



УДК 656.2 Эксплуатация железнодорожного транспорта

## ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИОГРАФИЯ О СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Н.А. Бабина**

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»

*Рассмотрены основные оценки социалистического соревнования среди железнодорожников.*

*Ключевые слова: историография, железные дороги, социалистическое соревнование, ударничество.*

**Для цитирования:**

*Бабина Н.А. Отечественная историография о социалистическом соревновании на железнодорожном транспорте // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №1(19), ISSN 2007-5687. – СПб.: ГУАП., 2019 – с.81-87. РИНЦ.*

## RUSSIAN HISTORIOGRAPHY OF SOCIALIST COMPETITION IN RAIL TRANSPORT

**N.A. Babina**

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University

*The article describes the main assessment of socialist competition among railway workers.*

*Key words: historiography, railways, socialist competition, communist labor.*

**For citation:**

*Babina N.A. Russian historiography of socialist competition in rail transport // System analysis and logistics.: №1(19), ISSN 2007-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2019 – p.81-87.*

Социалистическое соревнование, ударничество, перевыполнение планов, а также награждение орденами, знаками отличия профильного министерства, медалями СССР тружеников, показавших образцы высокой производительности – все эти темы многословно присутствуют в советской историографии. Советская наука брала за правило славить трудовой героизм, духовный рост, повышение сознательности, проявление могучих творческих сил народа, героя и творца новой социалистической жизни, определять ударничество как новую общественную силу, позволившую повысить производительность труда на 76 % в первую пятилетку и на 48,6 % – во вторую [1, 11].

Особенность эпохи масштабных промышленных строек 1930-х годов предопределила опережение практики над теорией: необходимость ежедневно находить новые технологические, производственные, организационные решения породила на транспорте примечательный, позже никогда не повторившийся, вид обучения – стахановские школы железнодорожников, издававших лекции, в которых передовики производства делились новаторским опытом в разных сферах железнодорожной деятельности, а приглашенные ученые объясняли как и почему их смекалистые инженерные решения работают [2; 3]. Большую роль в распространении опыта внедрения прорывных технологий и достижений соцсоревнований играли отраслевая транспортная печать и агитационные брошюры [см. например: 4; 5], не нашедшие еще должного освещения в историографии.

Энтузиазм трудящихся-железнодорожников второй половины 1930-х гг., охвативший все отрасли железнодорожного транспорта, своеобразно отражен в научно-популярной литературе, а иногда и в специальных монографиях. Мы отмечаем нарушение хронологии при описании труда



ударников социалистического подъема: П.Ф. Кривонос<sup>1</sup> назван первым стахановцем на железнодорожном транспорте [6, 95], отмечается, что железнодорожники подхватили почин А.Г. Стаханова<sup>2</sup> [7, 83]. Между тем скоростные достижения П.Ф. Кривоноса состоялись на несколько недель раньше (1 июля 1935 г.) и нашли государственное признание (6 августа 1935 г. награждение орденом Ленина) раньше подвига А.Г. Стаханова (30-31 августа 1935 г.). Показательным исключением можно считать монографию А.Г. Напорко, однако, изложение первенства П.Ф. Кривоноса имеет в его работе целью подтвердить не верность хронологии, а верность борьбы с теорией «предела» [8, 136]; та же логика представлена в трудах В.Н. Образцова и Л.Вольфсона конца 1930-х гг.: со ссылкой на работу Л.М. Кагановича «Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением» отмечается, что теория «предела» была условием тормозившим развитие ударничества на транспорте по сравнению с промышленностью [9, 131-132; 10, 42-43]. Хронологически верно достижения ударников представлены в некоторой новейшей литературе<sup>3</sup>, однако вопрос хронологии трудовых свершений не становился темой специального исследования и часто по-прежнему маркируется обобщенно «стахановско-кривоносовское движение на транспорте».

Далее сюжет об ударниках железнодорожного труда в советских монографиях обычно расширялся повествованиями о движении скоростников на транспорте (сначала «пятнадцатитысячников»<sup>4</sup> [9,175; 12,524], затем машинистов-пятисотников<sup>5</sup>), о движениях за досрочное выполнение планов по грузообороту, по производительности труда и пр. [13; 14], о соревнованиях по снижению себестоимости перевозок, за экономию сырья и материалов, за сверхплановые накопления, за лучшее использование механизмов, оборудования, производственных мощностей [15] и т.д., с 1958 года среди железнодорожников началось соревнование за коммунистический труд [16-18].

Общим для советской научной и популярной литературы по социалистическим соревнованиям можно считать тезис о преимуществах социалистического способа хозяйствования, в котором только и возможно развертывание подобного соревнования, а также уверенность в фальсификациях буржуазных исследователей самой природы соцсоревнований. Во всех сочинениях неизменно подчеркивалось расширение числа участников соревнований.

Социалистическое соревнование как тема исторических исследований 1950-1980-х годов отражает профессиональный интерес советской гуманитарной науки. История КПСС, ее организаторской работы в разных отраслях хозяйства, становление рабочего класса и его трудового героизма – наиболее популярные направления исследовательской активности диссертантов в

<sup>1</sup> Кривонос П.Ф. (1910-1980) – деятель советского железнодорожного транспорта. В 1935 году, будучи паровозным машинистом, первым на транспорте при вождении грузовых поездов увеличил форсировку котла паровоза, благодаря чему техническая скорость была повышена вдвое, до 46-47 км/час. Имел многочисленных последователей («кривоносовцы»). С 1953 начальник Юго-Западной железной дороги.

<sup>2</sup> Стаханов А.Г. (1905-1977) – советский шахтер, новатор угольной промышленности, основоположник Стахановского движения инженерно-технических работников, многократно превышавших установленные нормы производства.

<sup>3</sup> Например, в юбилейном сборнике, посвященном 200-летию транспортному ведомству и образованию на транспорте «Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918-1955)» приводятся слова письма А.Г. Стаханова П.Ф. Кривоносу с призывом начать соревнование работников двух массовых рабочих профессий [11, 24].

<sup>4</sup> Движение «машинистов-пятнадцатитысячников», повышающих пробег паровоза до 15 тысяч километров при норме 7-8 тысяч, начинателем которого стал машинисте депо Тула А.С. Огнев (1908-1975), один из первых в СССР мастер скоростного вождения поездов, впоследствии начальник Дзержинской железной дороги, главный ревизор Центрального управления паровозного хозяйства, на руководящих должностях на железнодорожном транспорте СССР.

<sup>5</sup> Пятисотники – машинисты локомотивов – передовики железнодорожного транспорта СССР. Движение пятисотников возникло в 1935 году, а особенно широкое распространение получило в послевоенный период, начиная с 1949 года. Пятисотники ставили своей задачей обеспечить пробег паровозов не менее 500 км в сутки при безусловном соблюдении ПТЭ и экономии топлива.



указанный период. Первые профессиональные работы, посвященные руководящей и направляющей роли партии в социалистической экономике, промышленности, управлении рабочим классом, появляются в 1950-е годы, чаще всего они посвящены региональным или отраслевым партийно-политическим организациям или проектам. Большинство диссертаций указанных тематик выполнялись соискателями ученой степени в области экономических наук [19], что соответствует практическому пониманию социалистического соревнования – установить объемы и пределы индивидуального и коллективного трудового напряжения, их организационного воплощения и роли в социалистическом хозяйствовании. Научные труды историков демонстрируют формирование шаблонного подхода к демонстрации роли КПСС в управлении социалистическим транспортом и соревнованием. Названия исследовательских трудов по работе железнодорожного транспорта однотипны: КПСС – вдохновитель и организатор социалистического соревнования ..., партийно-организаторская работа коммунистической партии ..., борьба коммунистической партии за ... и т.п. Можно сказать, что включение в Конституцию СССР 1977 года тезиса о руководящей и направляющей роли Партии стало демонстрацией сложившейся тенденции объяснить все общественные, экономические и производственные процессы в стране заботой партии.

Оживлению темы социалистических соревнований в научной литературе способствовало строительство Байкало-Амурской магистрали. Историография строительства БАМ настолько обширна, что может стать самостоятельным направлением, включающим изучение проблем не только строительства трассы БАМ, но и новых форм соцсоревнования – бригадного подряда, движения «Я – хозяин стройки»<sup>6</sup> [20-22], молодежной политики государства [23], социально-демографических особенностей районов нового освоения и т.д.

Во второй половине 1980-х годов в связи с провозглашением гласности, изменениями в системе доступа к архивным материалам обновился подход к освещению феномена соцсоревнований. Впервые историки отметили пропагандистский характер провозглашаемой заботы об улучшении материального положения железнодорожников, отсутствие системы вознаграждения за победу в соцсоревновании, что неизбежно приводило к сокращению масштабов соревнования, замалчиваемом официальной наукой. «Особенностью всех [предыдущих] работ являлось отсутствие критического материала. Вся история развития железнодорожного транспорта представлялась как цепь сплошных побед и достижений», - писал Н.А. Захарченко в 1988 г. [24, 3]. В период восстановления разрушенного войной народного хозяйства, наряду с трудовым подъемом масс, стало все больше обнаруживаться отрицательное влияние формализма на соревнование. ... Недостатки были порождением административной системы, технократическим подходом к развитию экономики [25, 17-18]. В период рубежа 1980-1990-х годов были написаны последние работы по теме социалистических соревнований.

Новейшая историография развития железнодорожного транспорта представлена достаточно взвешенным подходом к истокам и причинам отраслевого спада, к трудностям и их преодолению в работе транспорта [26]. Впервые рассмотрены негативные составляющие практики советских соцсоревнований: участие или неучастие в соревновании являлось политическим маркером оценки личности человека, массовость соревнований становилась искусственной, усиливающиеся репрессии не позволяли заявить о такой оборотной стороне ударного труда, как крушения и аварии [27].

<sup>6</sup> Движение «Я – хозяин стройки» первоначально было направлено на бережное отношение к стройматериалам, к качеству строительства, борьбу за продление срока службы бамовской техники. Впоследствии – на экономное использование материальных ресурсов, сохранение природных богатств зоны БАМа, создание образцовых поселков на трассе // Поздняков В.Г. Комсомольская стройка века. Режим доступа: <http://pravdamoskvy.ru/statii/1995-komsomolskaya-stroyka-veka.html>



Таким образом, в советской историографии тема соцсоревнований была широко представлена в работах историков-профессионалов, агитаторов и популяризаторов программ коммунистической партии, однако после распада Советского Союза данная тематика не становилась предметом специального изучения. В новейшее время проблемы соцсоревнований не пользуются популярностью у исследователей, но многие из современных историков, посвятивших свои диссертационные работы истории деятельности партийных организаций железнодорожников, плодотворно изучают различные аспекты деятельности рельсового транспорта и транспортной отрасли в целом.



## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. История индустриализации СССР: документы и материалы. Т. 1. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941). – М.: Издательство «Транспорт», 1970. – 430 с. Предисловие А. Напорко. С. 5-11.
2. Железнодорожное строительство. Сб. лекций. Трансжелдориздат – «Железнодорожник Кузбасса», 1938. – 128 с.
3. Стахановская школа ТЭМИИТа // За качество: Орган политбюро и управления Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта. - № 23. – 21 мая 1940. Режим доступа – сайт научной библиотеки Томского государственного университета: [http://sun.tsu.ru/mminfo/2018/000413557/1940/1940\\_023.pdf](http://sun.tsu.ru/mminfo/2018/000413557/1940/1940_023.pdf) .
4. Железнодорожники, выходите на предоктябрьское соревнование! Стахановцам-кривоносовцам, ударникам, командирам и всем работникам железнодорожного транспорта Советского Союза. – Б.и., 1937. – 20 с.
5. Железнодорожный транспорт в пятой пятилетке и задачи учреждений производственно-технической пропаганды железных дорог. Инструктивно-методическое письмо № 10. – М.: Трансжелдориздат, 1953. – 16 с.
6. *Ловцов Л.В.* КПСС в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта (1921-1925 гг.). – М. : Изд-во МГУ, 1980. – 173 с.
7. История железнодорожного транспорта России и Советского союза. Т.2: Т. 2: 1917-1945 / [Н.Е. Аксенко, Ф.К. Бернгард, Г.И. Богданов и др.]. – СПб.: Петерб. гос. ун-т путей сообщ., 1997. – 414 с. Режим доступа: <http://uchebnikfree.com/rossii-sovetskoy-istoriya/istoriya-jeleznodorojnogo-transporta-rossii.html> (Дата обращения: 17.01.2019).
8. *Напорко А.Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1954. – 287 с.
9. *Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н.* Развитие железных дорог СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 180 с. Режим доступа – сайт Российской государственной библиотеки (РГБ): <https://dlib.rsl.ru/viewer/01005185222#?page=1> (Дата обращения: 17.01.2019).
10. Общий курс железных дорог / учебник для студентов вузов НКПС в 3-х томах под редакцией д.т.н., проф. В.Н. Образцова и инженера-механика Г.К. Ковалькова. – М.: Трансжелдориздат, 1938.
11. Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918-1955) / Под ред. Т.Л. Пашковой. – М.: ООО «Издательство «Пан Пресс», 2009. – 446 с.
12. *Хачатуров Т.С.* Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР. – М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1939. – 719 с.
13. Строители-железнодорожники в борьбе за выполнение пятилетки в четыре года. – М.: Трансжелдориздат, 1948. – 146 с.
14. Созидательный труд советских железнодорожников: в помощь агитатору. – М.: Трансжелдориздат, 1951. – 99 с.
15. Социалистическая дисциплина труда на железнодорожном транспорте. – М.: Трансжелдориздат, 1951. – 84 с.
16. По пути великого почина. – М.: Трансжелдориздат, 1961. - 76 с.
17. Коммунистический труд железнодорожников / Под общ. ред. канд. философ. наук Г.И. Шеменова. – М.: Трансжелдориздат, 1962. – 74 с.
18. *Загорский Б.М.* Соревнование железнодорожников за коммунистический труд. – М.: Транспорт, 1969. – 216 с.



19. *Агафонов К.В.* Развитие творческой инициативы масс на железнодорожном транспорте СССР: автореф. дис. ... канд. экон. наук. – М., 1956.
20. *Загорский Б.М.* Социалистическое соревнование на Байкало-Амурской магистрали. – М.: Транспорт, 1980. – 112 с.
21. *Старин Б.С.* Развитие социалистического соревнования строителей Байкало-амурской железнодорожной магистрали: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1984. Режим доступа – научная библиотека диссертаций «Человек и наука»: <http://chloveknauka.com/razvitie-sotsialisticheskogo-sorevnovaniya-stroiteley-baykalo-amurskoj-zheleznodorozhnoj-magistrali> (Дата обращения: 17.01.2019).
22. *Фролов А.Н.* Формирование трудовых коллективов на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974-1989 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1991. Режим доступа – сайт Российской государственной библиотеки (РГБ): <https://dlib.rsl.ru/viewer/01000765733#?page=1> (Дата обращения: 17.01.2019).
23. *Еланцева О.П.* Деятельность КПСС по коммунистическому воспитанию строителей Байкало-амурской железнодорожной магистрали: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Л., 1982. – 19 с.
24. *Захарченко Н.А.* Железнодорожники Украинской ССР на завершающем этапе социалистической реконструкции народного хозяйства (1933-1937 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Днепропетровск, 1988.
25. *Колотев В.В.* Вопросы теории и истории социалистического соревнования в историко-партийной литературе: автореферат дис. ... доктора ист. наук. – М., 1989. Режим доступа – научная библиотека диссертаций «Человек и наука»: <http://chloveknauka.com/voprosy-teorii-i-istorii-sotsialisticheskogo-sorevnovaniya-v-istoriko-partiynoy-literature> (Дата обращения: 17.01.2019).
26. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России: Монография / Под ред. В.В. Фортунатова. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 292 с.
27. *Гайдамакин А.В.* Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников в ее реализации в 1917-1930-е гг. – Вестн. Ом. ун-та. – 2012. – № 2. – С. 298-307. Режим доступа – сайт научной электронной библиотеки «КиберЛенинка»: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsiokulturnye-aspekty-sovetskoy-kontseptsii-zheleznodorozhnogo-transporta-opyt-formirovaniya-i-rol-sotssorevnovaniya> (Дата обращения: 17.01.2019).



## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Бабина Наталья Александровна** –  
аспирант кафедры истории, философии, политологии и социологии  
ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения  
Императора Александра I»  
190031, Россия, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9  
E-mail: babina\_natalya@mail.ru

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Babina Natalya Alexandrovna** –  
graduate student  
Emperor Alexander I St. Petersburg stste transport university  
9, Moskovsky pr., Saint Petersburg, 190031, Russia  
E-mail: babina\_natalya@mail.ru