

DOI: 10.15407/kraieznavstvo2024.02.067

УДК 94«1930»:070](477.46)](045)

**Петро Горохівський** (м. Умань)

кандидат педагогічних наук, доцент  
кафедри всесвітньої історії та  
методик навчання Уманського державного  
педагогічного університету імені Павла Тичини  
E-mail: gopeiv@gmail.com  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1943-8240>

## **Міфи та реальність «соціалістичного змагання» у 1930-х рр. (за матеріалами газети «Христинівський залізничник»)**

*Мета статті – на основі аналізу публікацій 1930-х рр. у газетах «Христинівський залізничник» визначити роль і місце соціалістичного змагання як методу підвищення ефективності праці в умовах будівництва соціалістичної економіки, одного з позаекономічних засобів здійснення модернізації народного господарства. З'ясовано, що для виконання практично нереальних планів соціалістичного будівництва влада вдалася до інтенсифікації праці робітників і селян шляхом використання трудового ентузіазму населення у вигляді соціалістичного змагання у різних формах і видах. Зокрема у пресі пропагувалися такі форми виробничого змагання як «зустрічні зобов'язання», «рух за складання і виконання техпромфінплану», «госпрозрахункові бригади», «громадські буксири». Це робилося з пропагандистською метою, оскільки певна частина робітників вірила у необхідність змагання і з ентузіазмом включалась у нього. Найбільшого поширення набув стахановський рух, а також використання методу Кутафіна, кривonosівський рух тощо.*

*Однак організація змагання, виконання взятих зобов'язань, як правило, мали формальний, пропагандистський характер. Зроблено висновок, що попри намагання комуністичної партії і уряду залучати робітників до участі у різновидах соціалістичного змагання, у значній своїй частині робітники Христинівського залізничного вузла здебільшого ігнорували заклики і неприхильно ставилися до передовиків-ударників.*

**Ключові слова:** партійно-радянська влада, модернізація виробництва, соціалістичне змагання, ударництво, стахановський рух, газета "Христинівський залізничник".

**Petro Horokhivskiy** (Uman)

PhD in Pedagogical Sciences  
of the World History and Methodology Department  
Pavlo Tychyna Uman State Pedagogical University  
E-mail: gopeiv@gmail.com  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1943-8240>

## **Myths and reality of the «socialist competition» in the 1930s. (according to the materials of the newspaper «Khrystyniv railway worker»)**

*The purpose of the article is to determine the role and place of socialist competition as a method of increasing labor efficiency in the conditions of building a socialist economy, one of the extra-economic means of modernizing the national economy, based on the analysis of publications in the 1930s in the Khrystynivskiy railwayman newspaper. It was found that in order to implement the practically unrealistic plans of socialist construction, the authorities resorted to intensifying the work of workers and peasants by using the labor enthusiasm of the population in the form of*

*socialist competition in various forms and types. In particular, the press promoted such forms of production competition as «mutual obligations», «movement for the preparation and implementation of the technical and financial plan», «household settlement teams», «public tugboats». This was done for propaganda purposes, since a certain part of the workers believed in the necessity of the competition and enthusiastically joined it. The most widespread was the Stakhanov movement, as well as the use of the Kutafin method, the Kryukosov movement, etc.*

*However, the organization of the competition and the fulfillment of commitments were, as a rule, of a formal, propaganda nature. It was concluded that despite the efforts of the Communist Party and the government to attract workers to participate in various types of socialist competition, for the most part, the workers of the Hrystyniv railway junction mostly ignored the calls and did not favor the strikers.*

**Key words:** *party-Soviet government, modernization of production, socialist competition, striking, Stakhanov movement, newspaper "Khrestynivskyyi Zalinichnyk".*

Великі плани соціалістичної модернізації народного господарства, до реалізації яких більшовицька партія і уряд приступили у кінці 20-х і у 30-х роках минулого століття, передбачали здійснення індустріалізації (прискореного розвитку провідних галузей важкої промисловості) і кардинальних змін у сільському господарстві, що передбачали насильницьке об'єднання селян в колективні господарства та встановлення в сільському господарстві командно-бюрократичної системи управління.

Найважливішою основою здобутків країни у цей період стали подвижництво і героїзм мільйонів рядових трудівників. Більшовицька партія, окрім інших методів і засобів виконання практично нереальних планів соціалістичного будівництва, зробила ставку на інтенсифікацію праці робітників і селян. Цього вона намагалася досягти двома шляхами. Перший – використання трудового ентузіазму населення у вигляді соціалістичного змагання у різних формах і видах, другий – шлях примусу і залякування.

Соціалістичне змагання – типово радянський термін на означення різноманітних, переважно позаекономічного характеру, заходів з метою підвищення продуктивності праці, в основу яких покладено не стільки стимули матеріального зацікавлення, як звернення до «соціалістичної свідомості» працівників віддати додаткові зусилля на побудову соціалізму<sup>1</sup>.

Виробниче, а згодом соціалістичне змагання, за твердженням радянської історіографії, стало масовим явищем. Різними його видами і формами були охоплені працівники практично всіх сфер виробництва по всьому Радянському Союзу.

Партійні органи через місцеву пресу поширювали міфи про добровільну участь робітників у виробничому змаганні, їх надзвичайну активність, значні економічні результати від змагань, всіляко популяризували ті чи інші види змагання, закликаючи до участі у них якомога більшу частину робітників і колгоспників.

І населення в тій чи іншій мірі відгукувалося, або було змушене до цього, і брало участь у реалізації різних починань. Населення по-різному відносилось до соцзмагання: були і досягнення і певний спротив. Соцзмагання виявилися прихованою формою експлуатації трудящих, хоч і для благородних цілей.

Вивчення досвіду соціалістичного змагання було пріоритетною темою для радянських істориків, які розглядали соціалістичне змагання як прояв трудової ініціативи мас. Осмислення феномену виробничого змагання частково знайшло відображення у пострадянській історіографії. У низці статей розвінчувався цей та інші міфи і розкривалися негативні наслідки трудового штурму для виробництва й робітників. Реалістичну оцінку цього

<sup>1</sup> Соціалістичне змагання. Режим доступу: URL: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Соціалістичне\\_змагання](http://uk.wikipedia.org/wiki/Соціалістичне_змагання)) (дата звернення: 02.06.2024).

явища дають історики О. Бажан<sup>2</sup>, П. М. Чернега<sup>3</sup>, О. Мовчан<sup>4</sup> та інші. Окремі його аспекти розглядаються у всіх працях, присвячених дослідженню історії України у 1920–1930-х роках.

Як у той час розгорталось соціалістичне змагання, можна простежити на прикладі Христинівського залізничного вузла (нині – місто Христинівка Черкаської області). Зокрема, чимало цікавого фактичного матеріалу містять підшивки газети «Залізничник Христинівщини» за 1930-ті роки. У передовицях, численних статтях, дописах, замітках газет висвітлено участь залізничників краю у різних видах соціалістичного змагання і відношення робітників як до самого руху, так і до його «переможців». Проте питання розвитку виробничого змагання не були предметом окремого дослідження ні у загальному, ні у регіональному вимірах.

Разом з тим, ця проблема має наукове і практичне значення, оскільки розкриває сутність тоталітарного режиму, який зумів поставити під свій контроль навіть трудовий ентузіазм працівників, і, спекулюючи на високих цілях, практично експлуатувати їх. Це зумовлює актуальність дослідження.

Метою роботи є на основі аналізу публікацій 1930-х рр. у газеті «Христинівський залізничник» визначити роль і місце соціалістичного змагання у 30-х роках минулого століття як важливого засобу підвищення ефективності праці на залізниці в умовах будівництва соціалістичної економіки, з'ясувати шляхи і способи поширення радянських міфів про соціалістичне змагання і реальний стан справ у виробничих процесах того часу.

Предметом аналізу стали газетні публікації, пов'язані з цією тематикою, вміщені у місцевих газетах протягом 1932–1938-го рр.

Залізничники Христинівщини у кінці 1920-х і у 1930-х рр. були залучені до

участі у соціалістичній реконструкції промисловості і транспорту. Серед них наполегливо популяризувалися і поширювалися різноманітні патріотичні починання робітників та інженерно-технічних працівників у виробничому змаганні. Наприклад, прагнення достроково виконати першу п'ятирічку, самопожертва сотень і тисяч ентузіастів, які відмовляли собі в найнеобхіднішому, щоб якомога швидше побудувати економічний фундамент соціалізму. Про це можна було дізнатися із вузлової газети «Христинівський залізничник».

У пресі пропагувалися різні форми виробничого змагання: «зустрічні зобов'язання», «рух за складання і виконання техпромфінплану», «госпрозрахункові бригади», «громадські буксири» тощо. Це робилося з пропагандистською метою, а певна частина робітників тоді ще вірила у необхідність змагання і з ентузіазмом включалась у нього.

Залізничники Христинівщини долучилися до великої кількості конкурсів і змагань, які проводилися тоді в СРСР. Для виконання місячних, річних завдань оголошувалися п'ятиденки, декадники, дводекадники, які переростали в місячники. Зокрема, у серпні 1932 року було оголошено і подовжено декадник оздоровчого ремонту вагонів. Старанних і добросовісних робітників (Сироветніка, Пічкура) преміювали 100 карбованцями, Павлевському, Вахлюку видали премію в розмірі 75 і 50 крб.

Адміністрація і партійне керівництво залізничного вузла всіляко спонукали робітників до інтенсивної, на грані людських можливостей, праці. Так, 21–31 березня 1932 року по вузлу Христинівка було оголошено штурмовий декадник, протягом якого слід було виконати й перевиконати всі виробничі показники. Завдання не було реальним. Тоді на

<sup>2</sup> Бажан О. За кулісами стахановського руху // Проблеми історії України, факти, судження, пошуки. Вип. 1. Київ, 1991. С. 69–84.

<sup>3</sup> Чернега П. М. Використання змагальних форм організації праці на українських підприємствах напередодні й під час Другої світової війни // Український історичний журнал. 2005. № 1. С. 41–56.

<sup>4</sup> Мовчан О. «Трудові почини» робітників України в 1930-ті рр.: міфи та реальність // Проблеми історії України: факти, судження, пошуки: Міжвід. зб. наук. пр. 2013. Вип. 22. С. 55–90.

підставі так званої телеграми від імені партосередків вузла прозвучав заклик продовжити декадник до 10 квітня включно і самообілізуватися на 100 %<sup>5</sup>.

Держава постійно нагадувала своїм підданам про їх зобов'язання брати участь у соцзмаганні. З цією метою навіть було запроваджено День ударника.

На шпальтах «Христинівського залізничника» пропагувався досвід кращих машиністів-ударників. Перед робітниками ставилися завдання добиватися високої якості ремонту паровозів, забезпечувати добрий догляд і правильну організацію експлуатаційної роботи кожного паровоза.

До річниці соцзмагання кращим подарунком вважалося забезпечення доброякісного ремонту паровозів. Зокрема, у вузловій газеті повідомлялося, що паротяг (паровоз) ШЧ-Ч 1619 прибув до фінішу пробігу у кращому стані, ніж був на початку конкурсу. На ньому працювали машиністи спарених бригад М. Іскри та М. Гаркавенка. Їхній паровоз брав участь у Всеукраїнському змаганні<sup>6</sup>.

У 1932–1933 роках проводився рух «За звання лучшей станції ССРСР». Христинівський залізничний вузол (машиністи, диспетчери, кондуктори, бригади ремонтників) неодноразово був переможцем цього та інших конкурсів.

Під час проведення цього конкурсу на сторінках газети «Христинівський залізничник» висвітлювалися досягнення паровозного депо «Христинівка». У статтях у приклад ставилася робота залізничників-передовиків. Однак невдачі чи невиконання плану завжди «списувалися» на окремих людей.

Так коли спаровану їзду було виконано лише на 97 %, то винними у цьому були визнані щойно прийняті кочегари Могильницький, Шевченко, Курган та Кочинський<sup>7</sup>.

Перше місце у Всесоюзному змаганні серед ремпунктів посів Христинівський

ремпункт (премія 20 тис крб.). Залізничники Христинівщини прославилися у цьому конкурсі. Кращим вагонником-бригадиром України став Антон Ярошук. Його бригада отримала премію 2000 крб. Крім загальної грошової премії А. Ярошук отримав персональну премію в розмірі 200 крб. та почесну грамоту. Перемога бригади А. Ярошука спонукала до активізації інших бригад ремонту паротягів. В цей же день позапланово до ремонту паротяга ОВ 3969 приступило 10 залізничників<sup>8</sup>.

У 1932–1933 роках залізничників, крім чисто професійних зобов'язань, змушували здавати державі хліб за користування посівною землею в полі та на садибах. Хліб вони здавали під загрозою репресивних заходів.

Залізничників вузла Христинівка у час після виконання нелегких основних трудових обов'язків, у тому числі нічних змін, цілодобового чергування, також змушували працювати на колгоспних полях. Наприклад, 8 липня 1933 року на полях с. Христинівка працювало 102 чоловіка і склали 134 копиці.

Районна газета писала, що «ударною працею відзначилися Бриман, Шуляк, Серветников, Богданов»<sup>9</sup>. Слід зазначити, що це був непоодинокий факт прямої експлуатації робітників.

Крім видимої важкої фізичної праці залізничників змушували здавати частину доходів на реалізацію різних державних проектів. Наприклад, у жовтні 1932 року розгорнувся зустрічний рух за збір коштів на будівництво літака «Максим Горький». Залізничників вузла заставили взяти зобов'язання зібрати до 15-ї річниці Жовтневої революції не менше 500 крб. Активістами в цьому почині призначили робітників тт. Гороховського і Рязанова. Поширення цього почину і контроль за його виконанням взяла на себе газета «Христинівський залізничник». І робітники відгукувалися:

<sup>5</sup> Паротяг ШЧ-ч 1619 // Христинівський залізничник. 1932. 25 березня.

<sup>6</sup> Там само.

<sup>7</sup> День ударника відзначимо новими перемогами // Христинівський залізничник. 1932. 12 грудня.

<sup>8</sup> У боротьбі за передову станцію // Христинівський залізничник. 1932. 25 жовтня.

<sup>9</sup> Мицук, Магрицька. Політика хлібозаготівлі – політика голодомору. Режим доступу: URL: <http://www.vox.com.ua/data/osnovy/2005/11/27/polityka-hlibozagotivli-polityka-golodomoru.html>

«Виклик тов. Гороховського приймаю. На будівництво літака «М. Горький» вношу 5 крб. Викликаю тт. Васютинського та Рака», – писав у вузловій газеті робітник В. Яремич<sup>10</sup>.

У роки другої п'ятирічки продовжується експлуатація гасла ударництва, але появляються й інші види соціалістичного змагання. Зокрема у липні-серпні 1934 року кондуктори Христинівського кондукторського резерву зобов'язалися наслідували метод Кутафіна. Вони працювали на збірних поїздах, досягли значних успіхів і, як писала газета, «стали дійсними ударниками соціалістичного руху». За два місяці вони мали такі показники нагону: Іванов М – 25 год.; Славський М. – 21 год.; Рябченко Г. – 19 год., Кравчук Ар. – 16<sup>11</sup>.

Залізничників закликали долучитися до кривоносівського руху. Всіляко заохочувався ентузіазм робітників, не стільки матеріальними стимулами, а й прикладами інших людей. У приклад ставилося і понаднормове розвантаження вагонів, і економія палива, і збільшення швидкості руху транспорту.

Зокрема, у місцевій пресі повідомлялося, що на станції Христинівка бригада вантажників (бригадир Персіков) розвантажує вагони за 25–30 хвилин при нормі 1 год. 30 хв.

Зрозуміло, що таких нормативів повинні були дотримуватися й всі інші бригади<sup>12</sup>. Машиністами-кривоносівцями стали Данилов, Мудрик, Пісковий, Андрейцев, Шмідт та інші.

У 1936 р. набуває поширення стахановський рух. Він знайшов своїх послідовників і серед залізничників Христинівщини. Першим і найбільш відомим стахановцем на станції Христинівка став М. М. Воевудський. Він і машиніст Єфремов відгукнулися на заклик комсоргів 75 шахт Донбасу розгорнути могутній стаханівський рух. Здобутки Воевудського були вельми вагомими. За

зразок йому у роботі, як він заявляв, слугували шахтар Олексій Стаханов та машиніст Петро Кривоніс, ідейними натхненниками – перший машиніст СРСР – тов. Й. В. Сталін і залізничний нарком Л. М. Каганович. Зокрема, М. Воевудський задану технічну швидкість в 32,2 км збільшив до 42 км і до 25 грудня зекономив 20,45 т вугілля (за рік), організував 2 стахановські школи. До 1 березня 1936 р. машиніст зобов'язувався передати свій досвід всім паровозним бригадам. Його заробітна плата зросла майже втричі і становила 700-900 крб. на місяць<sup>13</sup>. Він став першим орденоносцем на залізничному вузлі.

Машиніст Єфремов очолив рух наставництва. До нього, як до наставника, було прикріплено 18 паровозів. За 30 років роботи він розробив методику безаварійної експлуатації паровозів, ділився своїм досвідом, разом з тим вимагав від керівництва створення для себе відповідних умов праці. І керівництво йшло йому назустріч.

Для поширення досвіду роботи, поширення духу суперництва організувалися зльоти стахановців залізниці. Від Христинівки до Києва на зліт було делеговано 18 кращих стахановців-залізничників.

Залізничники Христинівки брали на себе зобов'язання ще ширше розгорнути стахановський рух. Від стахановських діб відбувається перехід до стахановських п'ятиденок, декад, місяців. З'являється ідея зробити станцію стахановською, організувати стахановські школи.

Машиністи-стахановці починають водити поїзди по-кривоносівськи. Вслід за М. Воевудським почали водити поїзди зі збільшеною вагою і збільшеною швидкістю (Лебедюк дав технічну швидкість 40 км/год замість 32; Петров – 40 км/год проти 33; Плахотнюк виконав 46 км/год замість 36)<sup>14</sup>. Зокрема, у місцевій пресі зазначалося, що 24 січня 1936 року зі

<sup>10</sup> Збір коштів будівництва літака «Максим Горький» // Христинівський залізничник. 1932. 10 жовтня.

<sup>11</sup> Брати приклад з кутафінців // Христинівський залізничник. 1934. 18 вересня.

<sup>12</sup> Нам повинні допомогти командири // Христинівський залізничник. 1938. 6 січня.

<sup>13</sup> А попереду ще більш перспективи // Христинівський залізничник. 1936. 1 січня.

<sup>14</sup> Поїзди водити по-кривоносівськи // Христинівський залізничник. 1936. 18 січня.

станції Тальне до станції Христинівка було проведено поїзд № 837 вагою в 1002 т. Норму перевищено на 222 т. Поїзд провів машиніст-стахановець Плахотнюк<sup>15</sup>.

У 1937 р. робітники депо Христинівки відповіли на заклик Макиївського і Тульського залізничних вузлів новими піднесеннями виробничих показників. Машиніст-ударник стахановського призову тов. Охота провів поїзд вагою в 907 тонн (132 км), а токарі Шершун та Іванченко виконали норми на 250 і 255 %. Цими досягненнями робітники «били ворогів народу». Кращим машиністом-кривоносцем у 1937 р. став Мудрик.

У цьому ж році виник новий вид стаханівського руху «За тисячі воронцовських груп». Ініціатором став Костянтин Воронцов з вагонної дільниці Томської залізниці. Змагання поширювалося серед комсомольців. Комсомольська організація була однією з перших, яка відгукнулася на цей заклик (стрілочник тов. Когут змагався з стрілочником другого поста тов. Данчиком, тов. Кошель описував вагони за 25 хв, а розмітку вагонів робив за 5 хв)<sup>16</sup>.

Стахановський рух поширювався не лише серед машиністів. Керівництво залізничного вузла, парторганізація старалися надати йому масовості. Стахановцями ставали помічники машиністів, кочегари, кондуктори, ремонтники, лікарі залізничної лікарні, стрілки-охоронці, диспетчери. Зокрема, диспетчер Сидоренко свої завдання виконував на 136–147 %, без браку.

Стахановський рух поширювався і серед жінок. Зокрема і вузловій газеті відзначалася бригада побільниць, яка свою норму перевиконувала на 150–200 %. Кращою серед них була Ірина Максименко. Робітниця була щаслива, що її роботу оцінили і вона отримала премію.

Жінок-домогосподарок також залучали до участі у різного виду змаганнях. Вони повинні були прибирати залізничні

приміщення, слідкувати за порядком у їдальні, на вокзалі, приводити у культурний стан депо, розчищати від снігу станцію, колії<sup>17</sup>. Зрозуміло, що всі ці роботи вони виконували безплатно. Фактично це була експлуатація жіночої праці, але її називали «соціалістичним ентузіазмом».

У поширенні ідеї соціалістичного змагання у різних його формах у 1936 р. активно використовується місцева преса. У кожному номері розміщувалися дописи про високі досягнення передовиків соціалістичного змагання, повідомлення про нагородження їх орденами<sup>18</sup>. Стахановці стають ініціаторами листів-звернень до керівників партії та уряду, а також до населення з закликом наслідувати їх приклад.

Всесоюзні і районні газети рясніли повідомленнями про ініціативи робітників, їх бажання працювати за двох-трьох, виконувати по кілька норм. Такі статті були яскравим прикладом успіху державної ідеологічної машини. Частина людей навіть була щасливою, що своєю непосильною працею зміцнювала державу. В іншій частині працівників з'являється цілком закономірне питання: «Навіщо це робити?»...<sup>19</sup>.

Стахановський рух, як і інші види соціалістичного змагання, мав як позитивні, так і негативні прояви.

Наприклад, нагородження чи заохочення ударників праці, переможців різного виду змагань. Робітників, які виконували і перевиконували свої зобов'язання, заохочували Перехідними Червоними прапорами, грамотами, занесенням їх прізвищ та фотографій на Дошку Пошани, нагороджували орденами і медалями, грошовими преміями, путівками у санаторії, делегуванням на партійні з'їзди, з'їзди ударників праці, поїздками у Київ та Москву на святкування різних державних свят. Гро-

<sup>15</sup> Рекорди машиністів // Христинівський залізничник. 1937. 15 лютого.

<sup>16</sup> Працювати як Костя Воронцов // Христинівський залізничник. 1937. 23 січня.

<sup>17</sup> Викликаю всіх жінок нашого околотку // Христинівський залізничник. 1937. 15 лютого.

<sup>18</sup> Розгорнемо боротьбу за нові перемоги // Христинівський залізничник. 1936. 3 лютого.

<sup>19</sup> Мій робочий час збігає непомітно // Христинівський залізничник. 1936. 8 лютого.

шові премії суттєво доповнювали бюджет сім'ї. Наприклад, диспетчер-ударник Сидоренко за рік зумів купити собі зимове пальто за 536 крб, хромові чоботи, дружині – туфлі, різний одяг і путівку за 400 крб у Євпаторію. Машиніст-орденоносець М. Воевудський отримував премії у розмірі 700 крб, а його зарплата становила до 900 крб. У той же час робітниця-побільниця І. Максименко за перевиконання взятих зобов'язань на 200 %, отримала лише 120 крб. Інші переможці соцзмагання отримували ще менше. Отже, партійні органи цілеспрямовано формували з обраних робітників так звану «робітничу аристократію», надаючи їм всемірне сприяння для досягнення високих показників з метою підтримання високих темпів і показників у соціалістичному змаганні.

Поруч з статтями-листами, відгуками, закликами до участі у соцзмаганні на сторінках «Христинівського залізничника» постійно друкувалися статті, де повідомлялося про аварії, нехлюйство, брак у роботі як з боку рядових, так і начальників. Спостерігається велика кількість прогулів. Перше місце по кількості пропусків займали майстерні депо (32–32 дні), партбригади – 18; кондуктори – 11. Люди просто не витримували заданих темпів роботи, подвійних, іноді й потрійних норм виробітку.

Негативним проявом соцзмагання було те, що на зміну планомірній роботі прийшла штурмівщина й кустарщина. Завищені зобов'язання приводили до систематичних недоліків у роботі: поїзди запізнювалися на 35 і більше хвилин, зростала кількість невчасно поданих на колії «хворих вагонів», відправлення поїздів за розкладом складало менше 90 %.

Не на всіх ділянках роботи були високі показники. Дуже часто через неправильну організацію, низьку кваліфікацію, відсутність належного обладнання, прийняття нереальних зобов'язань траплялися зриви планів. Значна частина працівників не

могла працювати понад свої фізичні можливості. Наприклад, працювати за трьох, тобто дати виробіток у 300 %, як це зобов'язувався токарь-ударник стахановського призову депо Христинівка О. Іванченко у Всесоюзну стахановську декаду. Такі високі зобов'язання бралися тільки на певний період (п'ятиденку, декадник, дводекадник, місячник). Працювати в такому темпі постійно було нереально. Напружені умови роботи відбивалися на якості продукції та здоров'ї (фізичному й моральному) робітників<sup>20</sup>.

На сторінках «Христинівського залізничника» з'являються повідомлення про саботажників стахановського руху. Дописувач «Б.І.» критикує чергового по станції Семеніна, який протягом 3 місяців працює ганебно, не виховує стахановців у своїй бригаді, не хоче змагатися за одностійне чергування зі зміною тов. Ординського.

Виступи незадоволення проти стахановського руху були непоодинокі. До саботажників потрапило керівництво вагонної дільниці: начальник дільниці Трущенко, парторг Колосов, комсорг Бортник, голова учкому Стецюк. Їх вина полягала в тому, що вони давали спеціально стахановцям некваліфіковану роботу, а то й не забезпечували їх роботою, відповідно і не виплачувалася заробітна плата. Таку ситуацію можна пояснити наступним: високі досягнення були результатом праці інколи цілого колективу, а, отже, одному працівникові вони були часто не під силу<sup>21</sup>.

Неприятнь у робітників викликали і самі стахановці. Зокрема у вузловій газеті була опублікована замітка «Орденосцеві тов. Воевудському зривають виконання плану»<sup>22</sup>. Із-за того, що машиністи не справлялися зі своїми зобов'язаннями, на залізничному вузлі закривали свою роботу і стаханівські школи.

Після їх закриття набирала обертів боротьба з саботажниками. Їх відкрито починали зараховувати до класових

<sup>20</sup> Виконуйте плани хлібозаготівлі // Колгоспник Христинівщини. 1932. 8 січня.

<sup>21</sup> Керівництво вагонної саботує розгортання стаханівського руху // Христинівський залізничник. 1936. 8 січня.

<sup>22</sup> Орденосцеві тов. Воевудському зривають виконання плану // Христинівський залізничник. 1936. 9 жовтня.

ворогів. Одними з перших таких «класових ворогів» стали начальник відділку експлуатації Берестов, старший диспетчер Кабанов, Роліг. У заниженні норм звинувачували робітника Берестова.

Працівників, що виступали проти поширення стахановського руху, проти самих стахановців притягали до «права», тобто до кримінальної відповідальності. Зокрема, до числа засуджених попав колишній машиніст-передовик П. А. Сіньков.

Таким чином, аналіз матеріалів місцевої преси у 1930-х роках в Христинівському районі показав, що в пресі активно поширювалися міфи про добровільну участь робітників у соціалістичному змаганні, їх високу трудову активність, ентузіазм, творчий підхід до реалізації накреслених партією завдань і високу результативність їх праці.

Трудівники Христинівського району тодішньої Київської області брали участь у соціалістичному змаганні різних форм і видів, серед яких найбільш поширеними були: «ударництво», «зустрічні зобов'язання», «рух за складання і виконання техпромфінплану», «госпрозрахункові

бригади», «громадські буксири» тощо. У роки другої п'ятирічки – впровадження методу Кутафіна серед кондукторів Христинівського кондукторського резерву, рух послідовників машиніста П. Кривоноса за високу продуктивність праці, рух наставництва, стахановський рух.

Водночас місцеві газети не змогли приховати, що стахановський та інші рухи мали і негативні прояви та наслідки. Завищені зобов'язання приводили до систематичних недоліків у роботі. Не на всіх ділянках роботи були високі показники. Дуже часто через неправильну організацію, низьку кваліфікацію, відсутність належного обладнання, прийняття нереальних зобов'язань траплялися зриви планів. Значна частина працівників не могла працювати понад свої фізичні можливості. Напружені умови роботи відбивалися на якості продукції та здоров'ї (фізичному й моральному) робітників. Тому у газеті появляються повідомлення про саботажників стахановського руху і виступи проти нього; про те, що стахановці-ударники часто викликали неприязнь у робітників.

## References

1. Bazhan O. (1991). *Za kulisamy stakhanovs'koho rukhu. Problemy istoriyi Ukrainy, fakty, sudzhennya, poshuky*. Vyp. 1. Kyiv. S. 69–84. [in Ukrainian].
2. Cherneha P. M. (2005). *Vykorystannya zmahal'nykh form orhanizatsiyi pratsi na ukraiyins'kykh pidpryyemstvoakh naperedodni y pid chas Druhoyi svitovoyi viyny. Ukraiyins'kyi istorychnyy zhurnal*. № 1. S. 41–56. [in Ukrainian].
3. Movchan O. (2013). «Trudovi pochyny» robitnykiv Ukrainy v 1930-ti rr.: mify ta real'nist'. *Problemy istoriyi Ukrainy: fakty, sudzhennya, poshuky: Mizhvid. zb. nauk*. Vyp. 22. S. 55–90. [in Ukrainian].