



Старикова Н. В. Официальная и реальная биографии в контексте советской традиции нематериального стимулирования труда в годы Великой Отечественной войны / Н. В. Старикова, А. В. Шуршикова, М. Ю. Шляхов // Научный диалог. — 2021. — № 7. — С. 479—495. — DOI: 10.24224/2227-1295-2021-7-479-495.

Starikova, N. V., Shurshikova, A. V., Shlyakhov, M. Y. (2021). Official and Real Biographies in Context of Soviet Tradition of Non-Material Incentives for Labor during Great Patriotic War. *Nauchnyi dialog*, 7: 479-495. DOI: 10.24224/2227-1295-2021-7-479-495. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2021-7-479-495

Официальная и реальная биографии в контексте советской традиции нематериального стимулирования труда в годы Великой Отечественной войны

Старикова Нина Владимировна

orcid.org/0000-0001-6631-0296

кандидат исторических наук, доцент
кафедра истории России и
вспомогательных исторических дисциплин
ninast78@yandex.ru

Шуршикова Анна Владимировна

orcid.org/0000-0002-8012-4630

кандидат исторических наук, доцент
заведующая кафедрой истории России
и вспомогательных исторических
дисциплин
annashurshikova@yandex.ru

Шляхов Михаил Юрьевич

orcid.org/0000-0002-4398-4391

кандидат исторических наук, доцент
кафедра истории России
и вспомогательных исторических дисциплин
mik-shlyakhov@yandex.ru

Нижегородский государственный
педагогический университет
имени Козьмы Минина
(Нижний Новгород, Россия)

Official and Real Biographies in Context of Soviet Tradition of Non-Material Incentives for Labor during Great Patriotic War

Nina V. Starikova

orcid.org/0000-0001-6631-0296

PhD in History, Associate Professor
Department of Russian History and Auxiliary
Historical Disciplines
ninast78@yandex.ru

Anna V. Shurshikova

orcid.org/0000-0002-8012-4630

PhD in History, Associate Professor
Head of the Department of Russian History
and Auxiliary Historical Disciplines
annashurshikova@yandex.ru

Mikhail Y. Shlyakhov

orcid.org/0000-0002-4398-4391

PhD in History, Associate Professor
Department of Russian History
and Auxiliary Historical Disciplines
mik-shlyakhov@yandex.ru

Minin Nizhny Novgorod
State Pedagogical University
(Nizhny Novgorod, Russia)

© Старикова Н. В., Шуршикова А. В., Шляхов М. Ю., 2021



ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Рассматривается вопрос об использовании официальной трудовой биографии в 30—40-е годы XX века как средства воспитания у советского человека сакрального отношения к труду, способа нематериального стимулирования производственного процесса. Актуальность исследования обусловлена обращением авторов к проблеме формирования нового отношения к труду в период индустриализации и годы Великой Отечественной войны. Уделяется внимание роли периодической печати. Представлены результаты сопоставительного анализа официальной и реальной биографии, восстановленной по материалам личного дела. Поднимается вопрос о задачах официальной биографии Героя Социалистического труда в указанный период. Новизна исследования видится в привлечении неопубликованных данных производственного архива Горьковской железной дороги, в реконструкции реальных биографических данных. Авторы останавливаются на сравнении официальной и реальной биографий. Доказана возможность использования героической биографии как способа нематериального стимулирования труда. Представлена авторская реконструкция биографии Ивана Георгиевича Макарова — Героя Социалистического труда. Описан опыт аналитического исследования документальных исторических источников и их сопоставления с нарративной традицией.

Ключевые слова:

стимулирование труда; мотивация; делопроизводственные документы; автобиография как исторический источник; реконструкция биографии; труд в годы войны.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

The question of the use of the official labor biography in the 30—40s of the twentieth century as a means of instilling a sacred attitude to work in a Soviet person, a method of non-material stimulation of the production process is considered. The relevance of the study is due to the interest in biography in the context of the history of labor, in the authors' appeal to the problem of forming a new attitude to work during the period of industrialization and the years of the Great Patriotic War. Attention is paid to the role of periodicals. The results of a comparative analysis of the official and real biography, recovered from the materials of the personal file, are presented. The question is raised about the tasks of the official biography of the Hero of Socialist Labor in this period. The novelty of the research is seen in the attraction of unpublished data from the production archive of the Gorky Railway, in the reconstruction of real biographical data. The authors compare the official and real biographies. The possibility of using heroic biography as a method of non-material stimulation of labor has been proved. The author's reconstruction of the biography of Ivan Georgievich Makarov — Hero of Socialist Labor is presented. The experience of analytical research of documentary historical sources and their comparison with the narrative tradition is described.

Key words:

stimulation of labor; motivation; clerical documents; autobiography as a historical source; reconstruction of the biography; labor during the war.



Официальная и реальная биографии в контексте советской традиции нематериального стимулирования труда в годы Великой Отечественной войны

© Старикова Н. В., Шуршикова А. В., Шляхов М. Ю., 2021

1. Введение

Антропологический поворот, совершенный современной исторической наукой, привел к всплеску исследовательского интереса к жанру исторической биографии [Абуев, 2014, с. 26—30; Замалеев и др., 2019]. Индивидуальная биография становится специфическим исследовательским приемом, препарирующим исторические события и позволяющим взглянуть на них «изнутри», через человеческую личность [Репина, 2004, с. 264; Репина, 2009, с. 270—304; Репина, 2011, с. 163—175]. Одним из популярных направлений современной науки стала так называемая «история снизу», значительную часть которой составляют биографии «простых» людей (рабочих, служащих), локальных политических, профсоюзных или рабочих лидеров [Историческая биография ..., 2011, с. 10—12; Осмаченко, 2009; Smirnova et al., 2020, с. 391—401]. Биографический метод нередко применяется в «истории труда» — отдельном, переживающем «второе рождение» направлении исторических исследований [Пушкарёва и др., 2004, с. 5—68; Garina et al., 2020, с. 170—178].

Советская историография сосредоточивала внимание на процессах становления, развития и функционирования производства, отраслей народного хозяйства и т. д. Как справедливо отмечает А. К. Соколов, сложившийся в советской исторической науке стереотип идеализированного и романтизированного социалистического труда не соответствует реальному процессу формирования новых трудовых отношений в молодом советском государстве [Соколов, 2010, с. 175]. Этим обстоятельством обусловлен исследовательский интерес к проблемам мотивации и стимулирования труда, мироощущению человека в процессе трудовой деятельности, его социальным взаимосвязям, способам взаимодействия в коллективе и активизации профессиональной деятельности. Центром новых исторических изысканий становится человек как «механизм» осуществления производственных задач [Кисляков и др., 2020, с. 786].

Настоящая статья содержит попытку реконструкции социальной биографии Героя Социалистического труда, работника Горьковской железной дороги Ивана Георгиевича Макарова в контексте исторических событий



периода Великой Отечественной войны и послевоенного времени. Привлечение архивных материалов из личного дела И. Г. Макарова дало возможность воссоздать его реальную биографию, отличающуюся от многочисленных газетных публикаций и справочников. Сравнительный анализ двух биографических линий — официальной и реальной — позволил показать принцип отбора и значение биографических данных героев в процессе воспитания необходимого советскому обществу в военные годы отношения к труду, в решении задач внутренней мотивации и нематериального стимулирования профессиональной деятельности.

Методологическую базу исследования составили биографический метод, позволивший реконструировать подлинную биографию героя, а также источниковедческий и сравнительный анализ письменных источников двух типов: документальных свидетельств из личного дела И. Г. Макарова (приказы, характеристики, справки и другие делопроизводственные документы) и нарративной традиции, представленной в официальных средствах массовой информации.

2. Система стимулирования труда в СССР в 20—40-е годы XX века

Одной из главных задач молодого Советского государства стало создание нового типа трудовых отношений, которые должны были отвечать идеологическим установкам советской власти и быть достаточно эффективными для вывода страны из экономического кризиса 20-х годов. Первыми же мероприятиями в этой области был заложен главный конфликт, длившийся всю советскую эпоху: борьба уравнительной и дифференцированной политики в области вознаграждения за труд [Соколов, 2010, с. 179]. Уже на первом этапе существования СССР руководство страны пытается решить данный конфликт путем сочетания репрессивных мер, стимулирующих трудовую дисциплину и рост производительности труда (введение всеобщей трудовой повинности), с пропагандистской и агитационной работой, направленной на воспитание нового, высоко сознательного отношения к труду. Еще в 1919 году работой Ленина «Великий почин» было положено начало трудовым субботникам и ударническому движению, основной смысл которых сводился к выполнению производственных задач сверх установленной нормы и в нерабочее время. В середине 20-х годов в целях стимулирования ударничества были учреждены специальные знаки и жетоны отличия: «ударник», «лучший ударник». С 1928 года в Советском Союзе регулярно проходят отраслевые конкурсы, для победителей которых также был учрежден специальный знак. Вместе с тем в трудовые коллективы внедрялась мысль о почетности высоких производственных показателей и моральной ответственности за результаты труда.



В условиях начавшейся в стране индустриализации, направленной на строительство социализма, усилилась пропаганда моральных обязательств каждого человека перед отдельным трудовым коллективом и страной в целом. Исследование А. К. Соколова показало, что в этот период имело место сочетание различных способов стимулирования производственных процессов, от материальных (путем увеличения заработной платы и применения других способов вознаграждения) до принудительных (ГУЛАГ), но именно моральные стимулы и обязательства вышли на первое место [Соколов, 2010, с. 185]. Постановлением ЦК ВКП(б) «О социалистическом соревновании фабрик и заводов» была продолжена традиция нематериального стимулирования и воспитания нового, коммунистического отношения к труду [О социалистическом ..., 1967, т. 2, с. 53—55]. Центральная и ведомственная печать тиражировала и пропагандировала трудовые успехи, достигнутые в ходе социалистических соревнований.

Следом за ударничеством и социалистическими соревнованиями последовало стахановское движение, ставившее своей целью внедрение в производство новаторских методов и улучшение условий труда. Пропаганда «стахановского отношения к труду» также выдвигала на первый план нематериальные стимулы. В трудовые коллективы активно внедрялось представление о высокой почетности труда на благо общества. В прессе воспевался образ «трудовых подвигов» и «трудовой борьбы» как главных способов построения социализма, постепенно складывался романтизированный образ «героя» труда. Указом Верховного Президиума совета СССР от 27 декабря 1938 года устанавливалась высшая степень отличия в области хозяйственного и культурного строительства — звание Героя Социалистического труда, сопровождавшееся вручением высшей награды — ордена Ленина и Грамоты Президиума Верховного совета СССР (в 1940 году дополненное вручением золотой медали «Серп и Молот»). К этому времени в периодической печати оформилась традиция «героических» трудовых биографий, призванных показать превосходство социалистической системы трудовых отношений через жизненный путь «представителей первого поколения советских людей, чьи интересы тесно переплетались с интересами партии» [Наволоцкая, 2019, с. 431]. С этой целью в биографиях «героев» подчеркивалось их рабоче-крестьянское происхождение, участие в революционной борьбе, наличие четких идеологических установок, соответствующих партийным ценностям, ответственное отношение к труду. Сознательно «опускались» факты, не вписывающиеся в «успешный» жизненный сценарий и не соответствующие идеологии времени. Трудовой путь, получивший высшее признание руководства страны и всего общества, представлялся как борьба за высокие производственные показатели, которая ведется невзирая на трудности и лишения.



Высокие государственные награды, нагрудные знаки отличия, публикации в прессе биографических очерков — все это в комплексе должно было способствовать формированию нового отношения к труду как к почетному праву советского гражданина, единственному пути достижения общественного блага.

Во время Великой Отечественной войны введение чрезвычайных мер способствовало усилению принудительных способов трудовой мотивации. Однако на волне патриотизма продолжали использоваться и методы пропаганды социалистического труда, получившие в этот период новое актуальное звучание.

3. Официальная биография и материалы личного дела

В период Великой Отечественной войны железные дороги СССР были на особом положении, что определялось их существенной ролью в организации движения эвакуационных и воинских эшелонов. От бесперебойной и безотказной работы всех структур железнодорожного транспорта зависели сотни тысяч жизней и исход боевых операций. Уже 23 июня 1941 года приказом НКПС движение поездов было переведено на военный график, предусматривавший первоочередной пропуск воинских эшелонов и грузов [Снегирева, 2015, с. 21]. Этим же документом устанавливалось предписание четкой работы станций. В период войны крупные железнодорожные станции, особенно те, вблизи которых находились важные стратегические объекты, выполняли немалый объем работы: встречали, распределяли и отправляли далее по маршруту эвакуационные эшелоны, формировали и отправляли воинские составы, осуществляли регулировку движением гражданских и санитарных поездов. Начальник станции организовывал и контролировал весь рабочий процесс, принимал решения, ориентируясь на текущую ситуацию, и нес за них личную ответственность. Особенно трудным для железнодорожников стал 1942 год. В этот период железнодорожники Горьковского узла столкнулись с нехваткой топлива и локомотивов, многократно возросшим потоком эвакуационных поездов, отсутствием ремонтных баз. Положение осложнялось тем, что город Горький стал первым приемным пунктом эвакуационных потоков, пути Товарной станции были заставлены вагонами, что делало невозможным формирование поездов с военной техникой [История паровозного ..., 1982, с. 26]. В мае 1942 года должность начальника станции Горький-Товарная, ставшей одним из ключевых звеньев, связывающих фронт и тыл, занял Иван Георгиевич Макаров. Ему предстояло решить обозначенные проблемы и организовать бесперебойность движения и своевременный пропуск воинских эшелонов.



В 1943 году за организацию отлаженной работы станции И. Г. Макаров был награжден званием Героя Социалистического труда. Практически сразу в газетах появились статьи, излагающие биографию героя. Однако если попытаться реконструировать события трудовой жизни Ивана Георгиевича, опираясь на материалы его личного дела, то нам откроется иной жизненный путь этого человека со своими взлетами и падениями, отражающий нелегкий период истории нашей страны.

И. Г. Макаров не оставил воспоминаний, дневников или личного архива. Сведения о его трудовой жизни мы можем почерпнуть из нескольких источников. Во-первых, это весьма «увесистое» личное дело, состоящее из 77 листов. В состав дела входит личный листок по учету кадров, приказы начальника Горьковской дороги, наградные листы, характеристики разных лет за период службы, представление, выписки из приказов начальника дороги, Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и указов Президиума Верховного совета СССР, листы служебных аттестаций, докладная записка, телеграммы начальника дороги и автобиография. Личное дело формировалось в течение службы Макарова на Горьковской дороге, поэтому содержит подробные и обстоятельные данные длительного отрезка трудовой биографии. Документы личного дела, несомненно, носят официальный характер, но при этом не являются «парадными», в них фиксируются не только карьерные «взлеты», заслуги и награды, но и просчеты, «сложные времена» и взыскания. Кроме того, некоторые данные личного дела могут пролить свет на внутреннюю обстановку в коллективе, на факты, имеющие значение для реконструкции подлинной биографии героя и дополнительной характеристики глобальных исторических событий указанного периода.

Другим источником информации стали публикации в ведомственном периодическом печатном органе — газете «Волжская Магистраль». Нами были изучены газетные номера за 1942—1946 годы, выявлены статьи и заметки о И. Г. Макарове. В отличие от документов делопроизводственного характера, периодика не только являет собой яркий пример официальной оценки трудовой деятельности, но по существу представляет собой ретранслятор важнейших идеологических установок, выполнявших воспитательную задачу по отношению к трудовому коллективу.

Немаловажное значение для установления некоторых фактов биографии Макарова имел сборник воспоминаний ветеранов локомотивного депо Горький-Сортировочный. Воспоминания об истории станции и депо и о людях, которые там работали, были собраны в 80-е годы прошлого столетия и напечатаны Дорожным центром научно-технической информации и библиотек Горьковской железной дороги в 1982 году. В настоящее время рукопись хранится в музее истории развития Горьковской железной дороги.



5 ноября 1943 года Ивану Георгиевичу Макарову, начальнику железнодорожной станции Горький-Московский, указом Президиума Верховного Совета СССР за «особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства» было присвоено звание Героя Социалистического труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» [О присвоении ...]. Уже 18 ноября в ведомственном печатном издании появилась обширная статья, излагающая трудовую биографию героя. В ней встречаем такую характеристику: «Много вложил Иван Георгиевич в организацию технологического процесса станции, положив начало превращения ее в передовое предприятие дороги. Будучи начальником движения Горьковского отделения дороги, он обеспечивал бесперебойное движение поездов на фронт и перевозки, связанные с эвакуацией. Огромный труд старейшего железнодорожника отмечен высокой правительственной наградой» [Герой ..., 07.11.1943]. В статье подробно описывается трудовой путь Макарова, начиная с раннего детства. При сличении данных статьи с автобиографией из личного дела и материалами официального делопроизводства нами было отмечено несколько несоответствий. В целом они не изменили по существу характеристику Ивана Георгиевича и оценку его вклада в работу станции, но дали материал для дополнительной детализации его трудовой деятельности и характеристики эпохи. Разночтения начинаются буквально с первого этапа жизненного пути будущего героя.

Иван Георгиевич родился в 1892 году в крестьянской семье в селе Любониково Тамбовской губернии (теперь — Сасовский р-н Рязанской области). С 12 лет он работал на местного помещика, был и пастухом, и ключником, и конюхом. Такие данные сообщает о нем «Волжская Магистраль» в подробнейшей статье, опубликованной по случаю присвоения Макарову звания Героя социалистического труда. Из автобиографии 1948 года, содержащейся в личном деле, следует, что до 15-ти лет Иван Георгиевич жил при матери, зимой учился, а весной и летом помогал ей в поле и присматривал за детьми, которых в семье было пятеро [МИРГЖД НН, л. 76]. Батрачить на помещика он стал лишь в 1907 году. В солдаты Макарова не взяли «по льготе». Можно отметить, что официальная печать несколько приукрашивает стандартные биографические данные крестьянского сына, формируя образ героя-труженика, с ранних лет испытавшего на себе все трудности крестьянской жизни и батрачества.

В 1913 году Макаров поступил на фабрику Саввы Морозова в Орехово-Зуево сначала холстовщиком, затем слесарем. В 1916 году, как отмечает «Волжская магистраль», по подозрению в стачечной деятельности его уволили. По данным газеты, несколько рабочих сбросили в воду директора фабрики, что и послужило поводом для следствия и увольнения. В автобиогра-



фии И. Г. Макаров, описывая этот эпизод своей жизни, употребляет формулировку «по неизвестным мне причинам» [МИРГЖД НН, л. 76]. В личном деле, как и в автобиографии, нет упоминаний об инциденте, нет данных об участии Макарова в стачечной деятельности. Возникает вопрос, действительно ли газетчики были лучше осведомлены о сложившейся в 1915 году обстановке на фабрике? Или здесь опять имеет место несколько «приукрашенный» факт биографии для создания наиболее полноценного героического образа? Второй вариант представляется более вероятным. Фактически биография, обозначенная газетными публикациями, формировала романтический образ героя-труженика, борца с угнетателями, добившегося своим трудом (что немаловажно) наивысшего признания руководства страны, партии и народа. В условиях военного времени такая воспитательная функция образа труженика была оправдана и понятна. Она служила своего рода продолжением зародившейся еще в тридцатые годы традиции нематериального стимулирования труда и должна была способствовать укреплению трудовой дисциплины, внушать уважение к человеку-труженику.

Однако для получения более достоверных сведений, отражающих реальные факты интересующего нас периода, необходимо обратиться к материалам личного дела и к воспоминаниям сослуживцев Макарова.

В 1916 году он устроился кондуктором на станции Лихоборы Московско-Окружной железной дороги. Во время Октябрьской революции Макаров уже работал стрелочником. Иван Георгиевич действительно включился в процесс революционной борьбы. Его избрали секретарем местного профсоюзного комитета. В 1917 году он был направлен в военную коллегия по всеобучу. Эти подробности мы узнаем из автобиографии будущего героя. Ведомственная печать упускает данный этап, акцентируя внимание на следующем. За новую власть Макаров боролся не только на идеологическом фронте. В 1919 году он был мобилизован в Красную Армию в 36 запасный батальон в г. Усмань [Герой ..., 07.11.1943]. Через некоторое время, после прохождения коротких курсов строевого командира в Москве, Макарова отправили на фронт под Петроград. После получения тяжёлого ранения (был ранен трижды) в апреле 1920 года он вновь вернулся на станцию Лихоборы. В том же году И. Г. Макарова избрали секретарем местной партийной организации. Автобиография, являющаяся составной частью личного дела, уточняет факт демобилизации — в соответствии с декретом о возвращении железнодорожников на транспорт. Таким образом, возвращение к мирной жизни было обусловлено скорее потребностью новой власти в профессиональных кадрах и восстановлении железнодорожного движения, чем следствием тяжелого ранения. Однако для революционного образа было необходимо показать, что наш герой пострадал за дело революции.



До 1923 года Иван Георгиевич успел поработать составителем, конторщиком, дежурным по станции. Таким образом, он не понаслышке, изнутри изучил всю специфику станционной работы.

В 1928 году Макаров поступил в Московский институт инженеров транспорта, который закончил в 1930 году с квалификацией техника путей сообщения первого разряда. Так описывает этот отрезок жизненного пути Ивана Георгиевича «Волжская магистраль». В личном деле детали этого временного отрезка уточняются. В первый раз И. Г. Макаров был командирован на учебу (рабфак) в 1921 году — сказывалась нехватка квалифицированных кадров. Однако, как говорится в автобиографии, в 1923 году, будучи на третьем курсе, «по семейным обстоятельствам и материальному положению» учебу Макаров бросил и вернулся на железную дорогу. С 1923 по 1925 годы он был секретарем базовой ячейки ВКП(б). В 1925 году на профсоюзном съезде Московско-Курской железной дороги был избран в президиум. Следующие три года занимался партийной работой. В дальнейшем сведения совпадают с данными статьи.

После завершения учебы Макаров был командирован на Московско-Курскую железную дорогу (в состав которой входила в то время будущая Горьковская железная дорога) начальником станции Шахунья. Отработав 5 месяцев, Макаров получил назначение на должность начальника крупной станции Горький-Товарная. В 1935 году вступила в эксплуатацию новая станция Горький-Сортировочная, построенная по проекту В. Н. Образцова, с новейшим по тому времени техническим оснащением. Руководить станционной работой назначили И. Г. Макарова. Он взялся за дело по-новому, начал с организации на станции курсов подготовки квалифицированных кадров, нехватка которых остро ощущалась, внедрил показатели качества работы: средний вес поезда брутто, оборот вагона, простой и порожний пробег вагонов [История паровозного ..., 1982, с. 29—30].

В мае 1940 года приказом заместителя народного комиссара путей сообщения И. Г. Макаров был назначен на пост начальника Горьковского отделения движения. Здесь его и застала Великая Отечественная война, первые годы которой были особенно напряженными для транспорта. Когда с запада на восток потянулись поезда с оборудованием промышленных предприятий, дороги, в том числе и Горьковская, были перегружены, а станции забиты составами. Если прибавить к этому количество прибывавших в это время в Горький эвакуационных поездов с людьми, то можно себе представить, что загруженность станционных путей была запредельная.

Из архивных данных следует, что только в декабре 1941 года через Горьковский эвакуопункт проследовало 19 995 человек (вагоны никто не считал). За 1942 год через эвакуопункт № 1 прошло 38 584 человека,



1 253 теплушки [ГКУ ЦАНО, ф. р-2548, оп. 1, д. № 2, л. 4—8]. Начальник эвакопункта отмечал в отчетах, что простои вагонов с людьми на станции составляли от двух часов до более чем двух суток из-за перегруженности пути. Справиться с «зашивкой» пути И. Г. Макарову не удалось, в марте 1942 года он был отстранен от занимаемой должности с формулировкой: «начальник Горьковского отделения Движения Макаров допустил зашивку Горьковского отделения Движения и особенно станции Горький Сортировочная и не обеспечивал работы в военное время» [МИРГЖД НН, л. 39]. Информация об этой профессиональной неудаче отсутствует в официальной биографии Макарова, и газетная статья тоже о данном факте умалчивает: у героя не может быть неудач. Данные о работе в должности руководителя службой движения явно приукрашены, в них нет ни намека на провал. Такую избирательность в информировании трудовых коллективов вполне возможно списать на требования военного времени и необходимость воспитывать дисциплинированный, исполнительный и ответственный трудовой коллектив.

Между тем критическая ситуация сложилась на станции Горький-Товарная, начальника которой не только сняли с должности, но и заключили под стражу. В этих условиях начальник Горьковской железной дороги Я. И. Соколинский написал служебную записку в главное управление кадров НКПС. В ней он разъяснил, что «Товарищ Макаров ... в условиях мирного времени с работой отделения справлялся», и что «для руководства станцией Горький-Товарная т. Макаров имеет достаточный опыт и с работой справится» [МИРГЖД НН, л. 45].

Таким образом, решая вопрос о кандидатуре на должность начальника станции, имевшей стратегическое значение, Я. И. Соколинский поддержал И. Г. Макарова, совсем недавно снятого с должности. Это не рядовое явление, тем более в условиях военного времени, когда репутация, заслуги и просчеты рассматривались и изучались особенно пристально. Значит, Иван Георгиевич Макаров действительно имел авторитет у коллектива и руководства и вызывал у них доверие. К мнению начальника Горьковской дороги прислушались, и в мае 1942 года приказом НКПС И. Г. Макаров был назначен начальником станции. Однако работа в новой должности не сразу пошла гладко. Об этом мы узнаем из материалов личного дела. Главной задачей Макарова стала организация транспортировки воинских грузов горьковских заводов. Нужно было на ходу перестраивать технологический процесс, применять его к новой дислокации заводов, к задачам внутриузловых перевозок, к новому направлению грузопотока [Герой ..., 07.11.1943]. Новому руководителю станции не сразу удалось решить эти проблемы. Информации о первых нелегких месяцах работы в новой долж-



ности нет в газетных статьях, однако в личном деле сохранилась докладная записка на имя начальника дороги и его заместителя по политической части, суть которой сводится к обвинению И. Г. Макарова в бездействии и неумелом руководстве. Автор записки, заместитель начальника дороги по службе движения, писал, что «... наличный парк вагонов за время с 5 по 12/VIII снижен лишь на 406 вагонов ... из рабочего парка 1954 вагонов — стояли 575 вагонов без разметок ... специализация путей по всем паркам нарушена ... единых смен не было ... Мне не удалось установить до конца, кто руководит станцией, советский командир или кто-то другой?» [МИРГЖД НН, л. 43]. Формулировки докладной записки жесткие и беспощадные, обвинения весьма серьезные. После таких обвинений можно было ожидать не только снятия с должности, но и более сурового наказания вплоть до заключения под стражу и судебного расследования. Однако снятия с должности не последовало. Возможно, потому, что Иван Георгиевич находился в должности всего 3 месяца и справлялся с работой настолько, насколько это было возможно в данный период, и записке не дали хода. Возможно, были другие причины, сохранившие начальнику станции и жизнь, и должность. Какова была непосредственная реакция руководства на данную записку, неизвестно. В личном деле сведений не сохранилось. Однако оно содержит массу положительных характеристик, написанных начальником дороги и его заместителями как до, так и после инцидента: «... владеет полной эрудицией работы железнодорожного транспорта. Очень дисциплинирован и исполнительен ... Свои обязанности осваивает быстро ... К работе относится серьезно и вдумчиво» [Там же, л. 16]. Что пришлось испытать И. Г. Макарову, находясь под пристальным вниманием и постоянным давлением? Об этом остается только догадываться. Однако ему удалось не только оправдать доверие руководства и выполнить плановые показатели, но и вывести станцию Горький-Товарная на первое место по железной дороге. Новым руководителем был разработан особый способ погрузки на железнодорожные платформы грузовиков-полуприцепов, изготавливаемых горьковским Автозаводом. Каждый следующий грузовик ставился в кузов предыдущего. Уплотненная погрузка «ёлочкой» помогла сэкономить от 5 до 6 платформ на каждом маршруте [Герои ..., 2004, с. 254]. Освобожденные платформы использовались для дополнительной отправки на фронт танков с завода «Красное Сормово».

Не раз руководство дороги характеризовало Ивана Георгиевича как человека технически развитого, дисциплинированного, инициативного, решительного, умелого управленца и командира. В 1945 году за умелую организацию работы, за «успешное выполнение заданий Правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народнохозяйствен-



ных грузов» Иван Георгиевич Макаров был награжден медалью «За оборону Москвы» [О награждении ...].

В дальнейшем карьера И. Г. Макарова была довольно успешной. 14 августа 1944 года ему было присвоено персональное звание директора-подполковника движения. В 1947 году его избрали депутатом городского Совета, в 1948 году назначили начальником воинских перевозок. В 1950 году Макарова отправили в длительную командировку в Германскую Демократическую Республику для работы в Советской контрольной комиссии, организованной в 1949 году. По решению Совета министров СССР вместо Советской военной администрации по управлению советской зоной оккупации в Германии была создана Советская контрольная комиссия, деятельность которой была прекращена 27 мая 1953 года.

По возвращении из командировки И. Г. Макаров был награжден вторым орденом Ленина [Герои ..., 2004, с. 255]. В 1955 году он стал начальником военно-мобилизационного сектора Горьковского отделения. 6 мая 1957 года Ивана Георгиевича Макарова не стало.

5. Выводы

Проведенное нами сравнение двух типов биографий одного и того же человека показало, что советской властью активно использовался образ героя-труженика, призванный воспитать у советских граждан новое восприятие трудового процесса. Основой нового отношения должен был стать формирующийся политической элитой архетип труда, ориентированный не на материальные ценности, а прежде всего на нравственные идеалы социалистического общества. В таком контексте трудовой процесс должен был ассоциироваться не с тяжелой обязанностью, а с радостным правом советских граждан, с борьбой за победу социализма и коммунизма и строительством «государства рабочих». Тиражируемые средствами массовой информации романтизированные образы Героев Социалистического труда стали одним из приемов, с помощью которых политическая элита утверждала среди населения новую производственную культуру. Недаром в официальной биографии акцентировалось внимание на рабоче-крестьянском происхождении героя, на его приверженности коммунистическим идеалам, на трудовом процессе как главном смысле жизни. Такие биографии показывали, как «простой советский человек» с самых «низов» может достигнуть высокого общественного положения и уважения посредством «ударного» труда, основанного на социалистических идеалах. Сверхшения и подвиги на производстве должны были стимулировать и активизировать трудовые коллективы, ориентировать их на новое восприятие труда. Факты жизненного пути, не укладывающиеся в эту концепцию, просто «замалчивались»,



не упоминались в официальной биографии. В целом такой подход к трудовому процессу стал составной частью «исторической политики» советской власти, направленной на мифологизацию нового этапа в истории страны, начавшегося с Октябрьской революции 1917 года. Основой понимания этого исторического этапа должен был стать миф о строительстве трудового государства, где производственный процесс, ориентированный не на материальные, а на духовные ценности страны Советов, является основой всеобщего социального блага.

Источники и принятые сокращения

1. *Герой Социалистического труда* // Волжская магистраль от 07.11.1943 г., № 133—134.
2. *Герой Социалистического труда* // Волжская магистраль от 18.11.1943 г., № 138.
3. ГКУ ЦАНО — *Государственное* казенное учреждение Центральный архив Нижегородской области. Ф. Р-2548. Оп. 1. Д № 2. Л. 5.
4. МИРГЖД НН — *Музей истории развития Горьковской железной дороги*. НН/ОФ (Нижний Новгород, Основной фонд) 544. Личное дело И. Г. Макарова.
7. *О награждении орденами и медалями работников Московско-Рязанской, Северной, Ярославской, Горьковской, Казанской, Северо-Печерской и Московско-Окружной железных дорог* : Указ Президиума Верховного Совета СССР № 222/274 от 29.07.1945 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=1560887524&tab=navDetailDocument> (дата обращения 23.09.2020).
6. *О присвоении звания Героя Социалистического Труда начальствующему составу и рядовым работникам железнодорожного транспорта, генералам, офицерам, рядовому составу железнодорожных войск* : Указ Президиума Верховного Совета СССР № 215/139 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=1560639720&tab=navDetailDocument> (дата обращения 23.09.2020).
5. *О социалистическом соревновании фабрик и заводов* : Постановление ЦК ВКП(б) // Решения партии и правительства. — Москва : Политиздат, 1967. — Т. 2. — 797 с.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Абуев К.* «Новая биографическая история» : исторические личности / К. Абуев // Современная история Казахстана : актуальные проблемы и историография. О периодизации истории Казахстана. Сборник материалов Республиканского семинар-тренинга историков Казахстана. — Алматы : «Литера-М», 2014. — С. 26—30.
2. *Герои стальных магистралей. 1941—1945* / под ред. Г. М. Фадеева. — Москва, 2004. — Книга 3. — 376 с.
3. *Замалеев А. Ф.* Лев Евгеньевич Шапошников в пространстве русской философии [Электронный ресурс] / А. Ф. Замалеев, Л. Е. Кришпапович, М. А. Маслин, О. В. Париллов, С. Н. Пушкин, В. В. Сербиненко, И. А. Треушников, Н. В. Якимец // Вестник Мининского университета. — 2019. — № 2. — Т. 7. — DOI: 10.26795/2307-1281-2019-7-2-13. — Режим доступа : <https://vestnik.mininuniver.ru/jour/article/view/993> (дата обращения 11.11.2020).



4. *Ильюхов А. А.* Организация труда в Советском государстве (1917—1930 гг.) : монография / А. А. Ильюхов. — Москва : Издательский дом ГУУ, 2016. — 193 с. — ISBN 978-5-215-02812-4.

5. *Историческая биография* : современные подходы и методы исследования : сборник обзоров и рефератов / ответственный редактор Ю. В. Дунаева. — Москва : РАН. ИНИОН. Центр социальных научно-информационных исследований, 2011. — 172 с. — ISBN 978-5-248-00595-6.

6. *История* паровозного-локомотивного депо Горький-Сортировочный 1936—1968 гг. / под ред. В. И. Каменева. — Горький : Самиздат, 1982 г.

7. *Кисляков П. А.* Показатели психологической устойчивости личности к социокультурным угрозам и негативному информационному воздействию [Электронный ресурс] / П. А. Кисляков, А.-Л. Меерсон, П. А. Егорова // Вестник Мининского университета. — 2020. — № 2. — Т. 8. — DOI: 10.26795/2307-1281-2020-8-2-11. — Режим доступа : <https://vestnik.mininuniver.ru/jour/article/view/1093> (дата обращения 18.11.2020).

8. *Новолоцкая Д. И.* Создание героини : трудовой рекорд Дуси Виноградовой / Д. И. Новолоцкая // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия : История России. — 2019. — № 2. — Т. 18. — С. 431—452. — DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-2-431-452.

9. *Осмаченко Н. В.* Анализ социальных биографий как метод социологической рефлексии / Н. В. Осмаченко // Вологодские чтения. — 2009. — № 74. — С. 192—195.

10. *Пушкарёва И. М.* «Новая рабочая история» в зарубежной историографии / И. М. Пушкарева, Н. Л. Пушкарева // Социальная история. Ежегодник, 2001/2002. Москва : РОССПЭН, 2004. — С. 5—68.

11. *Репина Л. П.* «Новая историческая наука» и социальная история. Изд. 2-е, исправления и дополнения / Л. П. Репина. — Москва : ЛКИ, 2009. — 320 с.

12. *Репина Л. П.* Историческая наука на рубеже XX—XXI веков. Социальные истории и историографическая практика / Л. П. Репина. — Москва : Круг, 2011. — 560 с. — ISBN 978-5-7396-0203-9.

13. *Репина Л. П.* История исторического знания : Пособие для вузов / Л. П. Репина, В. В. Зверева, М. Ю. Парамонова. — Москва : Дрофа, 2004. — 288 с. — ISBN 978-5-534-06384-4.

14. *Снегирева Л. И.* Эвакуация населения и железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны (на материалах Западной Сибири) / Л. И. Снегирева // Вестник Томского государственного педагогического университета. — 2015. — № 2 (155). — С. 21—28.

15. *Соколов А. К.* Проблемы мотивации труда на советских предприятиях / А. К. Соколов // Труды Института российской истории / Российская академия наук, Институт российской истории. — Москва ; Тула : Гриф и К, 2010. — Выпуск 9. — С. 174—224.

16. *Garina E. P.* Formation of the Determinants of Socio-Economic Development of Territories / E. P. Garina, N. S. Andryashina, V. P. Kuznetsov, E. V. Romanovskaya, M. Z. Muzyayev // Lecture Notes in Networks and Systems. — 2020. — № 91. — Pp. 170—178. — DOI:10.1007/978-3-030-32015-7_21.

17. *Smirnova Zh.* Analysis of the Socio-Psychological Climate in the Labor Group / Zh. Smirnova, N. Bystrova, O. Golubeva, T. Lebedeva, S. Kaznacheeva // Lecture Notes in Networks and Systems. — 2020. — № 73. — Pp. 391—401. — DOI:10.1007/978-3-030-15160-7_40.



MATERIAL RESOURCES

- GKU TSANO — *State institution, the Central archive of the Nizhny Novgorod region. F. R-2548. Op. 1. D № 2. L. 5.* (In Russ).
- Hero of Socialist labor. *Volga highway from 07.11.1943, № 133—134.* (In Russ).
- Hero of Socialist labor. *Volga highway from 18.11.1943, № 138.* (In Russ).
- MERGED NN — *Museum of the history of development of the Gorky railway. NN / OF (Nizhny Novgorod, Main Fund) 544. Personal file of I. G. Makarov. L. 76.* (In Russ).
- On awarding orders and medals to employees of the Moscow-Ryazan, Northern, Yaroslavl, Gorky, Kazan, North-Pechersk and Moscow-Okrug Railways: Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR № 222/274 dated 29.07.1945.* Available at: <http://podvignaroda.ru/?id=1560887524&tab=navDetailDocument> (accessed 23.09.2020). (In Russ).
- On awarding the title of Hero of Socialist Labor to the commanding staff and ordinary employees of railway transport, generals, officers, and ordinary personnel of railway troops: Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR № 215/139* Available at: <http://podvignaroda.ru/?id=1560639720&tab=navDetailDocument> (accessed 23.09.2020). (In Russ).
- Resolution of the Central Committee of the CPSU (b) “On the socialist competition of factories and factories”. (1967). In: *Decisions of the Party and the Government, 2.* Moscow: Politizdat. 797 p. (In Russ).

REFERENCES

- Abuyev, K. (2014). “New biographical history”: historical personalities. In: *Modern History of Kazakhstan: actual problems and historiography. On the periodization of the history of Kazakhstan. Collection of materials of the Republican seminar-training of historians of Kazakhstan.* Almaty: “Litera-M”. 26—30. (In Russ).
- Garina, E. P., Andryashina, N. S., Kuznetsov, V. P., Romanovskaya, E. V., Muzayev, M. Z. (2020). Formation of the Determinants of Socio-Economic Development of Territories. *Lecture Notes in Networks and Systems, 91:* 170—178. DOI: 10.1007/978-3-030-32015-7_21.
- Heroes of steel highways. 1941—1945, 3.* (2004). Moscow. 376 p. (In Russ).
- Historical biography: modern approaches and research methods: a collection of reviews and abstracts.* (2011). Moscow: RAS. INION. Center for Social Scientific and Information Research. 172 p. ISBN 978-5-248-00595-6. (In Russ).
- Ilyukhov, A. A. (2016). *Organization of labor in the Soviet State (1917—1930): monograph.* Moscow: GUU Publishing House. 193 p. ISBN 978-5-215-02812-4. (In Russ).
- Kamenev, V. I. (ed.). (1982). *History of the Gorky-Sortirovochny locomotive depot 1936—1968.* Gorky: Samizdat. (In Russ).
- Kislyakov, P. A., Meerson, A.-L., Egorova, P. A. (2020). Indicators of psychological stability of the individual to sociocultural threats and negative information impact. *Bulletin of the Minin University, 2 (8).* DOI: 10.26795/2307-1281-2020-8-2-11. Available at: <https://vestnik.mininuniver.ru/jour/article/view/1093> (accessed 18.11.2020). (In Russ).
- Navolotskaya, D. I. (2019). Creation of a heroine: Dusi Vinogradova’s labor record. *Bulletin of the People’s Friendship University of Russia. Series: History of Russia, 2 (18):* 431—452. DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-2-431-452. (In Russ).



- Osmachenko, N. V. (2009). Analysis of social biographies as a method of sociological reflection. *Vologda Readings*, 74: 192—195. (In Russ).
- Pushkareva, I. M., Pushkareva, N. L. (2004). “New working history” in foreign historiography. In: *Social History. Yearbook, 2001/2002*. Moscow: ROSSPEN. 5—68. (In Russ).
- Repina, L. P. (2009). “New historical science” and social history. Moscow: LKI. 320 p. (In Russ).
- Repina, L. P. (2011). *Historical science at the turn of the XX—XXI centuries. Social stories and historiographical practice*. Moscow: Krug. 560 p. ISBN 978-5-7396-0203-9. (In Russ).
- Repina, L. P., Zvereva, V. V., Paramonova, M. Yu. (2004). *The history of historical knowledge: a guide for universities*. Moscow: Bustard. 288 p. ISBN 978-5-534-06384-4. (In Russ).
- Smirnova, Zh., Bystrova, N., Golubeva, O., Lebedeva, T., Kaznacheeva, S. (2020). Analysis of the Socio-Psychological Climate in the Labor Group. *Lecture Notes in Networks and Systems*, 73: 391—401. DOI:10.1007/978-3-030-15160-7_40.
- Snegireva, L. I. (2015). Evacuation of the population and railway transport during the Great Patriotic War (based on the materials of Western Siberia). *Bulletin of the Tomsk State Pedagogical University*, 2 (155): 21—28. (In Russ).
- Sokolov, A. K. (2010). Problems of labor motivation at Soviet enterprises. In: *Proceedings of the Institute of Russian History*, 9: 174—224. (In Russ).
- Zamaleev, A. F., Krishtapovich, L. E., Maslin, M. A., Parilov, O. V., Pushkin, S. N., Serbinenko, V. V., Treushnikov, I. A., Yakimets, N. V. (2019). Lev Yevgenyevich Shaposhnikov in the Space of Russian Philosophy. *Bulletin of the Minin University*, 2 (7). DOI: 10.26795/2307-1281-2019-7-2-13. Available at: <https://vestnik.mininuniver.ru/jour/article/view/993> (accessed 11.11.2020). (In Russ).