

Мария Борисовна Балова
(Северный «Арктический» федеральный университет)

Командно-административная система управления и развитие военного кораблестроения на Беломорском Севере в период советской индустриализации

С середины 1920-х годов военная промышленность выделяется в Советском Союзе в особую отрасль государственного хозяйственного управления и в особый производственно-технологический комплекс. Все виды военной продукции, в зависимости от специфики и сложности производства, были разделены на три группы. Производство предметов вооружения первой и второй групп, куда вошли авиастроение, танкостроение, кораблестроение, артиллерия и ряд других сложных для производства видов вооружений и военной техники, предполагалось сосредоточить на специально оборудованных «кадровых» военных заводах, в задачи которых входило изготовление в мирное время предметов вооружения и разработка и освоение новых образцов военной продукции; изготовление предметов вооружения третьей группы поручалось родственным предприятиям гражданской промышленности. Начиная с 1927-1928 гг. советским «кадровым» военным заводам стали присваиваться номера. В дальнейшем в СССР организуются «кадровые» (номерные) научно-исследовательские институты (НИИ), конструкторские бюро (КБ), особые конструкторские бюро (ОКБ), специальные конструкторские бюро (СКБ), государственные проектные институты, которые закрепляются за соответствующими профилю их деятельности наркоматами (затем министерствами) оборонной промышленности или управлениями Наркомата (далее Министерства) обороны СССР.

Структура управления военной промышленностью неоднократно претерпевала изменения. В 1921-1931 гг. производство основных видов вооружения и военной техники осуществлялось на «кадровых» военных заводах под руководством специального государственного хозяйственного органа, входившего в систему ВСНХ РСФСР, а с 1923 г. – ВСНХ СССР – Главного управления военной промышленности (ГУВП ВСНХ СССР). В начале января 1932 г. ВСНХ СССР был упразднен, а все «кадровые» заводы перешли в подчинение Наркомата тяжелой промышленности СССР (НКТП СССР), его главков и трестов – до 1936 г. В 1936-1941 гг. все кадровые заводы концентрируются вначале в Наркомате оборонной

промышленности СССР, а затем – в четырех союзных военно-промышленных наркоматах: Наркомате вооружения (НКВ СССР), Наркомате боеприпасов (НКБ СССР), Наркомате авиационной промышленности (НКАП СССР), Наркомате судостроительной промышленности (НКСП СССР). Высшим государственным органом управления наркоматами военной промышленности и военными производствами гражданской промышленности становится Комитет Обороны при СНК СССР и его рабочие органы – Экономический совет и Военно-промышленная комиссия.

Военное кораблестроение было включено в те группы систем вооружений и военной техники, производство которых сосредоточивалось на «кадровых» предприятиях, вошедших в Наркомат судостроительной промышленности СССР. Это было связано с такими особенностями военного кораблестроения как значительная длительность производственного цикла при постройке и вводе в строй боевых кораблей, большая наукоемкость, необходимость в специализированной подготовке и сосредоточении на производстве высококвалифицированных специалистов различного профиля, постоянное взаимодействие с руководящими и техническими органами Военно-морского флота (ВМФ). Для реализации программ создания советского ВМФ было принято решение о строительстве ряда новых кораблестроительных предприятий, в том числе на Севере страны.

Решение о развертывании военного кораблестроения на Севере явилось закономерным продолжением военно-морской политики России. Русский Север являлся исторически сложившимся центром военного кораблестроения, а наличие флота на Севере всегда играло важную роль в обеспечении безопасности морских рубежей России. В 1933 г. для защиты северных рубежей была сформирована Северная военная флотилия, преобразованная в мае 1937 г. в Северный флот. Современного кораблестроения к тому времени на Севере не существовало, и советское правительство приняло решение о строительстве на Белом море крупного судостроительного завода. Выбор не случайно пал на место в районе Архангельска – кроме исторических и геостратегических предпосылок его предопределили географические особенности местности (удобное расположение острова Ягры, замкнутость морского театра, свободный выход в океан, возможность создания морских испытательных полигонов различного назначения, наличие водных путей вглубь России). Важную роль сыграли и социально-экономические особенности региона – достаточно высокий промышленный потенциал, возможность привлечения населения Архангельской области на строительство, наличие Северной железной дороги, а также удаленность от густонаселенных промышленных центров, что создавало дополнительные возможности обеспечения секретности, необходимой в военно-промышленном производстве.

31 мая 1936 г. Совет труда и обороны СНК СССР принял Постановление № ОК-137 сс о строительстве Архангельского судостроительного завода № 402¹. Начальником нового строительства был назначен И.Т. Кирилкин, крупный ор-

¹ Государственный архив Российской Федерации [dalej: ГАРФ], zesp. 8418, inw. 28, sygn. 9, k. 243 – 249.

ганизатор советской металлургической и машиностроительной промышленности. На Север И.Т. Кирилкин приехал, введя в строй самый большой в СССР Новокраматорский завод тяжелого машиностроения, начальником строительства которого и директором он был. Ему поручалось «немедленно приступить к строительству завода», а Наркомфину «производить финансирование строительства Архангельского завода на основании утвержденного проектного задания до утверждения технического проекта и генеральной сметы»². На строительство завода в 1936 г. выделялись средства из резервного фонда СНК СССР, введение первой очереди было запланировано на первый квартал 1939 г.

Параллельно с выполнением проектного задания велись подготовительные работы на выбранной для строительства территории – 18 июня 1936 г. первая партия строителей высадилась на берегу Белого моря около Николо-Карельского монастыря. Строительство было развернуто в тяжелейших условиях, на пустынной, заболоченной и совершенно необжитой площадке, не имеющей выходов ни к железнодорожной магистрали, ни к достаточно освоенным водным путям. Тем не менее, с начала строительства по 1 декабря 1937 г. был построен и введен в эксплуатацию жилой фонд общей площадью в 81256 кв. м, построены 12 столовых, 4 школы, учебный комбинат, поликлиника и больница, детский сад и ясли, клуб и ряд других объектов. Для управления строительством была сформирована организационная структура – создано управление строительством, сформированы стройки ряда отдельных объектов, основные отделы, назначены начальники цехов. Общее количество работающих на площадке составило 15532 человека, включая рабочих, инженерно-технических работников и служащих³. Рабочий состав пополнялся главным образом за счет самотека из прилегающих мест и вербовки из дальних районов. Прибывающая рабочая сила была в основном малоквалифицированной, поэтому остро ощущался дефицит рабочих ряда специальностей.

Не меньшая проблема была с привлечением на строительство квалифицированных руководящих кадров. На 1 декабря 1937 г. в руководящем составе строительства завода числилось 63 человека, из них 4 в управлении строительством, 32 начальника отделов, 11 начальников строек, 16 начальников цехов. Из 63-х высшее и незаконченное высшее образование имели 34 человека, то есть меньше половины руководящего состава, среднее техническое – 4, остальные – среднее или низшее образование. Определенный интерес представляет то, каким образом указанные люди попали в руководящий состав стройки. По путевкам НКТП прибыло 16 сотрудников, по приглашению И.Т. Кирилкина – 3, по приглашению главного инженера В.В. Сапрыкина – 14, по приглашению технического директора строительства Л.Х. Коппа – 8, по приглашению других лиц еще 4. Остальные были командированы партийными органами (6), приглашены отделом кадров (3), прибыли самотеком (9). Таким образом, из 63-х руководящих работников строительства 29 человек прибыли по личному приглашению уже назначенных руководителей.

² Там же, к. 243.

³ Там же, к. 254, 257.

28 марта 1938 г. Комитет Оборона при СНК принял второе постановление «О строительстве Архангельского судостроительного завода № 402», которое предусматривало осуществление ряда мер для форсирования строительства. В нем отмечался срыв в поставках на строительство металла и металлоконструкций, в связи с чем директора заводов-поставщиков (Верхнесалдинского «Стальконструкция», Горловского машиностроительного имени С.М. Кирова, Новокраматорского имени И.В. Сталина и др.) предупреждались о персональной ответственности за внеочередное изготовление конструкций и доставку их на площадку. На Наркоматы тяжелой промышленности и машиностроения возлагалась организация диспетчерского наблюдения и специального контроля за выполнением всех заказов для строительства № 402. Наркомату внешней торговли поручалось в кратчайшие сроки разместить заказы на необходимое импортное оборудование. Всем наркоматам и ведомствам запрещалось изменять количество и сроки поставок материалов и оборудования без специального разрешения Комитета Оборона⁴. Учитывая особое значение строительства Архангельского судостроительного завода № 402, сохранялся порядок подчинения его непосредственно Наркомату оборонной промышленности Л.М. Кагановичу.

Как уже отмечалось, работы по строительству города и промышленных объектов в устье Северной Двины были начаты спешно, без генерального плана, точной сметы. Возникали неизбежные при такой организации масштабного строительства ошибки. Тяжелые климатические условия, низкая квалификация рабочих, из которых большинство составляли крестьяне близлежащих областей, срывы поставок приводили к невыполнению сроков строительства. Объяснение откровенным просчетам искали во вредительстве, в деятельности якобы существовавших контрреволюционных и террористических организаций. Волна репрессий, достигшая своего пика в 1937 г., захлестнула и Судострой, переименованный в августе 1938 г. в город Молотовск.

Первым из руководящих работников Судостроя 16 ноября 1937 г. был арестован НКВД технический директор строительства Л.Х. Копп. Он обвинялся в шпионаже, вредительстве, затягивании строительства и перерасходовании средств. До приезда на Судострой Л.Х. Копп работал инженером на разных предприятиях, проектировал Новокраматорский машиностроительный завод. В 1929 году во главе группы инженеров Л.Х. Копп выезжал в Германию на заводы Крупфа, где предполагалось заказывать оборудование для завода в Краматорске. После ареста эта заграничная командировка стала поводом для фабрикации против него обвинения в связи с германской разведкой, которой он был якобы завербован, и по заданию которой он занимался вредительством в Краматорске и на Судострое.

Арест Л.Х. Коппа послужил сигналом к началу широкомасштабной чистки на строительстве № 402. Отделом кадров к 1 декабря 1937 г. был подготовлен документ, содержащий «особые сведения о руководящем составе, ИТР и рабочих

⁴ Tamże, zesp. 8418, inw. 28, sygn. 30, k. 245, 253, 261.

строительства завода № 402»⁵. Согласно данному документу, из 63-х руководящих работников строительства имели «компрометирующее прошлое» 20 человек; из 822-х инженерно-технических работников – 225 человек; из 11962-х рабочих – 671 человек. В качестве компрометирующего прошлого рассматривались служба в белых армиях, исключение из ВКП (б) и ВЛКСМ, принадлежность к враждебным партиям, пребывание за границей или наличие там родственников, аресты за должностные, политические и бытовые преступления. В списки неблагонадежных попали также бывшие кулаки и раскулаченные, служившие в царской армии и их родственники, административно высланные и лица, занимавшиеся торговлей.

На руководящий состав завода был составлен именной список, с подробными биографиями и указанием компрометирующих данных. В него вошли начальник строительства И.Т. Кирилкин (в 1924 г. был в командировке в Англии, Германии и Америке, в 1931 г. - повторно); главный инженер В.В. Сапрыкин (в 1922, 1927 гг. привлекался к следствию); главный энергетик В.В. Вадзинский (находился в Одессе в период оккупации белых, в 1930 г. был в Германии, прибыл на стройку по приглашению Л.Х. Коппа); начальник отдела снабжения А.И. Левин (в 1918-1919 гг. служил в белой армии); главный бухгалтер Н.А. Триполко (имел родственников за границей и раскулаченных, в 1906-1907 гг. жил в Швейцарии); заместитель начальника планового отдела В.А. Павлинов (арестовывался в 1931 г. по делу промпартии, был приглашен на стройку Л.Х. Коппом) и другие⁶.

В результате проведенной работы по «чистке строительства от враждебных элементов» в 1938 г. органами НКВД были арестованы по обвинению в принадлежности к антисоветской организации и во вредительской деятельности 12 руководящих работников строительства завода № 402. И.Т. Кирилкин и Л.Х. Копп проходили по одному делу, и 26 мая-2 июня 1941 г. Военным трибуналом Архангельского военного округа были осуждены по статье 58-7, 58-11: И.Т. Кирилкин – к 15 годам лишения свободы с отбыванием в исправительно-трудовом лагере, Л.Х. Копп – к 8 годам. И.Т. Кирилкин отбывал наказание в Кировском лагере и умер там в 1942 г.; Л.Х. Копп продолжал работать на строительстве в Молотовске, находясь на положении заключенного спецтюрьмы Ягринлага.

После разоблачения «вредителей» строительство осталось без ряда ведущих специалистов, что еще больше ухудшило положение. Для форсирования работ в марте 1938 г. правительством принимается решение о передаче сначала гидротехнических работ по строительству завода № 402 в ведение ГУЛАГа НКВД, а затем и полностью всей стройки⁷. Приказом по НКВД № 00220 от 13 апреля 1938 г. было организовано управление строительства № 203 и Ягринский исправительно-трудовой лагерь (Ягринлаг) с непосредственным подчинением ГУЛАГа НКВД⁸, и уже в мае 1938 г. туда стали поступать первые группы

⁵ Государственный архив общественно-политических движений и формирований Архангельской области [dalej: ГАОПДФ АО], zesp. 296, inw. 1 sygn. 47, k. 67 – 70.

⁶ Там же, k. 72 – 76.

⁷ ГАРФ, zesp. 8418, inw. 28, sygn. 30, k. 240; zesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 22, k. 108.

⁸ Там же, zesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 20, k. 142.

заклученных. К июлю 1938 г. их количество составило 8743 человека, к сентябрю 1938 г. – 12483 человека, на 1 января 1939 г. Ягринлаг насчитывал уже 27680 человек, к концу 1939 г. – 32408 человек⁹. Контингент был неоднородным. Прежде всего – осужденные по 58-й статье (измена Родине, шпионаж, вредительство, антисоветская деятельность), а также по другим статьям Уголовного кодекса, по сталинским законам 1930-х годов и рецидивисты-уголовники. Первоначально отдельные группы размещались в бараках на острове Ягры. К 1939 г. лагерь расширился. Он состоял из многочисленных лаготделений и лагпунктов, которые были широко разбросаны в окрестностях Молотовска. На конец 1939 г. в состав Ягринлага входило 8 строительных районов, 4 строительных участка, 13 строительных отделов, 3 лагерных участка и 13 вспомогательных и подсобных предприятий¹⁰.

Труд заключенных был малоэффективным (производительность труда составляла 20-30 % от нормы), качество работ низким, и результаты достигались за счет использования большого количества людей. Кроме этого, система строек НКВД, в отличие от гражданских, имела большое «преимущество»: сама себе закрывала промежуточные этапы, якобы законченные, и финансировалась без подтверждения заказчиком. В первую очередь осуществлялись работы, доступные для массовой неквалифицированной рабочей силы. Так на огромной территории завода № 402 были выкопаны все траншеи под трассы, фундаменты стен, доков и т.п., даже под те сооружения, которые предполагалось возводить лишь через год-два. В эксплуатацию сдавались недостроенные цеха, не имевшие к тому же постоянной обеспеченности силовыми энергосетями, дорогами, подстанциями. В постановлении бюро Архангельского обкома ВКП (б) от 26 ноября 1939 года «О состоянии подготовки и начале работы завода № 402» говорилось: «Отмечая, что в некоторых объектах завод фактически развернул работы, но юридическая приемка их заводом оттягивается из-за мелких недоделок, обязать заводоуправление одновременно с фактическим разворотом работ оформлять и прием объектов актами, оговаривая в них сроки завершения тех или иных недоделок, а начальнику строительства т. Кронову обеспечить окончание этих работ в сроки согласно акта...»¹¹. Руководство завода (директором с 29 января 1939 г. был назначен К.С. Красильников) оказалось в безвыходном положении: приходилось начинать работы по закладке первого корабля в жестко установленные правительством сроки в недостроенных цехах, а сам факт разворота работ обязывал оформлять приемку этих объектов. Естественно, что устранение недоделок растягивалось на неопределенный срок. Так С.А. Боголюбов, директор завода с 1942 по 1949 г., в своих воспоминаниях отмечал, что огромный корпусный цех, «принятый» 21 декабря 1939 г., до конца Великой Отечественной войны не имел отопления¹².

⁹ Tamże, zesp. 9414, inw. 1, sygn. 1139, k. 147, 213; sygn. 1140, k. 235.

¹⁰ Tamże, zesp. 9414, inw. 1, sygn. 2977, k. 2.

¹¹ ГАОПДФ АО, zesp. 296, inw. 1, sygn. 505, k. 75.

¹² С.А. Боголюбов, *Время суровых испытаний*, „Флагман отрасли” ks. 1, Siewierodwińsk 1989, s. 89.

Идея принудительного труда была применена и к высококвалифицированным специалистам. По приказу наркома внутренних дел Л.П. Берии № 0021-сс от 10 января 1939 г. при НКВД СССР было создано «Особое техническое бюро для использования заключенных, имеющих специальные технические знания»¹³. Приказом по НКВД № 0213-с от 10 июля 1939 г. в нем была образована группа № 12 для строительства № 203¹⁴. В группу вошли семь заключенных-специалистов из подмосковной спецтюрьмы в Болшево и еще шесть, отобранных в Бутырской тюрьме в Москве. В дальнейшем, уже в Молотовске, группа выросла до 29 человек. В ее составе работали главный инженер Магнитогорского металлургического комбината А.С. Точинский, главный инженер Харьковского тракторного завода П.А. Альбов, начальник доков Николаевского судостроительного завода А.М. Свириин, старший строитель завода им. 61 коммунара в Николаеве Н.В. Гавриленко, главный строитель крейсера «Киров» В.Л. Бродский, известный инженер-кораблестроитель А.В. Константинов, крупный военный инженер В.С. Мамашин и другие. Специалисты размещались в спецтюрьме Ягринлага, отгороженной от остальных баракаов лагеря высоким забором, и находились на строгом режиме без права переписки.

Передача стройки в ведение НКВД не дала быстрых ощутимых результатов. Исходя из установленных СНК СССР ассигнований в размере 355 млн. руб. на 1939 год, строительству № 203 был утвержден стройфинплан, который должен был обеспечить ввод в действие ряда основных цехов и закладку первого корабля в IV-м квартале 1939 г. Но работы на стройке по-прежнему продвигались с большим трудом. К июню 1939 г. годовой план был выполнен только на 26,5%. Стройка находилась под личным контролем наркома внутренних Л.П. Берии, в приказе которого от 11 июня 1939 г. говорилось, что основными причинами плохой работы являются «недооценка роли механизации со стороны руководящих работников стройки, неумение правильно организовать работу и создать для лагерников производственный режим, обеспечивающий наилучшее использование рабочей силы». В связи с этим приказывалось «установить лагерный режим, обеспечивающий всемерное повышение производительности труда... К злостным отказчикам применять все меры принуждения, вплоть до предания суду»¹⁵.

К октябрю 1939 г. положение стало просто угрожающим. В очередном приказе Л.П. Берии от 8 октября 1939 г. говорилось: «Строительство Архангельского судостроительного завода вступило в ответственный период пуска первоочередных объектов. Между тем, темпы строительства и организация работ по окончанию пусковых объектов неудовлетворительны, установленные правительством сроки не выполняются. Для обеспечения выполнения Постановления правительства о вводе в эксплуатацию первоочередных объектов на заводе № 402 в IV квартале приказываю: 1. Начальнику строительства № 203 бригадинженеру Кронову Б.К., начальнику политотдела Щекину Р.Ю. под личную их ответственность, в

¹³ ГАРФ, зesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 32, k. 12.

¹⁴ Там же, зesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 39, k. 212.

¹⁵ Там же, зesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 39, k. 128, 128v.

пятидневный срок сосредоточить рабочую силу и инженерно-технический персонал строительства, а также организовать работу в 2 и 3 смены на окончании следующих пусковых цехов: эллинга с доком № 2, корпусного, инструментального, ремонтно-механического и связанных с ними вспомогательных объектов, а также на жилищном строительстве и строительстве ТЭЦ»¹⁶.

Ценой огромных усилий и человеческих жертв, строительству № 203 удалось обеспечить закладку первого боевого линейного корабля «Советская Белоруссия» ко дню рождения И.В. Сталина – 21 декабря 1939 г. План 1939 г. был выполнен на 87,5%, была закончена первая очередь корпусного цеха, эллинга, инструментального цеха, ремонтно-механического цеха и ряда других объектов¹⁷. Завод № 402 стал действующим предприятием. К этому времени был создан Молотовский райком партии, городской совет депутатов трудящихся и ряд городских организаций: милиция, Беломорторг, трест столовых, горсвязь, банк, сберкасса, горздрав с сетью больничных учреждений, 5 школ, ряд мастерских и артелей¹⁸. 8 июля 1939 г. по решению НКСП в Молотовске был открыт техникум для подготовки кадров по специальностям, требующимся в судостроительном производстве. Население города, без занятых в ГУЛАГе, составляло 35000 человек¹⁹.

Развитие и функционирование производственной базы военного кораблестроения находились в прямой зависимости от принятых руководством СССР кораблестроительных программ, на разработку которых влияли прежде всего политические соображения, стремление во что бы то ни стало догнать и обойти ведущие морские державы, взгляды представителей высшего партийно-государственного и военного руководства СССР на роль и значение того или иного вида военной техники. Решение о строительстве завода № 402 было принято в рамках намеченного на вторую пятилетку крупномасштабного строительства военного флота в соответствии с Постановлением СТО от 11 июля 1933 г. «О программе военно-морского судостроения на 1933-1938 гг.» Однако уже в 1936 г. была принята новая программа, которая предусматривала создание крупного линейного флота, и в свою очередь стала отправной точкой разработки программы военного судостроения на третью пятилетку – «Большой кораблестроительной программы».

Изменение программ привело к тому, что проектная документация по заводу № 402 постоянно пересматривалась, а если учесть, что строительство началось без генерального плана, в авральном порядке, то не удивительно, что сроки ввода в строй важнейших объектов постоянно срывались. Сложнейшая стройка передавалась из одного наркомата в другой - первоначально строительство завода № 402 было поручено Наркомату тяжелой промышленности, а в сентябре 1937 г. передано в ведение Наркомата оборонной промышленности. В этот период главными рычагами осуществления сталинского плана форсированной ин-

¹⁶ Tamże, zesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 40, k. 249.

¹⁷ Tamże, zesp. 9401, inw. 1-a, sygn. 62, k. 12.

¹⁸ ГАОПДФ АО, zesp. 1450, inw. 1, sygn. 63, k. 33.

¹⁹ Tamże, zesp. 1450, inw. 1, sygn. 186, k. 38; sygn. 9, k. 64.

дустриализации становятся командно-административная система управления и использование принудительного труда заключенных ГУЛАГа, и северное военное кораблестроение в полной мере испытало на себе влияние установившегося в стране тоталитарного режима с присущими ему атрибутами – жестким администрированием и централизмом, использованием внеэкономических методов управления, поисками «врагов народа», постоянной угрозой репрессий, личным вмешательством политических лидеров в технические вопросы.

Streszczenie

Maria Borysowna Bałowa

Brygadowo-administracyjny system zarządzania i rozwój wojennego przemysłu stoczniowego na Białomorskiej Północy w okresie sowieckiej industrializacji

Od połowy lat 20-ch XX wieku przemysł wojskowy został wyodrębniony w Związku Sowieckim w specjalną branżę państwowego zarządu gospodarką i w specjalny kompleks przemysłowo-technologiczny. W tym okresie głównymi dźwigniami realizacji stalinowskiego planu forsownej industrializacji stają się brygadowo-administracyjny system zarządzania i wykorzystywanie przymusowej pracy więźniów GUŁAG-u. Także północny wojskowy przemysł stoczniowy w pełni doświadczył wpływu zaprowadzonego w kraju totalitarnego reżimu ze wszystkimi jego atrybutami: twardym administrowaniem i centralizmem, stosowaniem pozaekonomicznych metod zarządzania, poszukiwaniem „wrogów ludu”, stałym zagrożeniem represjami, osobistymi ingerencjami liderów partyjnych w kwestie techniczne.

Summary

Maria Borisovna Balova

The command-administrative management system and the development of military shipbuilding on the North White Sea region during the Soviet industrialization

Since the mid-twenties of the twentieth century military industry has been separated in the Soviet Union in a special sector of the management state economy and in a special industrial-technological complex. In this period the main levers execution of the Stalinist plan forced industrialization are brigade-administrative management system and the exploitation of slave labor GULAG prisoners. Also, North military shipbuilding fully impact introduced in the countrytotalitarian regime with all its attributes: hard administration and centralism, use of non-economic methods of management, search for “enemies of the people”, constant threat by the repression, personal interventions party leaders in technical issues.