

Мамяченков В. Н. Свердловская железная дорога в конце 1940-х — начале 1950-х гг.: состояние производственной дисциплины / В. Н. Мамяченков // Научный диалог. — 2017. — № 6. — С. 220—235. — DOI: 10.24224/2227-1295-2017-6-220-235.

Mamyachenkov, V. N. (2017). Sverdlovsk Railway Road in the End of 1940-ies — the Beginning of 1950-ies: State of Production Discipline. *Nauchnyy dialog*, 6: 220-235. DOI: 10.24224/2227-1295-2017-6-220-235. (In Russ.).



УДК 94(47).084.8:331.108.6:656.4(470.54)“194/195”

DOI: 10.24224/2227-1295-2017-6-220-235

Свердловская железная дорога в конце 1940-х — начале 1950-х гг.: состояние производственной дисциплины

© Мамяченков Владимир Николаевич (2017), orcid.org/0000-0001-6070-8746, доктор исторических наук, профессор кафедры теории управления и инноваций, Институт государственного управления и предпринимательства, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина; профессор кафедры государственного и муниципального управления, Институт экономики, Уральский государственный экономический университет (Екатеринбург, Россия), mamyachenkov@mail.ru.

Статья посвящена лишь фрагментарно разработанной в отечественной историографии теме, особенно в том, что касается ее регионального аспекта. Исследование проведено на материалах трех региональных и одного федерального архива Российской Федерации: Государственного архива Свердловской области (ГАСО), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области (ТОФ-СГССО) и Центра документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО) с привлечением научной и публицистической литературы. Актуальность темы обусловлена ее известной значимостью для общественных наук, прежде всего — для истории, социологии и юриспруденции. Научная новизна работы видится в том, что в оборот вводятся новые материалы, обнаруженные автором в указанных архивных фондах. Утверждается, что производственная дисциплина и преступность как социальные явления традиционно исследуются представителями таких наук, как юриспруденция и социология. Констатируется, что из работ историков, посвященных исследуемому в статье проблемам в рамках СССР и Свердловской области в указанный период, можно отметить лишь отдельные труды. Декларируется, что выбор предмета исследования, помимо дефицита исторических исследований, вызван еще и очень значимой ролью железнодорожного транспорта в экономике страны. Отмечается, что одной из особенностей железнодорожного транспорта является

сосредоточение в сфере его функционирования больших объемов материальных ценностей. Подчеркивается, что сам специфический характер функционирования железных дорог предъявляет повышенные требования к дисциплине их персонала. Доказывается, что в исследуемом периоде в СССР происходил медленный процесс преодоления последствий Великой Отечественной войны. Делается вывод, что на железной дороге уровень дисциплины был несколько выше, а уровень правонарушений — несколько ниже, чем в других отраслях экономики.

Ключевые слова: послевоенные годы; Свердловская область; железная дорога; производственная дисциплина; правонарушения; хищения.

1. Введение

Производственная дисциплина как социальное явление традиционно исследуется прежде всего представителями таких наук, как юриспруденция и социология. В то же время данная проблематика должна быть не чужда и историкам, хотя количество исторических исследований по указанным темам не так велико. Поэтому из работ историков, посвященных исследуемой нами в настоящей статье проблеме в рамках СССР и Свердловской области в указанный временной период, можно отметить лишь отдельные труды. Это, например, только недавно опубликованные две статьи автора [Мамяченков, 2017а; Мамяченков, 2017б], а кроме них — статьи С. В. Богданова [Богданов, 2009], Е. А. Головина (основана на материалах Курской области) [Головин, 2012], В. В. Фролова [Фролов, 2013] и некоторых других авторов. Из зарубежных исследований данной тематики следует выделить капитальный труд Н. Верта [Верт, 2010]. Предлагаемая статья, как нам представляется, пополнит перечень подобных исследований.

Что же касается выбора предмета исследования (Свердловской железной дороги), то он, помимо отмеченного нами явного дефицита исторических исследований, обусловлен еще и очень значимой ролью железнодорожного транспорта в экономике страны начиная уже со второй половины XIX века. В тяжелые годы Великой Отечественной войны именно железные дороги позволили эвакуировать сотни предприятий в восточные регионы страны, а в обратном направлении — к фронту — непрерывно доставлять все необходимое для ведения боевых действий. В наши дни Российские железные дороги являются одной из важнейших и крупнейших экономических структур. Это видно и по Свердловской железной дороге (СвЖД): только численность ее основного и вспомогательного персонала на сегодня составляет более 90 тыс. человек [Свердловской ...]. Являясь основой транспортной системы Пермского края, Свердловской и Тюменской областей, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, магистраль по основным показателям входит в первую тройку дорог России и имеет регион обслуживания площадью 1,8 млн км² с населением

более 10 млн человек. При этом дорога обеспечивает 11 % погрузки всех железных дорог России, занимая по данному показателю 2 место из 16 железных дорог страны [О дороге ...].

Не менее значимой была роль дороги и в исследуемом нами периоде — в конце 1940-х—начале 1950-х годов, так как в то время она еще включала в себя (до 1953 года) и Пермскую железную дорогу.

2. Производственная дисциплина на железной дороге: изначально высокие требования и их выполнение

Сам специфический характер функционирования железных дорог предьявляет повышенные требования к дисциплине обслуживающего их персонала. Советский режим, кардинально изменив всю социально-экономическую структуру общества, разрушил и налаженную систему железнодорожного транспорта царской России. Результатом были низкая производственная дисциплина и чрезвычайно высокая аварийность, с которыми советская власть долгое время не могла справиться. Например, в приказе наркома путей сообщения «О борьбе с крушениями и авариями» № 83/Ц от 19 марта 1935 года прямо говорилось следующее: «Число крушений и аварий на железных дорогах все еще велико и за последнее время продолжает расти. За один 1934 год было 62 тысячи аварий и крушений. Рост числа крушений и аварий продолжается и в 1935 году: в январе их было 7000, в феврале — свыше 5000 крушений и аварий» [Каганович, 2003, с. 446]. Конечно, Советский Союз был огромной страной, но 150—200 аварий и крушений, происходивших ежедневно, — это даже для него было слишком большой цифрой.

В дальнейшем благодаря принимаемым мерам (нередко носившим явно репрессивный характер) аварийность постепенно снижалась, но в целом оставалась достаточно высокой. Основной же причиной такого положения дел по-прежнему оставался низкий уровень производственной дисциплины железнодорожников. В связи с этим Коллегия министерства путей сообщения в 1949 году в одном из своих документов отмечала: «Главной причиной большого числа крушений и аварий является значительное ухудшение трудовой и производственной дисциплины среди части железнодорожников, связанных с движением поездов. 90 % крушений произошло вследствие грубых нарушений правил технической эксплуатации работниками дорог округа, а также отсутствия слаженности в эксплуатационной работе» [Из протокола ... , 1994].

Свердловская железная дорога, с одной стороны, не подверглась разрушениям в ходе прошедшей Великой Отечественной войны (в то время

как из 54 железных дорог страны 16 были практически разрушены, а 14 — имели серьезные повреждения) [История ..., 2010]. Но, с другой стороны, в первые послевоенные годы она и не могла рассчитывать на серьезную помощь из Центра. Что же касается установившихся на ней порядков, то они были теми же, что и во всей стране: Свердловская железная дорога исправно вносила свою лепту в перечень негативных «достижений» железнодорожного транспорта. Об этом красноречиво говорит такой факт: в конце 1949 года прокурор Свердловской железной дороги Волков направил в Свердловский обком партии очередное тревожное сообщение под заголовком «О неблагополучном состоянии дисциплины на Свердловской железной дороге». В документе сообщалось, что за 9 месяцев 1949 года к дисциплинарной ответственности было привлечено 5462 работника СвЖД, а 1565 из них были отданы под суд [ЦДОСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, л. 99].

Конечно, такие запредельные цифры во многом объяснялись действием печально известного Указа «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий, и учреждений» от 26 июня 1940 года, в соответствии с которым можно было подвергнуться серьезному наказанию даже за опоздание на работу. Но в то же время в упомянутом документе прокурор дороги приводил действительно вопиющие примеры дисциплинарных нарушений свердловских железнодорожников, причем занимающих весьма ответственные должности. Например, в пьянстве на рабочем месте был уличен целый ряд дежурных по станциям и депо: Бабенин (ст. Баженово), Бабин (ст. Андриановичи), Кипрюшкин и Деревнин (ст. Бахметка), Тагильцев (ст. Хромпик), Ченцов (депо ст. Надеждинск), а также начальник разъезда Юрмач некто Машаров. Все они были осуждены к лишению свободы.

От дежурных, к глубокому сожалению, по части пьянства не отставали и машинисты паровозов со своими помощниками:

— Березин, машинист паровозного депо Надеждинск, находясь на паровозе 24 августа 1949 года, «напился пьяным». В результате не смог работать и был снят с паровоза (осужден к двум годам лишения свободы);

— Матвеев, помощник машиниста того же паровозного депо, 7 октября 1949 года, получив маршрут, на работу не выехал, организовав вместо этого пьянство и картежную игру в общежитии. Тем самым сорвал маневровую работу на 2,5 часа (осужден к трем годам лишения свободы);

— Демаков, машинист паровозного депо Кушва, 4 июля 1949 года явился на работу в нетрезвом состоянии, в результате чего уснул, создав

угрозу безопасности движения поездов (осужден к полутора годам лишения свободы).

Характерно, что большое количество случаев пьянства на рабочем месте фиксировалось в самых крупных паровозных депо дороги — Свердловск-сортировочном и Свердловск-пассажирском. Там в 1949 году был отмечен целый «букет» подобных происшествий:

— машинисты Васильченко и Кустов (член партии) явились на работу пьяными, чем сорвали работу маневровых паровозов на 19 часов (осуждены);

— помощник машиниста Шикюра напился 12 октября до состояния сильного опьянения и в таком состоянии сжег в топке весь паровозный инструмент (осужден к трем годам лишения свободы);

— машинист Быков (член партии) 8 ноября 1949 года явился на паровоз для ведения курьерского поезда № 7 в нетрезвом состоянии;

— машинист Шолохов сопровождал поезд в нетрезвом состоянии и был отстранен от работы.

Наконец, некто Куваев, «составитель поездов» станции Свердловск-сортировочный, 3 сентября 1949 года напился пьяным, затеял драку и сорвал работу трех маневровых паровозов (осужден к лишению свободы) [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, лл. 101—102].

Перечислив все эти безобразные случаи грубого нарушения трудовой дисциплины, прокурор Волков с сожалением отметил, что с пьянством связан 31 % преступлений, совершаемых на СвЖД. Но самое неприятное, по его мнению, состояло в том, что «имеют место факты, когда некоторые организации, вместо того, чтобы вокруг подобных разгильдяев создать обстановку нетерпимости и всеобщего осуждения их поступков, начинают их выгораживать и выискивать всякие предлог, лишь бы избавить этих преступников от справедливого наказания по суду». Далее прокурор привел один из таких «характерных» случаев, когда машинист паровозного депо станции Кузино некто Авдеев (член ВЛКСМ) 7 ноября 1949 года при следовании с поездом № 1015 уснул на паровозе (!) вследствие опьянения. На происшедшем в депо 16 ноября комсомольском собрании Авдееву был объявлен строгий выговор, но при этом комсомольская организация возбудила ходатайство перед райкомом ВЛКСМ о прекращении в отношении него уголовного дела [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, лл. 102—103].

Состояние производственной дисциплины и уровень происшествий на СвЖД в известной мере характеризует таблица 1, которая при внимательном анализе оставляет противоречивые ощущения. С одной стороны, по ней виден рост аварийности (крушений) и ее последствий (прежде всего — в количестве жертв и сумме убытков). С другой стороны, ничтожное число

аварий вызывает явное недоверие. Но самое главное: при анализе данных таблицы нельзя не учитывать того важного обстоятельства, что СвЖД была очень крупной производственной единицей с несколькими десятками и тысяч работающих. При таком масштабе деятельности цифры потерь, приведенные в таблице, никак не выглядят угрожающими, более того — на большинстве сравнимых по численности работающих предприятий эти цифры были, как правило, значительно выше. В доказательство приведем только один пример: в феврале 1949 года председатель обкома профсоюза рабочих цветной металлургии С. Косенок в докладной записке на имя первого секретаря Свердловского обкома ВКП(б) В. Недосекина сообщал: «На Дегтярском руднике охрана труда и техника безопасности находятся в крайне неудовлетворительном состоянии <...> В 1948 г. произошло 587 несчастных случаев, в т. ч. 18 смертельных (!) (знак наш. — В. М.) и 31 с тяжелым исходом. Потеря трудодней составляет 5205» [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, л. 109]. При этом Дегтярский рудник не перевозил ежегодно миллионы пассажиров и миллионы тонн грузов, а численность его персонала (несколько тысяч человек) была все-таки несравнима с численностью персонала СвЖД.

Таблица 1

Состояние производственной дисциплины,
динамика происшествий и тяжести их последствий
на Свердловской железной дороге в 1949—1951 гг.

Показатели	Период	
	Июль 1949 — март 1950 гг.	Июль 1950 — март 1951 гг.
Число крушений	17	27
Число аварий	1	1
Число нарушений Правил технической эксплуатации	81	79
Количество погибших	2	4
Количество раненых	4	7
Количество самовольных уходов с работы	661	721
Количество прогулов	1283	1164
Повреждено и разбито вагонов	163	141
Повреждено паровозов	—	3
Повреждено путей, м	1575	3422
Перерыв движения поездов, час	98	222
Убыток, руб.	1 049 371	2 646 176

Источники: ЦДООСО, ф. 4, оп. 49, д. 130, лл. 7—8, 11.

Наконец, нельзя не сказать, что дисциплина работников СвЖД поддерживалась (как, собственно, и в других отраслях) в основном репрессивными методами. Так, в июле 1949 — марте 1950 годов было осуждено 976, а в июле 1950 — марте 1951 годов — 789 работников СвЖД. Нетрудно подсчитать, что ежегодно суды выносили обвинительные приговоры в отношении более чем 1000 ее работников [ЦДООСО, ф. 4, оп. 49, д. 130, л. 7]. (Конечно, следует учитывать, что большая часть приговоров выносилась в соответствии с упомянутым Указом ПВС от 26 июня 1940 года и была связана прежде всего со снижением заработной платы в течение нескольких месяцев.)

К реальным срокам лишения свободы в исследуемом нами периоде приговаривалось уже не так много работников (табл. 2). По таблице хорошо видно, что главными виновниками аварийности на железной дороге в исследуемом периоде (как, впрочем, и во все времена) были... стрелочники. В связи с этим нельзя не сказать, что наказания железнодорожников не всегда были обоснованны и правомерны: например, в паровозном депо Кушва машинист паровоза Бельтиков и его помощник Афонин за один и тот же проступок трижды подвергались взысканиям. Также нередко милиция и прокуратура СвЖД подвергали граждан (в том числе и железнодорожников) незаконным арестам и задержаниям: только в 1948 году были освобождены из-под стражи как необоснованно задержанные 142 человека [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, лл.26, 104].

Таблица 2

Состав железнодорожников, осужденных
за дисциплинарные преступления к лишению свободы

Показатели	Период	
	Июль 1949 — март 1950 гг.	Июль 1950 — март 1951 гг.
Машинисты паровозов	9	6
Помощники машинистов	3	—
Начальники станций	1	1
Дежурные по станции	10	7
Стрелочники	19	13
Дорожные мастера	1	5
Кондукторы	4	3

Источники: ЦДООСО, ф. 4, оп. 49, д. 130, лл. 7—8.

3. Железнодорожный транспорт как объект интереса расхитителей «социалистической собственности»

Одной из особенностей железнодорожного транспорта является сосредоточение в сфере его функционирования больших объемов материальных ценностей самого различного назначения. И, что немаловажно — ценностей, нередко довольно слабо охраняемых. Поэтому традиционно уровень хищений на железной дороге был довольно высоким. В первые же послевоенные годы он просто не мог быть иным — на хищения людей толкала не только алчность, но и элементарная потребность в выживании.

Думается, нет необходимости лишней раз напоминать о трудностях и предельной скудности повседневной жизни советских людей в послевоенный период: годы тотального дефицита практически всех товаров, годы беспредельной нужды, а нередко — и откровенного голода. При этом власти, естественно, ссылались на последствия только что закончившейся войны. Но, как справедливо заметила Шейла Фицпатрик, говоря о жизни в СССР: «Какие бы рациональные объяснения ни давались дефициту, игнорировать его было невозможно. Он уже стал центральным фактом экономической и повседневной жизни» [Фицпатрик, 2008, с. 54].

Надо заметить, что ссылки на последствия войны были во многом несостоятельны — советское государство заботилось в первую очередь не о повышении благосостояния населения, а о дальнейшем опережающем развитии военно-промышленного комплекса: «В начале 1950-х гг. расходы на военно-промышленное производство в СССР удвоились и достигли 92 % всех капиталовложений <...> Было заморожено на минимуме производство легковых автомобилей, холодильников и других товаров длительного пользования. Страна имела атомные бомбы и ракеты, но была вынуждена пользоваться дореволюционными швейными машинками “Зингер”» [История ..., 2010, с. 238—239].

Неудивительно поэтому, что на железнодорожном транспорте наблюдался рост хищений самых различных грузов, а в отделах рабочего снабжения (ОРСах) — и денежных средств. Об этом мы можем судить по двум архивным документам, представленным в Свердловский обком ВКП(б) прокурорскими работниками в исследуемом нами периоде.

Первый из них — это докладная записка прокурора СвЖД Волкова (весна 1949 года). В этом документе прокурор представил данные по хищениям и недостачам на СвЖД в четвертом квартале 1948-го и первом квартале 1949 года (таблица 3). Как видно из таблицы, буквально на протяжении одного квартала ситуация с хищениями на СвЖД радикально изменилась в лучшую сторону: число хищений грузов снизилось почти в 3,5

раза, весовых недостатч — почти вдвое, а хищения и недостачи в собственной материально-технической службе (МТС) почти что сошли на нет. При этом и общая сумма хищений снизилась на 28 %. Единственным негативным моментом был разве что резкий рост (почему-то) объемов повреждения перевозимых грузов. В связи с этим, касаясь проблемы сохранности грузов, прокурор СвЖД отметил две основные ее причины: «несвоевременное составление коммерческих актов по несохраненным перевозкам и прямое участие агентов коммерческой службы в хищениях грузов» [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, л. 9].

Таблица 3

Хищения и недостачи на Свердловской железной дороге
в IV квартале 1948-го — I квартале 1949 года

Показатели	Временной период	
	IV кв. 1948 г.	I кв. 1949 г.
Хищение грузов, <i>случаи</i>	144	42
Весовые недостачи, <i>случаи/тонны</i>	1974 / 381	1080 / 228
Порчи и повреждения грузов, <i>случаи/тонны</i>	271 / 352	285 / 1104
Хищения и недостачи в торговой сети, <i>тыс. руб.</i>	163	144
Хищения и недостачи в службе МТС, <i>случаи/руб.</i>	37 / 44567	7 / 1140
Общая сумма хищений, <i>тыс. руб.</i>	1547	1113

Источник: ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, л. 8.

Кроме того, в записке прокурора СвЖД приводились наиболее серьезные случаи групповых хищений. Так, в первые послевоенные годы в Свердловске действовала банда расхитителей во главе с бывшим агентом отдела снабжения фабрики «Уралобувь» Бороздиным. В нее в разное время входило 34 человека, в том числе работники СвЖД весовщики Ковальчук, Попова, Скурихина, а также бывший стрелок военизированной охраны (ВОХР) Никитина, экспедитор областной конторы «Глаксахар» Быков, шоферы Дробязко, Кунгурский и другие. Данная организованная группа преступников совершила на СвЖД десятки хищений на общую сумму около 3 млн руб. В том числе ими были похищены 4 контейнера с ценными грузами, в их числе контейнер с шелковыми изделиями на сумму 1 022 624 руб. и контейнер с 225 плюшевыми одеялами на сумму 121 500 руб. При ликвидации банды было изъято похищенных ценностей на сумму 945 тыс. руб. На этом фоне другая группа расхитителей, орудовавших на станции Шувакиш (возглавлял которую, кстати, сам начальник станции некий Евдоки-

мов), с суммой нанесенного ущерба 145 тыс. руб. выглядела почти невинно [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, лл. 9—10, 13—14].

Второй цитируемый нами документ — это «Обзор преступности и судимости на Свердловской железной дороге за второе полугодие 1950 и первый квартал 1951 гг.», представленный в обком ВКП(б) председателем Линейного суда (был и такой, созданный специально для железнодорожников) по фамилии Есин. В этом документе отмечается уже противоположная тенденция: по сравнению с июлем 1949-го — мартом 1950 года число случаев хищений на СвЖД несколько увеличилось — с 91 до 105, а сумма хищений денежных средств в ОРСах также возросла — с 568 800 до 638700 руб. Председатель суда сообщал также, что наибольшее количество осужденных за хищения непосредственно на железной дороге наблюдалось среди стрелков военизированной охраны, грузчиков, весовщиков, кондукторов, осмотрщиков вагонов и слесарей по ремонту вагонов. Что же касается ОРСов, то там главными расхиителями выступали заведующие магазинами и ларьками, продавцы, заведующие складами и бухгалтеры. Таким образом, воровали как раз те, кто отвечал за сохранность и учет грузов и денежных средств [ЦДООСО, ф. 4, оп. 49, д. 130, лл. 7, 14—15].

В «Обзоре...» председатель Линейного суда привел примеры наиболее дерзких и впечатляющих хищений, совершенных на СвЖД в исследуемом нами периоде. Так, например, старший кондуктор станции Свердловск-сорттировочный Москаленко в свободное от работы время, ночью, следуя с поездом № 1028, на перегоне разъезда Хризолитный — станция Колоткино остановил поезд стоп-краном и совершил хищение из вагона пяти кип шерстяной ткани стоимостью 53 292 руб. Сопровождавшие же данный поезд главный кондуктор Соколов и старший кондуктор Комаров в момент остановки поезда за сохранностью груза почему-то не следили. Другой преступник — диспетчер областной конторы «АвтоТЭК» Фоминых — путем пролома лобовых стенок вагонов систематически совершал хищения грузов из поездов, стоящих на станции Шарташ. Мало того — он периодически совершал хищения и во время движения. Всего ему инкриминировалось 10 таких эпизодов, причем в крупных размерах. Например, тканей он похитил на 27 600 руб., а кроме того — 57 пар кожаной обуви и ряд других товаров. В завершение «Обзора...» председатель суда привел два примера хищения денежных средств начальствующими лицами: преступниками оказались начальник станции «Хромпик» Голованов со своим заместителем Тагильцевым (похитили из кассы 24 тыс. руб.) и начальник разъезда «228-й километр» некто Харьков (присвоил 7141 руб. казенных денег) [ЦДООСО, ф. 4, оп. 49, д. 130, л. 16].

Наконец, нельзя не сказать о том, что при вынесении приговоров расхитителям и другим уголовным преступникам Линейные суды железных дорог страны руководствовались Уголовным кодексом, который они использовали в полной мере. Например, только в первом квартале 1949 года Линейный суд СвЖД осудил на длительные сроки лишения свободы (более 10 лет) 26 человек, а на сроки от 7 до 10 лет — еще 8. Комментируя эти цифры, прокурор СвЖД Волков отметил, что «карательную практику Линейного суда следует признать выдержанной» [ЦДООСО, ф. 4, оп. 45, д. 206, л. 13].

4. Выводы

Мы не зря исследовали в рамках одной статьи состояние производственной дисциплины и уровень правонарушений — как нам представляется, во многом эти категории являются весьма и весьма коррелирующими. При этом обе данные категории только в известной мере детерминированы репрессивным законодательством. Это наглядно видно на примере железнодорожного транспорта, деятельность которого изначально жестко регламентирована множеством положений и инструкций, что отнюдь не гарантировало высокий уровень безопасности пассажироперевозок и перемещения грузов.

В исследуемом нами периоде, помимо всего прочего, на уровень дисциплины и правонарушений значительное влияние оказывал крайне низкий уровень жизни большинства граждан СССР. В учебнике по истории России под редакцией А. Б. Зубова в разделе, посвященном 1946—1953 годам, говорится, что в это время «продолжали падать уровень и качество жизни народа как в СССР, так и в странах-сателлитах». Что касается «стран-сателлитов» (под которыми, естественно, понимаются страны Восточной Европы, попавшие после Второй мировой войны в сферу влияния Советского Союза), то мы не располагаем соответствующей статистикой для каких-либо комментариев. Но вот что касается СССР, то это утверждение можно проиллюстрировать двумя нижеприведенными таблицами (табл. 4, 5).

В таблицах представлены данные, характеризующие потребление продуктов питания и непродовольственных товаров колхозниками (по сути — сельским населением) Свердловской области в 1948—1952 годах. При внимательном рассмотрении указанных таблиц с достаточной степенью обоснованности можно сделать определенные выводы. Так, несколько противоречивые цифры таблицы 4 свидетельствуют о том, что количественного и качественного улучшения питания сельского населения в исследуемом

Таблица 4

Среднедушевое потребление некоторых традиционных
продуктов питания колхозниками Свердловской области
в 1948—1952 гг., кг.

Годы	Наименование продуктов					
	хлебо- продукты	картофель	овощи и бахчевые	мясо- продукты	молоко- продукты	яйца, <i>шт.</i>
1948	159	391	66	10	218	30
1949	183	399	62	15	195	38
1950	188	324	49	16	188	45
1951	184	289	57	16	187	69
1952	189	187	39	13	171	63

Источники: ГАСО, ф. р 1813, оп. 14, д. 290, л. 7, 34—35, 38, д. 401, л. 1—2, 18—19, д. 657, л. 11—12, 23—24; оп. 14, д. 914, л. 17—18а, 27—28; Статистические разработочные таблицы ТОФСГССО по результатам обследования домашних хозяйств колхозников (1952—1966 гг.), лл. 44—45 (расчеты автора).

Таблица 5

Среднедушевое приобретение некоторых непродовольственных
промтоваров и топлива колхозниками Свердловской области
в 1948—1952 гг.

Годы	Наименование промтоваров и единицы измерения						
	ткани, <i>м</i>	обувь, <i>пар</i>	чулки и носки, <i>пар</i>	коро- син, <i>л</i>	спички, <i>кор.</i>	МЫЛО, кг	
						хозяйств.	туалетное
1948	5,8	0,9	0,3	0,6	8,4	0,6	0,07
1949	6,7	1,0	0,5	0,8	15	1,1	0,04
1950	7,5	1,1	0,7	1,1	20	1,3	0,05
1951	9,2	1,2	0,8	1,4	24	1,5	0,05
1952	8,8	1,2	1,0	1,5	13	1,5	0,06

Источники: РГАЭ, ф. 1562 (цусср), оп. 26, д. 348, л. 287—288; ГАСО, ф. р 1813, оп. 14, д. 290, л. 39, д. 401, л. 5, 13, д. 657, л. 13, 25, д. 914, л. 18—19, д. 1403, л. 6—7 (расчеты автора).

нами периоде практически не происходило. Данные же таблицы 5 иллюстрируют лишь процесс медленного повышения уровня потребления некоторых промтоваров (окончательный вывод сделать нельзя из-за крайне малого перечня товаров).

Таким образом, можно констатировать, что в исследуемом нами периоде в Советском Союзе происходил медленный, мучительный процесс преодоления последствий Великой Отечественной войны, что неизбежно сказывалось и на состоянии производственной дисциплины, и на уровне правонарушений. Тем не менее можно утверждать, что эти два показателя на СвЖД в конце 1940-х — начале 1950-х годов не были критически низкими, вполне укладываваясь в общепринятые нормы послевоенного времени. Говоря еще точнее — на железной дороге уровень производственной дисциплины в указанный период был даже несколько выше, а уровень правонарушений — даже несколько ниже, чем в других сферах экономики.

Источники и принятые сокращения

1. *Восстановление железнодорожного транспорта во время и после Великой Отечественной войны* [Электронный ресурс] // Российские железные дороги : история. — Режим доступа : <http://www.rzd-expo.ru>.
2. ГАСО — *Государственный архив Свердловской области*. Ф. Р1813 (Областное статистическое управление). Оп. 14. Д. 290. Лл. 7, 34—35, 38—39. Д. 401. Лл. 1—2, 5, 13, 18—19. Д. 657. Лл. 11—13, 23—25. Д. 914. Лл. 17—19, 27—28. Д. 1403. Лл. 6—7.
3. РГАЭ — *Российский государственный архив экономики*. Ф. 1562 (ЦСУ СССР). Оп. 26. Д. 348. Л. 287—288.
4. *О дороге* [Электронный ресурс] // Российские железные дороги : сайт. — Режим доступа : <http://svzd.rzd.ru>.
5. *Свердловской железной дороге исполняется 137 лет* [Электронный ресурс] // *МояЖД.рф*. — Режим доступа : <http://myrailway.ru>.
6. ТОФСГССО — *Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области*. Статистические разработанные таблицы по результатам обследования домашних хозяйств колхозников (1952—1966 гг.). Лл. 44—45.
7. ЦДООСО — *Центр документации общественных организаций Свердловской области*. Ф. 4 (Обком КПСС). Оп. 45. Д. 206. Лл. 8—10, 13—14, 26, 99, 101—102, 104; Оп. 49. Д. 130. Лл. 7—8, 11, 14—16.

Литература

1. *Богданов С. В.* «Теневая» грань советской повседневности первых послевоенных лет: власть, общество, уголовная преступность / С. В. Богданов // *Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена*. — 2009. — № 103. — С. 7—15.
2. *Верт Н.* Террор и беспорядок. Сталинизм как система / Н. Верт. — Москва : РОССПЭН, 2010. — 448 с.

3. Головин Е. А. Состояние трудовой дисциплины как фактор развития промышленного производства в 60-е-70-е гг. XX в. (на примере предприятий Курской области) / Е. А. Головин // Клио. — 2012. — № 6 (66). — С. 97—99.

4. Из протокола заседания коллегии МПС СССР о производственно-финансовой деятельности и состоянии безопасности движения поездов на железных дорогах Приволжского округа в 1948, 8—9 июня 1949 // Железнодорожный транспорт СССР. 1946—1955 : сборник документов. — Москва : Транспорт, 1994. — С. 171.

5. История России. XX век : 1939—2007 / ред. А. Б. Зубов. — Москва : Астрель ; АСТ, 2010. — 847 с.

6. Каганович Л. М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника / Л. М. Каганович. — Москва : Вагриус, 2003. — 671 с.

7. Мамяченков В. Н. Политика советского государства в сфере трудовых отношений в 1940-х — начале 1950-х гг. : как заставить людей работать? (на материалах Свердловской области) / В. Н. Мамяченков // Научный диалог. — 2017а. — № 4. — С. 168—187.

8. Мамяченков В. Н. Борьба правоохранительных органов с хищениями социалистической собственности в кооперативных организациях и государственной торговле в конце 1940-х годов (на материалах Свердловской области) / В. Н. Мамяченков // Научный диалог. — 2017б. — № 5. — С. 224—239.

9. Фицпатрик Ш. Повседневный сталинизм : социальная история Советской России в 30-е годы : город / Ш. Фицпатрик. — Москва : Российская политическая энциклопедия ; Фонд первого Президента России Б. Н. Ельцина, 2008. — 336 с.

10. Фролов В. В. Деятельность следственных органов советской прокуратуры по раскрытию дел о хищении государственного и общественного имущества в период «позднего сталинизма» (1946—1953 гг.) / В. В. Фролов // Безопасность уголовно-исполнительной системы. — 2013. — № 1 (21). — С. 30—32.

Sverdlovsk Railway Road in the End of 1940-ies — the Beginning of 1950-ies: State of Production Discipline

© **Mamyachenkov Vladimir Nikolayevich (2017)**, orcid.org/0000-0001-6070-8746, Doctor of History, professor, Department of Theory of Management and Innovations, Institute of Public Administration and Entrepreneurship, Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin; professor, Department of State and Municipal Management, Institute of Economics, Ural State University of Economics (Yekaterinburg, Russia), mamyachenkov@mail.ru.

The article is devoted to the subject only fragmentarily developed in the national historiography, especially in regard to its regional dimension. The study is conducted on ma-

terials of three regional and one federal archives of Russia: the State archive of the Sverdlovsk region, the Russian state archive of economics, Territorial body of Federal state statistics service for Sverdlovsk region and the Centre of documentation of public organizations of Sverdlovsk region with the assistance of the scientific and publicistic literature. The relevance of the topic is determined by its known importance for the social sciences, especially history, sociology and law. Scientific novelty of the work is seen in the fact that the new materials discovered by the author in these archives are introduced into scientific usage. It is argued that industrial discipline and criminality as social phenomena are traditionally researched by representatives of sciences such as law and sociology. It is stated that only several works can be mentioned within the historians' works dedicated to the problems studied in the article within the USSR and the Sverdlovsk region in the specified period. It is declared that the choice of the research subject, in addition to a lack of historical research, is caused by the very significant role of rail transport in the economy. It is noted that one of the features of rail transport is the concentration in the sphere of its operation the large amounts of wealth. It is emphasized that the very specific nature of the functioning of the railways places high demands on the discipline of their personnel. It is proved that in the studied period the USSR was slowly overcoming the consequences of the Great Patriotic war. It is concluded that on the railroad the level of discipline was somewhat higher, and the level of crime was lower than in other sectors of the economy.

Key words: post-war years; Sverdlovsk oblast; railway road; industrial discipline; offences; theft.

Material resources

- GASO — *Gosudarstvennyy arkhiv Sverdlovskoy oblasti*. F. R1813 (Oblastnoye statisticheskoye upravleniye). (In Russ.).
- O doroge. In: *Rossiyskie zheleznyye dorogi* : sayt. Available at: <http://svzd.rzd.ru>. (In Russ.).
- RGAE — *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki*. F. 1562 (TsSU SSSR). (In Russ.).
- Sverdlovskoy zheleznoy doroge ispolnyaetsya 137 let [Elektronnyy resurs] // MoyaZhD.rf. — Rezhim dostupa : <http://myrailway.ru>. (In Russ.).
- TOFSGSSO — *Territorialnyy organ Federalnoy sluzhby gosudarstvennoy statistiki po Sverdlovskoy oblasti. Statisticheskiye razrabotochnye tablitsy po rezul'tatam obsledovaniya domashnikh khozyaystv kolkhoznikov (1952—1966 gg.)*. Ll. 44—45. (In Russ.).
- TsDOOSO — *Tsentr dokumentatsii obshchestvennykh organizatsiy Sverdlovskoy oblasti*. F. 4 (Obkom KPSS). (In Russ.).
- Vosstanovleniye zheleznodorozhnogo transporta vo vremya i posle Velikoy Otechestvennoy voyny In: *Rossiyskiye zheleznyye dorogi: istoriya*. Available at: <http://www.rzd-expo.ru>. (In Russ.).

References

- Bogdanov, S. V. 2009. «Tenevaya» gran' sovetskoy povsednevnosti pervykh poslevoennykh let: vlast', obshchestvo, ugovolnaya prestupnost'. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertseva*. 103: 7—15. (In Russ.).

- Fitspatrik, Sh. 2008. *Povsednevnyy stalinizm: sotsialnaya istoriya Sovetskoy Rossii v 30-e gody: gorod*. Moskva: Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya. (In Russ.).
- Frolov, V. V. 2013. Deyatelnost' sledstvennykh organov sovetskoy prokuratury po raskrytiyu del o khishchenii gosudarstvennogo i obshchestvennogo imushchestva v period «pozdnego stalinizma» (1946—1953 gg.) *Bezopasnost' ugovolno-ispolnitelnoy sistemy*, 1 (21): 30—32. (In Russ.).
- Golovin, E. A. 2012. Sostoyaniye trudovoy distsipliny kak faktor razvitiya promyshlennogo proizvodstva v 60-e-70-g gg. XX v. (na primere predpriyatiy Kurskoy oblasti). *Klio*, 6 (66): 97—99. (In Russ.).
- Iz protokola zasedaniya kollegii MPS SSSR o proizvodstvenno-finansovoy deyatelnosti i sostoyanii bezopasnosti dvizheniya poyezdov na zheleznykh dorogakh Privolzhskogo okruga v 1948, 8—9 iyunya 1949. 1994. In: *Zheleznodorozhnyy transport SSSR. 1946—1955: sbornik dokumentov*. Moskva: Transport. (In Russ.).
- Kaganovich, L. M. 2003. *Pamyatnyye zapiski rabocheho, kommunisto-bolshevika, profsoyuznogo, partiynogo i sovetsko-gosudarstvennogo rabotnika*. Moskva: Vagrius. (In Russ.).
- Mamyachenkov, V. N. 2017a. Politika sovetskogo gosudarstva v sfere trudovykh otnosheniy v 1940-kh — nachale 1950-kh gg.: kak zastavit' lyudey rabotat'? (na materialakh Sverdlovskoy oblasti) [Policy of Soviet State in Sphere of Labour Relations in 1940s — Early 1950s: How to Get People Work? (on Materials of Sverdlovsk Region)]. *Nauchnyy dialog*, 4: 168—187. (In Russ.).
- Mamyachenkov, V. N. 2017b. Borba pravookhranitelnykh organov s khishcheniyami sotsialisticheskoy sobstvennosti v kooperativnykh organizatsiyakh i gosudarstvennoy torgovle v kontse 1940-kh godov (na materialakh Sverdlovskoy oblasti) [Fight of Law Enforcement Agencies against Theft of Socialist Property in Cooperative Organizations and State Trade in the Late 1940-ies (based on materials of Sverdlovsk region)]. *Nauchnyy dialog*, 5: 224—239. (In Russ.).
- Vert, N. 2010. *Terror i besporядok. Stalinizm kak sistema*. Moskva: ROSSPEN. (In Russ.).
- Zubov, A. B (ed.). 2010. *Istoriya Rossii. XX vek: 1939—2007*. Moskva: Astrel; AST. (In Russ.).