-Е ГГ

Статья посвящена подготовке командиров-выдвиженцев на железных дорогах Западной Сибири в 1920-е – 1930-е гг. В ней раскрыты сущность и причины выдвиженчества, показаны основные формы подготовки "красных" специалистов, охарактеризованы программы курсов и факультетов, выпускающих командиров-выдвиженцев, дана оценка уровню подготовки выпускаемых специалистов, приведены примеры ярких талантливых выдвиженцев, служивших на западносибирских железных дорогах.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/6-1/51.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 6 (32): в 2-х ч. Ч. I. С. 200-202. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/6-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 93/94
Исторические науки и археология

Статья посвящена подготовке командиров-выдвиженцев на железных дорогах Западной Сибири в 1920-е – 1930-е гг. В ней раскрыты сущность и причины выдвиженчества, показаны основные формы подготовки «красных» специалистов, охарактеризованы программы курсов и факультетов, выпускающих командиров-выдвиженцев, дана оценка уровню подготовки выпускаемых специалистов, приведены примеры ярких талантливых выдвиженцев, служивших на западносибирских железных дорогах.

Ключевые слова и фразы: железнодорожный транспорт; ускоренная индустриализация; командиры-выдвиженцы; курсы выдвиженцев; принципы выдвиженчества; «орабочивание» аппарата; партийная принадлежность.

Хроменкова Татьяна Николаевна, к.и.н.
Омский государственный университет путей сообщения
31tatyana75@mail.ru

ПОДГОТОВКА ВЫДВИЖЕНЦЕВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1920-Е – 1930-Е ГГ.©

Профессиональная подготовка кадров во все времена выступала в качестве определяющего фактора социально-экономического развития как страны в целом, так и отдельных ее регионов. Сталинский лозунг «Кадры решают все!» был выдвинут в конце первой пятилетки и отражал острую нужду промышленности и транспорта в квалифицированных кадрах, как рабочих, так и управленческих. Модернизация конца 1920-х – 1930-х гг. поставила советское правительство перед необходимостью создания кадрового потенциала, способного осуществить намеченный технологический прорыв. В 1930-е гг. государство расширяет сеть технических высших и средних специальных учебных заведений. Однако вузы и техникумы за короткий промежуток времени не могли удовлетворить потребности растущей экономики в специалистах. Более всего дефицит кадров ощущался в провинции. Сибирские дороги, как и другие окраинные дороги страны, испытывали колоссальную нужду в инженерах и техниках. Поэтому административно-технические должности на железных дорогах оставались вакантными, либо заполнялись практиками – выдвиженцами.

Выдвижение на руководящие посты практиков – лиц без специального образования, но имеющих опыт работы, производственную смекалку, знание дела, организаторские способности, практиковалось и до революции. Но в послереволюционный период изменились акценты при выдвижении на командные административно-технические должности. Главными условиями стали пролетарское происхождение и партийность.

Принципы выдвиженчества были разработаны В. И. Лениным. На VII Всероссийском съезде советов, состоявшемся в феврале 1919 г., Ленин предложил вводить в учреждения членами небольших коллегий, помощниками отдельных заведующих или в качестве «комиссаров достаточное число практически опытных и, безусловно, преданных рабочих и крестьян» [7, с. 426-427]. Также им было введено такое понятие как «орабочивание аппарата» [6, с. 142-143]. На IX съезде РКП(б) (20 марта – 5 апреля 1920 г.) принимается первое официальное решение об организации курсов для рабочих-выдвиженцев. Резолюция IX съезда партии «Об очередных задачах хозяйственного строительства» гласила: «Необходимо организовать курсы промышленной администрации, на которых наиболее способные рабочие, по возможности не отрываясь от производства, на опыте данного предприятия обучались бы необходимым элементам администрации». Рабочие, окончившие подобные курсы и прошедшие практику в заместителях, должны были назначаться на самостоятельные административно-технические должности [Там же, с. 176-177].

Выдвигались красные специалисты через фракции профсоюзов и специальные аттестационные комиссии, которые оценивали возможных претендентов по таким пунктам, как образовательный уровень, широта умственного кругозора, служебный стаж, общеполитическая позиция, административно-организаторские способности. Необходимо отметить, что инженерно-техническая интеллигенция в правлениях дорог, сформировавшая свои взгляды в дореволюционный период, всячески «противодействовала выдвижению красных командиров, особенно на высшие технические и командные должности» [5, д. 63, л. 169].

Социальный состав командиров железных дорог Западной Сибири в первой половине 1920-х гг., по данным аттестационных комиссий, был представлен выходцами из среды служащих – телеграфистов, конторщиков, весовщиков, чья служба на дороге началась задолго до революции. Замедленные темпы «орабочивания аппарата» железных дорог Западной Сибири во многом можно объяснить отдалённостью от центра, провинциальной консервативностью технической интеллигенции, слабой профессиональной подготовкой рабочих-выдвиженцев и пока ещё лояльной партийной политикой Москвы по отношению к старой дореволюционной интеллигенции. Политическая благонадежность железнодорожников в первой половине 1920-х гг. определялась преданностью делу транспорта [4, д. 171, л. 3]. Поэтому в обозначенный период на железнодорожном транспорте процент беспартийных выдвиженцев довольно высок. По данным Л. В. Ловцова, к 1924 г. из той части рабочих, что вошла в командный состав дорог Западной Сибири, – 65,9% составляли коммунисты и 34,1% – беспартийные [8, с. 113].

© Хроменкова Т. Н., 2013

Процесс выдвижения партийных рабочих на командные должности активизируется после «Шахтинского дела» 1928 г. Резолюция апрельского пленума ЦК РКП(б) 1928 г. поставила задачи ускорения подготовки выдвиженцев и улучшения её качества. ЦК постановил «расширить и укрепить сеть курсов красных директоров, а так же сеть краткосрочных курсов по подготовке и переподготовке кадров низших и средних звеньев хозяйственного управления десятников, мастеров». ЦК так же постановил «вести подготовку выдвиженцев через особые курсы, техникумы, обеспечить и упорядочить посылку за границу отдельных групп квалифицированных рабочих для спецподготовки». Ответственность за подготовку выдвиженцев возлагалась на администрацию предприятий [12, с. 330].

С увеличением темпов развития промышленности и транспорта и ростом недоверия к старой интеллигенции ускорялась подготовка новых кадров. В 1931 г. И. Сталиным выдвигается лозунг «Большевики должны стать специалистами» [9]. Ужесточаются требования к выдвиженцам. Преданность советской власти на железных дорогах стала определяться «сочетанием хозяйственного руководства с партийно-массовой работой» [10, д. 54, л. 83]. Постепенно изменяется контингент выдвиженцев на сибирских дорогах. Растет прослойка рабочих. На командные должности в 1930-е гг. на Томской железной дороге были назначены свыше 300 рабочих-новаторов. К концу 1930-х гг. более 80% командиров железных дорог Сибири были охвачены партийной работой [1, с. 156-157]. Специально для подготовки выдвиженцев создаются курсы при вузах и техникумах. Например, в Новосибирском институте военных инженеров транспорта (НИВИТе) была открыта серия курсов подготовки младшего, среднего и высшего командных составов [3, д. 48, л. 10]. Так в 1933-1934 учебном году двухлетние курсы выпустили 42 человека в звании техника-организатора. По социальному составу 26 из них являлись рабочими, 16 – служащими. Беспартийных выпускников было только 8. В 1933-1934 учебном году функционировали трехмесячные курсы по подготовке эксплуатационных кадров в составе двух групп среднего командного состава в количестве 52 человек. Курсы обслуживали потребности Сибири и Дальнего Востока [Там же, л. 11].

В 1934 г. в НИВИТе начал действовать факультет особого назначения (ФОН) для индивидуального и группового обучения командного состава. Факультет охватил учебой командиров Омской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Уссурийской железных дорог. Обучение велось в 54 точках. Главными опорными пунктами факультета стали Омск, Иркутск, Чита, Хабаровск [Там же, д. 2, л. 11].

Большое внимание курсы уделяли политическому просвещению будущих командиров. Программа политграмоты состояла из трёх крупных блоков, каждый из которых включал 7-8 тем, посвящённых советскому хозяйству и социалистическому строю, капиталистическому окружению СССР, РКП(б) и Коминтерну. Политграмоте отводилось до 40% учебного времени, тогда как времени не хватало на профессиональную подготовку. По мнению преподавателей факультета особого назначения, курсанты получали лишь минимум цельных знаний по специальности. Например, учебный план факультета не предусматривал для работников движения освоение таких предметов, как «Локомотивы», «Вагоны» и «Элементы тяговых расчётов». Для специалистов по грузовым работам исключалась возможность изучения погрузочно-разгрузочных механизмов, для связистов выделялось недостаточное количество часов по электротехнике [Там же, д. 127, л. 6-7].

Организация курсов осложнялась низким общеобразовательным уровнем присланных на учёбу (50% из них были безграмотными). Нередко курсанты ходатайствовали о замене лекционной системы поурочной, поскольку лекционный материал ими не усваивался. Преподаватели обращались к начальникам дорог с просьбой заниматься ликвидацией неграмотности на местах. Слабое знание арифметики и русского языка будущих командиров сказывалось на качестве их общей теоретической подготовки. Средний балл успеваемости курсантов факультета особого назначения был невысоким. В 1934 г. на Омской дороге он составил 4,18%, на Восточно-Сибирской – 3,33%, на Забайкальской – 3,83%, на Уссурийской – 3,5% [Там же, л. 7, 11].

Вместе с тем из среды бывших выдвиженцев вышли очень талантливые и эрудированные специалисты. Правление Сибирских железных дорог отмечало работу инженера, начальника работ Сибирского восстановительного отряда Д. М. Писклова. Писклов, окончивший два класса Омского железнодорожного технического училища по специальности «Строительные мосты», был выдвинут на должность благодаря «природной даровитости, организаторским способностям и богатому практическому опыту». Он изобрёл новый метод строительства береговых ферм при сооружении мостов, более быстрый и экономичный. При помощи этого метода Д. М. Писклов восстановил в 1920-е гг. береговую ферму моста через реку Тобол у города Ялуторовска, 35-саженую ферму у реки Пышма на Тюменской линии Омской железной дороги. Все работы были проведены успешно и на 27% дешевле, чем при традиционном методе [2, д. 27, л. 26].

Другой яркий пример талантливого выдвиженца – А. Е. Фуфрянский. Он был крупным тяговиком-практиком, эрудированным специалистом, умелым руководителем, сторонником внедрения новой техники. Он немало сделал для внедрения тепловой тяги на дороге для ускорения постройки тепловозов; будучи начальником Омской железной дороги в 1935-1936 гг., публиковал технические статьи в журналах. Создал уникальный альбом с техническим анализом паровозов всех типов, существовавших в то время. По сей день этот альбом представляет не только историческую, но и техническую ценность [11].

Таким образом, в 1920-е – 1930-е гг. на железных дорогах Западной Сибири была создана система выдвижения и подготовки рабочих, призванных замещать вакантные инженерно-технические должности. Выдвиженчество нельзя оценивать однозначно. Отсутствие школьного образования у значительной части будущих командиров, их неспособность в полной мере овладеть теоретическим материалом, акцент на политическом просвещении в процессе обучения ограничивали возможности данной системы при формировании компетентного отряда руководителей. И, безусловно, уровень их профессионализма сказывался на работе транспорта в целом (аварии, крушения, простои, брак в работе). Однако нельзя забывать, что система выдвиженчества создавалась в сложных исторических условиях ускоренной индустриализации, и главной ее

задачей являлось «насыщение» административно-технических должностей специалистами. По сути, государство «латало дыры», назначая рабочих на командные должности. Это была вынужденная мера, которая способствовала преодолению кадрового голода на железнодорожном транспорте.

Список литературы

1. **Баталов А. Н., Кузьмина А. Е.** Работа с кадрами на железных дорогах Сибири в довоенные годы // Материалы научной конференции кафедр общественных наук институтов г. Омска. Омск: Западно-Сибирское кн. изд-во, 1965. С. 155-161.
2. **Государственный архив Новосибирской области** (ГАНО). Ф. 534. Оп. 1.
3. **ГАНО.** Ф. 1100. Оп. 1
4. **Государственный архив Омской области** (ГАОО). Ф. 358. Оп. 1.
5. **ГАОО.** Ф. 358. Оп. 8.
6. **Ленин В. И.** Об очередных задачах хозяйственного строительства // Ленин В. И. КПСС об интеллигенции. М.: Политическая литература, 1979. 294 с.
7. **Ленин В. И.** Речь в организационной секции на VII Всероссийском съезде советов // Ленин В. И. Полное собрание сочинений. Изд-е 5-е. М.: Политическая литература, 1969. Т. 39. 623 с.
8. **Ловцов Л. В.** Коммунистическая партия в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта 1921-1925 гг. М.: Московский ун-т, 1980. 171 с.
9. **Сталин И. В.** О задачах хозяйственников // Сталин И. В. Собрание сочинений: в 13-ти т. М.: Политическая литература, 1951. Т. 13. 424 с.
10. **Центр документации новейшей истории Омской области** (ЦДНИОО). Ф. 32. Оп. 1.
11. **Шакурова В. И.** Дело Фуфрянского // Омская правда. 1989. 15 апреля.
12. **Шахтинское дело и практические задачи в деле борьбы с недостатками хозяйственного строительства** // КПСС в резолюциях и решениях съездов и конференций и пленумов ЦК. Изд-е 9-е. М.: Политическая литература, 1984. Т. 4. 576 с.

PROMOTED WORKERS' TRAINING AT RAILWAY TRANSPORT OF WESTERN SIBERIA IN THE 1920S-1930S

Khromenkova Tat'yana Nikolaevna, Ph. D. in History
Omsk State University of Communication Lines
31tatyana75@mail.ru

The author discusses the training of commanders – promoted workers at the railways of Western Siberia in the 1920s-1930s, reveals the essence and reasons of promoted workers movement, shows the main forms of "red" specialists' training, characterizes the programmes of courses and faculties, at which commanders – promoted workers were trained; estimates the level of the graduates' grounding, and gives the examples of bright talented promoted workers, who served at the Western Siberian railways.

Key words and phrases: railway transport; rapid industrialization; commanders – promoted workers; courses of promoted workers; principles of promoted workers movement; process of making workers the dominant element of staff; party affiliation.

УДК 343.348
Юридические науки

В статье отражена уголовно-правовая и криминологическая характеристика преступления, предусмотренного ст. 245 УК РФ (жестокое обращение с животными). Рассмотрены объективные и субъективные признаки данного преступного деяния. Показана общественная опасность таких преступлений. Выделены особенности личности преступника. Предложены меры, направленные на предупреждение противоправного поведения, связанного с жестоким обращением по отношению к животным.

Ключевые слова и фразы: жестокое обращение с животными; гибель или увечье; хулиганские побуждения; корыстные побуждения; малолетний; общественная нравственность.

Шалагин Антон Евгеньевич, к.ю.н., доцент
Казанский юридический институт МВД России
aeshalagin@yandex.ru

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЖЕСТОКОЕ ОБРАЩЕНИЕ С ЖИВОТНЫМИ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ©

И зверье, как братьев наших меньших,
никогда не бил по голове.

С. А. Есенин

Криминологические исследования доказывают, что некоторые лица, совершающие насильственные преступления и хулиганства, в подростковом возрасте истязали, мучили и даже убивали животных и птиц.

© Шалагин А. Е., 2013