

Хроменкова Татьяна Николаевна

кандидат исторических наук,
доцент кафедры истории, философии
и культурологии
Омского университета путей сообщения

**РОЛЬ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ
СЕКЦИЙ В СТАНОВЛЕНИИ
СИСТЕМЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО
ПРОСВЕЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
РАБОЧИХ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ
В 1920–1930-Е ГГ.**

Аннотация:

Статья посвящена вкладу инженерно-технических секций в становление производственного просвещения железнодорожных рабочих Западной Сибири в 1920–1930-е гг. Установлено, что инженерно-технические секции в обозначенный период занимались повышением культурного уровня рабочих-железнодорожников, способствовали росту их квалификации; в годы ускоренной индустриализации, являясь одним из элементов пропаганды социалистического соревнования и ударничества, участвовали в формировании советского мировоззрения рабочих-железнодорожников.

Ключевые слова:

железнодорожный транспорт, железнодорожные рабочие, модернизация, ускоренная индустриализация, инженерно-технические секции, профсоюзы, производственное просвещение, технико-производственные кружки, технический минимум.

Khromenkova Tatiana Nikolayevna

PhD in History,
Assistant Professor, History, Philosophy
and Cultural Studies Department,
Omsk State Transport University

**THE ROLE OF ENGINEERING
TECHNICAL SECTIONS IN FORMATION
OF THE SYSTEM OF PRODUCTION
EDUCATION OF RAILWAY WORKERS
IN WESTERN SIBERIA
IN THE 1920-S – 1930-S**

Summary:

The article considers contribution of the engineering technical sections in the formation of production education of railway workers in the Western Siberia in the 1920-s – 1930-s. It is established that the engineering technical sections of this period were engaged in increase of cultural level of railway workers, supported their professional development. During the period of rapid industrialization, the promotion of socialist competition and shock work supported formation of the Soviet outlooks of railway workers.

Keywords:

railway transport, railway workers, modernization, rapid industrialization, engineering section, trade unions, industrial education, technical and industrial clubs, technical basics.

Становление системы производственного просвещения рабочих в СССР началось в период нэпа и было во многом обусловлено противоречием между модернизацией, начавшейся в стране с принятия в 1920 г. плана ГОЭЛРО, и низкой квалификацией рабочего класса. Фабрично-заводские училища, вновь открытые после окончания Гражданской войны, не могли за короткий срок удовлетворить потребность в кадрах растущих производительных сил страны. Поэтому к формированию технически грамотного пролетариата государство привлекает общественные организации, комсомольские, партийные ячейки, профсоюзы, вузовскую интеллигенцию.

Заметную роль в становлении системы производственного просвещения рабочих сыграли массовые общественные организации – инженерно-технические секции (ИТС), появившиеся при профсоюзах в начале 1920-х гг. Организации создавались по инициативе снизу, выступали в качестве преемников дореволюционных корпоративных союзов, их главными задачами являлись защита профессиональных интересов и культурно-просветительская работа [1].

Массовая организация ИТС в Сибири, как и в стране в целом, началась после первого Всероссийского съезда инженеров-членов профсоюзов. В 1923–1925 гг. в Сибири были созданы координирующие органы – губернские межсекционные бюро инженеров и техников при губпрофсоветах. На I краевом съезде инженеров и техников, прошедшем в марте 1926 г. в Новосибирске, было избрано Сибирское межсекционное бюро инженеров и техников (СИМБИТ). В первой половине 1920-х гг. определился социальный состав инженерно-технических секций Западной Сибири. Их членами были работники производства среднего и низшего звена ИТР. Наиболее квалифицированные специалисты на первых порах вступали неохотно, предпочитая оставаться во Всероссийской ассоциации инженеров (ВАИ) – корпоративном союзе ученых и инженеров. Самыми многочисленными были ИТС Томского, Омского, Иркутского, а также Новосибирского округов [2, с. 40].

Основную массу ИТС на сибирских железных дорогах составляли техники и практики. На 1 января 1927 г. в инженерно-технической секции профсоюза Омской железной дороги числилось 132 инженера, 116 техников со средним специальным образованием, 48 техников с низким образованием, 80 практиков [3, л. 112].

В соответствии с рекомендацией краевых съездов сибирские секции на первое место ставили работу по защите профессионально-бытовых интересов ИТР, на второе – культпросветработу. Культурно-просветительская работа ИТС охватывала такие направления, как повышение профессионального уровня инженеров и культурного и профессионального уровня рабочих [4, с. 34].

Согласно инструкционному письму Сибкрайсовпрофа «Об участии инженерно-технических секций в культурно-просветительской деятельности среди рабочих» главной целью производственного просвещения являлось «приобщение рабочих к пониманию современных технических и экономических задач производства и повышение их квалификации» [5, л. 2]. Для достижения этой цели на железнодорожном транспорте Западной Сибири использовались самые различные формы производственного просвещения: лекции, рассчитанные на массовую аудиторию, технические консультации, научно-технические и производственно-технические кружки, издания популярных технических брошюр. Лекции читались преимущественно в клубах, в аудиториях при депо, в передвижных вагонах-аудиториях. Часто они носили общеобразовательный характер (например, «Метрическая система мер и весов»), что вполне объяснимо духом того времени. Также при помощи лекций освещался широкий круг сугубо производственных вопросов, таких как «НОТ в производстве», «Техника безопасности», «Для чего нужно поднимать производительность труда», «Двухпроводный тормоз Казанцева». Популяризировались научно-технические достижения, способствовавшие развитию железнодорожного транспорта («Перегретый пар», «О процессах горения», «Теплотехника и ее достижения») [6, л. 1].

Одним из ведущих направлений производственно-технического просвещения ИТС стало содействие рабочему изобретательству. На железных дорогах функционировали кружки поддержки рабочего изобретательства. Инженеры давали необходимые технические консультации, технические отзывы, совместно с рабочими выполняли расчеты и чертежи. На Омской железной дороге за первое полугодие 1926 г. было реализовано 112 изобретений рабочих и 12 предложений членов ИТС. В 1927 г. на Томской железной дороге по предложениям рабочих членами ИТС были приняты наиболее интересные технические идеи. В результате их воплощения появились «прибор для проверки питательных клапанов паровозов серии “Э”», «устройство крана для продувания паровозного котла», «прибор для поглощения снега при работе снегоочистителя», «станок для подгонки дышлового подшипника» [7, с. 84]. Регулярно проводились вечера изобретателей в рабочих клубах. На Омской дороге такие вечера организовывались в клубе имени Лобкова. В их работе принимали участие председатель дорожного бюро В.М. Завадский, члены дорожного бюро. Здесь изобретатели Омского узла докладывали об изготовленных ими изобретениях. Соответствующие материалы посылали в газеты «Красное знамя» и «Гудок». В целях активизации изобретательского дела среди рабочих ИТС томских железнодорожников опубликовала статью «Что должен знать изобретатель?» в газете «Красное знамя» [8, л. 27, 37].

Основной формой просвещения к концу 1920-х гг. на железных дорогах Западной Сибири стали технико-производственные кружки повышения квалификации линейных агентов, паровозных бригад, машинистов, кочегаров. Согласно отчетам дорожного бюро ИТС особенно эффективно работали кружки по подготовке машинистов из помощников машинистов и кочегаров. Кружки действовали в Томске, Омске, Барнауле, Барабинске. Число кружков неизменно росло. Если в 1927 г. на Омской дороге действовало 25 кружков, то в 1929 г. – 55. На Томской железной дороге в 1927–1928 гг. функционировало 29 технико-производственных кружков. С 1928 по 1929 гг. местными бюро ИТС Томской дороги было организовано 59 кружков, в работе которых участвовало около 211 членов ИТС и около 1020 человек слушателей [9, л. 90].

Однако кружки, несмотря на увеличение их количества, не охватывали весь контингент железнодорожных рабочих Западной Сибири, численность которых к концу 1920-х гг. (вместе со служащими) составляла 59 731 [10, с. 153]. Квалификацию в кружках, организованных ИТС, повышали около 2 тыс. человек. Тенденция к 100-процентному охвату железнодорожных рабочих производственным просвещением наметилась в конце первой пятилетки и была связана с ускоренной модернизацией транспорта. В условиях «большого скачка» обеспечение количественного и качественного роста кадровых рабочих, заинтересованных в выполнении пятилетних планов, стало одним из ведущих направлений советской экономической политики.

В новых экономических и политических реалиях трансформировались и цели производственного просвещения рабочих. Эти цели были сформулированы постановлением ЦК ВКПБ (б) 1929 г. «О социалистическом соревновании фабрик и заводов» и постановлением Президиума

ВЦСПС 1930 г. «Об усилении производственно-технического просвещения и пропаганды на предприятиях». Первое постановление обязывало профсоюзные, фабрично-заводские общественные организации развернуть массовую общественную работу по доведению плановых заданий до рабочих коллективов, а также оказывать всяческую поддержку инициативе рабочих в развитии социалистического соревнования. К соревнованию необходимо было приблизить всю массовую культработу в клубах, красных уголках, общежитиях [11, т. 2, с. 53–55].

Второе постановление рекомендовало увязывать все «культурно-просветительные мероприятия на предприятиях с политическим воспитанием рабочих и выполнением производственных планов» [12, с. 143]. Откликаясь на правительственные постановления, межсекционные бюро инженеров и техников (МБИТ) призывали членов ИТС включиться в движение ударничества на промышленных предприятиях и транспорте. Так, после сентябрьского совещания 1930 г., состоявшегося в Новосибирске, СИМБИТ выдвинул следующие требования к дорожному бюро ИТР: «Немедленно организовать группы инженеров и техников в помощь работникам участков цехов, организовать ударные бригады из ИТР, их связь с рабочими по изучению происшествий. Члены ИТР должны стать в первых рядах участников борьбы с потерями на дорогах. Аполитичности и нейтральности инженерно-технических работников дороги должен быть положен конец» [13].

Таким образом, инженерно-техническая интеллигенция, входившая в состав ИТС, кроме просветительской, обучающей функций с 1929 г. должна была выполнять и идеологическую функцию, которая заключалась в агитации и пропаганде нового курса партии на ускоренную индустриализацию. И если просветительская функция не вызывала отторжения в среде ИТР, поскольку являлась традиционной для отечественной интеллигенции, то идеологическую функцию инженерно-техническая интеллигенция приняла не сразу. В частности, омские газеты начала 1930-х гг. отмечали, что «ИТС Омской дороги не занимаются социалистическими соревнованиями, ударничеством, оказываясь в стороне от всех мероприятий по реализации постановлений партии и правительства. По некоторым районам ИТС доходит до саботажа и оппортунизма (район бюро ИТС Омска)» [14]. Нежелание инженеров и техников участвовать в движении соцсоревнования и ударничества объяснялось такими причинами, как загруженность членов ИТС дороги производственной и просветительской работой, скептицизмом, неверием инженеров и техников в реализацию многих новаторских идей. Под сомнение ставилось стремление руководства НКПС к увеличению среднесуточного пробега паровоза, мощности паровоза, оборота вагонов. Все же, несмотря на пассивное сопротивление интеллигенции, к 1935 г. руководству Омской дороги удалось охватить соцсоревнованиями 68 % членов ИТР, а движением ударников – 74 % [15, л. 75]. При этом в 1928–1929 гг. культурно-просветительской работой на железнодорожном транспорте Западной Сибири было занято лишь 30 % членов ИТС [16, л. 4].

Вовлечение ИТР в соцсоревнования и ударничество объясняется, с одной стороны, изменением социального состава ИТС к 1932 г. (65,2 % – выходцы из рабочих и крестьян) [17, с. 35], а с другой – мощнейшим политическим давлением, которое оказывалось на инженерно-техническую интеллигенцию через первичные партийные ячейки, политотделы, печать.

Сегодня исследователи неоднозначно оценивают роль социалистических соревнований, движения ударничества в истории индустриализации. С одной стороны, соревнования, в большей степени выливавшиеся в погоню за рекордами, сопровождалась частыми случаями выхода из строя железнодорожной техники, многочисленными авариями, крушениями поездов, которые списывались на недостаточную политическую бдительность руководителей, специалистов, рядовых работников дорог, с другой – формировали как у специалистов, так и у рабочих чувство ответственности, корпоративной солидарности, уважения к своей профессии, гордости за свой труд, дорогу, железнодорожный транспорт в целом. Социалистические соревнования, ударничество, таким образом, явились важнейшими факторами формирования мировоззрения советских железнодорожников [18, с. 5–9].

В 1930-е гг. инженерно-технические секции сохраняли формы производственного просвещения, сложившиеся ранее. По-прежнему инженерно-техническая интеллигенция организовывала технические викторины, вечера вопросов и ответов, участвовала в организации кружков, поддерживала рабочее изобретательство. Ее деятельность приобретала все более массовый характер. На Томской железной дороге в 1932 г. было проведено 8 технических конференций с охватом 1633 человека, 10 технических вечеров с охватом 2442 человека, 23 технические лекции и беседы, которые прослушали 5,3 тыс. человек. Организованы две технические викторины, проведены 33 лекции на технические темы по радио. В течение 1932 г. на Томской железной дороге действовало 598 различных кружков, в которых приобретали специальность и повышали квалификацию 16 тыс. человек [19, с. 144–145]. Все так же поддерживалось рабочее изобретательство. На Омской дороге в июне 1933 г. ИТС проводила месячник реализации рабочих изобретений.

Было рассмотрено 144 рациональных предложений, 19 из которых выполнено. Проведено 14 собраний и бесед с охватом 1000 рабочих [20].

В конце первой пятилетки ИТС приняли участие в развернувшемся на транспорте движении «Технический минимум». Члены инженерно-технических секций разрабатывали всю необходимую методическую документацию для рабочих производственно-технических кружков, изучающих техникий минимум. Прямой обязанностью ИТС являлось выделение в помощь рабочим, готовящимся к экзаменам, консультантов, лекторов, докладчиков. Беседы, лекции по узловым темам, консультации – индивидуальные и массовые должны были помочь кружковцам в усвоении изучаемых ими вопросов [21, с. 18].

Но значительный рост числа кружков, технических викторин не мог заменить гармоничной системы подготовки квалифицированных рабочих, дефицит которых стал очевиден в начале второй пятилетки, когда в строй был введен целый ряд новейших производств, электрифицированных железнодорожных линий. Для сибирских железных дорог проблема недостатка квалифицированных кадров стояла на первом месте. Во вторую и третью пятилетки железнодорожный транспорт региона ощущал недостаток в рабочих таких профессий, как составители вагонов, стрелочники, осмотрщики вагонов, путевые обходчики [22, с. 139].

Современные исследователи отмечают, что централизованная система обучения и повышения культурно-технического уровня рабочих в масштабах всего народного хозяйства была заложена только в 1935 г. на декабрьском Пленуме ЦК ВКП (б). Согласно решениям пленума предполагалось обучать всех рабочих без отрыва от производства через курсы техминимума, стахановские школы и курсы мастеров социалистического труда. Для реализации этой программы был создан разветвленный и централизованный штат преподавателей системы технической учебы рабочих без отрыва от производства [23, т. 2, с. 25].

На железнодорожном транспорте предполагалось за 1936 г. обучить на курсах техминимума 500 тыс. человек, за 2–3 года обучить всех работников железнодорожного транспорта, организовать техническую учебу передовых рабочих-стахановцев без отрыва от производства на специальных курсах [24]. Курсами техминимума на Омской железной дороге к 1936 г. были обучены 1590 человек. На 1 августа 1936 г. по данным Управления Омской дороги числилось охваченных техминимумом 17 526 человек [25, л. 81]. Таким образом, главным признаком новой системы подготовки рабочего класса стала ее массовость.

Создание централизованной системы обучения, которая предусматривала и повышение общего культурного уровня рабочих, и их идеологическое воспитание, привело к угасанию к концу 1930-х гг. производственного просвещения, сложившегося в рамках ИТС. Это обстоятельство послужило поводом для ликвидации ИТС внутри профсоюзов. Летом 1939 г. ВЦСПС принял постановление, где говорилось о нецелесообразности существования ИТС, о необходимости более широкого привлечения ИТР к активному участию в общей работе профсоюзов [26, с. 38]. Ликвидация ИТС также объяснялась общим ужесточением политического режима во второй половине 1930-х гг., выразившимся в закрытии общественных организаций, даже тех, которые поддерживали политику государства и партии.

Таким образом, инженерно-технические секции железнодорожных профсоюзов в годы нэпа заложили фундамент системы производственно-технического, общекультурного просвещения рабочих. Методические наработки инженерно-технических секций использовались в рамках системы всеобщего производственного обучения рабочих, созданной во второй половине 1930-х гг.

Инженерно-технические секции стремились следовать традициям корпоративных союзов интеллигенции, оставаться вне политики, заниматься исключительно просветительской работой. Однако с началом ускоренной индустриализации ИТС Западной Сибири железнодорожных профсоюзов принимают активное участие в пропаганде и организации социалистического соревнования, ударничества, способствуя тем самым формированию советского мировоззрения железнодорожных рабочих.

Ссылки:

1. Пыстина Л.И. Общественные организации научно-технической интеллигенции в 1920–1930-е гг. Новосибирск, 1987. С. 34–35; Ее же. Новое и традиционное в деятельности общественных организаций научной интеллигенции в 1920–1930-е гг. // Культура и интеллигенция России в эпоху модернизации : тез. II Всерос. науч. конф. Омск, 1995. С. 146–149.
2. Пыстина Л.И. Общественные организации ... С. 40.
3. ГАО (Гос. арх. Новосибир. обл.). Ф. 531. Оп. 1. Д. 52. Л. 112.
4. Пыстина Л.И. Общественные организации ... С. 34.
5. ГАО. Ф. 531. Оп. 1. Д. 25. Л. 2.
6. Там же. Д. 116. Л. 1.
7. Пыстина Л.И. Общественные организации ... С. 84.
8. ГАО. Ф. 531. Оп. 1. Д. 53. Л. 27, 37.
9. Там же. Д. 116. Л. 90.

10. Подсчитано по: Железнодорожный транспорт в годы индустриализации. 1926–1941 гг. Документы и материалы. М., 1979.
11. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. 1917–1967. Сборник документов за 50 лет. М., 1967. Т. 2. 1929–1940.
12. Московский А.С. Рост культурно-технического уровня рабочих Сибири 1920–1937 гг. Новосибирск, 1979.
13. Рабочий путь. 1930. 17 сент.
14. Рабочий путь. 1933. 9 авг.
15. ЦДНИОО (Центр документации новейшей ист. Омской обл.). Ф. 17. Оп. 1. Д. 56. Л. 75.
16. ГАНУ. Ф. 531. Оп. 1. Д. 116. Л. 4.
17. Заузолков Ф.Н. Об условиях и путях ликвидации противоположности между трудом умственным и физическим // Вопросы философии. 1956. № 5. С. 32–45.
18. Гайдамакин А.В. Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х гг. // Омский научный вестник. 2013. № 2. С. 5–9.
19. Московский А.С. Указ. соч. С. 144–145.
20. Рабочий путь. 1933. 28 июня.
21. Малиновский С.М. Соцэкзамен – новый импульс освоения техники // Инженерный труд. 1934. № 1. С. 17–19.
22. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль в прошлом и настоящем. М., 1980.
23. Фельдман М.А. Советское государство и уральские рабочие // Вестник Челябинского университета. 2005. № 2. С. 24–31.
24. Магнитогорский металл [Электронный ресурс]. 1935. № 195. 27 дек. URL: <http://magmetall.ru/pdf/1935-12-27.pdf> (дата обращения: 10.06.2015).
25. ЦДНИОО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 971. Л. 81.
26. Заузолков Ф.Н. Указ. соч. С. 38.

References:

1. Pystina, LI 1987, *Public organizations of scientific and technical intelligentsia in 1920-1930-ies*, Novosibirsk, pp. 34-35; Pystina, LI 1995, 'New and traditional activities of public organizations in the scientific intelligentsia in 1920-1930-ies', *Culture and the intelligentsia of Russia in the era of modernization: II All-Russia. scientific. conf.*, Omsk, pp. 146-149.
2. Pystina, LI 1987, *Public organizations of scientific and technical intelligentsia in 1920-1930-ies*, Novosibirsk, p. 40.
3. GANR (Gos. Arch. Of Novosibirsk. Reg.). F. 531. Op. 1. D. 52. L. 112.
4. Pystina, LI 1987, *Public organizations of scientific and technical intelligentsia in 1920-1930-ies*, Novosibirsk, p. 34.
5. GANR. F. 531. Op. 1. D. 25. L. 2.
6. Ibid. D. 116. L. 1.
7. Pystina, LI 1987, *Public organizations of scientific and technical intelligentsia in 1920-1930-ies*, Novosibirsk, p. 84.
8. GANR. F. 531. Op. 1. D. 53. L. 27, 37.
9. Ibid. D. 116. L. 90.
10. *It is estimated by: Rail transport in the years of industrialization. 1926-1941 years. Documents and materials* 1979, Moscow.
11. *The decisions of the party and the government on economic issues. 1917-1967. Collection of documents for 50 years* 1967, Moscow, vol. 2, 1929-1940.
12. Moskovsky, AS 1979, *The growth of cultural and technical level of the workers in Siberia 1920-1937 biennium*, Novosibirsk.
13. *Work Path* 1930, September 17.
14. *Work Path* 1933, 9 August.
15. CDMIOR (Documentation Centre of modern ist. Omsk region.). F. 17. Op. 1. D. 56. L. 75.
16. GANR. F. 531. Op. 1. D. 116. L. 4.
17. Zauzolkov, FN 1956, 'On the conditions and ways to elimination of the antithesis between mental and physical labor', *Problems of Philosophy*, no. 5, pp. 32-45.
18. Gaydamakin, AV 2013, 'Building a corporate culture of Soviet railroad in the second half of the 1930s', *Scientific Herald of Omsk*, no. 2, pp. 5-9.
19. Moskovsky, AS 1979, *The growth of cultural and technical level of the workers in Siberia 1920-1937 biennium*, Novosibirsk, pp. 144-145.
20. *Work Path* 1933, June 28.
21. Malinovsky, SM 1934, 'Soc Exam - a new impetus to the development of technology', *Engineering work*, no. 1, pp. 17-19.
22. Zaluzhnaya, DV 1980, *Trans-Siberian Railway in the past and the present*, Moscow.
23. Feldman, MA 2005, 'Soviet state and the Ural worker', *Bulletin of the University of Chelyabinsk*, no. 2, pp. 24-31.
24. *Magnitogorsk Metal* 1935, no. 195, 27 December, retrieved 10 June 2015, <<http://magmetall.ru/pdf/1935-12-27.pdf>>.
25. CDMIOR. F. 17. Op. 1. D. 971. L. 81.
26. Zauzolkov, FN 1956, 'On the conditions and ways to elimination of the antithesis between mental and physical labor', *Problems of Philosophy*, no. 5, p. 38.