



Мобилизация «рабочей повседневности»



Татьяна БЕЛОГУРОВА

Tatiana A. BELOGUROVA

**«Труд этот был странно громаден – не по плечу одному!»
Железнодорожное строительство в период индустриализации и коллективизации страны. Условия труда и продуктивное снабжение рабочих и служащих. Социальные аспекты функционирования железных дорог на территории Смоленской области в 1930-е годы. Ситуация накануне Великой Отечественной войны.**

Ключевые слова: железная дорога, история, Смоленская область, 1930-е годы, труд, привлечение рабочих кадров, социальное и бытовое обеспечение, подготовка кадров, политехнизация обучения.

Белогурова Татьяна Анатольевна – кандидат исторических наук, доцент Смоленского филиала Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

Индустриализацию 1930-х годов, как и более раннюю промышленно-экономическую реформу 1890-х, нельзя было осуществить без путей сообщения. Кроме того, последующее функционирование создававшегося тогда военно-промышленного комплекса также представлялось невозможным без взаимодействия с транспортной системой. И именно поэтому в то время были построены новые магистральи, новые серии паровозов, подготовлены железнодорожные специалисты разного уровня.

Впрочем, индустриализацию огромной страны приходилось начинать в условиях, когда, например, в смоленском узле разгрузка прибывающих вагонов шла «где попало и как попало», а в товарную контору ежедневно приходили телеграммы о том, «что заслали целые вагоны не туда, куда надо». Не лучше обстояло дело и с пассажирскими перевозками. Характерный факт: вокзалы Московско-Белорусско-Балтийской и Орловско-Витебской дорог, хотя и располагались на смежной территории и имели общие пути, действовали абсолютно несогласованно,



Общий перрон вокзалов Орловско-Витебской и Московско-Белорусско-Балтийской железных дорог.

не удосужились обозначить информационными плакатами платформы каждого направления, и пассажиры часто садились в поезда, следовавшие не по нужному им маршруту.

I.

В 1928 году была образована Западная область, основой которой стала Смоленская губерния. Тогда же в СССР приступили к выполнению первого пятилетнего плана, в котором должное место отводилось транспорту и основному его виду — железным дорогам.

Областное руководство проявляло озабоченность быстрым изнашиванием местного паровозного хозяйства. Нехватка запчастей выглядела катастрофической, и по этой причине даже паровозы 1927 года выпуска простаивали

в депо. Восстановить дореволюционный штат квалифицированных и опытных инженеров все еще не удавалось, компенсировать дефицит кадров выдвижением на руководящие технические должности рабочих и мастеровых было сложно. Решение сложнейших задач, как выражались в то время, мобилизовывало рабочую повседневность на атаку, прорыв и наступление.

Вяземская газета «Большевицкий путь», ссылаясь на подготовку эмиграцией и врагами в номенклатуре НКПС вредных актов против железнодорожного транспорта, опубликовала приказ о выступлении и ликвидации до 15 марта производственных прорывов [2]. За 20 дней, отводимых для атаки, на узле главенствующими стали мобилизующие лозунги «Ни одного поезда с опозданием!» и «Ни минуты простоя поездов!».





В орготдел ЦК ВКП (б) докладывалось, что воодушевленные постановлением ЦК по транспорту от 10 января 1931 года «многие из паровозных бригад на свои средства приобретали недостающий инструмент и оборудование» [4, л. 48]. Подъем выразился, помимо прочего, в организации штурма за здоровый паровоз, вследствие чего на вяземском узле отремонтировали 132 паровоза, причем во главе штурма работали 156 студентов МИИТ.

Однако мотивация и стимулирование труда включают в себя как моральные, так и материальные факторы. Снабжение железнодорожников товарами первой необходимости находилось в крайне неудовлетворительном состоянии, ведь в разоренной войнами стране в конце 1932 года выпуск хлопчатобумажных тканей достиг лишь 59% плана, шерстяных тканей — 34%, производство сахара — 32%. Не случайно в начале 1933 года Сталин подписал секретную телеграмму о восприятии всем ведомствам публиковать какае-либо цифры по итогам пятилетки, за исключением официальных [12, с. 268].

В конце октября 1930, «третьего, решающего года пятилетки», вяземский горрайком ВКП(б) докладывал Западному обкому, что для снабжения всех категорий населения недостает 120,5 тонны муки и 47 тонн крупы. В свою очередь, обком в ответном письме сообщал, что из-за отсутствия денег в областной банке зарплата за вторую половину сентября не была выплачена. Конечно, в таких условиях производственные атаки и борьба с прорывами и разгильдяйством не принесли желаемых результатов, и «среди рабочих идут страшные негодования, и есть случаи отказа от работ. Никакие телеграммы, данные от района не помогают... По вяземскому узлу... отсутствует помещение для рабочих. Существовавшая сезонная столовая (дошчатый барак) в настоящее время закрыта. Рабочие остались без обедов» [3, л. 23].

На железных дорогах устанавливались нормы снабжения отдельными видами продовольствия как работников, так и членов их семей. Это объяснялось

тем, что заявленные разнарядки по доставке продуктов не выполнялись пищевой промышленностью, причем особенно «остро обстоит с вопросом снабжения крупой, сельдями» [3, л. 15].

С папиросами, мылом, овощами и мясом тоже было очень тяжело. Несмотря на директиву наркомторга и Центросоюза об обязательности для железнодорожников обедов со 100 г мяса, в декабре ее уже не смогли выполнить, поскольку из-за очевидного дефицита мясозаготовок «Союзмясо» прекратило снабжение населения этим столь нужным человеку физическому труду источником белка. Согласно директиве Запосоюза, картофель и овощи начали заготавливать для местных нужд, прежде всего железнодорожных, только после 10 декабря.

Поездным бригадам на время нахождения в пути устанавливался дополнительный паек: 800 г хлеба, 20 г сахара, 200 г сельди или, при ее постоянном отсутствии, банка консервов [3, л. 20]. Несколько позднее эту норму изменили: вместо общего набора продуктов допайка на момент пребывания в рейсе теперь полагалось по 400 г хлеба и 25 г сахара на каждый день поездки [3, л. 55].

Необходимость выполнения директивы ЦК ВКП(б) об осенне-зимних перевозках ставила перед руководством железных дорог Западной области задачу открытия рабочих столовых, и к концу года они начали работать в Вязьме, Смоленске и Рославле.

Оставлять без внимания условия труда и снабжение рабочих невозможно, это грозило бы срывом перевозок, однако изыскать нужные резервы и продуманно организовать участие всех взаимозависимых подразделений хозяйств партийному и железнодорожному руководству было совсем непросто. Дорожный комитет, обследовавший работу рославльского товарищеского потребительского общества в 1931 году, оказался вынужденным доложить: «Несмотря на ряд постановлений партии и правительства об улучшении снабжения железнодорожников и о мерах улучшения общественного питания, в настоящее время с приближением осенне-зимних

перевозок снабжение стало ухудшаться, имеются срывы спаренной езды из-за неимения обуви» [4, л. 15]. Тяжелые условия поездной работы в очередной раз компенсировали большевистской мобилизацией в кочегары 12 комсомольцев.

II.

Известно, что советская индустриализация осуществлялась во многом благодаря поставкам из-за рубежа устаревшего оборудования, ибо восстановить утраченное более чем за десятилетие иным способом не удавалось. В результате обследования Рославльского района в зоне Московско-Белорусско-Балтийской дороги был сделан вывод, что доля «больных» паровозов остается на уровне 28–32%, а себестоимость их ремонта превышает планируемую. В начале 1930-х годов здесь курсировали локомотивы в основном дореволюционных серий, некоторые из которых совершенствовались в 1920-е: ЭУ-21, Щ, О – всего 96 машин.

Ситуация немного улучшилась только спустя некоторое время. На Московско-Белорусско-Балтийскую дорогу поступили новые локомотивы символических для тех лет серий – ИС и ФД. В 1931 году станция Смоленск-Сортировочная стала базой для ремонта вагонов, а в годы первых пятилеток тут было построено мощное паровозное депо. На станциях Смоленск-Центральный, Смоленск-Сортировочная и в Колодне начала действовать электрическая централизация стрелок.

Через Смоленщину планировалось проложить линии Рославль – Сухиничи протяженностью 180 км, Рославль – Унеча (150–200 км), а на магистрали Смоленск – Новгород запустить в эксплуатацию участки Смоленск – Соболаго длиной 260 км, Рославль – Могилев (200 км) [4, л. 57–58]. Для развития транспортного сообщения Ленинграда с Донбассом с середины двадцатых годов прокладывалась железная дорога Вязьма – Брянск длиной 234 км. Эта стройка не нашла должного освещения в исторических исследованиях, но, изучая архивные документы, с неизбежностью

приходишь к мысли о значимости того, что испытали люди, построившие эту дорогу.

Здесь стоит провести историческую параллель. Вспомнить, что на тяжелые земляные работы при сооружении магистрали Москва – Смоленск шли крестьяне, спасавшиеся от голода после неурожая 1867 года. И заметить, что строительству вяземско-брянской дороги сопутствовало в эпоху индустриализации раскрестьянивание деревни, и многие вчерашние земледельцы подавались на укладку рельсов тоже не от хорошей жизни. Пережившими свое время оказались строки из стихотворения Н. А. Некрасова «Железная дорога»:

Труд этот, Ваня, был странно громаден –

Не по плечу одному!

В мире есть царь: этот царь беспощаден,

Голод название ему.

Делая ссылку на следующий документ, надо указать на дату его написания – 8 апреля 1931 года. В средней полосе России в это время еще бывает холодно, ведь снег в затененных местах сохраняется и в начале мая. Обком ВКП(б) сообщал Вяземскому райкому, что «масло, мясо, крупа, рыба, чай – отсутствуют, отсюда и не выдаются на дистанциях..., начиная с января месяца, махорка, сахар не выдаются рабочим и сейчас. На населенных пунктах Воронино, Ключики имеем наличие неоднократных случаев перебоя в получении хлеба по 7–8 дней. В столовых III и IV дистанций (Ключики, Завальня) обеды готовятся только из одного первого блюда (крупа на воде без всяких жиров, из-за чего мы имеем оставление рабочими работ... на сегодняшний день мы имеем уход с работ на II и IV дистанциях около 150 человек... сейчас в связи с весенним разливом вод нужно бы иметь полуторамесячный хотя бы запас (так как при разливе II, III, и IV дистанции могут оказаться оторванными от снабжения). Также не лучше дело обстоит и с выдачей промтоваров (мануфактура, одежда, обувь), каковые отсутствуют с ноября 1930 г.» [6, л. 224].

13 декабря 1930 года состоялось торжественное открытие линии Вязьма –





Брянск, однако тяжелые доводочные работы велись гораздо дольше.

Читавшие роман «Как закалялась сталь» помнят, что его герою Павке Корчагину пришлось в период холодных осенних дождей и распутицы трудиться на строительстве ветки Киев – Боярка в сапоге на одной ноге и галоше на другой. Можно предположить, что смоленским дорожникам приходилось не легче. В докладе о производственно-массовой работе по состоянию на 1 сентября 1931 года признавалось, что «...особо остро все время обстояло со спецодеждой, и в связи с наступлением осенних дождей и холодов принимает прямо угрожающий характер (заболевания, утечки, резкое понижение производительности труда и т. д.), особенно обувь, верхнее платье. Общий процент удовлетворения спецодеждой строительства составляет всего около 15–20%. Это еще больше усугубляется почти полным отсутствием снабжения через кооперацию промтоварами, при этом присылаемый ассортимент... в значительной степени не соответствует потребности, например: из числа полученной рославльским ТПО до 30% обуви маломерки, тоже головные уборы и др., или же просто неходовые (кашане шелковые, полуветы шелковые, ботинки-гусарки и пр.)» [6, л. 115]. Что ж, Павке Корчагину шелковое кашане стоило бы для того, чтобы подвязать им спадающую с ноги галошу.

Если продолжать далее прорисовывать детали общей картины тяжелейшего труда в тяжелых условиях, то стоит указать, что в 1931 году не была выполнена директива правительства о создании двухмесячного продовольственного фонда для дорожного строительства во время распутицы. Вместо 95 т мяса получили 51 т, на два месяца этого хватило, а вот ржи было явно недостаточно – 327 т вместо 600. Крупы и гороха поступило по 18 т, всего же требовалось 58 т, вместо 32 т сахара – 11 т, из овощей пришло только 7 т капусты. Хозяйственного мыла строителям не отпускали вообще, «тогда как отмечаются случаи заболевания в Рославле и Сухиничах тифом (брюшным и сыпным), в Белоруссии свирепствует оспа. Махор-

ки нет» [6, л. 211]. Решить проблемы снабжения железнодорожного строительства пытались перераспределением продовольствия между различными ведомствами. Из лесозаготовительного фонда было изъято 10 вагонов сельди, из фонда стимулирования – центнер масла. Так как мыло не выдавалось в течение трех месяцев, стали производить его кустарным способом из масел и жировых отходов.

Столь серьезное положение дел складывалось и потому, что затраты на железнодорожное строительство были непомерно завышены. Маршруты Запжелдорстроя проходили по лесным районам, однако лесоматериалы доставлялись из Мурманска, Волго-Урала и даже юга. На отдельных участках вблизи строящихся линий имелось достаточное количество булыжного камня, но привозили этот материал издалека, что в 2 раза увеличивало расходы. Гужевых лошадей также везли с Украины, в то время как «местный гуж снимают и гонят частенько в другие районы по гужовинности и, в свою очередь, несут тоже ненужные расходы» [6, л. 42].

Вербовка рабочих из прилегающих к новым трассам районов не производилась из-за закрепления за стройками удаленных территорий. Приезжих людей дешевле и проще всего было бы разместить по домам местных жителей, однако крестьяне на это не шли: случайный доход облагался единым сельскохозяйственным налогом, «в силу чего частенько крестьяне попадают под удар индивидуального обложения» [6, л. 42]. Руководству Запжелдорстроя приходилось опять-таки выделять значительные средства на строительство барачков для временного проживания рабочих.

При всех сложностях и слабом техническом обеспечении железнодорожного строительства благодаря максимальному напряжению народных сил в годы индустриализации были проложены тысячи километров новых линий. В 1934 году построена дорога Рославль – Кричев, спустя еще два года – ветка Рославль – Сухиничи. Станция в Рославле имела четыре направления путей.

Перед Великой Отечественной войной в этом городе действовали вагоноремонтный завод, созданный на базе мастерских Риги-Орловской железной дороги, паровозное депо, вагоноремонтный участок, железнодорожные авторемонтные мастерские.

III.

Вслед за задачей индустриализации страны был взят курс на коллективизацию. Железнодорожники, жившие в деревнях и работавшие на станциях, всячески агитировались и принуждались первыми вступать в колхозы в качестве примера для «несознательного» крестьянства. Газета «Большевистский путь» написала об инициативе работников станции Вязьма: «Большую работу провели железнодорожники, пославшие 22 января несколько рабочих бригад. В деревне Фомкино проведено общее собрание. Бригада получила поддержку со стороны 25 рабочих железной дороги, живущих в этой деревне. Здесь все 25 человек записались в колхоз и обещали повести работу по вовлечению в колхоз бедняцко-средняцких хозяйств и батраков. Железнодорожники должны со всей энергией взяться за начатую работу и оформить колхоз... в деревне Комягино принято постановление организовать колхоз, в который записалось 100 человек» [1]. Прежде всего вступать в колхозы должны были члены профсоюза.

Но, как мы знаем, коллективизация в России проходила очень драматично и трагически для крестьян. Несмотря на немалые усилия рабочих-двадцатипяти тысячников, в деревне Трегубово не было вынесено никакого определенного решения о вступлении в колхоз. Характерно название опубликованной по аналогичному поводу заметки: «Железнодорожники деревни Кокорево против коллективизации. Для них постановление общего собрания — пустой звук». Уже одним таким заголовком газета клеймила позором не поддерживавших линию партии, из публикации мы узнаем, что в деревне из 70 хозяйств ровно половина принадлежит железнодорожникам, но из этих 35 человек лишь

один записался в колхоз, остальные же, в том числе члены профсоюза, не только не помогали организаторам, но и, по словам автора, «настраивают против коллективизации женщин. На 4-х собраниях, проводившихся в д. Кокорево по вопросу о коллективизации, можно было наблюдать следующую картину: впереди сидят женщины, за ними мужчины, в том числе члены профсоюза, подливающие масла в огонь, чтобы женщины сильнее кричали против колхозов» [1].

Железнодорожники станции Василисино встревожили и возмутили активистов кампании тем, что из 12 членов профсоюза в колхоз «Ильич», организованный в годовщину смерти Ленина, вошло только 5 человек. Работников станций Холмино, Богданики и Гредякино также причислили к тормозящим организацию колхоза и позорящим железнодорожный союз. С нежелающими вступать в колхозы решено было усилить агитационно-разъяснительную работу и при дальнейшем их упорстве исключать из профсоюза как «мешающих социалистическому строительству».

Конечно, железнодорожники, жившие не только за счет зарплаты, но и личных хозяйств, страшились отказываться от сложившегося в нескольких поколениях жизненного уклада. События нового времени тем не менее настигали их если не в одной, так другой форме. В частности помимо денежных займов для индустриализации они должны были отчислять 1% зарплаты в фонд коллективизации.

IV.

Успех в работе определяется не только жесткостью предъявляемых требований к исполнителям, но и доверием, взаимным уважением между людьми, творческим подходом к своим обязанностям, отсутствием страха перед принятием неординарных решений.

Еще в 1928–1929 годах на Смоленщине в ходе развернувшейся «чистки» из ВКП(б) исключили 1301 человека. Был брошен клич «Вместо каждого вычищенного дадим десятки передовых рабочих». Проблема нехватки квалифи-



цированных и опытных работников, конечно, усугублялась претворением в жизнь этого лозунга. В отчетных документах о состоянии 7-го эксплуатационного района Московско-Белорусско-Балтийской дороги к концу 1930 года указывалось: «Аппарат станций как по социальному составу, так и по квалификации неудовлетворительный, есть чуждый элемент: бывшие кулаки, дети попов и проч., примерно около половины необходимо будет заменить». На 34 участках выявили 17 классово-чуждых людей, из них восемь, связанных с кулачеством [7, л. 43, 95].

Уже с начала работы политотдела в 1934 году по трем районам Московско-Белорусско-Балтийской дороги чистку прошли 4002 члена ВКП(б) и 1160 кандидатов в члены партии. Из партии и кандидатов исключили 848 человек [13, с. 7].

В 1937 году поиск врагов народа стал вестись активнее. С 1 марта по 1 сентября «разоблачили» 1730 человек. За полтора последующих месяца к ним добавилось еще 440 человек. Были арестованы едва ли все начальники оперативных служб. Документы того периода говорят сами за себя. За ноябрь рабочим реконструкции (МПС) своевременно не выплатили зарплату, а это потому, что главным бухгалтером работает Федотов, который был правой рукой у Тухачевского... Надо сейчас развернуть работу по разоблачению врагов... Надо ликвидировать последствия вредительства, выдвинуть новых людей» [9, л. 6, 23, 52, 59].

Столь яростная кампания по удалению с железнодорожного транспорта многих, несомненно, грамотных и опытных работников не могла не повлечь тяжелых последствий. В партийных архивах зафиксировано, что число крушений и аварий на дорогах в 1937 году не только не уменьшилось по сравнению с 1936 годом, но и возросло с 40 до 60. Причина этого опять-таки усматривалась во вредительстве врагов.

В докладной записке в обком ВКП(б), в которой присутствовала установка на поиск врагов, тем не менее чувствуется неравнодушие к ситуации отсутст-

вия грамотных руководителей-инженеров: «И мне кажется, что кто-то такой занимается созданием искусственного нарыва на дороге, избрав пунктом 7-й эксплуатационный район. А для доказательства приведу ряд примеров: 1) В управлении района не имеется ни одного работника с инженерно-техническим образованием, последний инженер Н-7 Братченко и тот переброшен в Витебск...» [7, л. 34].

При этом в железнодорожный транспорт вкладывались значительные средства. Многие стремились устроиться работать на железную дорогу.

В 1930-е годы на окраине Смоленска открылась железнодорожная больница. В 1932 году — Дом техники, в котором ныне располагается Смоленский филиал МИИТ. Среди жителей Рославля и Смоленской области популярность имели механический техникум железнодорожного транспорта, школа ФЗО, вечерний рабфак Московского института инженеров транспорта. В начале 1930-х перед железнодорожниками была поставлена задача овладения техникой. На участке тяги в трех кружках знаниями овладевали 45 человек, среди кондукторов — 27.

Политехнизация обучения коснулась всей системы образования. Производственную практику на Рославльском вагоноремонтном заводе проходили 812 школьников и 64 учащихся техникума. Завод, являвшийся одним из крупнейших предприятий области, ощущал острую нехватку кадров. В 1933 году там работали всего один инженер, 20 техников I-го разряда и 53 техника II-го разряда. В четырех цеховых школах обучалось 90 молодых работников, на краткосрочных шестимесячных курсах по подготовке слесарей — 23, станочников — 17. Вечерний техникум в 1931 году закончили 32 человека, в 1932-м — 46, в 1933-м — 35 человек.

Для 30 выдвиженцев также были учреждены соответствующие курсы. На вечернем рабфаке обучался 121 человек, на курсах по подготовке в институты — 39, а заочно учебу проходили 124 железнодорожника [5, л. 160]. В 1940 году железнодорожная школа ФЗО открылась в Вязьме.

В мае 1936 года Московско-Белорусско-Балтийскую железную дорогу реорганизовали в Западную и Калининскую дороги. В Западную вошли главный ход Москва – Брест и брянское направление, в Калининскую – участки Октябрьской и Московско-Белорусско-Балтийской дорог.

Протяженность Западной железной дороги перед Великой Отечественной войной составляла 2407 км (общая длина двухпутных участков – 1437 км). На дороге имелось 1118 стрелок с электрической централизацией, 8 основных паровозных депо с 205 стойлами, 6 оборотных депо на 29 стойл, 19 поворотных кругов, 114 пунктов водоснабжения, 32 электростанции, 7 вагонных депо, 22 пункта техосмотра, 263 пассажирских здания, 224 пакугаза, 101 санитарно-лечебное заведение, 182 тыс. квадратных метров жилплощади, в том числе путевых будок, казарм и полуказарм [8, л. 23].

В правительственных документах отмечалось, что железнодорожные перевозки

выросли с 392 млрд тонно-километров в 1939 году до 409 млрд в 1940 году [10, с. 281]. При этом намечалось еще более увеличить показатели плана на 1941 год. Однако планам помешала начавшаяся вскоре война.

ЛИТЕРАТУРА

1. Большевицкий путь. 1930. 31 января.
2. Большевицкий путь. 1930. 28 февраля.
3. Государственный архив новейшей истории Смоленской области (ГАНИСО). Ф.5. Оп.1.Д.83.
4. ГАНИСО. Ф.5. Оп.1. Д.592.
5. ГАНИСО. Ф.5. Оп.1. Д.737.
6. ГАНИСО. Ф.5. Оп.1. Д.1071.
7. ГАНИСО. Ф.5. Оп.1. Д.1073.
8. ГАНИСО. Ф.6. Оп.1. Д.2001.
9. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.13.
10. Железнодорожный транспорт в важнейших документах: Сборник /Сост. С. О. Кричевский. – М., 1941.
11. Иванов С. С. Рославльский вагоноремонтный. – Смоленск, 1998.
12. Наше отечество (Опыт политической истории) /С.В. Кулешов, О. В. Волобуев, Е. И. Пивовар и др. – Т. 2. – М., 1991.
13. Первые шаги политотдела на транспорте. – М., 1934.
14. Рабочий путь. 1928. 14 декабря. ●

CALL-UP OF «WORKING DAYS»

Belogurova, Tatiana A. – Ph.D. (History), associate professor of Smolensk subsidiary to Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Smolensk, Russia.

Historical review covers the period of the 1930s and reveals labor conditions, food and other goods provision of the workforce, social conditions of the railways of Smolensk region. Some of the facts show that the Smolensk subsidiary of Moscow Institute

of Railway Engineering, then training the workers in the evenings, gained wide popularity. The lack of engineers was to be compensated by accelerated training of young people. There are also some statistical data on the rail transport developments.

Key words: railway, history, Smolensk region, labor, workforce recruitment, social supplies, training, spread of polytechnic education

REFERENCES

1. Bolshevistskiy put (Newspaper). 1930/01/31
2. Bolshevistskiy put (Newspaper). 1930/02/28
3. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 5. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 83.
4. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 5. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 592.
5. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 5. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 737.
6. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 5. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 1071.
7. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 5. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 1073.
8. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 6. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 2001.
9. State Archive of recent history of Smolensk Region (GANISO). Fund [Library holdings] 355. Opis [inventory list] 1. Delo [dossier] 13.
10. Railway Transport through Important Documents. Collection, ed.by Krichevsky, S.O. [*Zheleznodorozhnyi transport v vazhneishih dokumentah*]. Moscow, 1941.
11. Ivanov, S. S. Car Repair Plant of Roslavl [*Roslavlskiy vagonoremontnyi*]. Smolensk, 1998.
12. Our Homeland (Experiences in political history) [*Nashe otechestvo (Opyt politicheskoy ictorii)*]. Ed.by Kuleshov, S.V., Volobuev, O.V., Pivovar, E.I. et al. Vol.2. Moscow, 1991.
13. First steps of political departments in transport sector [*Pervye shagi politotdelov na transporte*]. Moscow, 1934.
14. Rabochiy put [Newspaper]. 1928/12/14.

Координаты автора (contact information): Белогурова Т. А. (Belogurova, Tatiana A.) – beloguro@yandex.ru.
Статья поступила в редакцию / received 29.05.2012
Принята к публикации / accepted 03.07.2012

