

**ПОЛИТИКА «КОРЕНИЗАЦИИ» НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕНЬШИНСТВ  
НА ЮГЕ РОССИИ В 1920-е гг.**

**И. М. Федина**  
**Кубанский социально-экономический институт,**  
**г. Краснодар, Россия**

**THE POLICY OF "INDIGENIZATION" OF MINORITIES IN SOUTHERN RUSSIA IN 1920S**

**I. M. Fedina**  
**Kubania Social and Economic Institute, Krasnodar, Russia**

**Summary.** The article deals with the historical landmarks and facts of social progress of "indigenization" in the south of Russia in the 20th century.

**Key words:** national policy; indigenization; minorities; national minority.

Проведение в жизнь политики «коренизации» органами советской власти на юге России в 1920-е гг. целенаправленно осуществлялось в рамках нового идеологического конструкта, направленного на всемерную поддержку национальных меньшинств.

В начале 1920-х гг., в условиях новой советской государственности, императивные стремления большевиков сосредотачивались на привлечении национальных меньшинств на свою сторону и создании социальной опоры власти из представителей этнических групп. Отсюда непосредственный политико-практический интерес к этносоциальной консолидации национальных общностей с помощью патерналистских практик.

На юге России политика «коренизации» берёт начало с апреля 1920 года, когда выходит постановление Кубано-Черноморского областного ревкома о получении всеми национальностями области, права организации обучения на родном языке. При областном отделе народного образования был организован подотдел Просвещения Национальных Меньшинств (Нацмен), главной задачей которого объявляется борьба с неграмотностью. В составе Кубано-Черноморского Нацмена первоначально были сформированы украинская, немецко-латышско-эстонская, армянская, польская, греческая, еврейская, литовская, чешская, грузинская, азербайджанская секции. Организованные в 1921 г. бюро руководили работой этих секций, информировали обо всех событиях и проводили мероприятия среди национальных меньшинств [1, л. 9].

Секции и бюро становились центрами национально-культурной самоорганизации, политического просвещения, экономического восстановления и организации быта для национальных меньшинств юга России. Организационной формой работы с населением стали клубы «Нацмен», которые функционировали в Армавире, Краснодаре, Майкопе, Новороссийске, Туапсе и Сочи, занимаясь довольно разноплановой деятельностью [2, л. 2]. На общих собраниях читали лекции по национальной проблематике, готовили доклады на общественно-политическую тематику, проводили беседы, ставили спектакли, организовывали концерты, показывали кинофильмы. В целях оживления экономической жизни оказывалось всяческое содействие организации кооперативов из числа представителей национальных меньшинств, для чего проводились специальные юридические консультации. Не забывали и о систематических мероприятиях по улучшению быта этнических групп.

Так, постепенно происходила привязка этнических сообществ к властной структуре, а работа с национальными меньшинствами приобретала строгую организованность, административно-территориальную структурированность, во многом основываясь на внутренней потребности этнического сплочения в сложных социально-экономических условиях 1920-х гг.

Провозглашение на XII съезде РКП(б) в апреле 1923 г. политики «коренизации» на практике означало привлечение к государственному строительству и партийной работе представителей нерусских народов, проживавших, в том числе,

на казачьих территориях юга России. Сопровождалась «коренизация» обеспечением представителям этих народов изначального преимущества при занятии должностей в партийных и государственных учреждениях, установлением существенных льгот при получении образования, в налогообложении, при трудоустройстве и пр. Эти меры способствовали усилению национального движения на юге России и заложили основы для создания национальных районов для представителей национальных меньшинств.

Выделение самостоятельных национальных районов, а именно Армянского, Ванновского, Греческого, Шапсугского, Штейнгартовского сопровождалось вовлечением бедноты в государственное строительство. Наряду с усилением «коренизации», которое сопровождалось, прежде всего, изучением нужд и улучшением обслуживания этих районов, в качестве административно-аппаратных единиц привлекались представители коренной национальности. Несмотря на небольшие суммы, выделяемые на «коренизацию» (8–10 тыс. руб), ощущалась острая нехватка аппаратных работников по национальному принципу [3, л. 44]. Региональные власти предпринимали ряд попыток изучения нужд населения, вывешивая, к примеру, специальные ящики для жалоб [4, л. 14–15].

В качестве социального резерва национального строительства рассматривалось вовлечение в общественную жизнь женщин из представителей национальных меньшинств. Однако их участие представляло немало трудностей. Особенно среди немецких колоний, женщины которых наотрез отказывались участвовать в каких-либо общественных мероприятиях, и по традиции не посещали собрания [5, л. 16]. Традиционные патриархальные отношения и нормы противодействовали вовлечению девушек в социалистическое строительство. Власти стремились приобщить женщин к идеологической и производственной деятельности. Для них создавались специальные курсы, был даже организован делегатский аппарат из женщин-нацменок. «Делегатками» в 1920-е гг. называли участниц делегатских собраний беспартийных женщин, которых вовлекали большевистские партийные ячейки в общественную жизнь для последовательной пропаганды новой жизни.

Выполнение социальной роли делегатки способствовало формированию гендерной роли женщины-нацмена советского типа. Рекомендовалось обратить серьезное внимание на повышение культурного уровня женщин, вовлекая их в ликбезы и уголки при избах-читальнях [6, л. 34–35]. Ввиду небольшого числа девушек-армянок в рядах ВЛКСМ, рекомендовалось заинтересовать их общественной и идеологической работой, вначале привлекая в кружки, затем в ударные бригады, а через них – уже в организацию ВЛКСМ [7, л. 20].

Власти также стремились приобщать нацменьшинства к новым советским праздникам, пытаясь приспособить национальные традиции к новым реалиям общественной жизни. Так, на общем собрании армян города Армавира рекомендовалось «в день праздника 1 мая собраться со школами к клубу нацмен. Во время демонстрации шествие должны сопровождать армянские революционные песни, лозунги, желательны национальные костюмы, армянская музыка и «живые картины»:

а) эксплуататор в клетке,

б) свободная женщина востока» [8, л. 17–20]. Так формировались новые, советские образцы отношения к окружающему миру и создавались инновационные алгоритмы национального самосознания.

Несмотря на все мероприятия, звучали мнения о том, что «коренизация» проходит недостаточно в силу отсутствия работников, умеющих строить аппарат по национальному признаку. Поднятием культурного, экономического и политического уровня власти стремились добиться сближения всех национальностей, вовлечь их в социалистическое строительство, а также сформировать новых представителей советского строя из числа представителей национальных меньшинств.

#### Библиографический список

1. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИ КК). Ф. 12. Оп. 1. Д. 54. Л. 9.
2. ЦДНИ КК. Ф. 9. Оп. 1. Д. 513. Л. 2.
3. ЦДНИ КК. Ф. 493. Оп. 1. Д. 8. Л. 44.
4. ЦДНИ КК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 55. Л. 14–15.

5. ЦДНИ КК. Ф. 493. Оп. 1. Д. 8. Л. 16.
6. ЦДНИ КК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 54. Л. 34–35.
7. ЦДНИ КК. Ф. 1415. Оп. 1. Д. 8. Л. 20.
8. ЦДНИ КК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 54. Л. 17–20.

© И. М. Федина.

УДК 908(470)

## ВЕЛИКИЙ СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ – ТРАНСПОЛЯРНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

**В. А. Калинин**  
Газпромнефть Научно-технический центр,  
г. Санкт-Петербург, Россия

**STALINIST GREAT WAY – TRANSPOLAR RAILROADS**

**V. A. Kalinin**  
Gazpromneft Scientific and Technical Center, Saint-Petersburg, Russia

**Summary.** This article investigates the reasons for starting and stopping the construction of the railway Transpolar. The track was built in the years 1947–1953 on the orders of Stalin. Chief Controller of construction was Beria.

**Key words:** GULAG; NKVD; Transpolar railway; prisoners; the Northern Sea Route; camps.

Одной из «полузабытых» отечественными и зарубежными исследователями тем остаётся история строительства и ликвидации Трансполярной железной дороги (1947–1953 гг). Протянувшаяся (на карте) от станции Чум (то есть фактически от г. Воркуты) на восток, до Игарки, эта магистраль должна была стать ключевой транспортной артерией полярного севера СССР, круглогодичным дублёром Северного морского пути. Сметная стоимость железной дороги, вместе с портом, судоремонтными мастерскими и посёлком в районе Игарки составляла 7 миллиардов 200 миллионов рублей [3, с. 789].

Приступить к освоению самых труднодоступных территорий Крайнего Севера руководство СССР смогло только после окончания Второй мировой войны. Страна лежала в руинах, но создание новой социальной реальности не могло быть отложено на потом.

26 декабря 1946 года в кабинете И. В. Сталина обсуждался вопрос о строительстве железнодорожной магистрали от Воркуты на восток, до посёлка Мыс Каменный на берегу Обской губы, где планировалось возвести морской порт. На совещании было принято принципиальное решение о начале грандиозного проекта. Наблюдение за выполнением Постановления Совета Министров СССР о строительстве железнодорожной линии было возложено на заместителя председателя Совета Министров СССР Л. П. Берия [8, с. 300].

Для производства работ по возведению магистрали организовывалось Северное управление лагерей железнодорожного строительства МВД с условным наименованием «Строительство № 501». Соединить порт за Полярным кругом с промышленными районами СССР планировалось ради решения народнохозяйственных задач [11, с. 4].

Старт возведения магистрали был стремительным. Уже 27 июня 1947 года руководство МВД доложило И. В. Сталину и Л. П. Берии о первых результатах: «Фактически строительные работы на головном участке начаты с 15 мая с. г. На 24 июня ... уложено 13 км главного пути. Ведутся работы по дальнейшей кладке шпал и рельсов с тем, чтобы в 1947 году, безусловно, выполнить постановленные обязательства...». На строительстве в это время находилось 8 тысяч человек [5, с. 552–553].

В 1949 году было решено изменить направление трассы. Теперь она должна была протянуться через Салехард к Игарке, начиналась новая, ещё более масштабная эпопея.