

Опалев Максим Николаевич

РАЗВИТИЕ ТРУДОВЫХ ТРАДИЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ НИЖНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В 1928-1941 ГГ.

На примере предвоенного Сталинграда показано формирование трудовых традиций коллективов советских железнодорожников. Раскрываются аспекты технической реконструкции тягового и путевого хозяйств, сделан акцент на социальных процессах, характерных не только для железных дорог Нижнего Поволжья, но и для многих сторон жизни СССР. Автор показал влияние на работу железных дорог таких явлений как милитаризация, феминизация, социалистическое соревнование, воздействие репрессивного аппарата власти.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/35.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (25): в 2-х ч. Ч. II. С. 143-149. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/

© 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

PROBLEM OF ART TYPOLOGY IN P. A. FLORENSKII'S PHILOSOPHICAL-CULTUROLOGICAL CONCEPTION

Nikita Vyacheslavovich Naumov

*Department of Russian Language and Culture of Speech
South-Russian State Technical University
(Novocherkassk Polytechnic Institute)
L4sVegas@yandex.ru*

The author reveals the typological level of art phenomenon understanding in P. A. Florenskii's conception, basing on the "archetype of duality" in the religious-philosophical conception of culture by P. A. Florenskii develops the idea of two kinds of art - medieval and Renaissance, reconstructs the main characteristics of these types of art, and analyzes the phenomenon of perspective within the framework of P. A. Florenskii's art typology.

Key words and phrases: art; culture; philosophy; religion; symbolism; perspective.

УДК 94(47).084.6

Исторические науки и археология

На примере предвоенного Сталинграда показано формирование трудовых традиций коллективов советских железнодорожников. Раскрываются аспекты технической реконструкции тягового и путевого хозяйств, сделан акцент на социальных процессах, характерных не только для железных дорог Нижнего Поволжья, но и для многих сторон жизни СССР. Автор показал влияние на работу железных дорог таких явлений как милитаризация, феминизация, социалистическое соревнование, воздействие репрессивно-го аппарата власти.

Ключевые слова и фразы: железнодорожная магистраль; трудовая традиция; ведомственная периодическая печать; рационализаторство; локомотив «Серго Орджоникидзе»; рельсовый путь; социалистическое соревнование; «предельчество»; «враг народа»; репрессии; социальная активность; политизация труда.

Максим Николаевич Опалев, к.и.н.

*Кафедра «Социально-гуманитарные дисциплины»
Волжский политехнический институт (филиал)
Волгоградского государственного технического университета
opalev-erz@mail.ru*

РАЗВИТИЕ ТРУДОВЫХ ТРАДИЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ НИЖНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В 1928-1941 ГГ. ©

Во все времена труд человека был немислим без транспорта как совокупности средств, предназначенных для перемещения людей, грузов из одного места в другое. Значительную роль в развитии всей мировой цивилизации, а также и нашего Отечества с середины XIX века и до настоящего времени играют железные дороги. Следовательно, трудовые традиции железнодорожников заслуживают внимания, поскольку железнодорожная отрасль во все времена стимулирует развитие экономики, научно-технической мысли, социальных процессов.

Весомую роль в индустриализации Советского Союза (1928-1941 гг.) играло Нижнее Поволжье, известное не только как богатый источник природных и сельскохозяйственных ресурсов, но прежде всего как место пересечения сухопутных и речных коммуникаций [39].

После Октябрьской революции и Гражданской войны страна знала Сталинград как растущий индустриальный центр. Накануне Второй мировой войны Сталинград давал 40% всех тракторов страны, третью часть качественных сталей, его деревообрабатывающие заводы снабжали крепёжным лесом шахты Донбасса, отправляли продукцию на экспорт. В 1940 г. промышленное производство Сталинградской области превысило уровень 1913 г. в 21 раз [12].

По железным дорогам региона перевозили не только продукцию местной промышленности (машины, сталь, рыбу, соль, зерно, фрукты и овощи), но и транзитные грузы (уголь, лес, руду, нефтепродукты). В Сталинграде происходила перевалка транзитных грузов с речных волжских судов на сушу и наоборот.

О том, каким путем формировалось сознание коллективов сталинградских железнодорожников в предвоенный период, можно судить не только с опорой на анализ архивных документов, но и изучая страницы периодической ведомственной печати, затрагивавшей все значимые события производственной, политической и культурной жизни работников стальных путей.

Газета – это очень специфический исторический источник. Можно сказать, что газета является инструментом управления обществом, одним из видов средств массовой информации. Иногда газета представляет собой, по существу, единственный достоверный источник, равнозначный первичному документу. Несмотря на то, что газета, как говорят, «живет один день», в случае гибели большей части архивных фондов в результате войн и разного рода экстремальных обстоятельств периодические издания, сохраненные потомками, являются своего рода слепами, моментальными фотографиями материальной и духовной жизни общества на тот или иной момент. Особенностью газет изучаемого времени, была очень тесная связь с читателем и привлечение к работе в печати самих рабочих железнодорожных предприятий – рабкоров.

До июля 1936 г. в Сталинграде не было своего управления железной дороги, транспортный узел подчинялся управлению Юго-Восточных дорог (ЮВ ж.д.) в Воронеже на правах отделения (района). Печатным органом рабочих и служащих Сталинградского района ЮВ ж.д. являлись следующие газеты: с декабря 1928 г. по февраль 1929 г. выходила бесплатная газета «Толкач», в августе 1930 г. раз в пятидневку объединённой газетой сталинградских рабочих железнодорожного и водного транспорта являлась газета «Транспорт», с октября 1930 г. «На транспорте». С декабря 1930 г. работники речного флота получают своё собственное ведомственное издание, поскольку газета вновь переименовывается и получает название «На речках». Выходит она до 1935 г. сначала так же, раз в пять дней, а с мая 1931 г. выходит три раза в десятидневку.

В первой половине 1930-х гг. события из жизни железнодорожников Сталинграда активно освещает ежедневная газета политотдела Юго-Восточной железной дороги «Вперед». Газета «Вперед» издавалась в Воронеже.

30 июня 1936 г. в Сталинграде была образована собственно Сталинградская железная дорога. Ежедневной газетой стал «Сталинградский железнодорожник», орган печати дорожного политотдела. Он выходил вплоть до начала массированных бомбардировок Сталинграда в августе 1942 г., возобновил выход весной 1943 г. и издавался вплоть до 1953 г., до объединения Сталинградской и Рязано-Уральской дорог в Приволжскую со столицей в Саратове.

Именно в годы индустриализации дала знать о себе проблема несоответствия старой дореволюционной инфраструктуры, а также имевшихся трудовых кадров новым требованиям времени и иным масштабам производства.

Требовалось внедрить новую технику вместо устаревшей дореволюционной: более мощные и более высокоскоростные локомотивы, более грузоподъемные вагоны, более прочные рельсы, современные системы сигнализации и связи, автоматические вагонные сцепки. 14 ноября 1936 г. в Котельниковское депо прибыло три паровоза серии СО – «Серго Орджоникидзе», снабженные тендер-конденсаторами, способные делать пробег в 1000 км без набора воды. Локомотивы работали на угле и предназначались для вождения товарных поездов на участке Сталинград – Сальск. На Харьковском заводе паровозы принимал знатный машинист депо В. К. Растопшин – делегат краевого съезда Советов, награжденный знаком «Почетному железнодорожнику». 12 ноября 1936 г. первые два паровоза вышли с поездами [13].

Однако 16-17 ноября 1936 г. паровоз «СО» № 19315, выполняющий кольцевой рейс по маршруту Котельниково – Сальск – Котельниково, потерял 21 час маршрутного времени из-за ремонта насосного оборудования на перегонах, а также из-за задержки с поставкой топлива в депо Сальск. Во время движения паровоз старался идти с нагоном скорости почти в два раза, однако это не позволило ликвидировать задержки. Мало того, новый локомотив после первого же рейса стал на длительный ремонт в депо, не выполнив поставленных задач. Первый рейс выявил слабую готовность локомотивной бригады к освоению новой техники, неготовность работников станций и депо к обслуживанию современной техники, халатность в обеспечении топливом и инвентарём [14].

Поэтому большое значение имело рациональное использование имеющейся техники, её своевременный ремонт и модернизация. Так, в депо Котельниково зимой 1936-1937 гг. были командированы с Октябрьской железной дороги, а также с Коломенского паровозостроительного завода опытные машинисты-инструкторы и инженеры Красовский, Зарезин и Курицын. Новые специалисты не только обучали местные кадры, но и организовали экзамен для местных машинистов на знание новой материальной части. В итоге к марту 1937 г. некоторые паровозы «СО», как например № 19-642 машиниста С. Перцева, уже сделали несколько непрерывных рейсов (8000 км) без постановки на ремонт [19].

Немало внимания уделялось рациональному использованию уже имеющихся ресурсов для более производительного выполнения трудовых заданий. Так, в апреле 1938 г. в вагонном депо Сарепта получает распространение ремонт вагонов без отцепки от поезда. Слесари поднимали домкратами углы буферного бруса. В это время под вагон ставилась шпала прямо на рельсы для того, чтобы, оставив у домкрата большой запас резьбы, увеличить его подъёмную силу.

Как только вагон поднимали на необходимую высоту, домкраты вынимали, выкатывали неисправную колёсную пару с заменой её исправной. Такой метод давал возможность менять колёсную пару за 20-25 минут, не затрагивая рамы и тормозных частей вагона [24].

В июле 1939 г. мастер механических мастерских Сталинградской дистанции службы пути В. П. Чумичев изобрёл специальный пресс для изготовления противоугонов [38] из имевшихся у него под рукой материалов [4]. Ранее противоугоны изготовлялись вручную, за смену кузнец мог выковать лишь 20-22 детали. Стоимость противоугона была снижена в 30 раз. За смену машина выдавала до 200 противоугонов. Однако

дистанцией пути с внедрением станка была допущена волокита, так как необходимое сырьё – кислород и мазут для резки и нагрева заготовок - не подавались, в итоге новая техника простаивала без дела [7].

Внедрить новую технику - мало. Необходимо выучить инженеров и рабочих использовать и обслуживать эту технику в совершенстве. При этом обучить новые кадры, не отрывая их от рабочего места, ведь плановые задания на перевозки только возрастают.

Для этой цели существовали разные методы, в том числе инструктажи с целью распространения передовых методов труда на дороге. Так, грузчик станции Соляная И. И. Ефименко начал с того, что сократил количество движений при наполнении мешка с зерном с пяти до трёх, держа отверстие мешка в натянутом состоянии. В декабре 1936 г. Ефименко изготовил ковш-воронку с крючками для подвешивания мешка. Ковш, запускаясь в зерно, моментально наполнялся, и спустя секунду зерно наполняло мешок. В итоге это позволяло за 6 часов работы грузить 4 вагона, что составило 700% первоначального задания. За 1937 г. И. И. Ефименко передал свой опыт сотням грузчиков на всех отделениях Сталинградской дороги [10]. Постоянно в течение всех 1930-х гг. на дороге проводились смотры итогов производительности труда, открывались школы мастеров социалистического труда.

Вновь пришедшие в отрасль местные железнодорожники в значительной степени были элементарно неграмотны, приходя из деревень и станиц, что называется, «от сохи». Отсюда в немалой степени и низкая культура производства, брак и аварии на всех этапах работы, отсутствие слаженности между службами в выполнении перевозок, что не позволяло Сталинградской дороге быть передовой по Союзу.

Никакая модернизация не была бы возможной без элементарной ликвидации неграмотности. 3174 железнодорожника Сталинградской железной дороги окончили в конце 1937 г. школы для неграмотных и малограмотных. В тот момент на дороге работали 126 школ по ликвидации неграмотности и малограмотности. В этих школах работало 45 активистов-культурмейцев и 84 платных преподавателя [31].

По данным отдела школ, на 1 января 1938 г. неграмотных на дороге насчитывалось 1454 человека, малограмотных – 5630 чел. В статистику не вошли члены семей железнодорожников: из этой массы неграмотных и малограмотных обучалось лишь 55,2% [30].

Вследствие низкой культуры производства хронической проблемой на дороге оставались опоздания поездов, длительной простой товарных вагонов под погрузочно-выгрузочными операциями. Так, например, даже официальная газета «Сталинградский железнодорожник» признавала, что во время уборки урожая в августе 1936 г. ни одно из пяти отделений дороги (Сталинградское, Арчединское, Котельниковское, Морозовское, Сальское) не выполняли план погрузки и выгрузки более чем на 80% [23].

20 января 1937 г. Котельниковская дистанция пути начала работы на перегоне Ремонтная–Сал по замене старых рельсов на более грузоподъемные новые в зимних суровых условиях мороза и ветра. Всего работало 159 рабочих. По предложению дорожного мастера Котельниковской дистанции пути Ченцова, для уборки снега применяются волокуши буксируемые верблюдами. Убирая снег верблюдами, рабочие пути добились выполнения нормы на 293%.

Почин котельниковцев был подхвачен на других дистанциях пути. Так, распоряжением по Сталинградской железной дороге начальника дороги Гродиса и начальника политотдела дороги Усачева бригада Чирской дистанции пути дорожного мастера Коршунова достигла в феврале 1937 года 494% производительности труда, укладывая 22 метра пути на человека в сутки. В бригаде дорожного мастера Еремеева производительность труда выросла до 400%, а суточная выработка превысила отметку 20 метров пути на одного работника.

Было решено «...за стахановскую работу по смене рельс в зимних условиях премировать т. Коршунова, Еремеева, Ставровского патефонами». Чирской дистанции пути для премирования лучших стахановцев выделялось по 1000 рублей для каждой бригады [27; 28].

В официальных отчетах плановый ремонт пути в морозы и метели сначала проходил блестяще. Производительность труда достигала 475%. Бригадам вручалось переходящее Красное знамя. Однако сразу же после рапорта 24 февраля 1937 г. на «отремонтированном» участке от станции Суровикино до разъезда Секретёв произошло крушение товарного поезда со сходом паровоза и платформ. 72 метра новых рельс были искорёжены. Оказалось, что благодаря действиям дорожного мастера Савченко и руководству Морозовского отделения работа не прерывалась и в самые сильные метели. Это привело к тому, что часть костылей для крепления рельс на шпалах забивались не в шпалы, а в снег, постоянное расстояние между рельсами не выдерживалось. Это грозило репрессиями с самыми тяжелыми последствиями для авторов подобного «почина» [21].

Вопрос надлежащего качества в ущерб количественному выполнению плана, поднимаемый работниками и идущий вразрез с линией руководства, также наказывался и назывался «предельчеством», неверием в возможность техники и работников выполнить и перевыполнить план. Предельчество приравнивалось к вредительству и наказывалось властями не менее сурово, чем «псевдоударничество». Обвинения в «предельчестве» обычно следовали вследствие разговоров рабочих и служащих о невозможности выполнить непродуманно завышенные задания [18].

Слом в конце 1920-х гг. рыночного механизма товарно-денежных отношений и свободной конкуренции в советской экономике повлек за собой тотальное введение государственного планирования, а значит, значительно усилил бюрократизацию управления экономикой на всех её ступенях. Отсутствие оперативности в решении даже элементарных вопросов в 1930-е гг. возрастала с геометрической прогрессией. На протяжении всех 1930-х гг. погрузочно-разгрузочные работы проводились предприятиями с задержками. Это не могло не создавать так называемых «вагонных пробок». Так, хронической бедой, ограничивающей пропускную способность для Сталинградского узла, являлась несогласованность в поставке грузов Нижневолжским

пароходством и несвоевременность поставки вагонов в речной порт со стороны железной дороги. Так, для взвешивания вагонов на станции Волжская в Сталинграде были ещё в 1935 г. приобретены 100-тонные вагонные весы, однако из-за нераспорядительности её коллектива весы за 4 года нахождения под открытым небом были разворованы на запчасти, а то, что осталось, покрылось ржавчиной [3].

Внедрение директивного планирования экономики, утрата в Советском Союзе для работников традиционных экономических стимулов потребовала новых форм поощрения активности работника. Эти формы организации труда по большей части вводились директивно для всех сфер экономики и транспорта и назывались социалистическим соревнованием. В условиях строительства бесклассового общества социальной справедливости необходимо было сохранить такой двигатель прогресса, сделав её процессом управляемым, регулируемым и необходимым власти. Виды соцсоревнования были многообразны: борьба за звание лучшего машиниста, вагонника, путейца, связиста, за повышение производительности труда, за ритмичность производства, за совмещение профессий, за повышение квалификации, договоры, личные и коллективные обязательства и др. [37]. В результате производными прилагательными от фамилий передовиков производства назывались как отдельные труженики, так и целые коллективы.

Социалистические договоры достаточно часто освещались в прессе. Так, 16 июля 1936 г. делегация со станции Сарепта в составе 24 человек подписала договор о соцсоревновании коллективов станций Сарепта и Сталинград I. Договор предусматривал полную ликвидацию аварий и браков, а также снижение простоев вагонов по станциям Сарепта и Сталинград I. В договоре предусматривалось обязательство грузить по станции Сарепта не менее 125 вагонов и по станции Сталинград I не менее 60 вагонов, с учетом того, что вновь поступивший состав будет разгружаться в те же сутки.

Договоры на социалистическое соревнование могли принимать и межотраслевой характер. Так, в августе 1938 г. такой договор был подписан тринадцатью рабочими и инженерами Сталинградской железной дороги с четырьмя инженерами Сталинградского металлургического завода «Красный Октябрь» [9].

Как и у любого общественного явления, у социалистического соревнования были и плюсы и минусы.

Позитивными аспектами соревнования являлись:

1. Сплочение рабочих коллективов на выполнение общей задачи. Было велико моральное воздействие энтузиазма соревнования на психологию советских граждан. Прежде всего, это способ мобилизации сил и интеллекта тружеников ради строительства «светлого справедливого общества» в условиях «осаженной крепости» и нарастания опасности новой мировой войны.

2. Получение материальных и социальных благ победителями соревнования через премирование денежными премиями, дефицитными товарами и услугами [26].

3. В определенной степени для реального выполнения завышенных плановых заданий необходима была рационализация труда, повышение культуры производства.

4. Для повышения культуры производства, а значит, победы в соревновании необходимо было постоянное образование и самообразование работника, что уже само по себе увеличивало уровень интеллектуально-развития рабочих, трудовых коллективов, отрасли и общества в целом.

Минусами являлись:

1. Повышение по результатам труда передовиков производства плановых заданий для отказавшихся от «добровольного» соревнования.

2. Погоня за повышением количества выпущенной продукции или выполненных работ в ущерб их качеству. Так, например, после победных рапортов и помпезных награждений руководителей без должного контроля качества на линию выпускались фактически неисправные паровозы и вагоны. «Ударно отремонтированный» подвижной состав очень быстро приходил в негодность на станциях и перегонах, что рождало новые «антирекорды».

Можно утверждать о том, что репрессии во всех сферах, в том числе и на железной дороге выступали фактором широкого применения социальной инженерии советского общества. Образ агрессивной расправы с «врагами народа» значительно упрощал издержки и неудачи индустриализации, в частности, когда, например, последствия банальной производственной халатности правоохранительными органами моментально квалифицировались как тягчайшее политическое преступление с максимально суровыми наказаниями для виновников установленного факта [17].

Причиной наблюдавшегося в тот период противоправного поведения части железнодорожников, очевидно, был и низкий жизненный уровень, который ещё более понизился с началом первой пятилетки, когда в процессе коллективизации в СССР повсеместно действовала карточная система, а основные сельскохозяйственные регионы охватил голод.

Об этом не писалось в газетах, но о нарастании негативных антигосударственных настроений свидетельствовали секретные донесения агентов госбезопасности, действовавших в рабочих и инженерских коллективах Сталинградской дороги. Так, служащий станции Качалино Капранов 9 октября 1933 г. заявлял сослуживцам: «Как противно смотреть на руководство этой власти, нет желания работать, вот было старое хорошее время, каждый чувствовал себя хозяином, всем были обеспечены, а сейчас все работают принудительно на несчастный кусок ржаного хлеба» [25, д. 41, л. 28].

15 октября 1933 г. санитарный врач Сталинградского участка Люнецкий высказался в беседе врачу амбулатории Маркову по поводу последствий сверхиндустриализации, голода в деревне и карточной системы в городах так: «Когда же кончатся наши мытарства, 16 лет нас мучают. Вы обратите внимание, сколько они уничтожили людей одним голодом. Нет, верно мы больше не увидим той прекрасной жизни, что была до революции» [Там же, л. 29].

За октябрь 1933 г. на Сталинградском районе Юго-Восточной железной дороги, согласно сводке ОГПУ, наблюдалось 4 случая остановки работы по причине голода и несвоевременной оплаты труда. Так, 19 октября 1933 г. рабочие шпалопродиточного завода на станции Банная (в центре Сталинграда у речных пристаней) ушли домой, заявив, что голодными не могут работать. Ввиду их ухода партия шпал в количестве 300 штук не была пропитана [Там же, л. 25-26].

Газеты «Вперед» и «На рельсах» многократно публиковали подборки материалов об обесценивании рабочих Юго-Восточной дороги при выдаче им законной заработной платы, имели место и задержки зарплаты на полмесяца [2], по фактам обвеса покупателей в торговых точках отделов рабочего снабжения, о бесхозности и порче продуктов на предприятиях питания [16; 22].

В течение 1920–1930-х гг. на дорогах Сталинградского направления орудовали настоящие банды воров и грабителей. Так, в марте 1940 г. на станции Арчеда в течение 6 дней линейный суд Сталинградской дороги разбирает дело банды воров из 15 человек занимающихся налётами на поезда, ограблениями квартир и предприятий. Банда рецидивиста Угреватова нанесла государству ущерб на сумму более 90 тыс. рублей, товар они продавали. На основании закона от 7 августа 1932 г. (о хищении социалистической собственности) суд приговорил Н. М. Угреватова к расстрелу. Обвиняемые Данилов, Еременко и Рубцов приговорены к 10 годам лишения свободы каждый, остальные обвиняемые на различные сроки. С осужденных установлено взыскать в пользу железной дороги 49059 руб. [34].

Впоследствии остроту проблемы удалось несколько снять, поскольку железнодорожникам было разрешено заниматься подсобным сельским хозяйством в полосе отчуждения дороги. В октябре 1940 г. 16054 рабочих и служащих Сталинградской дороги занимались садоводством и огородничеством, всего ими было засеяно в сезон 1940 г. более 1500 га [36]. Индивидуальных огородников только на Арчединском отделении насчитывалось 2500 человек, занимавших 190 га огородов и бахчей. Путь обходчик Сальского отделения Г. В. Удовцов заготовил в 1939 г. 30 кг мёда, с мёдом были оставлены по 8 рам [35].

Значительное место в жизни сталинградских железнодорожников занимали вопросы подготовки дороги к будущей войне. Начиная с середины 1930-х гг. вопросам противовоздушной [6], противохимической обороны, а также подготовке сотрудников к службе в армии уделяется много внимания в корпоративных газетах [5].

К концу февраля 1940 г. на дороге работают 238 кружков противохимической обороны (ПВХО), ворошиловских стрелков, пулеметчиков, гранатомётчиков, в которых обучались военному делу 2831 человек. К 20 февраля на дороге подготовлено 847 значкистов ПВХО, 77 инструкторов, 303 ворошиловских стрелка, 118 гранатомётчиков и 166 пулемётчиков [15].

22 февраля 1940 г. смена дежурного по станции Арчеда Кучеренко в течение 3 часов работала в противогазах. Смена быстро отправляла поезда. Так, поезду № 763 стоянка была сокращена на 48 минут, поезду № 909 – на 14 минут, а сборный поезд № 1144 был отправлен ранее графика на 4 часа 10 минут. 23 февраля 1940 г. машинист 1-го класса депо Арчеда Меркулов со своей бригадой провели от Арчеды до Качалино поезд в противогазах точно по графику [1].

По инициативе Л. М. Кагановича, в 1936 г. было создано спортивное общество железнодорожников СССР «Локомотив». 1 декабря 1938 г. на дороге было 47 спортивных организаций. Общее количество членов общества – 1950 чел. Если в 1937 г. на значок ГТО 1-й ступени сдали нормы 240 человек, то на 1 декабря 1938 г. сдали 502 человека и 3 на значок ГТО 2-й ступени. На Сталинградской дороге к июлю 1939 г. имелось 2036 физкультурников [32].

В канун новой мировой войны во всех сферах советской жизни ярко проявлялась такая тенденция, как феминизация самых тяжелых профессий. Женщина должна была заменить мужчину практически во всех отраслях. Это была своего рода «эмансипация по-советски». Железные дороги не избежали этой участи, так, первая советская машинистка Зинаида Троицкая выдвинула лозунг: «Женщины – на паровоз!».

На железных дорогах СССР к концу 1939 г. работали 44 женщины-машиниста и 4500 помощников машиниста. Более 23000 женщин закончили курсы по различным железнодорожным специальностям. На дороге 417 работниц, домохозяйки овладели профессиями помощника машиниста, работали поездными вагонными мастерами, электромонтёрами, овладевали и другими профессиями [19].

В ноябре 1939 г. первым женщиной-машинистом Сталинградской дороги стала Анна Смеликова, которая выполнила 4 марта 1940 г. рейс на паровозе «СО» по маршруту Сальск - Тихорецкая раньше графика на 1 ч. 8 мин. Ранее Смеликова работала помощником машиниста и награждалась медалью «За трудовое отличие» [33].

В конце 1930-х гг. на дороге создаются женские бригады по ремонту пути. Например, домохозяйки-активистки 6-го околотка Котельниковской дистанции пути сменили летом 1939 г. 400 м рельсов, 570 шпал и осуществили «разгонку пути» на протяжении 800 м. Как отмечал в интервью отраслевой газете начальник дистанции В. Евграфов, «...трудовой подъём женщин так велик, что на работу часто выходят вдвое больше, чем нужно». Данная «добровольная» мобилизация трудовых резервов означала лишь одно – очередную штурмовщину накануне очередного праздничного дня, то есть погоню за количественным показателем, а также имевшую место большую текучку кадров [11].

Имелись и иные примеры вовлечения женщин в политическую жизнь государства. Так, в течение 1930-х гг. существовало целое движение жён работников дороги за культуру производства и быта. Зимой 1936-1937 гг. женщинами-железнодорожницами была проведена политическая кампания поддержки сражающейся революционной Испании. В октябре 1936 г. группа жен стахановцев Сталинградского железнодорожного узла написала письмо женам мадридских железнодорожников. Письмо было переведено на язык эсперанто и послано в Мадрид и ряд других городов Испании. Публикуемый ответ был также написан на языке эсперанто. Ответ жён

испанских железнодорожников-республиканцев составлен в Барселоне 9 января 1937 г. и напечатан в газете «Сталинградский железнодорожник» по получении письма 3 февраля 1937 г. [29].

Железные дороги Нижнего Поволжья, как и во всём Советском Союзе, всегда находились «на главном ходу истории». В складывавшихся традициях коллективов железнодорожников далеко не все явления играли однозначно позитивную роль. В связи с репрессивной политикой властей во всех областях советской жизни, в том числе и на железных дорогах, органы госбезопасности выявляли и изолировали от общества так называемых «врагов народа», вредителей, потенциальных террористов. Это явление не могло не породить страх советских людей перед государственной системой. В СССР политизировались все без исключения сферы жизни и производства. Тем не менее, положительных традиций формировалось больше, чем разрушительных. В это время общественным сознанием поднимались «вечные» вопросы повышения качества работы, воспитание товарищества, коллективизма, взаимопомощи, передача и внедрение передового трудового опыта. Главное, в этот период транспорт страны и региона развивался. Повышался грузооборот, объёмы перевозок пассажиров, совершенствовалась инфраструктура, осваивалась новая техника.

Доказательством устойчивости советской государственной и региональной транспортных систем выступили испытания Великой Отечественной войны, с которыми железные дороги Нижнего Поволжья и коллективы их работников героически справлялись, несмотря на огромные материальные и людские потери.

Список литературы

1. Акимов А. Рейс в противогазах // Сталинградский железнодорожник (СЖ). 1940. 24 февраля.
2. В Арчеде у рабочих крадут зарплату // Вперед. 1931. 20 августа.
3. Весы устанавливают четвертый год // СЖ. 1939. 10 мая.
4. Волжский В. Изобретатель Чумичев // СЖ. 1939. 17 апреля.
5. Готовим летчиков, парашютистов и планеристов // СЖ. 1936. 18 августа.
6. Готовиться к противовоздушной обороне // СЖ. 1938. 28 августа.
7. Давыдов А. Крупное изобретение в дебрях волокиты // СЖ. 1939. 6 июля.
8. Денисов С. Предельческие установки начальника грузовой службы // СЖ. 1939. 22 января.
9. Договор на социалистическое соревнование между коллективами рабочих, служащих, инженерно-технических работников, командно-политических и профессиональных работников завода «Красный Октябрь» и Сталинградской дороги // СЖ. 1938. 3 августа.
10. Евгеньев Р. Грузчика Сталинградской, учитесь работать у стахановца Ефименко! // СЖ. 1938. 4 января.
11. Евграфов В. Прошлое и настоящее Котельниковской дистанции // СЖ. 1939. 9 августа.
12. Индустриализация [Электронный ресурс]. URL: <http://www.volgkraeved.ru/articles/30/144/> (дата обращения: 08.09.2012).
13. Ионов. Освоить технику мощных паровозов // СЖ. 1936. 14 ноября.
14. Ионов А. Первый рейс мощного паровоза «СО» – постыдное поражение руководителей Котельниковского паровозного отделения и депо // СЖ. 1936. 17 ноября.
15. Каргныгин В. Наши физкультурники // СЖ. 1939. 18 июля.
16. Кирпичи вместо гирь // На рельсах. 1934. 21 августа.
17. Никакой пощады подлым врагам народа! Железнодорожники Сталинградской требуют строжайшей кары контрреволюционному троцкистско-зиновьевскому отребью // СЖ. 1938. 18 августа.
18. Озеров. О предельческой книжке, чуть было не вышедшей в свет // СЖ. 1936. 24 сентября.
19. По-кривонососки освоить замечательный локомотив «СО» // СЖ. 1937. 7 марта.
20. Поддержать инициативу женщин // СЖ. 1939. 5 октября.
21. Последствия вредительского ремонта пути // СЖ. 1937. 26 февраля.
22. Постный борщ и мёрзлая картошка // На рельсах. 1932. 30 декабря.
23. Работа дороги за 16 августа // СЖ. 1936. 18 августа.
24. Ролдугин П. Сложный ремонт вагонов без отцепки от поезда // СЖ. 1938. 3 апреля.
25. Сводка транспортного отдела ОГПУ о политических настроениях рабочих и служащих Сталинградского района Юго-Восточной железной дороги за октябрь 1933 г. (3.11.1933) // Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. Р-5883. Оп. 3.
26. СЖ. 1936. 6 сентября.
27. СЖ. 1937. 20 января.
28. СЖ. 1937. 24 января.
29. СЖ. 1937. 3 февраля.
30. СЖ. 1938. 28 февраля.
31. СЖ. 1938. 5 августа.
32. СЖ. 1938. 10 декабря.
33. СЖ. 1940. 6 марта.
34. СЖ. 1940. 17 марта.
35. СЖ. 1940. 20 апреля.
36. СЖ. 1940. 11 октября.
37. Стахановское движение [Электронный ресурс]. URL: <http://www.volgkraeved.ru/articles/30/145/> (дата обращения: 08.09.2012).
38. Угон пути // Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. М.: Большая российская энциклопедия, 1994. С. 474-475.
39. <http://www.volgogradobl.ru/about/history/>

**DEVELOPMENT OF RAILWAYMEN'S LABOUR TRADITIONS
WITHIN LOWER VOLGA REGION IN 1928-1941**

Maksim Nikolaevich Opalev, Ph. D. in History
Department "Social-Classical Disciplines"
Volzhsk Polytechnic Institute (Branch) of Volgograd State Technical University
opalev-erz@mail.ru

By the example of pre-war Stalingrad the author shows labour traditions formation in soviet railwaymen groups, reveals the aspects of the technical reconstruction of traction and track facilities, emphasizes social processes typical not only of Lower Volga region railways, but also of many aspects of life in the USSR, and shows the influence of such phenomena as militarization, feminization, socialist competition, the impact of power repressive apparatus on railways work.

Key words and phrases: railway main line; labour tradition; departmental periodicals; rationalization activity; locomotive "Sergo Ordzhonikidze"; track; socialist competition; theory of limit; "enemy of people"; repressions; social activity; politicization of labour.

УДК 130.122

Философские науки

Статья посвящена рассмотрению основных проблем философии Шри Ауробиндо – природе Абсолюта, природе человека, а также эволюции человека и мира. Как и вся его философия, они построены на основе взаимодополнительности рационализма, аналитичности и исторического подхода к явлениям, а также мистического проникновения в их суть. Автор приходит к выводу, что Шри Ауробиндо проводит последовательную модернизацию своего учения, опираясь, с одной стороны, на классическое индийское наследие, а с другой стороны – вписывая его в широкий контекст мировой культуры и философии.

Ключевые слова и фразы: Шри Ауробиндо; ведическая традиция; Запад; Восток; Абсолют; эволюция.

Людмила Петровна Пендюрина, д. филос. н., доцент
Кафедра истории философии
Южный федеральный университет
march10@mail.ru

МОДЕРНИЗАЦИЯ ВЕДИЧЕСКОЙ ТРАДИЦИИ В ФИЛОСОФИИ ШРИ АУРОБИНДО®

Сложность философского наследия Шри Ауробиндо состоит в том, что он создаёт систему взглядов, в которой идеи божественного откровения опираются на детально разработанный дискурс, на систематическое, методическое, понятийное мышление. Он формирует духовную онтологию, компенсирующую недостаток гносеологической способности человека открывать Истину путём непосредственного созерцания, и использует при этом как собственную терминологию, значение которой понятно в рамках разрабатываемой им системы представлений, так и язык и логику западной философской традиции, позволяющей определить смысл его учения в межкультурном взаимодействии Запада и Востока.

Основные проблемы философии Шри Ауробиндо – природа Абсолюта, природа человека, проблема эволюции мира и человека – одновременно несут в себе двойственность подхода к их раскрытию. Они, как и вся его философия, построены на основе взаимодополнительности рационализма, аналитичности, исторического подхода к явлениям и мистического проникновения в суть явления.

Перечисленные проблемы необходимо рассматривать в их единстве, но для понимания взглядов Шри Ауробиндо их надо разделить и выявить их мистическую и рациональную составляющие.

Природа Абсолюта в философии Шри Ауробиндо, как и во всей индийской философии, задана как Истина непосредственного постижения. В то же время данная проблема для Шри Ауробиндо не является проблемой только индийской философии; следовательно, она должна быть представлена в своей теоретической полноте и обоснованности.

Для Шри Ауробиндо Вселенная представляет собой многоступенчатую шкалу планов сознания. Мир есть развёртывание безличного Абсолюта-Брахмана, который понимается как всеохватывающая или «вездесущая реальность». Сущее-Брахман, по Шри Ауробиндо, необходимо рассматривать в трёх аспектах: трансцендентном, универсальном и индивидуальном. В первом аспекте Дух-Абсолют выступает как пребывающий за пределами обычных характеристик изменчивого существования, как независимый от времени, пространства, причинности. Универсальный аспект Брахмана – это космическое Сознание, выступающее в мире становления и несущее на себе пространственно-временные и причинные связи. Третий аспект связан со вторым по принципу дополнения: индивид, понимаемый Шри Ауробиндо как микрокосм, есть средоточие