



УДК 947084.6 (021)

**ТРУДОВАЯ АКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
В ГОДЫ ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ. 1933–1937 ГГ.
(ПО МАТЕРИАЛАМ ПОВОЛЖЬЯ)**

© Н. А. ШАРОШКИН*, Т. Н. КУЗЬМИНА*

Пензенский государственный педагогический университет им. В.Г. Белинского

* кафедра отечественной истории

** кафедра отечественной истории и методики преподавания истории

e-mail: tatyanakuzmina19@list.ru

Шарошкин Н. А., Кузьмина Т. Н. – Трудовая активность железнодорожников в годы второй пятилетки. 1933–1937 гг. (по материалам Поволжья) // Известия ПГПУ им. В. Г. Белинского. 2012. № 27. С. 1122–1127. – В статье на материалах Поволжья рассматриваются вопросы трудовой активности работников железнодорожного транспорта в годы второй пятилетки, характеризуются формы трудового соперничества, раскрывается роль местных органов власти и профсоюзов в решении этой проблемы.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, трудовая активность, соревнование, ударники, стахановцы.

Sharoshkin N. A., Kuzmina T. N. – Labor activity of railwaymen in the days of the second five-year period. 1933–1937 (on materials of the Volga region) // Izv. Penz. gos. pedagog. univ. im. V. G. Belinskogo. 2012 № 27. P. 1122–1127. – In the article questions of labor activity of workers of a railway transportation in the days of the second five-year period based on materials of the Volga region are considered, forms of labor rivalry are characterized, the role of local authorities and trade unions in the solving of this problem are revealed.

Keywords: railway transportation, labor activity, competition, shock workers.

Железнодорожники Поволжья, как и в других регионах страны, в 1930-е годы включались в трудовое соперничество. Напряженные задачи, поставленные вторым пятилетним планом, требовали от хозяйственных и общественных организаций больших усилий по мобилизации работников. Соцсоревнование и ударничество должны были стать мощным рычагом в выполнении плановых заданий. Возникли новые формы трудовой активности: ликвидация производственных прорывов, самоукрепление на предприятиях, ударничество, движение за выпуск продукции отличного качества, хозрасчетные бригады, стахановское движение и др. В городах и районах Поволжья прошли конференции ударников, обсудившие вопросы создания хозрасчетных бригад, проведения сменно-встречного планирования [14. С. 64]. 13 февраля 1933 г. такая конференция состоялась в Пензе. Она нацеливала на перелом в борьбе за качественные показатели, высокую производительность труда, более эффективное использование рабочей силы, бережное отношение к материальным и денежным ресурсам, дальнейшее развитие трудовой активности [5. Д. 159. Л. 2, 1].

Во второй половине 1933 г. коллективы работников промышленности и транспорта приняли участие в конкурсе хозрасчетных бригад. Целью

конкурса было освоение новой техники, повышение производительности труда, качества продукции, снижение себестоимости и улучшение дисциплины труда. Средне-Волжский крайком ВКП (б) принял решение о проведении конкурса с 1 сентября по 31 декабря 1933 г. [1] Проводимая организационная и массово-разъяснительная работа способствовала увеличению числа бригад, улучшению качества работы.

Важную роль в развитии трудовой активности сыграло обращение московских предприятий к рабочим страны включиться в производственный поход им. XVII съезда партии. В него включились многие коллективы промышленных и транспортных предприятий Поволжья. Поход преследовал цель досрочного выполнения количественных и качественных показателей промфинплана. В решениях XVII съезда подчеркивалось, что одним из условий успешного осуществления задач второй пятилетки является развитие соревнования в целях лучшего освоения новой техники и новых производств [13. С. 123].

Коллективы производственных предприятий, новостроек и транспорта Пензенского района разработали условия участия на отчетном слете ударников. Согласно им право участия в слете получали предприятия и бригады, которые добились 100-процентно-

го выполнения и перевыполнения производственных программ, запроектированных норм по производительности труда за счет правильной его организации, распределения рабочей силы в соответствии с квалификацией, проведения рационализаторских мероприятий, позволяющих увеличить производительность труда. Конкурс сопровождался развертыванием массовой производственной работы в цехах, бригадах, проведением цеховых, сменных, бригадных производственных совещаний, принятием встречных планов [6. Д. 1561. Л. 26-27, 29].

Материалы совещания при оргбюро ВЦСПС Саратовского края по вопросу о руководстве профсоюзов социалистическим соревнованием и ударничеством от 13 марта 1935 г. показывают, что всеми видами соревнования в крае на 1 января 1934 г. было охвачено 59,1 % работников, в т. ч. по железнодорожному транспорту – 67 %, водному – 68,7, промышленности – 58,9, сельскому хозяйству – 46,9 %; на тот же период 1935 г. соответственно 61,7; 63,9; 95,2; 71,2; 43,2 % [11].

1935 год выдвинул новые формы социалистического соревнования: трудовое соперничество по профессиям в форме конкурсов на лучшее предприятие, цех, бригаду, рабочего, стахановское движение, наставничество. Выступая на митинге рабочих вагонного депо (июль 1935 г.), старый производственник Арефьев отметил: "25 лет работаю на транспорте и все-таки должен признать: учиться работе нам еще надо. У старых кадровиков железнодорожного транспорта есть богатый опыт, но не хватает знаний. Наоборот, молодые кадры богаты теорией, но им не хватает практических навыков. Квалифицированные производственники должны взять шефство над молодежью, воспитать в них настоящую дисциплину. Вагонщики Куйбышевского узла обязались еще решительнее укреплять дисциплину на производстве" [2].

Во всех районах Поволжья ширилось движение отличников производства. 29 апреля 1935 г. газета "Сталинградская Правда" сообщила об отличниках сталеварения завода "Красный Октябрь". Состояние ударничества, соревнования на Московско-Казанской железной дороге было предметом обсуждения президиума Сталинградского КСПС 10 июля 1935 г. Были отмечены неудовлетворительная работа депо по мобилизации рабочих на ликвидацию крушений и аварий, низкие показатели, слабое развитие соцсоревнования и ударничества, невыполнение соревнующимися взятыми обязательств, отсутствие движения за выпуск продукции отличного качества. Указывалось также на недостаточное выдвижение лучших производственников на более квалифицированную, административную работу (в Сталинграде за 1935 г. – один человек, по депо – 9), поощрение передовиков: по Сталинградскому отделению Московско-Казанской дороги было премировано только 267 человек на сумму 10387 руб., по Сталинградскому депо – 98 человек (9571 руб.). В принятии решения ставилась задача развернуть работу по вовлечению рабочих отделений и депо в цеховое, сменное, индивидуальное, профессиональное соревнование, разработать минимум технических знаний,

широко освещать методы работы лучших ударников в печати, на рабочих собраниях. Обращалось внимание на стимулирование оплаты труда по качеству продукции [8. Д. 129. Л. 179]. Профсоюзы Поволжья стремились совершенствовать систему морального поощрения. Передовики производства награждались грамотами, их имена заносились на красные Доски почета. Многие были удостоены звания Героя труда. 23 июля 1935 г. президиум Средне-Волжского союза машиностроения принял решение о созыве в августе краевого совещания героев труда и особо отличившихся на производстве [9. Д. 574. Л. 61, 72].

Железнодорожники Поволжья активно участвовали в стахановском движении. Оно предусматривало комплекс мер: организация труда по-новому, рационализация технологических процессов, правильное разделение труда в производстве, освобождение квалифицированных рабочих от второстепенных подготовительных работ, улучшение организации рабочего места, обеспечение роста производительности труда и на этой основе увеличение заработной платы [13. С. 285].

Инициатором стахановского движения был А. Г. Стаханов. В ночь на 31 августа 1935 г. он установил мировой рекорд производительности, превывсив норму в 14 раз и добыв за смену 102 т угля. 11 сентября 1935 г. газета "Правда" писала: "Огромная жизненная сила этого движения доказана практикой и нарастающим успехом его участников... задача теперь в том, чтобы в это движение втянуть широчайшие массы шахтеров". Инициатива А. Стаханова и его последователей была подхвачена тысячами рабочих всех отраслей промышленности и транспорта. 16 октября 1935 г. Сталинградский крайком ВКП (б) принял постановление о ходе работ по организации стахановского движения в крае. Оно рекомендовало городским, районным и первичным организациям возглавить движение, организовать посильную помощь. Перед руководителями транспорта ставилась задача внимательного отношения к стахановцам, организации полного и своевременного обеспечения необходимыми материалами. Перед профсоюзными организациями ставилась задача популяризовать и пропагандировать стахановские методы труда, используя для этого производственные совещания, периодическую печать, радио и т. д. [23]

15 и 17 октября 1935 г. газета "Волжская Коммуна" сообщила о продолжателях движения на промышленных предприятиях и железнодорожном транспорте Средне-Волжского края [3]. Рабочий завода железнодорожного оборудования им. Куйбышева Н. М. Матвеев 14 октября выковал за смену 23 хомута для рессор паровозов, в то время как обычная выработка составляла 3–7. Позднее на новом станке он стал производить 225 хомутов за смену. Машинист Куйбышевского депо Самаро-Златоустовской железной дороги К. Николаев достиг средней скорости вождения товарных поездов 40–46 км/ч, положив начало кривоносовскому движению на данной дороге. "Первая поездка, – говорил он, – была 28 км/ч при задании 23... Я стал доводить скорость до 34 км, даю и 63. Мой паровоз ездит без ре-

монта". Машинист депо ст. Куйбышев А. Т. Прохоров добился средней скорости вождения 43 км/ч при норме 29,5 [21. Д. 1388. Л. 12-13, 71].

Знаменательным событием стало состоявшееся в 1935 г. Всесоюзное совещание передовых рабочих железнодорожного транспорта, в работе которого принимали участие многие железнодорожники Поволжья. В этом же году был учрежден профессиональный праздник – Всесоюзный день железнодорожника. К этому дню транспортники добивались улучшения производственных показателей, получали награды. Орден Ленина получил потомственный железнодорожник Н. В. Колобов, длительное время возглавлявший Моршанское отделение; машинист-инструктор депо Пенза-1 В. Т. Филиппов; начальник Моршанского депо Т. Понагорнов и парторг этого депо Надудкин. Знака Почета был удостоен бригадир комплексной бригады депо Пенза-1 В. П. Кайманов. Высокие награды получили машинисты А. С. Бажанов, Н. А. Быстров из Пензы, А. Р. Федин из Моршанска, помощник машиниста М. В. Долгих [15. С. 66].

Вопросы развития стахановского движения в Поволжье обсуждались партийными, профсоюзными органами, хозяйственными организациями. 29 октября 1935 г. они поднимались на сессии Ульяновского горсовета, а в начале ноября – на совещании депутатских групп. Обращалось внимание на повышение роли депутатов в развитии стахановского движения, улучшение бытовых условий новаторов. 7 ноября городской совет провел вечер-встречу лучших стахановцев города с участием 130 человек. Среди 65 депутатов горсовета было 18 стахановцев, в т. ч. рабочий Ульяновского депо Змазов, выполнявший производственную программу на 270–276 % [12].

Аналогичную работу проводил Пензенский городской совет. Перед депутатами была поставлена задача возглавить стахановское движение. Члены горсовета закреплялись за бригадами с целью проведения массовой работы по развитию новаторства. Среди депутатов Пензенского горсовета было немало стахановцев-железнодорожников: рабочие вагонного участка Морозов, Кабанов, Калашников, машинист ст. Пенза-1 Войнов, ст. Пенза-III Легошин. В депо ст. Пенза-1 было 33 стахановца-машиниста. Среди них Г. Горбань, который за сутки обеспечивал безаварийный пробег паровоза до 400 км, сократив до минимума простой, добившись экономии 2424 кг топлива. По его методу работали и остальные машинисты. Расширялись ряды стахановцев на других железнодорожных станциях. На ст. Пенза-2 их было 23: Е. А. Шемрунов, одним из первых включившийся в новаторское движение, Ю. Бобров, П. Ховрин, добившиеся высокой производительности труда и др. Лучшим стахановцем станции являлся А. Ф. Грачев, установивший новый рекорд по формированию поездов. Поезд № 866 весом в 2 тыс. т он сформировал за 20 минут при норме 1 час 40 минут, перебросив за день 1000 вагонов при норме 400. Только за одно дежурство его заработок составил 120 руб. [6. Д. 2338. Л. 6-7, 9, 12–14] Среди стахановцев были члены горсовета Волков, Кильдюшов, Серегин, а

также член крайисполкома Тарасов. 21 октября 1935 г. Куйбышевский крайком ВКП (б) принял постановление, рекомендовавшее горкомам и райкомам партии провести слеты стахановцев [10].

14–17 ноября 1935 г. в Кремле прошло Всесоюзное совещание стахановцев промышленности и транспорта. Обобщив опыт лучших рабочих-новаторов, оно выдвинуло задачу дальнейшего распространения этого движения на все отрасли хозяйства и подъема культурно-технического уровня рабочих [16]. С развитием стахановского движения осуществлялся пересмотр технических норм. Он осуществлялся по мере роста технического оснащения промышленности, транспорта. Пересмотр осуществлялся специально созданными комплексными бригадами с привлечением рабочего актива. Принципиальное значение для развертывания стахановского движения имел декабрьский (1935 г.) Пленум ЦК ВКП (б), обсудивший работу промышленности и транспорта. Пленум считал необходимым "заменить нынешние технические нормы, как устарелые, более высокими и изменить соответственно нормы выработки в сторону некоторого их повышения с тем, чтобы в условиях прогрессивной сдельщины нынешние расценки были сохранены, а фонд заработной платы ввиду роста стахановского движения был увеличен" [13. С. 286–287].

Решения совещания и Пленума ЦК вызвали рост движения новаторов. Саратовский крайком ВКП (б) провел совещание по развитию стахановского движения, обсудившее вопросы организации производства, рабочего места новатора, улучшения их бытовых условий. Сталинградский крайком в конце декабря 1935 г. поставил перед партийными и профсоюзными организациями задачу создания стахановских бригад, смен, цехов на предприятиях [24]. 16 декабря состоялось совещание стахановцев в Куйбышеве. Передовики Куйбышевского депо рассказали о своих достижениях. Было принято решение о дальнейшем развитии движения.

В январе 1936 г. в городах Поволжья прошли слеты стахановцев. 18 января такой слет состоялся в Пензе. Участники слета стахановцев Саратовского железнодорожного узла направили в крайком партии письмо с призывом усилить данное движение. Сообщалось о достижениях машиниста товарного поезда С. Я. Шмелева. В октябре он водил поезда с увеличенной скоростью, сэкономив 6357 кг топлива. И. Я. Акиндинов первым выступил за безаварийную работу по новому графику.

Таким образом, к концу 1935 г. движение за повышение производительности труда на железнодорожном транспорте получило дальнейшее развитие. Однако на отдельных линиях состояние организационно-массовой работы по пропаганде и внедрению достижений новаторов было неудовлетворительно. 21 января 1936 г. бюро Куйбышевского крайкома ВКП (б) в постановлении "О развертывании стахановского движения среди работников службы эксплуатации Самаро-Златоустовской железной дороги", наряду с определенными успехами, отметило серьезные недо-

статки. В частности, расписание отправки поездов не соблюдалось, работа по повышению скорости и сокращению простоев велась слабо. Администрация служб эксплуатации, управление дороги и отделений не принимали мер к развертыванию стахановского и кривосовского движения на отдельных станциях. Отмечалось слабое участие коммунистов и комсомольцев в нем: из 337 работников эксплуатационной службы коммунистов-стахановцев было лишь 10,1 %, а по третьему эксплуатационному отделению – 7,7 % (10 человек). В связи с таким положением крайком ВКП (б) обязал руководство железнодорожного транспорта усилить руководство новаторским движением, направить 150 стахановцев на курсы по подготовке начальников станций, дежурных, кондукторов [22. Д. 6. Л. 17-23].

В 1936–1937 гг. возникли новые формы стахановского движения. 11 января 1936 г. в Москве был проведен Всесоюзный день стахановской работы [18]. В нем приняли участие и железнодорожники Поволжья. Газета "Коммунист" 15 января сообщала о производственных достижениях рабочих предприятий Саратова, железнодорожников Рязано-Уральской дороги. 11 января они погрузили 2140 вагонов, 12 января – 1889. Вслед за стахановскими сутками появились пятидневки, декады. С 30 декабря 1935 г. по 3 января 1936 г. стахановскую пятидневку провели рузаевские железнодорожники. Только за первый день было погружено 434 вагона и разгружено 235 при норме 334 и 180 вагонов. Уделялось внимание обучению работников стахановским методам. 26 декабря 1935 г. на станциях Пенза-1 и Пенза-II были образованы стахановские школы, охватившие более 40 человек. Наряду с общеобразовательными предметами в них изучались специальные дисциплины, правила технической эксплуатации, служб движения и др. Аналогичная школа была открыта на станции Пенза-III, где новаторы обменивались опытом работы [17].

В Поволжье стали проводиться и стахановские декадни. 35 директоров Куйбышевских предприятий обратились к рабочим коллективам с призывом включиться в них. Итоги были подведены на специальном бюро Средне-Волжского крайкома ВКП (б) 3 февраля. 21 января бюро рассмотрело вопрос о ходе стахановского движения среди рабочих службы эксплуатации Самаро-Златоустовской дороги [22. Д. 7. Л. 70–72; Д. 6. Л. 17–28].

Движение стахановцев распространяется и среди речников. Самоотверженно работали грузчики пристани Казани П. Санеев и А. Сергеев. Моторист пристани Мартемьянов повысил производительность труда конвейера с 40 до 57 т в час. Потомственный водник М. П. Павлов выступил инициатором стахановского движения в Спасском затоне.

За перевыполнение плана железнодорожных перевозок, достигнутые успехи в 1935 и первом квартале 1936 г. 976 железнодорожников были награждены орденами: 170 – орденом Ленина, 369 – Трудового Красного Знамени, 437 – орденом "Знак Почета". Среди награжденных машинист Куйбышевского

депо К. И. Николаев, паровозного депо ст. Пенза-1 Г. А. Горбань, депо Уфа А. Г. Гурин, составитель поездов ст. Сызрань П. Я. Дудинов, начальник Пензенского отделения службы эксплуатации А. П. Тимофеев, машинисты Саратовского депо Н. Богданов, Н. Блохин, осмотровик вагонов Е. Бухарина и др. Высокие награды получили многие стахановцы Сталинградского края. Орден Трудового Красного Знамени получил машинист депо Пенза-III А. Г. Феклин. Линия путей сообщения за счет своих средств построило для него и его помощника А. Мурахтанова дома [28]. Орденом Ленина был награжден капитан нефтевоза "Степан Разин" Н. И. Чамдаев, проработавший на водном транспорте 25 лет. Увеличив мощность своего нефтевоза и используя опыт маневрирования, он показал всесоюзный рекорд судовождения, перевоза на буксире до шести барж. Ордена "Знак Почета" был удостоен председатель Ленинского профсоюза Пензенского отделения службы эксплуатации Н. И. Грачев и пропагандист политотдела И. Ф. Коршунов [4].

На предприятиях железнодорожного транспорта развернулось движение по оказанию помощи отстающим коллективам. Куйбышевский крайком ВКП (б) 11 мая 1936 г. одобрил инициативу рабочих вагоноремонтного завода Оренбурга, заключивших договор с отстающими рабочими для повышения их выработки до уровня стахановцев. Вопросы шефства анализировались и на Средне-Волжском краевом профактиве 29 ноября 1936 г., поставившем задачу, чтобы каждый новатор труда усилил шефство над отстающими. "Задача профсоюзов, – говорилось в решении, – развивать массовое соревнование среди стахановцев по обучению отстающих рабочих, а также создавать условия для новаторов с точки зрения организационно-технической, начиная с инструмента и кончая чертежами" [5. Д. 232. Л. 147, 150].

Партком депо Пенза-1 прикрепил отстающих работников к новаторам производства с целью передачи опыта, организовал дополнительную учебу по техминимуму, что способствовало расширению рядов стахановцев. На 1 января 1937 г. из 1815 работников депо Пенза-1 797 были стахановцами и 468 ударниками производства; в службе пути соответственно 1812 и 618, вагонном хозяйстве – 711 и 245. 42 стахановца депо добились освоения новых технических норм на 200 % и более, на станции Пенза-III – 10. Всего стахановцев-двухсотников насчитывалось 683 человека или 6 % от их общего числа [7. Д. 603. Л. 1–2, 7, 141]. Одним из первых освоил стахановские методы работы машинист Георгий Горбань. 18 февраля 1936 г. он, следуя примеру П. Кривоноса, установил новый рекорд, приведя из Пачелмы в Пензу состав на полтора часа раньше расписания. На следующий день он повел состав наполовину тяжелее обычного [20]. Стахановцами являлись также А. П. Тимофеев, Антушевич, Малухин. Диспетчер Ежов был награжден орденом "Знак Почета". Ему принадлежала инициатива создания единых смен отделения дороги, заключения договоров с машинистами по вождению товарных экспрессов без набора воды и остановок на участках. В депо Пенза-III

работали стахановцы А. Г. Феклин, Кузнецов, Щелков и др. Токарь Кузнецов выполнил производственное задание на 366 %, слесарь депо Паршин – на 329 % [5. Д. 251. Л. 40, 43, 52].

Движение новаторов широко распространилось и на железнодорожных станциях Самары. Положительную роль в этом сыграло постановление президиума ВЦСПС от 27 декабря 1935 г. Оно обязывало профсоюзы развернуть пропаганду методов работы стахановцев, организовать передачу опыта, поддерживать их во всех начинаниях [26]. По инициативе стахановцев заводов им. Масленникова, станкостроительного, трактородеталей и железнодорожной станции Куйбышева 11 января 1936 г. в крае было решено провести первый всекраевой стахановский день. 10 января 1937 г. президиум ВЦСПС принял очередное постановление о соревновании за выполнение промфинплана 1937 г. 8 января был заключен договор между работниками всех служб Пензенского и Моршанского отделений Сызрано-Вяземской железной дороги. В обязательствах предусматривалась погрузка не менее 100 тыс. вагонов в сутки, 100 % отправление полновесных поездов, безаварийная работа, использование стахановских методов вождения товарных экспрессов, экономия топлива на 10 % и т. д. Многие железнодорожники добились успехов. Так, машинисты паровозного депо П. Невзоров, Т. Гурьянов добились максимальной скорости поездов по маршруту Пенза – Москва и Москва – Кузнецк; машинисты Тюрин, А. Тихонов сэкономили 20 % топлива [7. Д. 606. Л. 8; Д. 709. Л. 82].

8 августа 1937 г. газета "Сталинградская Правда" опубликовала постановление обкома и горкома ВКП (б) "О подготовке второй годовщины стахановского движения". Оно одобрило инициативу коллектива металлургического завода "Красный Октябрь" и обратилось к рабочим Сталинграда и Астрахани с предложением провести с 16 августа стахановский полумесячник. Его итоги были подведены на совещании губисполкома и слете стахановцев. Среди лучших стахановцев железнодорожного транспорта Сталинграда были Юрьев и Коруна, достигшие рекордных результатов по пробегу паровоза без ремонта. Среднемесячная скорость ими была доведена до 37 км/ч при норме 34 [25]. Саратовский обком партии на второй областной партконференции назвал имена лучших стахановцев, в т. ч. машинистов Н. Богданова, Н. Блохина, Балашова, осмотрщика вагонов ст. Ртищево П. Кулева, токаря Е. Бухарина и др. Формовщик вагоноремонтного завода Рязано-Уральской дороги Пчелинцев выполнял норму на 300–350 %. На данной дороге проходили обучение 12167 человек, 1647 из них сдали гостехэкзамен на отлично и 5607 на хорошо [27].

Стахановские сутки, пятидневки и декады наряду с положительными выявили и отрицательные моменты: слабую организацию и подготовку к их проведению, недостаточную гласность итогов, снижение темпов работы в промежутках между пятидневками и декадами. Не всегда удавалось закрепить успехи в повышении производительности труда, а это подчас при-

водило к спаду в работе, отрицательно сказывалось на ее ритмичности. Следует отметить трудности в новаторском движении: мешала производственная косность, боязнь перемен, неразворотливость отдельных руководителей и ИТР. Нельзя не учитывать и то, что у партийных, профсоюзных и хозяйственных органов еще не было достаточного опыта, чтобы организовать по-новому работу тысяч людей. На ряде предприятий имели место факты, когда новаторов старались отстранить от работы, подорвать их материальную заинтересованность. Были случаи и недоброжелательного отношения к стахановцам отдельных групп рабочих, которых беспокоило, как бы высокие нормы выработки не привели к снижению расценок. Наблюдались факты противостояния стахановцев и руководителей предприятий. Подъем энтузиазма шел параллельно с усилением репрессий, кампаниями по "искоренению вредительства" в промышленности, на транспорте, жертвами которых стали многие специалисты.

И тем не менее, трудовая состязательность имела положительное воздействие на выполнение заданий второй пятилетки. Развернувшееся трудовое соперничество оказало большое влияние на решение хозяйственных и политических задач индустриализации, реконструкции экономики страны. За годы второй пятилетки выпуск промышленной продукции вырос на 120,6 % вместо 114 % по плану. Более 80 % всей продукции в 1937 г. было получено с новых предприятий [14. С. 52].

Таким образом, важную роль в выполнении планов железнодорожного строительства, реконструкции хозяйства играло трудовое соперничество железнодорожников. В Поволжье, как и других регионах, большое распространение получило ударничество, движение за выпуск продукции отличного качества, стахановское движение. Только на железной дороге им. Куйбышева в 1937 г. трудилось 8155 стахановцев [19]. Особое внимание обращалось на развитие рационализаторской работы, поощрение передовиков производства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Волжская коммуна. 1933. 22 сентября.
2. Волжская коммуна. 1935. 4 августа.
3. Волжская коммуна. 1935. 17 октября.
4. Волжская коммуна. 1936. 6 апреля.
5. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. Р-381. Оп. 1.
6. ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1.
7. ГАПО. Ф. 37. Оп. 1.
8. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 5451. Оп. 19.
9. ГАРФ. Ф. 7676. Оп. 1.
10. Государственный архив Самарской области (ГАСО). Ф. 1141. Оп. 1. Д. 40. Л. 6-7.
11. Государственный архив Саратовской области (ГАСО). Ф. Р-779. Оп. 1. Д. 200. Л. 57, 71, 73.
12. Государственный архив Ульяновской области (ГАУО). Ф. Р-634. Оп. 1. Д. 234. Л. 34, 37-38.
13. КПСС в резолюциях... М., 1985. Т. 6.

14. КПСС в резолюциях... М., 1985. Т. 7.
15. Пензенскому отделению – 100 лет. / Под ред. М. Д. Воропаева. Привол. кн. изд-во. Пенз. отд-е, 1974.
16. Первое Всесоюзное совещание рабочих и работников-стахановцев. 14–17 ноября 1935 г. Стеногр. отчет. М., 1935.
17. Рабочая Пенза. 1936. 8 января, 2 и 10 февраля.
18. Рогачевская Л. С. Социалистическое соревнование в СССР. Исторические очерки. 1917–1970. М., 1977. С. 158.
19. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 36. Д. 526. Л. 8, 13.
20. Сальников А. В. Путь в 100 лет. Приволж. кн. изд-во. Пенз. отд., 1973. С. 65–66.
21. Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 714. Оп. 2.
22. СОГАСПИ. Ф. 1141. Оп. 8.
23. Сталинградская Правда. Орган Сталинградского крайкома и горкома ВКП (б), крайисполкома и КСПС. 1935. 17 октября.
24. Сталинградская Правда. 1936. 1 января.
25. Сталинградская Правда. 1937. 11 сентября.
26. Труд. 1935. 30 декабря.
27. Центр документации новейших исследований Саратовской области (ЦДНИСО). Ф. 594. Оп. 1. Д. 880. Л. 10–11.
28. Эстафета в столетие (1896–1996): к 100-летию локомотивного депо Пенза- III. Пенза, 1996. С. 67.