

УДК 338.2(09)
ББК 65.03(2)61

М.А. Рогачевская
*кандидат экономических наук, профессор,
Сибирский институт управления*

**В ПОИСКЕ «ПРАВИЛЬНОЙ ЛИНИИ
В УПРАВЛЕНИИ СТРАНОЙ И ХОЗЯЙСТВОМ»:
Ф.Э. ДЗЕРЖИНСКИЙ**

Раскрывается деятельность председателя ВЧК Ф.Э.Дзержинского на посту наркома путей сообщения, председателя ВСНХ, руководившего восстановлением транспорта, инициатора осуществления индустриализации, создания новых отраслей промышленности, развития научных исследований, обеспечивавших экономическую независимость СССР.

Ключевые слова: нарком путей сообщения, восстановление транспорта, председатель ВСНХ, восстановление промышленности, индустриализация, подъем сельского хозяйства, проблема управления.

М.А. Rogachevskaya
*PhD of Economics, Professor,
Siberian Institute of Management*

**LOOKING FOR «THE RIGHT POLICY
IN GOVERNING THE COUNTRY AND THE ECONOMY»:
FELIX DZERZHINSKY**

The article looks at the work of the head of the All-Russian Extraordinary Commission for Combating Counter-Revolution and Sabotage (Cheka) Felix Dzerzhinsky as People's Commissar for Transport, the head of Supreme Soviet of the National Economy (VSNKh), who was in charge of the regeneration of the transport system and was the man behind the country's industrialization, the creation of new industries and the development of research studies that ensured the economic independence of the USSR.

Keywords: People's Commissar for Transport, regeneration of the transport system, the head of Supreme Soviet of the National Economy (VSNKh), restoration of industry, industrialization, agricultural regeneration, management problems.

Феликс Эдмундович Дзержинский (1877–1926) стал революционером по призванию и после установления в России Советской власти все свои силы направлял на построение социалистического общества. Прежде всего, ему поручили обеспечить организацию защиты революционных завоеваний и социалистического строительства. В декабре 1917 г. во главе созданной Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК) утвердили Дзержинского. Так он стал чекистом. И в памяти потомков сохранилась, осуществляемая под его руководством бескомпромиссная деятельность по борьбе с контрреволюцией, саботажем и экономическими преступлениями. В тени оказалась другая многогранная его деятельность на ином поприще, не такая яркая, но не менее, а, пожалуй, даже более важная.

По поручению правительства ему пришлось быть также наркомом внутренних дел, председателем комиссии по улучшению быта московских рабочих, председателем комиссии по улучшению быта детей и многих других. Но мало, кто знает, что он был еще хозяйственным руководителем в трудный для страны период: наркомом путей сообщения, председателем Главметалла, и председателем Высшего Совета Народного Хозяйства СССР. И не числился, а работал очень серьезно. Эта его деятельность, к сожалению, до сих пор недостаточно изучена, равно как и его вклад в экономическую теорию. Научных и популярных книг о Дзержинском-экономисте еще не написано.

Трудно даже представить себе, как он мог справляться со всеми поручениями. А он смог это сделать потому, что умел работать и умел постоянно учиться, как того требовали его обязанности.

Нам в наследство остался стиль его работы: дотошность, деловитость, точность, ненависть к бюрократизму, заседательству, болтовне.

Чтобы ответить на вопрос, как и почему профессиональный революционер Ф.Э. Дзержинский стал заниматься хозяйственной работой, необходимо возвратиться более чем на 90 лет назад, в 1921 г.

Народный комиссар путей сообщений

После завершения гражданской войны страна была разорена. Экономика находилась в упадке. Промышленность стояла. Горожане голодали. Многие рабочие из пролетарских центров уходили в деревню, но и там положение было не лучше. Политика военного коммунизма не смогла наладить строительство советского хозяйства. Ей на смену пришла Новая экономическая политика, основу которой составляли рыночные отношения. Но восстановление народного хозяйства тормозилось тяжелым, близким к катастрофе, состоянием железнодорожного транспорта. Несмотря на многочисленные совещания и постановления Совета Народных Комиссаров и Совета Труда и Оборона наладить работу транспорта никак не удавалось.

Во главе наркомата путей сообщения необходимо было поставить человека, который обладал бы железной волей, был бы опытным организатором, твердым в проведении принятых решений, авторитетным среди рабочих. По предложению председателя Совнаркома В.И. Ленина на пост народного комиссара путей сообщений 14 апреля 1921 г. назначили Дзержинского, так как Ленин был уверен, что с этим очень трудным делом сможет справиться только он [8, с. 294].

Так он стал наркомом транспорта, оставаясь в то же время председателем ВЧК и наркомом внутренних дел. С этого момента вся его оставшаяся жизнь была связана с решением разнообразных экономических проблем.

В течение последующих пяти лет ему пришлось осваивать новые для него сферы деятельности. На этом поприще проявилось его стратегическое мышление. Постепенно он превратился в крупнейшего практика-экономиста, которому пришлось решать также и экономические задачи, относящиеся к области экономической теории. При этом он остается энергичным организатором, которому партия поручила в ударном порядке вывести из неслыханной разрухи железные дороги. «Не найдется ни одной проблемы, которые вставали перед развитием народного хозяйства с весны 1921 г., в решении которых не принимал бы самое непосредственное участие Дзержинский»,

вспоминал заместитель председателя правления «Главметалла» В.И. Межлаук [7, с. 369].

Зная по работе в ВЧК, о положении дел на транспорте, он понимал, что необходимо немедленно браться за его восстановление. Состояние железнодорожного транспорта не поддается описанию: кладбища разбитых паровозов и вагонов, разрушенные мосты, расхлябанное полотно, станции в развалинах. Движение поездов не по расписанию, а как получится, снабжения топливом нет, персонал бездействует, хищение грузов — обычное явление. За что браться в первую очередь, что может оказаться решающим звеном, что важнее — паровозы или шпалы, топливо или вагоны, люди или финансы? Вопросы, бесконечные вопросы, а ответов — нет. Их надо искать самому.

«Главное, надо найти больших ответственных специалистов, невзирая на их политические взгляды, лишь бы честно работали», — говорил он, предложив назначить своим заместителем инженера И.Н. Борисова, бывшего в царское время путейским генералом, товарищем министра путей сообщения, замечательного специалиста, знающего дело железнодорожного транспорта [6, с. 195]. Сотрудники наркомата боялись, что он будет сажать в ЧК за всякую ошибку и упущение. Борисов их успокаивал: «Напрасно волнуетесь, господа. Уверяю вас, работать с Дзержинским можно, если, конечно, честно работать». Вскоре они почувствовали руку настоящего руководителя — стремительного, делового, решительного и четкого. Один из них позже заметил: «Я диву давался, как успел новый нарком так быстро освоить сложную специфику транспорта», и сумел «докапываться до сути каждого вопроса, связанного с транспортом». А дело было в том, что новый нарком штудировал по ночам огромную груду учебников и специальной литературы. Днем же он находился на путях или в депо, беседуя со стрелочниками, путейскими рабочими, машинистами, терпеливо и настойчиво изучал сложное транспортное хозяйство, не стесняясь расспрашивать о вещах, ему непонятных [7, с. 327].

Через два месяца после назначения на пост наркома транспорта, Дзержинский выступал на пленуме Госплана. Работники Госплана, ранее не встречавшиеся с ним, были

восхищены его речью и им самим. Нарком сразу завоевал их симпатии: трудно было не заметить основного в этом человеке — душевного огня, благородства и страстной целеустремленности [6, с. 189].

Еще до назначения в НКПС Дзержинскому пришлось выполнять важные задания ЦК партии, связанные с хозяйственными проблемами. Среди них на первое место вышла проблема топлива. Для ее решения Дзержинский выехал в Харьков, чтобы на месте разобраться, что происходит в Донбассе.

На основании его доклада за границей закупили необходимое оборудование и машины мобилизовали в угольный бассейн горных рабочих. Донбасс стал обеспечивать промышленность и транспорт топливом.

Теперь, став во главе НКПС, Дзержинский понял необходимость срочной реорганизации управления транспортом. При его активном участии было разработано новое Положение о НКПС. Управление стало носить региональный характер. Созданные округа путей сообщения объединяли 30 железных дорог, общей протяженностью сети более 63 тысяч верст. Приблизив управленцев к местам непосредственной службы, Дзержинский надеялся, что таким образом удастся быстрее выправить состояние транспорта. И для себя самого он считал, что лучшим средством изучения работы транспорта и оказания необходимой помощи, будет личный выезд на места.

Естественно, что первым направлением поездки он выбрал Украину. Он побывал в Харькове (тогда столицы Украины) с целью рассмотрения проблем железных дорог и перспектив их развития; Екатеринославе, наметив восстановление железных дорог, особенно сильно пострадавших во время гражданской войны, и пообещав, что по мере их пуска, население сможет получать больше мануфактурных изделий из центра. Поездка завершилась посещением морских портов, в частности, Одессы, роль которых возрастала при налаживании внешних экономических связей.

Рассказав руководителям наркомата об итогах поездки, нарком поручил разослать протоколы проведенных на Украине совещаний членам коллегии НКПС. Материалы поездки

были использованы для улучшения руководства транспортом всей страны.

Поездка имела большое значение и лично для него самого. Он увидел на месте многочисленные разрушения, лучше понял, какими методами и средствами нужно восстанавливать транспорт.

На посту наркома путей сообщений Дзержинский проявил себя выдающимся организатором, приложившим громадные усилия к делу восстановления транспорта, а так же быстрейшего налаживания нормальной работы железных дорог и водных путей. Он правильно оценивал роль транспорта как кровеносную систему народного хозяйства страны, являющегося важнейшим условием возрождения промышленности и сельского хозяйства, при этом хорошо понимая, что восстановить транспорт и железные дороги нельзя без разрешения проблем металла, топлива, равно как и обеспечения горожан продовольствием, а крестьян орудиями труда, тканями, керосином и другими товарами, иными словами, решая вопросы товарообмена между городом и деревней [3, с. 6].

Вопросы работы транспорта регулярно обсуждались на заседаниях СНК и СТО. За период с мая по декабрь 1921 г. было принято и опубликовано около 30 декретов и постановлений СНК и СТО о транспорте, то же происходило и в 1922 г.

Выступая с докладом на II Всероссийском съезде работников железнодорожного и водного транспорта в октябре 1922 г. Дзержинский осветил в нем состояние транспорта. Он говорил, что за семь лет войны были разрушены сотни мостов, тысячи верст рельсовых путей, мастерские и депо; имелось только 2/3 здоровых паровозов и товарных вагонов, вместе с теми, которые условно считались здоровыми. За короткое время исправить такие разрушения было невозможно. Недоставало средств и материалов, запасных частей для восстановления изнашивающихся паровозов и вагонов, поэтому в первую очередь необходимо было отремонтировать мосты. Надеяться оставалось только на самоотверженный труд всех транспортников, обращался к ним нарком.

В период НЭПа транспорт стал важнейшим условием возрождения промышленности и сельского хозяйства. Однако у

НЭПа на транспорте имелись свои особенности. Транспорт, выполняющий государственные функции, не может перейти на полный хозяйственный расчет, так как это означает введение платности транспортных услуг, важного принципа хозрасчета. Однако нельзя потребовать от грузоотправителей и от пассажиров ту плату, отмечал нарком, которая покрыла бы его расходы. Дефицит можно покрыть только за счет налогов, накладываемых на все население.

Транспорт являлся одним из основных потребителей топлива, а потому его работа зависела от состояния топливной промышленности. Снабжение топливом промышленных предприятий и самого транспорта, в свою очередь, зависело от исправной работы железных дорог: сформировался замкнутый круг. И хотя добыча угля в Донбассе постепенно восстанавливалась, установленные синдикатом Донуголь цены были весьма высоки. Требования Наркомпути к снижению цен и увеличению поставок угля не приводили к улучшению ситуации: синдикат, гордясь своей экономической независимостью, на уступки не шел. Только добившись передачи в распоряжение НКПС двух не очень перспективных шахт, и образовав собственный трест «Транспорткопи», Дзержинскому удалось переломить ситуацию.

Нарком разъяснял шахтерам, что от них требовался не уголь вообще, а дешевый уголь. Шахтеры оправдали возлагаемые на них надежды, изыскивая условия удешевляющие добычу: через год работы в составе наркомата, шахты бесперебойно давали необходимое количество угля и по значительно более низкой цене [5, с. 42].

Поставив задачу перед НКПС как можно скорей возобновить работу железных дорог, нарком ищет оптимальное решение. Он добивается увеличения производства металла для изготовления рельсов, одновременно организуя ремонт подвижного состава, устанавливает контакты с руководителями различных наркоматов и объединений. Заботясь о быте служащих и рабочих вверенного ему наркомата, обеспечивает улучшение продовольственного снабжения рабочих-транспортников и повышения им зарплаты. Все это положительно стало сказываться на их работе.

Обладая стратегическим мышлением, Дзержинский жил не только текущими проблемами, но и думал о будущем, считая, что к перспективам развития транспорта относится необходимость овладения железнодорожниками культурой. «Без просвещения, грамоты и восстановления квалификации работников, транспорту не обойтись, — говорил Дзержинский, обращаясь к членам Центрального комитета транспортников. — Старые кадры выбывают, расплывются, не передавая своих знаний новым, не воспроизводится квалифицированность, и грозят нам тяжелые последствия. Культура, профессиональное образование — это один из самых существенных элементов производства. С гибелью профессионального образования гибнет и производство» [2, с. 256].

Восстановление народного хозяйства, в том числе и транспорта, сдерживалось саботажем, грабежами и хищением грузов. Среди транспортных служащих широко распространилось взяточничество и коррупция. По подложным накладным с товарных станций вывозились целые эшелоны грузов. Как можно скорее необходимо было пресечь подобные явления. Дзержинский поместил в газете «Гудок» воззвание, в котором гневно писал: «Где бы негодяй ни сидел — в кабинете ли за зеленым сукном или в сторожевой будке, он будет извлечен и предстанет перед судом Революционного трибунала. Самая суровая кара ждет его». Подписал: ПредВЧК и Наркомпуть Ф. Дзержинский. Две его подписи свидетельствовали о серьезности его намерений. [2, с. 233, 234, 240]. Ему помогали честные железнодорожники. Тысячи взяточников были разоблачены, уволены с работы, отданы под суд.

Свои деловые, организационные и нравственные качества нарком ярко проявил в период так называемой Сибирской эпопеи.

В 1921 г. европейскую часть страны поразило стихийное бедствие — засуха, охватившая 34 губернии. Оказание помощи голодающим и ликвидация последствий засухи приобретали первостепенное политическое значение. Продовольствие и семена, собранные в большом количестве в Сибири по продразверстке, были недоступными для голодающих. Следовало

организовать их вывоз в условиях суровой сибирской зимы. В Сибирь в качестве особоуполномоченного ВЦИК и СТО по организации вывоза продовольствия и семян был направлен Дзержинский во главе чрезвычайной экспедиции.

Нарком увидел в плачевном состоянии железнодорожные пути, мосты, подвижной состав. Все это было следствием гражданской войны, значительной удаленности от центра и отсутствия внимания правительственных учреждений. В 1920/21 г. грузооборот Сибирской железнодорожной магистрали составлял лишь 10% довоенного уровня. В среднем в сутки вместо 228 вагонов зерна отправлялось только 30.

Деятельность экспедиции началась с улучшения продовольственного снабжения транспортников и горняков: предстояла тяжелейшая работа. Экспедиция привезла с собой пайки, зимнее обмундирование для железнодорожников. Дзержинский понимал, что, в каком бы состоянии ни были железные дороги и подвижной состав, главное в работе транспорта — это люди: машинисты, кочегары, стрелочники, сцепщики и др. Наладили обеспечение железнодорожников в пути горячей пищей. Нарком выяснил, что плохая работа Сибирской магистрали отражала отношение к делу управленческого аппарата Сибирского округа путей сообщения, засоренного антисоветски настроенными элементами, сознательно срывавшими работу. Обнаружив очковтирательство, скверную постановку дела со снабжением рабочих, низкую трудовую дисциплину и непрофессионализм управленцев, нарком, он же председатель ВЧК, принял меры к укреплению транспортных, продовольственных и топливных органов надежными людьми, стремясь создать здоровую производственную атмосферу. Всем комиссарам дорог было приказано установить наблюдение за снабжением рабочих, подчеркнув о строгой их персональной ответственности за неполадки. Напряженно работая, практически без отдыха, экспедиция успешно выполнила задание: Поволжье получило необходимый хлеб и семена.

Приезд и деятельность экспедиции явились переломным моментом в борьбе за подъем железнодорожного транспорта Сибири. Специалисты разработали план и программу возрожде-

ния Сибирской магистрали. Проложенные по их рекомендации новые железнодорожные ветки позволили оживить экономически важные угольные, хлебные и другие районы, находящиеся от нее в стороне.

Побывав в Сибири, Дзержинский убедился, что управлять такой громадой из центра невозможно. «Но мы нашей привычки к центральному управлению до сих пор еще не изжили» [2, с. 282]. Сибирь далеко, и что там делается, какие возникают проблемы, из Москвы не видно. И, тем не менее, самые основные вопросы, которые возникли перед ним в Сибири, могли быть разрешены только в Москве, в ВСНХ [3, с. 12]. Нужны дороги, восстановление промышленности, создание новых предприятий, начиная с Кузбасса, школы, больницы, жилье.

В процессе поездки в Сибирь и по другим линиям нарком приобрел богатый опыт по руководству транспортом. Успешно решая текущие задачи, он не переставал думать о будущем. Он убедился в необходимости коренной перестройки транспорта и совместно с Госпланом разработал основы реформы, одобренные ЦК партии. Если транспорт не будет иметь перспективного плана на 8–10 лет вперед, то он не сможет справиться с теми ближайшими задачами, которые практика перед ним выдвигает. Нарком знал, что надо делать. На транспорте вводился хозрасчет и плата за перевозки, отсутствовавшая в период «военного коммунизма». Следовало установить правильные взаимоотношения между потребителями и производителями. Те, кто привык раньше к бесплатным перевозкам и поездкам, должны теперь перейти на другое положение [2, с. 278, 283]. В коллегию НКПС, в правления и в округа железных дорог ввели людей, хорошо знающих экономику транспорта. Штаты центральных учреждений НКПС сократили в общей сложности в 5 раз, направив на линию специалистов, ранее сидевших в канцеляриях наркомата. Повысили заработную плату транспортников, работавших на линии.

Напряженная работа наркома Дзержинского, сотрудников наркомата, специалистов и рядовых железнодорожников, дала свои плоды. Железнодорожный транспорт стал быстро восстанавливаться, выходить из разрухи. Добились безубыточности

работы транспорта. Успехи Советской республики в возрождении железнодорожного транспорта признали и за рубежом. В изданном в США бюллетене, красноречиво названном «Русские железные дороги в национальном кризисе», тем не менее, указывалось на значительную роль, которую сыграл в подъеме транспорта Ф.Э. Дзержинский [4, с. 353].

По мере восстановления работы железнодорожного и водного транспорта, оживали и другие, связанные с ним отрасли народного хозяйства.

К концу 1923 г. советская промышленность уже добилась первых осязаемых результатов: среднегодовой ее прирост составил в 1922/23 гг. 41,1%, причем в тяжелой индустрии темпы его были более высокими — 48,3%. Производство стали в 1922/23 г. по сравнению с 1921 г. выросло почти в 3,5 раза. Претворялся в жизнь план ГОЭЛРО: в 1922 г. вошли в строй действующих Каширская ГРЭС и электростанция «Красный октябрь». Но говорить об успехах было еще рано: продукция промышленности к этому времени достигла лишь 35% довоенного уровня, много оставалось бездействовавших заводов, потухших домен и мартеновских печей. Низкой была производительность труда: на многих предприятиях она не превышала 30–40% уровня 1913 г. Все еще насчитывалось около миллиона безработных [8, с. 333].

Мириться с подобным положением было нельзя. Следовало решительно изменить управление государственной промышленностью, находившейся в ведении Высшего Совета народного хозяйства. Учрежденный еще 18 декабря 1917 г., он должен был стать основным органом, в задачу которого входило создание и укрепление советской экономики.

1923 год для ВСНХ оказался тяжелым. Его председателю А.И. Рыкову пришлось одновременно выполнять и обязанности заместителя председателя Совнаркома. Не имея возможности эффективно совмещать эти два важных поста, он сосредоточился на работе в Совнаркоме. ВСНХ, важнейшее в стране учреждение по управлению государственной промышленностью, в конце 1923 г. фактически не имело руководителя. Стремясь решить проблему достижения рентабельности, некоторые ди-

ректора предприятий увидели выход для покрытия убытков, повышая цены на производимую продукцию до уровня, обеспечивающего получение прибыли. Эти цены получили название «восстановительных». Согласившись с такой практикой, заместитель председателя ВСНХ СССР Пятаков летом 1923 г. издал приказ о повышении цен до уровня «восстановительных».

Так начали раздвигаться концы «ножниц цен». («Ножницами цен», как известно, называют ценовой разрыв на товары промышленного и сельскохозяйственного производства.) Крестьяне несли большие потери. Чтобы купить плуг в 1923 г. надо было продать 36 пудов ржи (в 1913 г. — 10 пудов). Цена веялки поднялась с 60–70 пудов ржи до 200–280, сенокосилки — с 208 пудов до 816. Крестьянам не на что было покупать промышленную продукцию. Начался кризис сбыта. Кризис от бедности. Высокие цены на промышленную продукцию, наносили ущерб потребителю и грозили подорвать союз рабочего класса с крестьянством [5, с. 39].

Одним из первых забил тревогу Дзержинский. Он доказывал, что крестьяне, продав государству сельскохозяйственную продукцию по низким ценам, не могли купить нужный им инвентарь, из-за слишком высоких установленных на него цен. Самый большой гнев его вызывало состояние дел в сельскохозяйственном машиностроении. Из произведенной в 1922/1923 г. продукции отрасли три четверти не было продано, осело на складах. А если иметь ввиду, что объем производства оказался в несколько раз меньше довоенного, то весь сбыт составил 2,4% к уровню 1913 г. И это в условиях кризиса сбыта! В июне 1923 г. на складах заводов, объединяемых синдикатом Сельмаш, лежало около 100 тыс. плугов, 10 тыс. борон, 4 тыс. сеялок, 350 тыс. кос, 4500 уборочных машин. В переполненных складах инвентарь был сложен в несколько ярусов. Все лежало мертвым капиталом, ржавело и ломалось, в то время как крестьянское хозяйство оказалось лишенным даже самых простых орудий. Крестьяне, вынужденные работать изношенными орудиями, производили крайне мало нужной людям продукции [5, с. 45].

Подвергнув критике политику взвинчивания цен, проводимую Главметаллом и топливными органами, Дзержинский,

доказывая, что российская промышленность может развиваться, только опираясь на крестьянский рынок, предложил начать сжатие «раствора ножиц» со снижения цен на сельскохозяйственные орудия.

Уже с 1 октября по 1 декабря 1923 г. отпускные цены по всей промышленности были снижены в среднем на 13%. А после того как 11 января 1924 г. ЦИК и Совнарком приняли по предложению Дзержинского постановление о продаже сельскохозяйственных орудий в кредит по довоенным ценам, через две недели склады опустели.

Для Феликса Эдмундовича было очевидно, что снижение отпускных цен на сельскохозяйственные орудия, не только укрепит союз с крестьянством, но и позволит увеличить производство продовольствия и сырья для легкой промышленности. Одновременно, это дает возможность расширить производство, а значит — снизить себестоимость и с нею цены. Рабочие, производя продукцию не на склад, а на рынок, смогут купить на свою заработную плату необходимые им товары. Запускается спираль спроса, способствующая реальному росту производства, восстановлению промышленности и пуску стоявших заводов [5, с. 48, 49].

Начиная с октября 1923 г., из месяца в месяц стал сокращаться разрыв в оптовых ценах на продукты сельского хозяйства и промышленные товары. Если индекс цен на промышленные изделия по состоянию на 1 октября 1923 г. более чем в 3 раза превышал индекс цен на сельскохозяйственные продукты, то на 1 марта 1924 г. он был выше только на 29% [4, с.76].

В 1923/24 г. сельскохозяйственная продукция достигла 72% от довоенного производства, тогда как промышленная только 42,7%.

На посту председателя ВСНХ

Для руководства народным хозяйством требовался руководитель, способный решительно и твердо осуществлять принятый партией курс на оздоровление экономики. Выбор пал на Дзержинского, сумевшего за короткий срок восстановить работу транспорта. К этому времени он уже обладал достаточно ши-

роким хозяйственным кругозором. Но теперь перед ним встали задачи громадной сложности, решение которых требовало иного уровня. Был ли он к этому готов? Он владел общими знаниями в области политической экономии, изучив «в тюремных университетах» «Капитал», труды экономистов немецкой исторической школы и австрийцев, удивляя подчас своими знаниями многих профессоров. А практическим опытом не обладал ни он и никто другой. 2 февраля 1924 г. первая сессия ЦИК СССР утвердила его Председателем ВСНХ СССР, сохранив за ним пост председателя ОГПУ, освободив только от работы в НКПС. Началась новая страница в его деятельности.

Подъем промышленности

ВСНХ должен был не только руководить всеми отраслями государственной промышленности, но и заниматься разработкой основных проблем промышленной политики. Дзержинскому пришлось, не откладывая, учиться новому делу, чтобы знать детали организации и управления промышленностью. Он понимал, что ему предстояла тяжелая, огромная работа.

Феликс Эдмундович не сомневался, что ему поможет опыт, приобретенный в НКПС. Он знал многих руководителей промышленности, с которыми ему предстояло вступать в контакт при решении, прежде всего, важнейшей экономической задачи — изыскания средств для подъема разрушенной тяжелой промышленности.

В своей работе, будь то ВЧК, НКПС или Экспедиция в Сибирь, он всегда опирался на коллектив, видя в нем не только исполнителя, а побуждая к творческому исполнению порученных обязанностей. Так и теперь, воспользовавшись семилетием функционирования ВСНХ, он обращается через «Торгово-промышленную газету» к сотрудникам с приветствием и небольшим анализом работы, проделанной ими.

Предоставим слово самому Дзержинскому: «На пороге восьмой годовщины мы вступаем в новый период развития промышленности, связанный с расширением материальных предпосылок для ее дальнейшего развертывания. ...Все это требует установления единой промышленной политики, пол-

ного согласования в работе наших хозорганов, ...увязки работы нашей промышленности с другими отраслями народного хозяйства, ...с такими районами как Сибирь».

Он обращает внимание на то, что перед ВСНХ стоят две задачи: первая — составление плана создания технической базы социализма и государственной мощи страны; и вторая — максимальное использование существующих заводов и всей промышленности с целью удовлетворения потребностей населения. Эта вторая задача может быть выполнима лишь при политике снижения себестоимости, снижения цен — до технически и организационно возможных пределов при унаследованной технике, — при получении минимальной прибыли и при амортизации текущей производственной изнашиваемости [3, с. 115, 119–120].

Дзержинский наметил план действий: ясная государственная линия, общая и обязательная для всех хозяйственников; единство задачи советской государственной промышленности при максимальной самостоятельности и инициативности мест и правлений.

На первом при Дзержинском заседании Президиума ВСНХ обсуждался вопрос о плане развития промышленности на 1924 г. В заключение заседания Председатель, к удивлению присутствующих сосредоточил внимание на политическом аспекте проблемы цен. По его мнению, проблема цен была наиважнейшей: необходимо было добиться равновесия цен на продукцию промышленности и сельского хозяйства — важнейшего условия смычки города и деревни. Цены изделий промышленности должны быть доступны для крестьянского рынка, соответствуя ценам сельскохозяйственной продукции. Одновременно, снижение цен, способствуя снижению себестоимости, становится могущественным орудием, заставляющим тресты и заводы работать лучше, приспособляясь к низкой цене [6, с. 3].

Рост промышленности в то время имел важное социальное значение, удовлетворяя нужды сельского хозяйства и давая работу населению. Помимо этого, промышленность, взаимодействуя со всем народным хозяйством в целом, способствовала его подъему. Но Дзержинский понимал, что для укрепления

советской власти этого было явно недостаточно. Нужна была радикальная перестройка.

Курс на индустриализацию

Отделы ВСНХ, получив от председателя ВСНХ задачу: «вести экономическое строительство под таким углом зрения, чтобы СССР из страны, ввозящей машины и оборудование, превратить в страну, производящую машины и оборудование», приступили к разработке плана технической реконструкции промышленности. В его основу были положены указания и наброски Дзержинского, возникшие у него в результате многочисленных бесед с учеными, специалистами, инженерами, рабочими во время посещения предприятий Москвы, Ленинграда, Украины, Сибири. Этот план, созданный в результате коллективного творчества, стали называть *планом индустриализации*.

Индустриализация должна была обеспечить развитие и упрочение советского государства, его экономической независимости от капиталистического производства.

Вне всякого сомнения, советская государственная промышленность должна быть ориентирована на удовлетворение потребностей страны, потому что социализм — это система, в которой трудящийся человек занимает господствующее место. Но промышленность еще надо поднять, и новый председатель ВСНХ не перестает убеждать, что самое слабое место промышленности — недостаточное развитие машиностроения. «Народному хозяйству нужны новые тракторные, инструментальные заводы, сельскохозяйственные машины, расширение вагоностроительных и паровозостроительных заводов», обращался к сотрудникам ВСНХ Дзержинский. «Если мы этого не сделаем, то мы остановим развитие народного хозяйства, и мы как Советская власть, обанкротимся» [3, с. 407].

Индустриализация должна была в корне преобразовать народное хозяйство страны. Дзержинский целеустремленно способствовал ее практическому воплощению в жизнь. При его личном участии началось восстановление и развитие черной и цветной металлургии, создавалась авиационная промышленность, тракторо- и автостроение, судо- и тепловозостроение,

энергетика, средства связи и многие другие отрасли промышленности.

Выступая на заседании президиума Госплана 17 ноября 1923 г., Дзержинский, тогда еще нарком путей сообщений, говорил: «Если мы теперь — деревянная, лапотная Россия, то мы должны стать металлической Россией. Metallургия — это наше будущее. Мы должны найти средства для того, чтобы металлургия производила то, что нужно стране. Необходимо сознание того, насколько важна наша металлическая промышленность для всей жизни страны» [4, с.105]. Он и не мог предполагать, что этим делом придется заниматься ему самому, когда он станет во главе ВСНХ, но хорошо понимал, какие героические усилия надо приложить, чтобы поднять на ноги отечественную металлургию и машиностроение.

Преодоление кризиса сбыта в конце 1923 и введение твердой валюты в апреле 1924 г. позволили начать неуклонный рост нашей промышленности, все более тесно связывающийся с развитием и потребностями сельского хозяйства. В результате изжития ножиц цен, значительно поднялась платежеспособность крестьянства, создав стабильный рынок для промышленности.

Постепенно и промышленность становилась менее обременительной для государственной казны. Из года в год начала возрастать прибыль, источник финансирования народного хозяйства, хотя величина ее еще была крайне незначительной по сравнению с теми задачами, которые приходилось решать стране.

Дзержинский обладал государственным мышлением: он был способен видеть, что именно нужно делать сейчас, в первую очередь, а что станет необходимым в несколько отдаленном будущем. Это позволяло ему принимать не только тактические, но и стратегические решения.

Ему было ясно, что каждый рубль, затраченный на переоборудование, даст в ближайший год больше изделий, чем деньги, вложенные в постройку новых заводов. Но если сейчас не позаботиться о строительстве новых заводов, то через 3–4 года, как бы ни оказаться застигнутыми врасплох...

Осуществляемые мероприятия привели к значительному росту государственной промышленности, начавшемуся со

второй половины 1924 г. и усилившемуся в первое полугодие 1925 г. За это полугодие, по сравнению с прошлым периодом, рост составил более 50%, достигнув в марте 1925 г. по сравнению с 1913 г. уже 70%. Если в 1921/22 г. промышленность составляла 23% от довоенной, в 1922/23 — 31,7%, то в 1923/24 г. — уже 40% [3, с. 193].

Цифры радовали, свидетельствуя о возможности вывести страну из тяжелого положения, но Председателя ВСНХ, понимающего сущность происходящих экономических перемен, они не успокаивали. Ему был нужен объективный показатель. В докладе на XXIII чрезвычайной ленинградской губернской конференции ВКП (б) он говорит: «Если сравнить производство на душу населения в бывшей Российской империи и в нынешнем 1925 г. в пределах СССР, то мы видим колоссальное уменьшение производства. Нам нужно построить еще много фабрик и заводов, чтобы достичь потребления на душу населения, который был в довоенное время.

Обоснованный Дзержинским твердый курс на индустриализацию, нашел отражение в производственной программе на 1925–1926 г. В ней был предусмотрен рост отраслей, производящих средства производства на 55%, а рост отраслей легкой промышленности лишь на 45%. Чтобы обеспечить развитие легкой индустрии, производящей предметы потребления, следовало, по его мнению, предварительно создать для нее необходимую техническую базу в виде машин, оборудования, сырья.

Проблема кадров

Курс на создание тяжелой индустрии осуществлялся в условиях нехватки квалифицированных рабочих и специалистов. Необходимо было создать систему профессионального обучения рабочих. «Дело образования, говорил он на VII Всесоюзном съезде металлистов, должно быть хозяйственно-производственным делом», поскольку без этого абсолютно немислимо поставить никакого нового дела. Необходимо создать фабрично-заводские училища для подготовки квалифицированных кадров, организовать индивидуальное профессиональное техническое образование, и опытные рабочие смогут поднять квалифика-

цию своих подручных за сравнительно короткое время. А самих рабочих, повышающих образование, следует поощрять повышением их статуса, давая им сложную работу и соответствующую зарплату. [3, с. 305]

Противников курса на индустриализацию было много, и он в каждом своем выступлении стремился доказать ее необходимость. В докладе на XIV Московской губернской конференции РКП(б) он говорил, что без увеличения средств для реконструкции и переоборудования действующих фабрик и без постройки новых мы можем быть обречены в следующие годы на неслыханно тяжелый товарный голод, который нас мучает уже теперь. При этом, выбирая места расположения вновь создаваемых предприятий, необходимо исходить из общегосударственных интересов, обращая внимание на Сибирь, на недостаточное освоение ее природных ресурсов [7, с. 311, 312].

Выступая с докладом на заседании Политбюро ЦК 16 декабря 1924 г., Дзержинский отмечал: «Усилившийся спрос на металлы побуждает расширить программу металлопромышленности, особенно программы южной и уральской металлургии». Причиной послужила необходимость восстановления и реконструкции промышленности, производящей средства производства. «Если не обратить на эту проблему внимания теперь... то в недалеком будущем мы окажемся в целом ряде производств в катастрофическом положении — у нас не будет технической базы для дальнейшего развития. Без быстрого и достаточного развития нашего собственного производства мы будем обречены на то, что заграница будет нас бить более дешевыми ценами. Нельзя допустить, чтобы заграничная промышленность заменяла нашу, чтобы наш рост искусственно задерживался бы в пользу заграничного. Это и политически ни с какой стороны недопустимо. Только развитое машиностроение может способствовать защите нашего государства». Убежденный, что экономическая система социализма, более совершенна, чем системы буржуазных стран, Дзержинский неутомимо стремился доказать это своей деятельностью.

Он обращает внимание и на то, что «при выборе мест расположения новых предприятий недостаточно определить рай-

оны минимальных издержек производства, но необходимо взвесить значение вновь создаваемых предприятий для экономического развития района и обеспечить общегосударственный интерес, затрагиваемый организацией предприятия в данном районе».

Под руководством ВСНХ стали входить в строй завод за заводом. К концу 1925 г. был пущен Константиновский металлургический завод, дал продукцию Екатеринославский трубопрокатный завод, выпустил первые трехтонные автомобили Ярославский автомобильный завод. За 1925 и 1926 г. производство металла возросло по сравнению с 1924 г. на 200%, а валовая продукция металлообрабатывающей и машиностроительной промышленности — на 120%.

Дзержинский добивается принятия решений XIV партконференцией и III съездом Советов о проектировании и начале строительства в 1925/26 г. 117 заводов и 28 шахт, в том числе 25 заводов в металлопромышленности, 7 — в нефтяной, 18 — в химической промышленности. Выступив на съезде Советов начальник штаба РККА С.С. Каменев, поддерживая Дзержинского, сказал, что до неузнаваемости выросла авиационная промышленность, полностью обеспечившая, начиная с 1925 г., потребность Красной Армии в самолетах [8, с. 356].

Восстановление и развитие народного хозяйства было невозможно без цветной металлургии. Медь, свинец, цинк, алюминий — металлы, требующиеся для оборонной промышленности, средств связи, электрификации. Их закупка за границей оплачивалась золотом. До революции успешно действовали рудники в восточном Алтае, располагающем богатыми месторождениями полиметаллических руд. Дзержинский поручил провести экспертизу решения вопроса о предпочтительности подъема своей цветной промышленности или целесообразности покупки этих металлов за границей. Независимые эксперты указали, что, затратив средства, предназначенные для ежегодного импорта, на постановку этого дела у нас, мы могли бы полностью покрыть их ежегодную потребность на ближайшее пятилетие. Но рудники и заводы будут работать и дальше! В СССР возобновлялась и своя цветная металлургия.

Решение проблемы топлива потребовало принять меры к развитию новых каменноугольных районов. В марте 1925 г. было принято предложение ВСНХ СССР о посылке геологической экспедиции для обследования каменноугольных и нефтяных месторождений на Северном Сахалине.

Уделяя особое внимание нефтяной промышленности, в ВСНХ привлекли к участию в ее научном обеспечении геолога профессора И.М. Губкина. Вместе с тем, говоря об использовании нефти в качестве топлива, Дзержинский выразил сомнение в целесообразности этого: «Нефть — для нас валюта». Более того, нефть стала приобретать политическое значение. Давая оценку отношений СССР с Англией, он заметил: «В последнее время политика очень часто пахнет нефтью, а нефть — политикой [3, с. 476].

Источник средств для индустриализации: крестьянство или промышленность?

Чтобы решить многоплановые задачи, связанные с развитием тяжелой индустрии, требовалось много средств. Первоначального накопления капитала в распоряжении ВСНХ, синдикатов, трестов в стране не было. Некоторые коммунисты-руководители выступили с предложением провести индустриализацию за счет крестьянства путем перекачки средств из крестьянского хозяйства в промышленность. Дзержинский считал это недопустимым и идеологически неправильным, так как подобная политика нарушала союз с крестьянством, тормозя увеличение производства продовольствия и сырья для легкой промышленности.

7 апреля 1926 г. на пленуме ЦК ВКП (б) Дзержинский выступил с речью в защиту крестьянства. Он негодовал, слыша от своего заместителя Пятакова на пленуме, что «деревня богатеет, деревня нас обгоняет, промышленность от нее отстает», в этом таится грозная опасность для СССР. «Вот несчастье! — возмущался он. — Наши государственные деятели боятся благосостояния деревни». Возвращаясь к этой проблеме в речи на пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) 20 июля, он горячо говорил, обращаясь к участникам пленума: «...Надо страну индустриализировать, а этого не будет, если не будем получать все в большей и

большей степени продуктов сельского хозяйства... Нам нужно из деревни сырье, нам нужен хлеб, нам нужна кожа, нам нужна картошка, шерсть, нам нужно деревенское сырье. Нельзя индустриализоваться, если говорить со страхом о благосостоянии деревни» [3, с. 507].

Дзержинский был уверен, что средства для индустриализации можно получить в самой промышленности. Выступая перед хозяйственниками в ленинградском Деловом клубе летом 1925 г., он говорил: «Единственной базой для расширения и развития всей промышленности является удешевление производства. <...> оно имеет своим результатом улучшение системы производства, поднятие его на более высокий уровень и возбуждение инициативы как у рабочих, производящих данные изделия, так и у руководящего персонала. Мы знаем, что на базе высоких прибылей и высоких цен промышленность загнивает, так как организаторы промышленности перестают искать новых и лучших решений» [5, с. 62].

Режим экономии

Выдвинув лозунг борьбы за строжайший режим экономии, он писал: «Режим экономии должен проводиться во всех областях работы госпромышленности: жесткая урезка всяких излишеств и непроизводительных расходов. Бережливость везде и во всем». Зная хорошо стиль руководства различными мероприятиями, он предупреждает: «Работа по проведению экономии должна быть сама “экономной”, без дорогостоящих комиссий и ... шумихи вокруг вопросов экономии». Его призывы к экономии были услышаны. К 1 июня 1926 г. экономия по 22 промышленным трестам страны составила 6 220 тыс. р. [3, с. 422].

Дзержинский подавал пример рачительного подхода к расходованию государственных средств. Еще в бытность свою наркомом транспорта, он сурово карал руководителей дорог за излишества и расточительство, за очковтирательство при составлении финансовых отчетов. «Все наше будущее в удешевлении перевозок и в уменьшении себестоимости нашей работы, в поднятии уровня нашей жизни и жизни всего народа, в увеличении грузооборота», обращался он к железнодорожникам

[2, с. 425]. Эту мысль он старался внедрить в сознание работников всех отраслей производства.

Привлечение достижений науки и техники

Феликс Эдмундович указывал на важность использования достижений науки и техники в ходе индустриализации.

Он благожелательно относился к научному и инженерно-техническому персоналу. Его не пугало, что в голове у человека бродят антисоветские идеи: по его мнению, было гораздо важнее знать, как он работает, полезен ли для транспорта, «ведомства ВСНХ» или промышленности. В ВСНХ при нем ответственные должности занимали многие бывшие меньшевики. Н. Валентинов пишет, что очень важное место в Главном экономическом управлении занимал А.М. Гинзбург, (сделавший попытку разработать проект пятилетнего плана развития промышленности с 1 октября 1925 по 1 октября 1930 г.); в отделе торговой политики — А.Л. Соколовский, (председатель бюро цен, специалист в области калькуляции себестоимости и издержек производства отраслей промышленности); в финансовом отделе — А.Б. Штерн, (обеспечивавший решение сложных финансовых проблем ВСНХ); в статистике ВСНХ — ее начальник, профессор-экономист Л.Б. Кафенгауз, (добившийся с максимальной скоростью получение сведений от предприятий и трестов, подведомственных ВСНХ, и максимальной скорости их обработки, буквально вскоре после окончания месяца, облегчая этим управление промышленностью); а на посту фактического редактора органа ВСНХ, «Торгово-промышленной газеты» — Валентинов, (получивший этот пост по предложению Ленина и стремившийся своевременно и наиболее точно освещать деятельность ВСНХ) [1, с. 205–210].

В своей деятельности, на любом посту Феликс Эдмундович опирался на специалистов, имеющих хорошую профессиональную подготовку, получивших образование, как в российских, так и в европейских университетах. Признав советскую власть, они честно выполняли порученную им работу.

На XIV партконференции в апреле 1925 г. Дзержинский говорил: «Без знаний, без учебы нашей собственной, без ува-

жения к образованным людям, без поддержки технического персонала, без поддержки науки... мы... не сможем выполнить задачи по поднятию производительности труда, которая перед нами поставлена. Специалист должен работать не за страх, а за совесть. Это является нашей основной задачей, без которой мы экономически победить буржуазную Европу не сможем. Если бы вы ознакомились с положением нашей русской науки в области техники, то вы поразились бы ее успехам в этой области. Но, к сожалению, работы наших ученых кто читает? Не мы. Кто их издает? Не мы. А ими пользуются и их читают англичане, немцы, французы, которые поддерживают и используют ту науку, которую мы не умеем использовать» [3, с. 173–174].

В декабре 1924 г. при научно-техническом отделе ВСНХ были созданы научно-технические специализированные советы. В них сотрудничали такие видные ученые, как А.Н. Бах, И.М. Губкин, А.Ф. Иоффе, А.Е. Ферсман, С.А. Чаплыгин и др.

Дзержинский внимательно следил за работой ученых, занимающихся исследованием Курской магнитной аномалии (КМА). На заседании президиума ВСНХ 28 января 1925 г. при обсуждении доклада профессора И.М. Губкина о работах Особой комиссии по КМА двое из выступавших отметили, что эксплуатация руд КМА будет дороже криворожской, а потому следует ее отложить на далекое будущее. Председательствующий Дзержинский подчеркнув, что нельзя к решению такого рода вопросов подходить с узкопрактической точки зрения, заметил, что наступит время, когда руды КМА приобретут приоритетное значение. В решении президиума ВСНХ было отмечено «огромнейшее научное и практическое значение» произведенных комиссией работ и признано необходимым продолжить в районе КМА исследовательские работы [5, с. 136].

Выступая с докладом на III Всесоюзном съезде Советов, Дзержинский говорил, несколько опережая время, но будучи в этом абсолютно убежденным: «Сейчас, в 1925 г., ...наша интеллигенция, наши технические силы увидели, что рабочее государство открывает величайшие перспективы для науки, для знания, что впервые только при советском строе...создается действительная база для свободного развития науки, знания,

технической мысли!» И тут же поставил задачу: «Нам необходимо создать для технической науки, для инженерно-технического персонала такие нравственные и материальные условия, в которых они могли бы развивать свои знания и могли бы видеть успехи своих работ» [3, с. 229].

Через полгода на VII Всесоюзном съезде Союза металлистов приняли решение, что 1925 г. должен пройти под лозунгом: «Дорогу научной мысли, дорогу рационализации, научной постановке производства!». И опять Дзержинский говорит с упреком: «В области рационализации мы пишем и говорим очень много, но, к сожалению, делаем очень мало» [3, с. 282]. Он напомнил о циркуляре «О рабочем изобретательстве»: «В целях поощрения широкого творчества рабочих у станка, целесообразно премировать каждое усовершенствование, разработанное рабочими на заводе. Даже если рабочий «изобретает» то, что уже изобретено и применяется, это изобретение не бесполезно: оно побуждает к творчеству» [3, с. 148].

Он был убежден, что «индустриализация страны, которая становится базой нашего социалистического строительства, может быть осуществлена лишь при условии использования всех научно-технических достижений, с одной стороны, и разработки новых исследований, — с другой» [3, с. 434].

Проблемы управленческой работы

Особо заботился Дзержинский об улучшении управленческой работы. Будучи убежденным, что без определенного бюрократического аппарата, работающего с точностью часового механизма, управлять нельзя, он и хотел сделать ВСНХ таким точным аппаратом [6, с. 12]. Придя в ВСНХ, он вскоре высказал свои предложения по упрощению и сокращению управленческого аппарата промышленности.

Он указывал: необходимо сократить канцелярские аппараты, направив специалистов на предприятия; упростить дело-производство, максимально сократить получаемую отчетность. «Надо лично знакомиться с деталями, а не через пуды отчетов и справок». «Пишутся горы бумаг, читать их некому и нет физической возможности» [1, с. 203]. В апреле 1925 г. аппарат ВСНХ

был уменьшен с 6 тыс. сотрудников до 3 700, включая сотрудников научных институтов и других учреждений НТО.

Самым большим бедствием, считал он, является бесконечное обилие всяких заседаний, поглощающих бесконечно много времени без достаточных результатов, не окупающих ни в какой мере потерянных часов [3, с. 236].

По его убеждению управленческий фактор должен стать важным фактором в осуществлении индустриализации страны. «Мелочная опека, необходимость получения санкции на каждый предпринимаемый шаг, — писал он, — парализует инициативу и затрудняет возможность маневрирования», это даже похоже на недоверие. Он отмечал, что девять десятых сил и энергии многих хозяйственных руководителей уходит «не на создание новых ценностей, не на изучение и подбор работников и организацию дела, а на согласование, отчетность, оправдывание, испрашивание. Бюрократизм и волокита заели нас, хозяйственников. На работу нет времени» [3, с. 470–471].

Разрабатывая проект нового положения о ВСНХ, Ф.Э. Дзержинский вносил принципиальные предложения, направленные на повышение его роли как органа государственной власти, обосновывая идеи совершенствования работы аппарата хозяйственного управления. Не жалея сил, разрабатывал он принципы управления экономикой страны, придавая этой деятельности очень важное значение.

20 июля 1926 г. в последний раз Дзержинский выступил с речью на пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б). Резко критикуя доклад Л.Б. Каменева и дополнения к нему Пятакова, он бичует недочеты и пороки системы управления, ее бюрократизм и душашую дело волокиту. Он не щадил неверные методы руководства в отдельных отраслях, равно как и собственные ошибки, допущенные им в руководстве Главметаллом.

Всеми силами он боролся против позиции Троцкого, Каменева и Зиновьева. В письме Куйбышеву от 3 июля 1926 г. он писал: «У меня полная уверенность, что мы со всеми врагами справимся, если найдем и возьмем правильную линию в управлении на практике страной и хозяйством. Если не найдем этой линии и темпа, оппозиция наша будет расти, и страна тогда

найдет своего диктатора — похоронщика революции, какие бы красные перья не были на его костюме... От этих противоречий устал и я» [5, с. 129].

Скоропостижная кончина через несколько часов после произнесенной речи на пленуме, помешала ему довести до конца задуманную реформу. Ее завершил В.В. Куйбышев, сменивший Дзержинского на посту председателя ВСНХ.

Для стиля его работы был характерен научный подход к решению народнохозяйственных проблем, умение решать любую задачу с позиции интересов страны, стремление познать закономерности развития экономики и поставить все на службу социалистическому строительству.

Его смерть потрясла всех, кто с ним работал, опечалила сотрудников ГПУ, наркомата путей сообщений, ВСНХ, и многих беспартийных инженеров и техников. В это время от управленцев можно было часто услышать: «Жаль умер Дзержинский! С ним было хорошо работать. Нас, специалистов, он ценил и защищал» [1, с. 20].

Он защищал не только их, но и рабочих, и крестьян, и мелких частных торговцев, и кооперацию, и детей... Он защищал страну, строящую социализм.

Список использованной литературы

1. Валентинов Н. (Н. Вольский). Новая экономическая политика и кризис партии после смерти Ленина: годы работы в ВСНХ во время НЭП. Воспоминания / Н. Валентинов. — М. : Современник, 1991. — 367 с.
2. Дзержинский Ф. Э. Избранные произведения : в 2 т. Т. 1 : 1897–1923 / Ф. Э. Дзержинский. — М. : Политиздат, 1977. — 494 с.
3. Дзержинский Ф. Э. Избранные произведения : в 2 т. Т. 2 : 1924–1926 / Ф. Э. Дзержинский. — М. : Политиздат, 1977. — 535 с.
4. Зубов Н. И. Ф.Э. Дзержинский. Биография / Н. И. Зубов. — 3-е доп. изд. — М. : Политиздат, 1971. — 423 с.
5. Лацис О. Р. Искусство сложения: Очерки / О. Р. Лацис. — М. : Советский Писатель, 1984. — 336 с.
6. О Феликсе Дзержинском (воспоминания, очерки, статьи современников). — М. : Политиздат, 1987. — 335 с.
7. Тишков А. В. Дзержинский / А. В. Тишков. — М. : Молодая гвардия, 1977. — 384 с.
8. Феликс Эдмундович Дзержинский. Биография. — М. : Политиздат, 1977. — 494 с.

Информация об авторе

Рогачевская Майя Антоновна — кандидат экономических наук, профессор, кафедра финансов и кредита, Сибирский институт управления — филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, 630102, Россия, Новосибирск, ул. Нижегородская, 6, e-mail: mrogachevskaya@mail.ru.

Author

Rogachevskaya Maia Antonovna — PhD in Economics, Professor, Finance and credit department, Siberian Institute of Management — Siberian Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, 6, Nizhegorodskaya, Novosibirsk, 630102, e-mail: mrogachevskaya@mail.ru.