

SOKOLOV Andrei Sergeevich, *Cand.Sci. (Hist.)*, Associate Professor, Lecturer at Kaliningrad branch of St. Petersburg Institute of Foreign Economic Relations, Economy and Law (42b Leninsky Ave, Kaliningrad, Russia, 236039; sas555@mail.ru)

THE PRINCIPLES AND FACTORS OF PERSONNEL WORK IN THE CHEKA

Abstract. The article investigates the process of implementation of the principles and the extent of influence of different factors in the personnel recruiting to the Extraordinary Commission (Cheka). On the base of documentary sources, the author describes half-hearted measures of the Bolsheviks in the staffing of the Cheka, aimed at the formation of the party and class composition of the security officers. Age, physical endurance, as well as the prestige of the service increased the impact of the factor of lack of personnel and its quality, which largely determined the ability of the Bolsheviks to ensure the employees for the Cheka. In these circumstances, the authorities allowed the presence of security officers from noble families, even so called old specialists in its ranks, and organized presence in the Cheka large layer of Latvians, Jews and Poles.

Keywords: staffing of Commission, activities to ensure personnel for Cheka, personnel security

УДК 94(470.6)»1930»

ГАДИЦКАЯ Марина Александровна — кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории историко-филологического факультета Сочинского института — филиала Российского университета дружбы народов (354348, Россия, Краснодарский край, г. Сочи, Адлерский р-н, ул. Куйбышева, 32; marinagaditskay@mail.ru)

ДОРОГИ И МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ В СЕЛЬСКОЙ ОБЫДЕННОСТИ ЮГА РОССИИ 1930-х гг.

Аннотация. В статье раскрывается один из недостаточно изученных аспектов деревенской повседневности 1930-х гг., связанный с формированием дорожной сети на Юге России. Автор выявляет динамику дорожного строительства по 3 категориям дорог: с твердым покрытием, улучшенных (профилированных) и грунтовых; показывает отношение местных властей к строительству и содержанию дорог, освещает их мероприятия, направленные на повышение качества дорог. Автор отмечает наличие трудностей в дорожном строительстве, несмотря на то что созданные колхозы приняли активное участие в улучшении дорог «низовой сети».

Ключевые слова: бездорожье, грунтовые дороги, колхозы, мосты, ремонт, сельские советы, хлебозаготовки

Сплошная коллективизация, развернувшаяся на рубеже 1920—1930-х гг., стала фактором изменений ландшафта сельских территорий, фактором формирования «колхозной географии» [Костяшов 2015: 67]. Именно расширение дорожно-мостовой сети существенно меняло облик сельских территорий, но сама же форсированная коллективизация на Юге России обусловила ситуацию, когда в начале 1930-х гг. «дороги пришли в негодность» [Скорик 2009: 466] и потребовалось время для изменения сложившегося положения вещей.

Дороги «низовой сети» соединяли территории сельских Советов с районными центрами либо выступали «в качестве подъездов к железнодорожным станциям и водным пристаням». На таких дорогах устраивались простейшие мосты, как правило «деревянные мосты на каменных опорах, в безлесных районах — каменные мосты малых пролетов; железобетонные и металлические мосты [на дорогах

«низовой сети» в 1930-х гг.] строились в исключительных случаях» [История... 1978: 402]. Жизненные потребности основной массы колхозников не предполагали выезда за пределы сельсоветов (районов), и они в основном передвигались по местным дорогам и мостам — из хутора в село и станицу, в райцентр, на железнодорожную станцию или пристань. А посему в сравнении с другими транспортными артериями дороги и мосты «низовой сети» в наибольшей степени были связаны с повседневной жизнью населения колхозной деревни Дона, Кубани, Ставрополя и Терека. Причем они же имели и военное значение как удачно проложенные маршруты [Багдасарян, Скорик 2012: 186].

Крепкие мосты и дороги с твердым покрытием, не раскисавшие во время длительных осенних дождей или весенних паводков, позволяли хлеборобам в любую погоду без помех добраться до районного центра, где располагались административные учреждения, больница или медпункт, рынок и магазины и пр. При наличии хороших дорог сельские лавки потребительской кооперации (сельпо) бесперебойно получали товары, а в села, станицы или даже хутора легко могла добраться кинопередвижка. Список выгод для крестьян от надежных путей сообщения можно увеличивать, напротив, бездорожье превращало те или иные населенные пункты в настоящие «медвежьи углы», жители которых не слышали новостей, не могли рассчитывать на своевременную медицинскую помощь, да и просто было сложно выбираться в другие хутора, села, станицы, на железнодорожные станции. Расстояние до железной дороги в то время считалось в Северо-Кавказском крае критерием «развития экономической мощи» сельского района [Скорик 2015: 485].

Согласно статистике, в 1913 г. в России протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляла 14 тыс. км, а в РСФСР в 1928 г. — 20 тыс. км¹. В 1930-х гг. дорожно-мостовая сеть превратилась в чрезвычайно важное условие успешного проведения главных сельскохозяйственных кампаний (пахоты, сева, жатвы), ибо позволяла маневрировать тракторами, автомашинами, живым тяглом и перебрасывать их в случае необходимости из одних районов, машинно-тракторных станций и колхозов в другие. Кроме того, наличие и хорошее состояние транспортных артерий являлось одним из условий скорейшего выполнения государственных заготовительных работ. Представители руководящих партийных структур со знанием дела говорили, что «даже самый паршивенький мостик, не требующий больших затрат, будет по существу решать вопрос выполнения хлебосдачи государству»². По обоснованному замечанию сотрудников Азово-Черноморского крайисполкома, «отсталость дорожного хозяйства края особенно резко сказалась в период развернутой социалистической реконструкции сельского хозяйства, организации совхозов и МТС и резкого роста технической вооруженности сельского хозяйства»³.

Контроль за строительством и ремонтом дорожно-мостовой сети, равно как инициирование и стимулирование подобных задач, возлагалась на партийные комитеты и исполкомы разных уровней (крайкомы, обкомы, райкомы и, соответственно, край-, обл-, райисполкомы). Кроме того, в условиях коллективизации сходные задачи обязывались выполнять и те властные структуры, под чьим непосредственным контролем находился процесс формирования и развития колхозной системы. В частности, Колхозцентр РСФСР 1 февраля 1932 г. разослал региональным колхозцентрам и управлениям шоссейных и грунтовых дорог

¹ *РСФСР за 40 лет*: статистический сборник (под ред. Б.Т. Колпакова). М.: Советская Россия. 1957. С. 97.

² Центр документации новейшей истории Ростовской области (ЦДНИРО). Ф. 76. Оп. 1. Д. 50. Л. 99.

³ *Азово-Черноморский исполнительный комитет Советов*: отчет о работе. 1931–1934 гг. (отв. ред. Л.С. Ронин). Ростов н/Д. 1935. С. 99.

и автомобильного транспорта распоряжение, согласно которому им следовало активизировать усилия по приведению в порядок путей сообщения в районах сплошной коллективизации¹.

На низовом уровне задачи дорожно-мостового строительства и ремонта возлагались на местные (сельские, станичные) Советы, а в их составе существовали специальные дорожные секции. Райкомы ВКП(б), райисполкомы, сельские и станичные Советы должны были мобилизовать местное население, а также работников, технику и живое тягло колхозов и МТС. Как правило, подобные мобилизации проводились при постройке «низовых» транспортных артерий. К выполнению этих работ привлекались колхозники: мужчины в возрасте 18–45 лет и женщины в возрасте 18–49 лет [Гадицкая, Скорик 2009: 121].

Однако районные партийно-советские чиновники, и особенно работники сельсоветов, зачастую демонстрировали минимальную активность либо апатию к ремонту и строительству дорог и мостов. Как справедливо указывает Т.В. Панкова-Козочкина, сельсоветы на Юге России еще в эпоху нэпа концентрировали усилия не на развитии «экономики, культуры и быта на подведомственной им территории», а на сборе налогов [Панкова-Козочкина 2014: 49, 50, 51]. Сходная ситуация сохранялась и в 1930-х гг. Так, в 1932 г. трудовое участие населения Дона и Кубани в строительстве дорожной сети составляло лишь 25% плановых заданий, а «остальная часть была покрыта путем денежных взносов»². Но деньги не могли компенсировать острую нехватку работников для строительства и ремонта дорог и мостов. В 1933 г. один из журналистов, критически отзываясь о состоянии дорожно-мостового полотна в Миллеровском районе Северо-Кавказского края, задавался риторическим вопросом: «Готовы сельские советы... чинить и улучшать [мосты и дороги]? Надо прямо сказать, что к этому они еще не готовы»³. В это же время руководящие работники из самых разных районов Северо-Кавказского края дружно утверждали, что «дороги пришли в негодность»⁴, поскольку «дорожное строительство идет плохо»⁵ и вообще «дорожно-мостовое дело» является «одной из самых отсталых и запущенных отраслей»⁶ на подведомственной им территории.

Наиболее яркие свидетельства о плохих дорогах и ветхих мостах содержатся не в сухих отчетах партийно-советских структур, а в заметках и очерках журналистов и воспоминаниях современников, которым приходилось по этим дорогам и мостам ездить. Летом 1930 г. партийный и издательский работник Е.Г. Левицкая совершила вояж из Москвы в Вешенскую для встречи с донским писателем М.А. Шолоховым. В компании нескольких товарищей Левицкая приехала на поезде в Миллерово, а до Вешенской добиралась на автомашине, любезно предоставленной Донецким окружкомом ВКП(б). Прежде чем попасть в Вешенскую, надо было проехать по мосту через Дон, куда шофер на полной скорости и направил машину. Далее Левицкая пишет: «Мчимся по-над Доном, переезжаем шаткий мост, какие-то люди сердито кричат шоферу: «По мосту тише!»⁷ Очевидно, плох был тот мост.

¹ Государственный архив Ростовской области (ГАРО). Ф. Р-2443. Оп. 2. Д. 647. Л. 41.

² *Азово-Черноморский исполнительный комитет Советов*: отчет о работе... С. 100.

³ Киселев А. Советы – лицом к дорожному строительству. – *Известия*. 1933. 8 июня.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 87. Оп. 1. Д. 24. Л. 7.

⁵ Государственный архив новейшей истории Ставропольского края (ГАНИСК). Ф. 438. Оп. 10а. Д. 4. Л. 1.

⁶ Материалы к отчету [Новочеркасского] районного исполнительного комитета советов Р[абочих] К[рестьянских] К[расноармейских] и К[азачьих] депутатов на районном съезде Советов VII созыва (март 1929 г. – январь 1931 г.). Новочеркасск. 1931. С. 52.

⁷ Петелин В.В. *Михаил Шолохов в воспоминаниях, дневниках, письмах и статьях современников*. В 2 кн. Кн. 1. 1905–1941 гг. М.: Шолоховский центр МГОПУ им. М.А. Шолохова. 2005. С. 280.

Разумеется, не стоит сгущать краски и не замечать никаких результатов в сфере дорожного строительства, ведь за годы 1-й пятилетки (вплоть до конца 1932 г.) прирост сети дорог с твердым покрытием в СССР составил 12,5 тыс. км [История... 1978: 402]. Уделялось внимание строительству транспортных путей, соединявших села и станицы с железнодорожными станциями и пристанями. В частности, к 1935 г. станицу Дондуковскую Майкопского района Азово-Черноморского края с ближайшей железнодорожной станцией связала профилированная грунтовая дорога. Она вела прямо к центру станицы и была обсажена деревьями¹. Как отмечал весной 1934 г. политотдел Смирновской МТС Северо-Кавказского края, в рамках борьбы с бездорожьем на подведомственной ему территории силами машинно-тракторной станции и колхозов удалось проложить грейдерную дорогу протяженностью 15 км².

Несколько активизировались в дорожно-мостовом строительстве и сельсоветы. Симптоматично заявление в начале 1934 г. партработников Вешенского района Азово-Черноморского края об изменении отношения сельсоветов к ремонту дорог и постройке мостов: они работают над этой задачей «несколько [более] серьезно», хотя все еще «далеко недостаточно»³. В середине 1930-х гг. сотрудники Азово-Черноморского крайисполкома утверждали: «Хорошие показатели по дорожному строительству дают многие сельсоветы Славянского района, которые, благодаря правильной организации труда, хорошей работе дорожной секции и закреплению отдельных дорожных участков за колхозами, добились перевыполнения плана строительства и хорошего содержания дорог». На одной из множества интересных фотографий, содержащихся в опубликованном в 1935 г. отчете Азово-Черноморского крайисполкома о проделанной работе, мы видим строительную бригаду, занятую укладкой настила на уже почти возведенный, довольно широкий деревянный мост. Согласно подписи к фото, этот мост пролегал через реку Фарс (левый приток реки Лабы, левого притока Кубани), а работы организованы стансоветом и МТС близлежащей станицы Дондуковской Майкопского района Азово-Черноморского края⁴.

К 1940 г. протяженность дорог с твердым покрытием в РСФСР составляла 68 тыс. км⁵, или почти в 5 раз больше, чем в 1913 г. Однако дорожная сеть расширялась преимущественно путем прокладки грунтовых дорог. К началу 1932 г. совокупная протяженность транспортных артерий Дона и Кубани равнялась 41,5 тыс. км, а на долю «улучшенных дорог» приходилось 2 532 км или 6,1%. Остальная сеть дорог на Дону и Кубани к началу 1932 г. «была представлена естественными грунтовыми дорогами». В течение 1932–1934 гг. дорожная сеть в названных регионах увеличилась на 6,2 тыс. км, но почти 5,4 тыс. км среди вновь проложенных магистралей занимали профилированные дороги (те же грунтовые с добавлением материалов вроде шлака, гравия и т.д.), 268 км — «грунтовые улучшенные» и только 546 км — дороги с твердым покрытием⁶.

Обилие влаги в дни осеннего ненастья или весенней распутицы превращало грунтовые дороги в ничем не выделяющуюся часть непреодолимого океана грязи, которым неизбежно становились сельские территории Юга России осенью и весной, а также после сильных летних дождей. Даже ходьба по раскисшим грунтовым дорогам была сопряжена с огромными затруднениями. Поспорить с

¹ Азово-Черноморский исполнительный комитет Советов: отчет о работе... С. 82.

² ГАНИСК. Ф. 32. Оп. 1. Д. 24. Л. 17.

³ ЦДНИРО. Ф. 36. Оп. 1. Д. 51. Л. 149.

⁴ Азово-Черноморский исполнительный комитет Советов: отчет о работе... С. 101, 104.

⁵ РСФСР за 40 лет: статистический сборник... С. 97.

⁶ Азово-Черноморский исполнительный комитет Советов: отчет о работе... С. 99, 100.

грязью мог лишь гусеничный трактор, но и ему это давалось нелегко. В «сухие» дни грунтовые дороги обладали таким недостатком, как пыль.

Весьма показательны принадлежащие современникам описания дорог Вешенского района или, точнее, их исчезновения при наступлении ненастья. Как подчеркивал на исходе марта 1933 г. М.А. Шолохов, распоряжение Северо-Кавказского крайпосевкома о переброске в Миллеровский район 1 тыс. т семенного материала из Вешенского района грозило последнему сокращением численности живого тягла. Дело в том, что колхозы Вешенского района обязывались вывозить семена на собственных транспортных средствах и на своем тягле, но «резкое потепление, наступившее в северных районах [Дона] за последние дни, сделало дороги непроезжими, луга и балки залиты водой, лошади, волы калечатся»¹.

В конце 1930-х гг. в Вешенскую на самолете прибыла делегация рабочих из Новочеркасска. Один из них, К. Токарев, детально живописал путешествие: «В Миллерово, куда мы прибыли из Новочеркасска ранним утром, узнали неприятную новость: дорога раскисла, проехать на автомашине до станицы Вешенской — вещь совершенно невыполнимая». Воздушные же перевозчики пришли им на помощь не сразу, поскольку, во-первых, стоял туман и, во-вторых, авиация занималась транспортировкой в районы Дона «посевных грузов», таких как «запасные части для тракторов». Лишь на четвертый день пребывания в Миллерово новочеркасцы смогли вылететь на долгожданную встречу с М.А. Шолоховым².

Изначально невысокое качество грунтовых дорог, представлявших преобладавший тип дорожного полотна в сельских районах Дона, Кубани, Ставрополья и Терека на всем протяжении 1930-х гг., еще более снижалось в результате плохого ухода за ними. В середине 1930-х гг. Азово-Черноморский крайисполком инициировал практику прикрепления «низовых дорог» к сельским (станичным) Советам, машинно-тракторным станциям, советским и коллективным хозяйствам, чтобы они следили за их состоянием и производили текущий ремонт. В крепких и развитых колхозах создавались постоянные дорожные бригады: на фотографии в крайкомовском отчете мы видим 12 членов постоянной дорожной бригады колхоза «Колонист» Краснодарского района Азово-Черноморского края. Но значительная протяженность дорог и их низкое качество наряду с халатностью властей и организационно-хозяйственной слабостью многих колхозов и МТС очень сильно препятствовали проведению ремонтных работ и минимизировали их эффективность. Сотрудники Азово-Черноморского крайисполкома признавали это и констатировали в 1935 г., что задача ремонта дорог выполняется крайне неудовлетворительно, ибо «нет еще внимательного и заботливого отношения местных органов к этому важнейшему делу»³.

Таким образом, несмотря на значительные результаты, достигнутые в 1930-х гг. в деле расширения и улучшения сети дорог и мостов в Советской России и, в частности, на Дону, Кубани, Ставрополье и Тереке, масштабы одной из двух вечных российских бед оставались весьма существенными и к исходу рассматриваемого десятилетия. В начале 1940 г. руководство Аксайского района Ростовской области было вынуждено признать неудовлетворительным состояние транспортных магистралей в районе: «Плохие дороги и мосты гробят транспорт и особенно автотранспорт»⁴. С подобными же признаниями вполне могли выступить руководители любого другого района, и не только Ростовской области, но

¹ Шолохов М.А. 1975. *Собрание сочинений*. В 8 т. М.: Правда. Т. 8. С. 37.

² Петелин В.В. *Михаил Шолохов в воспоминаниях, дневниках, письмах и статьях современников*. В 2 кн. Кн. 1. 1905–1941 гг. М.: Шолоховский центр МГОПУ им. М.А. Шолохова. 2005. С. 574, 575.

³ *Азово-Черноморский исполнительный комитет Советов*: отчет о работе... С. 101, 104.

⁴ ЦДНИРО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 28. Л. 45.

и Краснодарского и Орджоникидзевского краев. Плохие дороги препятствовали развитию народного хозяйства и одновременно осложняли сельскую повседневность, жизнь и деятельность населения сел и станиц Юга России.

Список литературы

Багдасарян С.Д., Скорик А.П. 2012. *Крестьянская повседневность эпохи нэпа: досуг и праздник в южно-российской деревне в 1920-е годы*. Новочеркасск: Лик. 239 с.

Гадицкая М.А., Скорик А.П. 2009. *Женщины-колхозницы Юга России в 1930-е годы: гендерный потенциал и менталитет*. Ростов н/Д: СКНЦ ВШ ЮФУ. 324 с.

История социалистической экономики СССР. В 7 т. Т. 4. *Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР. 1933–1937 гг.* (отв. ред. И.А. Гладков). 1978. М.: Наука. 520 с.

Костяшов Ю.В. 2015. *Повседневность послевоенной деревни: Из истории переселенческих колхозов Калининградской области. 1946–1953 гг.* М.: РОССПЭН. 263 с.

Панкова-Козочкина Т.В. 2014. *Казачье-крестьянское самоуправление эпохи нэпа: проблемы модернизации властных отношений на Юге России в 1920-е годы*. Новочеркасск: Лик. 308 с.

Скорик А.П. 2009. *Казачество Юга России в 30-е годы XX века: исторические коллизии и опыт преобразований*: дис. ... д.и.н. Ставрополь. 540 с.

Скорик А.П. 2015. *Милютинский казачий юрт: опыт исторической реконструкции*. Новочеркасск: Лик. 1184 с.

GADITSKAYA Marina Aleksandrovna, Cand.Sci. (Hist.), Associate Professor of the Chair of General History, Faculty of History and Philology, Sochi Institute – branch of Peoples' Friendship University of Russia (32 Kuibysheva St, Adler district, Sochi, Krasnodarsky Region, Russia, 354348; marinagaditskay@mail.ru)

ROADS AND LOCAL AUTHORITIES IN THE RURAL HABITATION OF THE SOUTH RUSSIA OF THE 1930s

Abstract. The article reveals one of not sufficiently studied aspects of the rural everyday life of the 1930s, dealing with the process of the formation of the road network in the South of Russia. The author considers dynamics of road construction in three categories of roads: paved roads, improved (profiled) roads and dirt ones. The article shows the attitude of local authorities to the construction and maintenance of roads, and discloses their measures to improve the quality of roads. The author explains the existence of difficulties in the road building, although the created collective farms took an active part in improving the roads of the grass-roots network.

Keywords: off-road (bad roads), dirt roads, collective farms, bridges, repairs, village councils, grain procurements
