

высилась доля хозяйств с одной и двумя головами и снизилась – с тремя и более (в том числе с 4 и более рабочими лошадьми – на 1/3, с 4 коровами и более – более чем на 1/5). В дальнейшем в течение года процессы снижения мощности зажиточных хозяйств, их самоликвидации и сокращения удельного веса еще более усилились. Соответственно нарастающими темпами уменьшалось число работающих в крестьянских хозяйствах батраков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Население Западной Сибири в XX веке: [кол. моногр.] / отв. ред. Н.Я. Гуцин, В.А. Исупов. Новосибирск, 1997. 172 с.
2. Рабочий класс Сибири в период строительства социализма (1917–1937 гг.): [кол. моногр.] / отв. ред. А.С. Московский. Новосибирск, 1982. 425 с.
3. *Осташко Т.Н.* Сельская интеллигенция Сибири. Конец 1919 – 1927 г. Новосибирск, 1988. 174 с.
4. Историческая энциклопедия Сибири / под ред. В.А. Ламина. Новосибирск, 2009. Т. II. 808 с.
5. Политика раскрестьянивания в Сибири / отв. ред. В.А. Ильиных, О.К. Кавцевич. Новосибирск, 2000. Вып. 1: Этапы и методы ликвидации крестьянского хозяйства. 1930–1940 гг. 214 с.
6. *Гуцин Н.Я.* Сибирская деревня на пути к социализму (социально-экономическое развитие сибирской деревни в годы социалистической реконструкции народного хозяйства. 1926–1937 гг.). Новосибирск, 1973. 520 с.
7. *Данилов В.П.* Советская доколхозная деревня: население, землепользование, хозяйство. М., 1977. 320 с.
8. Историческая энциклопедия Сибири / под ред. В.А. Ламина. Новосибирск, 2009. Т. I. 716 с.
9. *Ильиных В.А.* Социальная мобильность сибирского крестьянства: дискурс 1920-х гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2014. № 4. С. 85–89.
10. *Ильиных В.А.* Социальная мобильность сибирского крестьянства в 1920-е гг.: историография проблемы // Вестник Новосибир. гос. ун-та. Сер.: История, филология. 2015. Т. 14. Вып. 1: История. С. 150–157.
11. Сибирская советская энциклопедия. Новосибирск, 1931. Т. II.

REFERENCES

1. West Siberian population in the XX century. Novosibirsk, 1997, 172 p. (In Russ.)
2. The working class of Siberia in the period of socialism building (1917–1937). Novosibirsk, 1982, 425 p. (In Russ.)
3. *Ostashko T.N.* Rural intelligentsia of Siberia. Late 1919–1927. Novosibirsk, 1988. 174 p. (In Russ.)
4. Historical encyclopedia of Siberia. Novosibirsk, 2009, vol. II, 808 p. (In Russ.)
5. The policy of “raskrestyanivaniya” in Siberia. Novosibirsk, 2000. Iss. 1: Stages and methods of liquidation of the peasant farms. 1930–1940, 214 p. (In Russ.)
6. *Gushchin N.Ya.* Siberian village on the road to socialism. (Social-economic development of the Siberian village during the socialist reconstruction of the national economy. 1926–1937). Novosibirsk, 1973, 520 p. (In Russ.)
7. *Danilov V.P.* Pre-collective farm Soviet village: population, land use, peasant farm. Moscow, 1977, 320 p. (In Russ.)
8. Historical encyclopedia of Siberia. Novosibirsk, 2009, vol. I, 716 p. (In Russ.)
9. *Ilyinykh V.A.* Social mobility of Siberian peasants: discourse of the 1920s. *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. 2014, N 4, pp. 85–89. (In Russ.)
10. *Ilyinykh V.A.* Social mobility of Siberian peasantry in 1920s: the problem historiography. *Vestnik Novosib. gos. un-ta. Ser.: Istoriya, filologiya*. 2015, vol. 14, iss. 1: istoriya, pp. 150–157. (In Russ.)
11. Siberian Soviet encyclopedia. Novosibirsk, 1931, vol. II. (In Russ.)

Статья принята
редакцией 22.04.2015

DOI: 10.15372/HSS20150316
УДК 94(571)»1899/1933»

Г.М. ЗАПОРОЖЧЕНКО

ТРАНСПОРТНАЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКАЯ КООПЕРАЦИЯ В СИБИРИ В ПЕРВОЙ ТРЕТИ XX в.: ОТ РЫНОЧНОЙ К РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОЙ МОДЕЛИ

Галина Михайловна Запорожченко,
канд. ист. наук, старший научный сотрудник,
Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук,
РФ, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8
e-mail: galinakoop@yandex.ru

В центре внимания автора – опыт кооперативов рабочих и служащих железнодорожного и водного транспорта Сибири в 1899–1933 гг. Автор исследует причины и обстоятельства утраты транспортной потребительской кооперацией статуса самостоятельной организации, закончившейся ее организационным поглощением государственной торговлей. Показано резкое ухудшение условий хозяйственной деятельности кооперации на рубеже 1920–1930-х гг. в связи с проведением индустриализации и коллективизации, централизованным распреде-

лением фондов, усилением партийно-государственного контроля, финансовой зависимостью от государства и т.п. Существенную роль, по мнению автора, сыграли и теоретические представления о «второсортности» кооперативной формы собственности в сравнении с государственной и общенародной, а также объективные сложности, связанные с неустойчивой рентабельностью широко раскинувшейся торговой сети транспортной кооперации.

Ключевые слова: потребительская кооперация, транспортное потребительское общество, новая экономическая политика, закрытые распределители, отделы рабочего снабжения, Сибирь.

G.M. ZAPOROZHCHENKO

TRANSPORTATION CONSUMER COOPERATION IN SIBERIA IN THE FIRST THIRD OF THE XX CENTURY: FROM A MARKET TO DISTRIBUTION MODEL

Galina M. Zaporozhchenko,
Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher,
Institute of History SB RAS,
8 Nikolaev Str., Novosibirsk, 630090, Russia
e-mail: galinakoop@yandex.ru

The article considers the historical experience of transportation consumer cooperatives established on the Siberian railways. During the pre-revolutionary period there were both independent railway co-operative societies and those that were dependent on the State. During the period of «military communism» when market relations were restricted the consumer societies shifted from trade to distribution. Shares, dividends, voluntary membership reappeared in the co-operative practice only under the New Economic Policy (NEP). NEP's positive momentum resulted in the increased business activity indicators of transportation consumer societies. Industrialization and collectivization in the 1920s–1930s led to sharp deterioration of the conditions of trade. The growth of turnover and profits slowed down, efficiency and quality of service decreased. The crisis was exacerbated by the declining state funding and goods flow after a number of reorganizations. In 1931 transportation cooperation turned into a network of «closed distributors» with rationing for its employees. In 1933 its functions and property were transferred to «departments of workers supply» at enterprises. Centralized distribution of funds, rigorous State and party control and financial dependence deprived the co-operation of independent status and determined its organizational absorption by the state trade. Theoretical ideas about inferiority of co-operative form of ownership as opposed to the state-public socialist property, as well as objective difficulties associated with far-flung network of sales outlets, some of which were loss-making, also played a significant role.

Key words: consumer cooperation, transportation consumer society, New Economic Policy, «closed distributors», «departments of workers supply», Siberia.

Актуальность исследования всех форм кооперативного движения объясняется дискуссионностью вопроса об оценке состояния кооперации в целом накануне «великого перелома». Угасала ли она постепенно на протяжении нэпа и в конце 1920-х гг. оказалась в глубоком кризисе, что было обусловлено наличием антагонистических противоречий с государством? Или кооперация не исчерпала своих возможностей и подверглась административному слову в 1929 г.? [1, с. 8].

История транспортной потребительской кооперации в Сибири охватывает немногим более трех десятилетий – с 1899 по 1933 г. Ряд исследователей изучали ее развитие в дореволюционный (Н.А. Рожков, С.П. Днепровский, Л.Ф. Берсенев, И.А. Коряков, Л.Х. Корякова, В.А. Кригер, И.И. Курьян, М.К. Яковенко, А.П. Толочко, Ю.П. Плотников, Н.Г. Лашков) и советский (А.С. Шикалов, Е.И. Нечаев, В.И. Дудкалов, В.Н. Воробьев) периоды. В данной статье обобщены итоги исторического пути потребительской кооперации; показана эволюция кооперативной сущности транспортных потребительских организаций под влиянием социально-политических и экономических факторов.

На обширных редконаселенных пространствах Сибири транспортная потребительская кооперация

играла исключительно важную роль, обеспечивая продовольствием и промышленными товарами железнодорожные станции, разъезды, пристани, а также поездные и судовые бригады, находившиеся в пути. Железнодорожная кооперация возникла в России в дореволюционный период в зависимой форме, неизвестной в западноевропейских странах. По мнению современников, содействие администрации, ссуды, казенные помещения, льготный тариф могли гарантировать ее от убыточности [2, с. 39]. На самом деле в железнодорожных обществах, находящихся под «насилственной опекой начальства»¹, было мало кооперативного. Одним из крупнейших среди 40 кооперативов на железных дорогах России являлось Общество потребителей служащих и рабочих Забайкальской железной дороги, действовавшее с 1899 г. на территории от Иркутска до границ Китая и Амурской области. К 1917 г. оно имело 28 тыс. членов, 1 млн руб. капиталов и 6,5 млн руб. товарооборота. Возникшее одновременно с ним аналогичное общество на Сибирской железной дороге с конторой в Томске разорилось в 1908 г. На обслуживавших железную дорогу каменноугольных копей в Томской губернии были организованы обще-

¹ Союз потребителей (Москва). 1917. № 25. С. 8.

ства потребителей: в 1905 г. – в Судженске, в 1911 г. – в Анжерске. В 1916 г. общества потребителей появились на линиях Томской² и Омской³ железных дорог, действовали они параллельно с продовольственными комитетами, созданными их администрацией при помощи правительственных субсидий⁴.

Независимые железнодорожные потребительные общества, уделявшие внимание развитию самостоятельности, кооперативной демократии, культурной работы, функционировали с 1913 г. в Чите, на станциях Тайга, Иланская, Боготол, Слюдянка, Мысовка, Топки⁵ и др. Большие группы железнодорожных рабочих и служащих вступали в городские всеобщие потребительные общества в Красноярске, Иркутске, Чите, Верхнеудинске, Нижнеудинске, Новониколаевске, Омске [3, с. 63–96]. К 1917 г. потребительные общества были созданы речниками в Красноярске и Омске.

Революционные события и Гражданскую войну Забайкальское общество потребителей пережило с наименьшими потерями, приняло меры по демократизации устава, сохранило и увеличило капиталы и обороты, в отличие от российской железнодорожной кооперации, которая практически лишилась в этот период своих оборотных средств и начала восстанавливаться только в 1923 г. из остатков пайкового довольствия Наркомпрода⁶. Уцелели и просуществовали до 1935 г., до перехода городской кооперативной сети в государственную торговлю, созданные железнодорожниками кооперативы в Красноярске, Верхнеудинске, Чите.

В результате преобразований 1918–1920 гг. в кооперации было введено обязательное для всех граждан членство, работала она с помощью прямого продуктообмена без паев и дивидендов, распределяя продовольственные пайки по нарядам государственных органов. Транспортная потребительская кооперация стала организационно оформляться как разновидность рабочей. Во всероссийском масштабе продовольственные комитеты и кооперативы на транспорте объединились в Продпуть – автономную хозяйственную организацию при Всероссийском железнодорожном профессиональном союзе, а затем при Наркомпроде. В Сибири на базе Омской заготовительной конторы возник Сибпродпуть с отделениями в Новониколаевске, Барнауле, Красноярске, Иркутске, Мариинске, Бийске, Канке, Ачинске, Семипалтинске, Усть-Каменогорске, Павлодаре, Славгороде⁷. На I Краевом съезде транспортной кооперации Сибири в октябре 1921 г. в Новониколаевске констатировалось «прекращение кооперативного бытия на железных дорогах», отмечалось, что «Сибпродпуть превратился в технический аппарат Сибпродкома для распределения госпайка между тружениками сибирского транспорта»⁸.

Переход к новой экономической политике вызвал необходимость в пересмотре отношений государства с кооперацией, которая, по словам В.И. Ленина, «находилась в состоянии чрезмерного задушения»⁹. Декретами от 7 апреля и 26 октября 1921 г. ей возвращались имущество, хозяйственная инициатива и финансовая самостоятельность, а в начале 1924 г. – добровольное членство, паи и дивиденды. Но, несмотря на проведенный еще в 1917 г. кооперативный закон, кооперация продолжала работать под контролем государства, диктовавшего размер пая, цены, нормы коммерческого накопления, объемы кредитования в обмен на денежную помощь. Профсоюзы и Управления дорог также оказывали кооперации существенную поддержку.

В системе потребительской кооперации, возглавляемой Центросоюзом, в 1921 г. было создано Центральное управление по снабжению работников транспорта (ЦУСТРАН), а затем Транпосекция с выборными органами управления и хозяйственной автономией. 18 июля 1922 г. Транпосекцией был утверждено Положение о Сибтранпосекции с нормой представительства при выборах из расчета один уполномоченный от 500 членов¹⁰.

К весне 1922 г. в стране действовало 84 транспортные потребительские общества (ТПО), из них 8 – в Сибири¹¹. К концу лета 1923 г. их преобразовали в 6 ТПО: Иркутское (с Красноярском), Томское (с Новониколаевском), Алтайское (с Омском, Тюменью и Челябинском), а также Енисейское и Омско-Тюменское водные¹². Сеть железнодорожных, водных и смешанных ТПО обслуживала большую часть транспортников и их семей (262 тыс. чел.) вплоть до самых дальних и малоллюдных уголков¹³.

Пережив трудный период организационной перестройки, ТПО от распределительных функций постепенно перешли к торговой работе, заново вступив на путь первоначального накопления собственных средств¹⁴. Уже в 1923 г. в сибирских ТПО наблюдалось превышение доходов над расходами: 736 085 против 252 786 руб. золотом¹⁵. Рабочие реализовывали через магазины ТПО в среднем 40 % своего бюджета¹⁶. 28 тыс. рабочим был предоставлен товарный кредит на 215 226 руб. из полученного в конце 1923 г. от правления Сибирской железной дороги натурального и денежного фондов. Около 70 % товаров ТПО закупали у государственных органов и других кооперативных организаций, 28 % – у частных предпринимателей. Расширению ассортимента товаров способствовала промышленная и сельскохозяйственная деятельность. ТПО имели мельницы, пимокатное, сапожное, кожевенное, мыловаренное, колбасное, хлебное производ-

² ГАТО. Ф. 3. Оп. 67. Д. 458. Л. 6.

³ РГИА. Ф. 1288. МВД. Оп. 15. 1915 г. Д. 163. Л. 28.

⁴ Союз потребителей. 1918. № 29–30. С. 9.

⁵ Труженик (Иркутск). 1919. № 6. С. 7.

⁶ ГАНУ. Ф. 178. Оп. 1. Д. 21. Л. 1.

⁷ Там же. Ф. Р-32. Оп. 1. Д. 1036. Л. 15.

⁸ Там же. Д. 977. Л. 42.

⁹ Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 43. С. 64.

¹⁰ ГАНУ. Ф. Р-32. Оп. 1. Д. 1036. Л. 2.

¹¹ Там же. Д. 977. Л. 43.

¹² Там же. Д. 1691. Л. 27.

¹³ Там же. Л. 17.

¹⁴ Там же. Д. 976. Л. 11.

¹⁵ Там же. Д. 1691. Л. 29.

¹⁶ Там же. Л. 33.

ства, племенные питомники, огороды, пасеки, покосы, полеводческие сельхозугодья¹⁷.

Введение в 1924 г. добровольного членства осуществлялось на основе перерегистрации обществ, поднявшей интерес к кооперации. Структурная реорганизация призвана была усовершенствовать ее деятельность. В 1925 г. водная кооперация как самостоятельный вид была признана экономически невыгодной и ликвидирована, а снабжение рабочих водного транспорта было передано рабочей и общегражданской потребительской кооперации на местах¹⁸. Реорганизация железнодорожной кооперации в соответствии с измененными границами железных дорог в Сибирском округе путей сообщения к концу 1925 г. завершилась созданием четырех ТПО: Новосибирского, Томского, Красноярского и Забайкальского, а также Омского дорожного потребительского союза¹⁹.

Положительный импульс нэпа сказался в динамике развития сибирской транспортной кооперации. К середине 1924 г. она охватывала 72,7 % всех транспортников: из 54 171 их общего числа 39 392 являлись членами ТПО, что превышало средние показатели по стране (69,6 %). В течение 1922–1924 гг. на треть возросло количество лавок и магазинов, которых насчитывалось около 100, удвоились торговые обороты²⁰. На пленумах Сибирского краевого кооперативного совета в октябре 1927 г. и марте 1928 г. отмечалось, что транскооперация Сибири укрепились численно и хозяйственно, повышала рентабельность, снижала торговые расходы и цены²¹.

Однако относительно благоприятный период для кооперации был кратковременным: 1924–1927 гг. Обследование Сибтранспосекцией балансов сибирских ТПО показало, что их финансовое положение являлось очень напряженным. Не хватало оборотных средств, слабой оставалась материальная база. Пай вырос до размеров месячного заработка, но собрать его в полной мере не удавалось, несмотря на двухгодичную рассрочку. Собственные средства составляли 11 % всего оборотного капитала, т.е. кооперация торговала в основном на государственные средства, что давало повод для администрирования и вмешательства во внутренние дела. В активной части балансов основную долю составляли труднореализуемые и малоподвижные ценности, значительные долги числились по рабочему кредитованию²². Слабым местом являлись раздутость персонала, слабая ассортиментная политика, недостаточная культурно-просветительная работа, растраты²³ [4, с. 1–3; 5; с. 4; 6, с. 1].

На рубеже 1920–1930-х гг. условия торговой работы резко ухудшились в связи с ускоренным проведением

индустриализации и коллективизации. Произошел переход от свободной закупки товаров к их централизованному целевому поступлению от Наркомторга с учетом важности объектов снабжения. Вместе с тем внимание системы, которая привыкла получать централизованное снабжение, переключалось на развитие собственных заготовок и производства, введение хозрасчета²⁴. Налицо было противоречие между призывами к рачительности и предприимчивости в условиях свертывания рынка.

Сократилось финансирование кооперации, ухудшились условия расчетов по всем видам кредитов, ставки оплаты займов повышались с 12 до 20 %, директивные нормы коммерческого накопления не обеспечивали поступления средств на развитие операций²⁵. В порядке партийной дисциплины кооперативы обязывали торговать продуктами сельского хозяйства ниже себестоимости. Транспортная кооперация имела больше возможностей для коммерческого накопления, так как пользовалась льготным железнодорожным тарифом (за исключением Забайкальского ТПО), но разбросанность по линии железных дорог и мелкие размеры многих линейных торговых пунктов снижали общую рентабельность торговли в ТПО²⁶.

Взросшие тяготы повседневной деятельности потребительской кооперации представлялись как «повышение ответственности потребкооперации за индустриализацию». Установка состояла в том, чтобы кооперация, не рассчитывая на помощь государства и опираясь на собственные средства, сама пришла на помощь государству. «Индустриализация страны требует максимального освобождения государственных средств из торгового оборота и вложения их в промышленность, – говорилось в циркуляре Транспосекции «О финансовых перспективах на 1929–1930 гг.», – поступающему от промышленности товарному потоку должен пойти навстречу денежный поток от торговли за наличные»²⁷. Выполнение директив о снижении наценок и цен должно было привести к передаче государству из одной только системы сибирской потребкооперации 30–40 млн руб. для целей индустриализации [7, с. 7]. Кооперация оставалась без средств. Поскольку сбор паевых составлял 1/3 от плана, единственный выход виделся в дальнейшем увеличении пая.

В конце 1920-х гг. в транспортной кооперации усилились кризисные явления, выразившиеся в замедлении роста оборотов и прибылей, снижении степени удовлетворения потребительских нужд. С 1928 г. важнейшие товары нормировались, были введены заборные карточки на хлеб и другие продукты. Товаров, поступавших централизованно, катастрофически не хватало, самозаготовки требовали соответствующих директив, дополнительных затрат, опытных кадров. Дефицит, пустые полки, очереди, хищения, бесхозяй-

¹⁷ Там же. Д. 1036. Л. 10, 18.

¹⁸ Там же. Ф. П-2. Оп. 2-1. Д. 549. Л. 6, 58; Оп. 4. Д. 2. Л. 15, 103, 105.

¹⁹ Там же. Оп. 4. Д. 2. Л. 154.

²⁰ Там же. Ф. П-10. Оп. 1. Д. 989. Л. 28–28 об.

²¹ Там же. Ф. Р-32. Оп. 1. Д. 319. Л. 69; Д. 315. Л. 173.

²² Там же. Ф. П-2. Оп. 2-1. Д. 437. Л. 7.

²³ Там же. Оп. 1. Д. 549. Л. 70; Оп. 2-1. Д. 543. Л. 8; Ф. 179. Оп. 1. Д. 21. Л. 1.

²⁴ Там же. Ф. Р-1077. Оп. 1. Д. 6. Л. 3, 44.

²⁵ Там же. Ф. Р-42. Оп. 1. Д. 314. Л. 6.

²⁶ Там же. Д. 300. Л. 50; Д. 299. Л. 96.

²⁷ Там же. Ф. Р-1077. Оп. 1. Д. 6. Л. 44.

ственность, грязь, ветхость помещений стали приметам кооперативных магазинов. Непосильным бременем для ТПО являлась организация общественного питания, рабочего кредитования, хлебопечения.

Настроения железнодорожников отчасти отразились в их неосторожных разговорах, зафиксированных в сводках Сибкрайкома ВКП(б) в 1929–1930 гг.:

Из рабочих тянут соки, работы прибавляют, рабочий день уплотняют, а хлеба убавляют... С хлебом дело плохо, а коммунисты говорят, что все хорошо... Кто из нас останется живым к концу пятилетки на таком пайке? Поневоле сделаешься саботажником... Раньше мы лучше жили, а теперь голодаем. В 1925–26-ом хлеба хватало, за границу вывозили, а теперь недостает... Придется, как в 20-ом, брать мешки и ехать в деревню за хлебом²⁸.

Атмосфера общих собраний передавала скрытый накал противостояния полуголодных пайщиков и малочувствительного к настроениям рабочих аппарата кооперации, который вместо обсуждения на собраниях насущных нужд «продавливал» исходящие «сверху» директивы о соцсоревновании, бригадных обследованиях, рацминимумах, рабочем контроле, являвшихся мнимой панацеей от бесхозяйственности.

В 1930–1931 гг. работу транспортной кооперации подорвала череда реорганизаций. В апреле 1930 г. она была объединена с рабочей кооперацией в городах²⁹. В результате положение линейных работников ухудшилось. На участках железнодорожного строительства в августе 1930 г. было зафиксировано «безобразное снабжение» рабочих: не было второго блюда на обед, на ужин подавали только кашу, овощи отсутствовали, «в столовой – грязь, нет ложек, земляные червяки в супе». В октябрьские праздники более 100 рабочих остались без обедов³⁰.

В начале 1931 г. транспортная кооперация вновь обособилась от рабочей. В пределах Западно-Сибирского края были созданы и получили контрольные цифры на 1931 г. по контингентам и товарооборотам Омский и Томский железнодорожные кооперативы. Работа по восстановлению только что ликвидированных ТПО, возвращению бывших работников, помещений и ценностей потребовала не меньшего напряжения, проходила с большими «срывами» и обязательной трехдневной отчетностью председателей³¹. Всего в Западной Сибири в этот период было организовано 13 ТПО: 10 – в железнодорожной и 3 – в возрожденной водной потребительской кооперации. Везде ощущался недостаток помещений, складов, инвентаря. Неразбериха при учете контингента приводила к выдаче значительно меньшего количества пайков по сравнению с потребительским населением. Упор делался на организации закрытых распределителей, а также общественного питания ввиду намечавшегося вовлечения в производство большого количества женщин.

Неоднократные административные реорганизации транспортной потребительской кооперации свиде-

тельствовали о том, что ее собственность фактически перестала ей принадлежать, с легкостью переходила в подчинение государства, рабочей кооперации и обратно. Сложный организационный процесс делился между кооперативными работниками по принципу «вы приехали, мы уезжаем», без заботы о потребителе. В марте 1931 г., подводя итоги кампании по реорганизации транспортной кооперации, Западно-Сибирский крайком партии констатировал, что «восстановление ТПО закончилось, но никакого улучшения рабочего снабжения нет»³². При обследовании Томского ТПО отмечались «архихаотический» беспорядок, «общая запутанность дел», «крайняя бесхозяйственность и расхлябанность всей работы»³³. Обследование Топкинского РайТПО закончилось с характерной для того времени трагичностью – каждый пункт дороги объявлялся гнездом вредителей, сотни кооперативных работников подверглись арестам и тюремному заключению³⁴.

Но главные реорганизации были впереди. В 1932 г. было законодательно запрещено открытие магазинов и лавок частными лицами. Кооперативная и государственная торговля заняла монопольное положение на внутреннем рынке, соотношение между кооперативным и государственным секторами торговли стало меняться в пользу последнего. ЦК ВКП(б) и СНК приняли постановление об организации при промышленных предприятиях отделов рабочего снабжения (ОРСов). Один из важнейших участков снабжения рабочих переходил от потребительской кооперации к государственной торговле. Материально-техническая база кооперативов была признана «неудовлетворительной» и безвозмездно передавалась ОРСам³⁵. Теоретическим обоснованием данного решения служили представления о второсортности кооперативной формы собственности в сравнении с государственной и общенародной.

Постановлением СНК от 19 июля 1933 г. закреплялось создание ОРСов на сибирских железных дорогах и водном транспорте. Так, из 5 районных ТПО на Томской железной дороге было создано 22 ОРСа. Обслуживавшие транспорт Сибири ОРСы объединялись в Управления рабочего снабжения – УРСы. В 1934 г. действовали УРСы Омской и Томской железных дорог, Запсибстроя и водосекции³⁶. Созданные на месте транспортной кооперации ОРСы также продемонстрировали свою нерентабельность. Среди ее причин указывались те же факторы, что тормозили работу бывших ТПО: слабость финансовой и материально-технической базы, уменьшение объемов централизованного снабжения товарами, растраты и хищения³⁷.

История транспортной кооперации свидетельствует о развитии кооперативных форм в условиях

²⁸ Там же. Ф. П-2. Оп. 2-1. Д. 3483. Л. 73–74, 92.

²⁹ Там же. Ф. Р-42. Оп. 1. Д. 339. Л. 155 об.

³⁰ Там же. Ф. П-3. Оп. 3. Д. 125. Л. 38.

³¹ Там же. Ф. Р-42. Оп. 1. Д. 349. Л. 11.

³² Там же. Ф. П-3. Оп. 4. Д. 294. Л. 22 об.

³³ Там же. Оп. 6. Д. 842. Л. 484–500.

³⁴ Там же. Д. 843. Л. 173.

³⁵ Там же. Л. 2.

³⁶ Там же. Оп. 7. Д. 602. Л. 107.

³⁷ Там же. Оп. 9. Д. 794. Л. 44.

советского строя только по названию, но не по своей сути. Нэп являлся кратким периодом возрождения кооперативной работы на транспорте, но не стал для нее золотым веком. Основанное на прикреплении к снабжающей организации членство, централизованное распределение фондов и жесткий партийно-государственный контроль лишали кооперативы статуса самостоятельных организаций. Казенщина вытесняла самостоятельность, предприимчивость и инициативу. Существовали и объективные сложности развития эффективной торговли в широко раскинувшейся сети торговых пунктов, часть из которых была неизбежно убыточной. К концу периода ТПО превратились в сеть закрытых распределителей, обслуживавших рабочих централизованно распределяемыми товарами по заборным карточкам. Это предопределило организационное поглощение кооперативных структур, что и произошло в 1933 г. с образованием в системе транспортной кооперации УРСов и передачей им кооперативной собственности. Кризисные явления в кооперации в конце 1920-х гг. были восприняты руководством как недееспособность и неприспособленность кооперативных форм для решения глобальных задач модернизации экономики. При этом выражение «кооперативные методы работы» в партийном языке превратилось в ярлык для работающих неповоротливо и нерадиво.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Николаев А.А. Основные виды кооперации в России: историко-теоретический очерк. Новосибирск, 2007. 280 с.

2. Люри Н. Общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги: обзор деятельности за период 1899–1916 годов. Иркутск, 1917. 96 с.

3. Запорожченко Г.М. Транспортная кооперация Сибири в первой трети XX века. Новосибирск, 2007. 232 с.

4. Краткий отчет правления Омского ТПО о работе в 1926–27 г. Омск, 1928.

5. Отчет о деятельности правления Красноярского районного ТПО за 1927–28 операционный год. Красноярск, 1929.

6. Отчет о работе Забайкальского ТПО за 1927–1928 отчетный год, 29-ый год существования. Чита, 1929.

7. Потребкооперация Сибири в 1927–1928 и 1928–1929 гг. Отчет IV Собранию уполномоченных Сибкрайсоюза. Новосибирск, 1930.

REFERENCES

1. Nikolaev A.A. The main types of cooperatives in Russia: historical and theoretical essays. Novosibirsk, 2007. 280 p. (In Russ.)

2. Lury N. The consumer society of Transbaikalian railway servants: review of activities for the period 1899–1916. Irkutsk, 1917. 96 p. (In Russ.)

3. Zaporozhchenko G.M. Transport cooperation in Siberia in the first third of the twentieth century. Novosibirsk, 2007. 232 p. (In Russ.)

4. A brief report of the Omsk Transport consumer society on the work in 1926–27. Omsk, 1928. (In Russ.)

5. The activity report of the Board of the Krasnoyarsk regional Transport consumer society for the fiscal year 1927–28. Krasnoyarsk, 1929. (In Russ.)

6. Report on the work of Transbaikalian Transport consumer society for 1927–1928 year, the 29th year of existence. Chita, 1929. (In Russ.)

7. The district of Siberia in 1927–1928 and 1928–1929. Report for IV Meeting of commissioners of Siberian regional consumer Union. Novosibirsk, 1930. (In Russ.)

Статья принята
редакцией 28.07.2015

DOI: 10.15372/HSS20150317

УДК 316.4

Н.С. КОРОБЕЙНИКОВА

ДЕТСКАЯ СМЕРТНОСТЬ В ГОРОДАХ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 гг.)*

Надежда Сергеевна Коробейникова,
канд. ист. наук, младший научный сотрудник,
Институт истории СО РАН,
РФ, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8
e-mail: ellpise@gmail.com

В статье изучается тренд детской смертности в годы Великой Отечественной войны как важнейший показатель воспроизводства населения. Выявлены структурные трансформации детской смертности в городах Западной Сибири в 1941–1945 гг. Прослежена динамика региональных показателей детской смертности на разных этапах военного времени. Выделены данные младенческой смертности, определена ее специфика и причины в годы войны. Кроме того, рассмотрены изменения уровня детской смертности по месяцам. Большое внимание уделено главным факторам, которые определяли динамику показателей детской смертности в условиях военного времени. Высказано предположение, что начавшееся сокращение общего показателя детской смертности оказало своеобразное влияние на уровень рождаемости

*Статья подготовлена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 14-01-00109.