

ИТЛ и колоний, включая содержание лагерной администрации, охраны, содержание заключенных, расходы по перевозке заключенных, приобретение инвентаря, оборудования, транспортных средств и другие расходы за вычетом сумм, удерживаемых с работающих заключенных за гарантированное питание и вещевое довольствие, а также стоимости материалов, пришедшего в негодность вещевого довольствия. В доходной части сметы предусматривалось получение от производства и строительства сумм, полученных за выполненные заключенными работы по установленным тарифам, ставкам, нормам и расценкам, с учетом применения сдельно-прогрессивной системы оплаты труда, установленной для рабочих предприятий и строек.

**Е.В. ЗАРЕМБА**

## **КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В 1930–1940-е гг.**

Масштабное развертывание капитального строительства в стране требовало увеличения кадрового состава железнодорожников. Кадры решают все. Кадровый вопрос всегда был острейшим на железной дороге. К началу первой пятилетки на железной дороге Восточной Сибири работало 36 694 человека, из них 77% — постоянных, обеспеченность инженерами составляла 21,3%, техниками — 39% (*Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР. М., 1970. С. 53*).

Реконструкция транспортного хозяйства определяла направление подготовки кадров нового стиля — организаторов. Проблема пополнения кадрами на железной дороге решалась на государственном уровне. В 1930 г. НКПС издало постановление о подготовке кадров для железнодорожного транспорта. Подготовка квалификационных кадров проходила в производственных школах, фабрично-заводских училищах, вечерних техникумах, на курсах, внутри каждого эксплуатационного района. В 1931 г. Совнарком СССР предложил возратить на железнодорожный транспорт всех квалифицированных железнодорожников, ушедших с дороги и не работающих по специальности. Такое пополнение кадров сыграло значительную роль в развитии и подъеме железнодорожного транспорта. Прирост рабочей силы на железной дороге Восточно-Сибирского края был в пределах 19,7–23,2%. Но все же численность рабочей силы на железнодорожном транспорте значительно отставала от всех других отраслей н/х. По отношению к другим отраслям н/х удельный вес железнодорожников в Восточной Сибири составлял к 1940 г. 10,6% (*Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Д.Востока в годы Великой Отечественной войны. М., 1978. С. 294*). Ограничению текучести рабочей

силы и нормализации обстановки на железной дороге края способствовал перевод летом 1933 г. военнообязанных рабочих и служащих Забайкальской и Томской дорог на положение состоящих в рядах РКК. Формами пополнения, комплектования кадров железнодорожного транспорта были найм, организованный набор, партийная, комсомольская и профсоюзная мобилизация.

Значительно расширился круг железнодорожных специальностей, где применялся женский труд. Пополнение молодежью положительно влияло на качественный состав транспортников. Для привлечения рабочих на железнодорожный транспорт НКПС, государственные органы уделяли максимум внимания оплате труда и улучшению культурно-бытовых условий железнодорожников. Для нормализации работы сибирского транспорта улучшилось снабжение железнодорожников; строительство жилья; премирование железнодорожников было в основном натуральным; поднималась номинальная и реальная заработная плата; вырос уровень бытового и культурно-технического обслуживания железнодорожников и их семей. Строились новые культурно-просветительные учреждения, спортивные сооружения, железнодорожные школы, кооперативные дома; создавались свиноводческие, животноводческие фермы. Возросли возможности удовлетворения материальных и культурных потребностей железнодорожников.

В результате реализации комплекса мер — административных, экономических, политико-воспитательных, железнодорожникам Восточной Сибири улучшили свою работу, увеличили общие показатели. По плану третьей пятилетки намечался дальнейший подъем транспорта. В 1930–1940-е гг. была создана хорошая материально-техническая база для производства, повысились профессиональная и общеобразовательная подготовка, культурный уровень железнодорожников.

**Т.В. ЗАХАРОВА**

## **ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ГОРНОГО АЛТАЯ В УСЛОВИЯХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ\***

В первые годы советской власти одной из наиболее острых проблем в Горном Алтае была продовольственная, поскольку население большинства волостей голодало. Например, в Успенской волости в начале 1920 г. голодало три четверти населения, причем половине из них необ-

---

\* Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ 10-01-61104 а/Т.