



**Гурбич В.В.**

**Гурбич Владислав Владимирович**, студент кафедры музеологии и охраны объектов культурного и природного наследия Краснодарского государственного института культуры (Краснодар, ул. им. 40-летия Победы, 33), email: vlad.gurbi4@yandex.ru.

Научный руководитель: **Нежигай Элеонора Николаевна**, доцент кафедры истории, культурологии и музееведения Краснодарского государственного института культуры (Краснодар, ул. им. 40-летия Победы, 33).

## СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

30 августа 2025 года исполнилось 90 лет с начала Стахановского движения в СССР. Данное движение зародилось в период «коллективизации» и «индустриализации» и стало набирать шаги. Оно являлось одним из видов ударничества – первой и наиболее повсеместной формой социалистического соревнования. В этом соревновании стали состязаться рабочие разнообразных профессий, направлений и сфер деятельности. О знаковых представителях одной из сфер мы поговорим в этой статье.

**Ключевые слова:** стахановское движение, железная дорога, машинист, составы.

**Gurbich V.V.**

**Gurbich Vladislav Vladimirovich**, Student of the Department of Museology and Protection of Cultural and Natural Heritage Sites, Krasnodar State Institute of Culture (Krasnodar, 40-letiya Pobedy st., 33), e-mail: vlad.gurbi4@yandex.ru.

Research supervisor: **Nezhigai Eleonora Nikolaevna**, Associate Professor of the Department of History, Cultural Studies and Museology, Krasnodar State Institute of Culture (Krasnodar, 40-letiya Pobedy st., 33).

## **THE STAKHANOV MOVEMENT ON THE RAILWAY**

August 30, 2025 marks the 90th anniversary of the beginning of the Stakhanov movement in the USSR. This movement originated during the period of «collectivization» and «industrialization» and began to gain momentum. It was one of the types of percussionism, the first and most widespread form of socialist competition. Workers of various professions, directions and fields of work began to compete in this competition. We will talk about the iconic representatives of one of the spheres in this article.

**Keywords:** Stakhanov movement, railway, machinist, trains.

Стахановское движение представляло собой массовое социалистическое движение в СССР во время индустриализации, направленное на повышение производительности труда путем внедрения и эффективного освоения новой техники, аппаратуры и методов производства.

Стахановское движение возникло в 1935 году на Донбассе во время второй пятилетки индустриализации. В условиях острой надобности страны в угле и повышения производственных показателей представители движения—стахановцы—стали образцом для большого количества новаторов производства, показывая успехи в повышении эффективности труда и освоении техники.

Алексей Стаханов, родившийся в 1905 году в Орловской области, стал ключевой фигурой данного движения. С 1927 года он трудился на шахтах Луганской области Украинской ССР. В 1941 году окончил Промышленную академию в Москве. В годы Великой Отечественной войны занимал

должность начальника шахты в Караганде, после этого он был перенаправлен на работу в Министерство угольной промышленности СССР [1].

Датой возникновения стахановского движения принято считать 30-31 августа 1935 года, когда Алексей Стаханов за шестичасовую смену добыл угля в количестве 102 тонны, где добыча в норме составляла 7 тонн, при разнице почти в 15 раз. Главным фактором достижения данного результата было совместное выполнение работ в бригадах – Стаханов работал в команде с двумя крепильщиками. 19 сентября того же года он установил новый рекорд по добыче – 227 тонн, но эта отметка не стала пределом.

Инициативу взяли в руки другие горняки. Шахтер Никита Изотов из Горловки за смену добыл 607 тонн угля, создав «Изотовское движение» – одно из форм социалистического соревнования.

Стахановское движение распространилось на все сферы деятельности, в том числе и на железную дорогу. Среди железнодорожных работников инициаторов стахановского движения стал машинист Донецкой железной дороги Пётр Кривонос. 1 июня 1935 года он обеспечил перевозку грузового состава с углём массой 1750 тонн на участке Славянск – Лозовая с рекордной скоростью почти 32 км/ч вместо нормативных 21 км/ч. Паровоз «Эу» 684-37 спешно выдержал возложенную нагрузку и не потребовал ремонта, что подтверждает высокую надежность техники и эффективность работы машиниста. Невероятный для того времени рекорд сразу же попал на страницы газет.

П.Ф. Кривонос не ограничился первоначальным достижением. В дальнейшем он систематически увеличивал скорость движения паровоза на подъемах и в среднем почти вдвое повысил скорость на длинных маршрутах – до 45–47 км/ч. При этом объемы перевозимых грузов им были удвоены по сравнению с показателями других машинистов. Данные результаты получили широкое признание, были отмечены в Наркомате путей сообщения и в высших органах власти. В возрасте 25 лет молодой машинист

был награжден Орденом Ленина за выдающиеся производственные достижения [3].

Инициативы машиниста Кривоноса получили широкое распространение во всех подразделениях железнодорожного транспорта, при этом значительную роль в их внедрении сыграли коллективные методы организации труда. В частности, создание ударных и комсомольско-молодёжных бригад способствовало активизации ранее малоэффективных работников. Так, диспетчер Краснодарского отделения Азово-Черноморской железной дороги, комсомолец А. Гнедин, предложил о проведении соревнований между дежурными сменами, в результате проведения данных мероприятий его смена перевыполнила план оборота вагонов на 127% и план погрузки на 117%, что стало свидетельством эффективности коллективного подхода и соревновательного метода управления [2].

Нельзя не отметить выдающегося железнодорожника, машиниста паровоза – Н.А. Лунина. Один из наиболее выдающихся железнодорожников СССР, Герой Социалистического Труда Николай Александрович Лунин, родившийся 22 мая 1915 года в городе Ряжск Рязанской области в семье сотрудника железнодорожного транспорта.

Начало трудовой деятельности Николая Александровича Лунина связано с паровозным депо в городе Новосибирске, когда его семья поменяла место жительства. В дальнейшем данный город стал центром формирования и развития Лунинского движения [3].

Молодого машиниста привлекла и впоследствии полностью увлекла деятельность передового машиниста страны П.Ф. Кривоноса. Он инициировал привлечение всех паровозных бригад железнодорожного транспорта к совершенствованию обслуживания и уходу за паровыми машинами, а также к выполнению объемов ремонта, превышающих требования приказа наркома. Данный инициативный подход получил широкое признание и поддержку среди тысяч передовых машинистов по всей

стране. Не существовало паровозного депо и стойла, где бы не применялись методы, разработанные Николаем Луниным.

На смену старым маломощным паровозам пришли новые ФД, названные в честь Феликса Дзержинского. В 1936 году бригада Николая Лунина, которому едва исполнилось 20 лет, получила свой первый ФД №20-1242. За три года работы он стал в своём деле непревзойденным мастером.

В конце января 1941 года на Ворошиловоградском заводе (нынешний Луганск) выпустили 3000-й юбилейный паровоз «Феликс Дзержинский» и решили подарить Николаю Лунину за его передовую работу. Это был исключительный случай, когда паровоз получило не депо, а бригада конкретного машиниста. «Федя», так прозвали паровозы этой серии, был самым мощным отечественным товарным паровозом.

13 марта 1941 года впервые над Новосибирском раздался гудок юбилейного паровоза ФД 21-3000, окрашенного специально для машиниста в небесный цвет, не свойственный железнодорожному транспорту того времени (тогда товарные паровозы красились в чёрный цвет). Так все знали, что едет товарищ Лунин [3].

В июне 1941 года началась война. Осенью лунинская бригада сделала рекордный пробег в сто тысяч километров, и за пройденное расстояние на паровозе ФД-21 №3000 он не нуждался в ремонте. Метод товарища Лунина в условиях войны приобрел статус массового движения, направленного на оптимизацию использования технических ресурсов, снижение экономических затрат, повышение пропускной способности и увеличение производительности труда.

В декабре 1941 года на подступах врага к Москве Николаю Александровичу было дано поручение доставить в столицу эшелон с углем. Осознавая критическую важность данного поручения, бригада Лунина организовала доставку состава длиной около одного километра и массой в 5000 тонн, что значительно превышало установленную норму в 1250 тонн. Данный успех стал отправной точкой для регулярного вождения

тяжеловесных составов от Кузбасса до прифронтовых территорий. Указом Совета Народных Комиссаров от 10 апреля 1942 года Николаю Александровичу Лунину была присуждена Сталинская премия, которую он направил на приобретение угля для освобожденного Сталинграда.

В истории страны навсегда сохранится боевой путь бронепоезда №704 «Лунинец». Экипаж данного бронепоезда прошел обучение в бригаде под руководством Николая Александровича Лунина, который лично выступил со словами напутствия перед отправкой на фронт. Под командованием старшего лейтенанта И.И. Даниловича бронепоезд «Лунинец» вошел в состав 49-го отдельного дивизиона бронепоездов. В июле 1942 года на участке Елец–Касторная бронепоезд впервые вступил в первый бой с гитлеровцами за стратегически важную высоту в районе станции Тербуны и вышел из боя победителем. После активного участия в боях на Курской дуге боевой путь бронепоезда проходил по территории Украины и завершился в Нижней Силезии, в городе Оппельне.

На железных дорогах СССР среди бригад паровозных локомотивов было организовано Всесоюзное социалистическое соревнование за присвоение звания «Лучший паровоз». По итогам соревнования локомотивы, эксплуатируемые бригадами под руководством Н.А. Лунина (Новосибирское депо) и П.Д. Шолкина (Инское депо), были удостоены звания «Лучший паровоз Союза» [4].

В годы войны идея Лунина получила широкое распространение не только на железнодорожном транспорте, но и в других отраслях промышленности. Машинист перевез почти 600 тысяч тонн различных грузов, сэкономил более 850 тысячи тонн угля и 75 тысяч рублей сберег на ремонте своего паровоза. Его «Федя» был признан «лучшим паровозом Советского Союза». К концу войны в 1945 году на Томской железной дороге насчитывалось около 300 «лунинских» паровозов и появилось более 40 тысяч железнодорожников-лунинцев.

В 1946 году Николай Александрович был избран депутатом Верховного Совета СССР и вместе с группой партийных товарищей приглашен в Великобританию. В некоторых лондонских изданиях появилось недостоверное утверждение о том, что Лунин не является машинистом. В ответ на это министр транспорта СССР поручил его опровергнуть данные слухи и лично принять управление поездом в свои руки. Николай занял место машиниста паровой машины, после чего британская пресса отметила, что «советский парламентарий, сибирский машинист-феномен Николай Лунин провел самый тяжелый поезд в Англии» [4].

Николай Александрович совмещал профессиональную деятельность с обучением, успешно окончив Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта с отличием. После окончания учреждения он занял должность заместителя начальника Московско-Рязанской железной дороги. Но он никогда не забывал свою малую родину, часто приезжая на станцию «Ряжск».

Таким образом, следует, что «Стахановское движение» не только затронуло железную дорогу, но и отразилось на производительности труда. Появились новые выдвиженцы с неординарными и порой противоречивыми идеями и предложениями, показавшие плодотворные результаты при эффективном использовании имеющихся технических средств.

## Список источников

1. Стахановское движение. Справка // РИА Новости. – URL: <https://ria.ru/> (дата обращения: 26.08.2025).
2. Стахановско-кривоносовское движение на железнодорожном транспорте. «Технический железнодорожный словарь» (издание 1941 года) Академик. – URL: <https://dic.academic.ru/> (дата обращения: 26.08.2025).
3. Кривонос Пётр Фёдорович. Российское информационное агентство «Победа РФ». – URL: <https://pobedarf.ru/> (дата обращения: 27.08.2025).
4. Лунин – машинист-феномен // ГУДОК. 2010. – №19. – URL: <https://gudok.ru/> (дата обращения: 27.08.2025).