

УДК 338.47(09)(471.6)

DOI: 10.17748/2075-9908.2015.7.5/1.062-066

ТЕМЛЯКОВ Владимир Евгеньевич,
соискатель кафедры истории, политологии и
социальных коммуникаций

TEMYAKOV Vladimir Evgenevich,
Applicant for a Degree at the Chair of History, Political
Studies and Social Communications

**ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КУБАНИ В ГОДЫ
ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ: ПРОБЛЕМА
НЕЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ И ПОИСК
ПУТЕЙ ЕЕ РЕШЕНИЯ**

**KUBAN REGION RAILROAD DURING THE
FIRST FIVE-YEAR PLAN: THE CHALLENGE OF
OPERATIONAL INEFFICIENCY. SEARCHING
FOR WAYS TO COPE WITH.**

В статье дана характеристика состояния Северо-Кавказских железных дорог в конце восстановительного периода. Рассмотрены проблемы, связанные с неэффективностью работы железнодорожников Кубани. Автор пришел к выводу, что использование социалистического соревнования и ударничества, повышение требований к трудовой и производственной дисциплине рабочих, усиление их материальной и моральной мотивации к эффективному труду, подготовка новых кадров железнодорожников, активизация их рационализаторской деятельности, а также новые формы работы (шефство над паровозом, сквозные и контрольные бригады и др.) к концу первой пятилетки дали положительные результаты. В статье показана деятельность Краснодарской городской организации ВКП(б) и администрации районного управления Северо-Кавказских железных дорог, направленная на улучшение функционирования железных дорог Кубани.

The paper presented a description of the standing the Northern Caucasian Railroad turned to be at the end of a recovery period. The survey considered the challenges arisen out of operational inefficiency by the Kuban Region railroad workers. The author made a following inference: the outcomes of introducing the socialist emulation and practicing high-powered work, increasing requirements to the labour ethics and production discipline of workers, enhancing their material and moral incentives for the efficient work, training for the purpose of recruiting railroad professionals, stirring up their labor-saving inventions, and introducing new forms of work as well (e.g. "adopting" (taking under patronage) a steam engine", the end-to-end brigades and the supervisory ones, etc.) had been considered affirmative at the end of First Five-Year Plan. The survey has shown operation of the Krasnodar municipal AUCPB entity (All-Union Communist Party of Bolsheviks) and the Northern Caucasian Administrative District Railroad Direction, both having aimed at improving the functioning of the Kuban Region railroad Dept.

Ключевые слова: Кубань; Северо-Кавказские железные дороги; первая пятилетка; Краснодарская организация ВКП(б); социалистическое соревнование.

Key words: Kuban Region; Northern Caucasian railroad Dept.; First Five-Year Plan; Krasnodar Municipal AUCPB entity (All-Union Communist Party of Bolsheviks); socialist emulation.

Железные дороги относятся к основным элементам хозяйственной структуры нашей страны на глобальном и региональных уровнях. Современные проблемы развития железнодорожной отрасли в России могут разрешаться с наибольшим успехом и полнотой, если будут изучены их исторические корни, учтены достижения и просчеты на разных этапах развития отрасли. Однако степень изученности этой темы на материалах Кубани нельзя признать достаточной. Данная статья, написанная на основе научно-исследовательской литературы, периодической печати и архивных источников, восполняет пробел, касающийся изучения истории железных дорог Кубани в период первой пятилетки.

В СССР восстановление железнодорожного транспорта завершилось в целом к 1928 г. На Кубани, представлявшей с 1924 г. конгломерат административно-территориальных единиц Северо-Кавказского края в виде Армавирского, Кубанского, Майкопского, Черноморского округов, Адыгейской (Черкесской) Автономной Области, также в этот период были в основном восстановлены все объекты железнодорожного хозяйства, произведена реорганизация железнодорожных служб, началось строительство новых веток дорог [1, с. 169-173; 2]. Однако Северо-Кавказские железные дороги (СКЖД), образованные 12 июля 1922 г. из Армавир-Туапсинской и Владикавказской железных дорог, обеспечивали лишь объем перевозок, достигнутый еще в дореволюционный период, поскольку именно под этот объем эти дороги были созданы и развивались. После окончания Гражданской войны в восстановительный период низкая пропускная способность СКЖД в целом, а также их Краснодарского линейного отдела, включавшего железные дороги в пределах современного Краснодарского края, не считалась серьезной проблемой. Железные дороги края до начала первых пятилеток с грузовыми и пассажирскими перевозками справлялись удовлетворительно. Поэтому проблемы железных дорог и железнодорожных коллективов для органов власти и управления, прежде всего, партийных комитетов, не являлись приоритетными.

Обращает на себя внимание и тот факт, что наиболее авторитетная партийная газета Кубани, «Красное Знамя», в 1921–1923 гг. опубликовала, по нашим подсчетам, всего 13 статей и заметок о железнодорожном транспорте и железнодорожниках, как отряде местного рабочего класса. Большинство этих публикаций работу железных дорог характеризовало как удовлетворительную. В ряде из них затрагивалась проблема низкого материального и культурно-

бытового уровня жизни железнодорожников [3–15]. Аналогичных публикаций по рассматриваемой теме в «Красном знамени» за 1924–1925 гг. нами не обнаружено. Изучение материалов, содержащихся в Центре документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК – бывший партийный архив Краснодарского края), также демонстрирует дефицит внимания со стороны партийных комитетов региона к железнодорожной проблематике в течение 1921–1928 гг.

Напрашивается вывод, что в ходе восстановительного периода железнодорожный транспорт Кубани, как и СССР в целом, был восстановлен и функционировал удовлетворительно. На нем сохранялся устоявшийся, то есть, дореволюционный режим труда и производственной деятельности. Показатели же, характеризующие интенсивность работы, оставались на достаточно низком уровне. Речь идет о весовых параметрах поездов, их технической и коммерческой скорости, обороте вагонов, среднесуточном полезном использовании паровозов, темпах и качестве ремонта подвижного состава и т.п. К тому же, сложилась неблагоприятная ситуация с трудовой и производственной дисциплиной, с формированием у персонала железной дороги материальной и моральной (этической и идеологической) мотивации к эффективному и творческому труду. И все это – на фоне, а отчасти и по причине отсутствия или слабости интереса органов власти и управления к насущным проблемам железнодорожного транспорта и его работников.

С началом первой пятилетки наступил своего рода момент истины. Резко возросли объемы грузовых перевозок внутри страны и, особенно, экспортных и импортных грузов. В несколько раз повысились нагрузки на железнодорожные линии, ведущие к морским портам Кубани, в частности, к Новороссийску. На I Краснодарской городской партийной конференции, состоявшейся 9–10 февраля 1930 г., в докладе «Задачи Краснодарской городской партийной организации в связи с решениями XVI съезда ВКП(б)» первый секретарь горкома О.Л. Рывкин констатировал слабую подготовленность железнодорожного транспорта к осенне-зимним перевозкам, рост аварий и иных происшествий, значительное недовыполнение заданий по снижению стоимости ремонта паровозов и вагонов, низкое качество ремонта, неудовлетворительность других показателей работы транспорта (пробег поездов, коэффициент полезного использования паровозов и т.п.) [16, л. 2 об.]. Поднятая Рывкиным проблема в прениях была изложена более основательно и конкретно. Так, тов. Выхристюк в своем выступлении компетентно прокомментировал сложившуюся ситуацию: «Мы сейчас чувствуем, что транспорт начинает определяться как сплошное узкое место, что паровозы ломаются целыми комплектами, станция Краснодар почти постоянно заполнена вагонами, которые не разгружаются по несколько дней, в то время, когда существуют жесткие нормы простоя вагонов, эти нормы нужно соблюдать, потому, что у нас нет (лишнего) подвижного состава. Считаю, что... нужно будет традиции, которые были до сих пор у парторганизаций: не уделять особого внимания или мало внимания транспорту, отбросить, потому, что через транспорт мы имеем большое влияние на все наше хозяйство» [16, л. 33].

Приведем выдержки из выступления тов. Синявского: «Так или иначе, на сегодня вопрос руководства на железнодорожном транспорте, в частности, на станции Краснодар остается неудовлетворительным. Факты относительно порчи паровозов, крушений и т.д. подтверждают это. Другой вопрос на транспорте – это подготовка кадров. Все молодые кадры, которые мы готовим, находятся сейчас на расстоянии 5 верст. Нам нужны молодые кадры приблизить к производству (к месту работы). У нас получается, что молодые кадры отрываются от нас... Необходимо обратить внимание на рабочее снабжение. Есть случаи отправки разъездных служб в путь совершенно без хлеба. Такая постановка с распределением продуктов никуда не годится. Нужно обратить внимание на то, чтобы с различными службами урегулировать вопрос снабжения продуктами и (спец)одеждой. Нашему горрайкому придется особое внимание обратить на парторуководство железнодорожным узлом, так как там работа имеет свои особенности и ею нельзя руководить параллельно с городской работой. Транспорт должен занять особое внимание горрайкома» [16, л. 47, 48]. Участники конференции предложили горкому (ГК) и ГорКК (городской контрольной комиссии) уделить особое внимание руководству железнодорожным транспортом, добиться от него скорейшей ликвидации недостатков в работе. В частности, было намечено обеспечить наилучшим образом проведение смотра готовности железнодорожного транспорта к осенне-зимним перевозкам [16, л. 2 об.].

Однако по истечении полугода устойчивой позитивной динамики в работе Краснодарского отделения СКЖД не произошло. Сохранившуюся сложную ситуацию объективно и подробно излагает стенограмма партийного транспортного совещания Краснодарского эксплуатационного района СКЖД от 15 августа 1930 г. Начальник Краснодарского районного управления (отделения) СКЖД А.Н. Талызин, в частности, в своем выступлении отметил: «На нашем участке в Краснодарском районе мы имеем то положение, что он стал узким местом в системе нашего народного хозяйства, в Новороссийск мы не в

состоянии провезти экспортные грузы». Судя по стенограмме, общая грузовая работа Краснодарского эксплуатационного района СКЖД составила от задания: в 1-м квартале 1929/30 хозяйственного года 91%, во 2-м квартале – 114%, в 3-м квартале – 117%, а в среднем – 107%, то есть, в 3-м квартале работа улучшилась, наибольшее недовыполнение плановых заданий пришлось на 1-й квартал (в период первой пятилетки хозяйственный (бюджетный) год начинался 1 октября, следовательно, 1-й квартал – это октябрь-декабрь 1929 г. – В.Т.). Вместе с тем, с точки зрения качественных показателей, при выполнении большого объема работы произошло ухудшение, причем наибольшее – в июле. Оборот вагонов составил 45% от норматива, а в августе – начале сентября продолжалось падение показателей [17, л. 4].

Участники совещания отметили и позитивные моменты. Например, улучшилось использование паровозного парка. За 9 месяцев 1929/30 г. положение с выполнением заданных пробегов сложилось благополучное, причем задание выполнили с некоторым превышением. Вместе с тем, при норме в 13,6% фактически имелось неисправных паровозов: в октябре 1929 г. – 14,5%, в ноябре – 16,4%, декабре – 17%, январе 1930 г. – 14,8%, феврале – 14,3%, марте – 8%. На 3-й квартал (апрель-июнь 1930 г.) новый норматив допускал наличие 8% неисправных локомотивов. Фактически же имелось: в апреле – 11%, в мае – 10%, в июне – 9,3%, то есть качественное состояние паровозного парка только к июлю приблизилось к нормативу. Причиной этого участники совещания назвали низкое качество ремонта паровозов, скверное отношение к ремонту со стороны исполнителей, неправильную организацию ремонтного процесса [17, л. 4, 5].

На совещании были также озвучены причины падения производственной и трудовой дисциплины. Талызин заявил: «Для того, чтобы кратко сказать о труддисциплине, я проиллюстрирую Вам несколько фактов... нападение на начальника станции Новороссийск, избивание ударника в Краснодаре, который по-большевистски взялся за работу, поведение помощника начальника станции Новороссийск, который разлагал рабочие массы... Общий развал трудовой дисциплины наиболее эффектно сказался на количестве происшествий. В среднем, за месяц на 1927/28 год их было 49, за 1928/29 г. – 56, в 1930 г. – 62. Как видим, кривая происшествий растет. За последние 9 мес. 70% происшествий ложится на счет скверного отношения исполнителей к своим обязанностям: нарушения правил, инструкций, расхлябанности, пьянства и всего того, что сопровождает развал дисциплины, и только 30% происшествий по техническим причинам» [17, л. 6].

Другой причиной сложившейся неблагоприятной ситуации на железной дороге Талызин назвал слабое развитие новых форм мобилизации железнодорожников на эффективную работу и, в частности, социалистического соревнования: «Сейчас соцсоревнование по цифрам благополучное... великолепные результаты, наше Краснодарское депо было на 1-м месте. Там, где мы сумели мобилизовать рабочие массы, там, где не было расхлябанности, там справились с задачами... С ударничеством мы еще не раскачались. На бумаге у нас все благополучно, но на деле только отдельные единицы справляются со своими задачами» [17, л. 6].

Отметим, что сложное положение на железнодорожном транспорте страны и Кубани во многом было вызвано несоответствием кадрового состава железнодорожников тем новым задачам, которые были выдвинуты в ходе первой пятилетки. Это несоответствие признавалось партийными и хозяйственными руководителями, причем принимались меры по его преодолению, но эффект не мог наступить мгновенно. Талызин на упомянутом совещании по этому поводу заявил: «Мы столкнулись с необходимостью ускоренной подготовки кадров..., мы сейчас, к осенним перевозкам подготовили 881 чел. всех видов квалификации, машинистов, помощников машинистов, осмотрщиков, весовщиков и пр. Мы заняты преподаванием дополнительных знаний нашим кадрам. Около 1 000 чел. проходят через наши кружки-курсы. Но кадровый состав недостаточен. По Новороссийску мы имеем чрезвычайно тяжелое положение. Мы отменяем поезда по недостатку кондукторского состава, использование имеющихся бригад скверное. Такое же положение с инженерно-технической силой. Нам требуется 52 инженера, а мы имеем 16. В деле выдвижения на командные должности молодых работников мы не сумели перестроиться. Это относится и к хозяйственным, и к партийным, и к профсоюзным организациям» [17, л. 6].

Сложность задач и безусловная необходимость их быстрого решения осознавались и партийными комитетами, в частности Краснодарским горкомом ВКП(б) и администрацией Краснодарского эксплуатационного района СКЖД. Они приняли соответствующие меры по решению проблемы, достигнув некоторого улучшения ситуации.

Участники железнодорожного транспортного партийного совещания при Краснодарском горкоме ВКП(б), состоявшегося 4 ноября 1930 г., детально проанализировали причины сложившегося положения и наметили пути выхода из него. Так, начальник Краснодарского районного управления СКЖД Талызин констатировал: «Насколько быстро растет народное хозяйство, насколько высоки требования, предъявляемые к перевозной работе транспорта, характере

ризующиеся такими цифрами: Госпланом были зафиксированы на 1932/33 г. 289 млн. тонн, а мы уже в 1929/30 г. фактически выполнили около 300 млн. тонн. Таким образом, в течение первых двух лет пятилетки мы фактически выполнили размеры перевозок, превышающие 1932/33 хозяйственный год». Им было отмечено, что «объем пассажирских перевозок равен 158% к уровню 1913 г., а грузовых – 192%. Создалась диспропорция между наличием средств и фактически выполняемой работой транспорта» [18, л. 2, 3]. Талызин в своем выступлении предложил ориентировать транспортную отрасль на обеспечение всем недостающим оборудованием, техническими средствами только за счет отечественной промышленности – по вагоностроению, паровозостроению, машиностроению, производству тормозов, блокировочных устройств и т.д. По его словам, СКЖД в ближайшее время не могли рассчитывать на крупное пополнение технических ресурсов. Следовательно, необходимо было так организовать работу и мобилизовать массы, чтобы имеющимися техническими средствами и ресурсами выполнить запланированный объем перевозок, несмотря на то, что он оказался значительно выше тех показателей, которые ранее давались району [18, л. 5].

Собственно, острой необходимости в дополнительных технических ресурсах еще не ощущалось, прежде всего, потому, что не были максимально задействованы имевшиеся. Участники совещания признали, что объем работы, который был задан району, не являлся нереальным по пропускной способности станций и узлов. Железнодорожники района не считали непомерной тяжестью объем перевозок, однако отметили неравномерность нагрузки по отдельным участкам. Например, Черноморская линия была слабо загружена, а основная тяжесть работы по перевозкам приходилась на основные направления: Тихорецкая – Новороссийск и Кавказская – Новороссийск. Наиболее тяжелым оставался участок Краснодар – Новороссийск [18, л. 5].

На данном совещании вновь говорилось о слабом развитии трудового соревнования и, особенно, рационализаторской и изобретательской деятельности. Выступление по этому вопросу тов. Выхристюка столь выразительно, что невозможно уклониться от цитирования: «Последнее – относительно плана рационализации. План включает в себя примерно 200 пунктов... Тут целый синодик на пять лет. Чего только нет – и оборудование электрического освещения, и прожектора, и передвижные сварочные аппараты, и печи, словом, полная реконструкция. И трудно поверить, что все это можно сделать за два месяца. Пока нет ничего для этой рационализации. Следовательно, план рационализации – это очередное надувательство» [18, л. 17].

Участники совещания высказали целый ряд обоснованных критических замечаний, отметив в то же время некоторые положительные тенденции, перспективные формы и методы работы. По словам тов. Чекана, решающего поворота партийных организаций к руководству транспортом во всем районе еще не было, за исключением некоторого сдвига в отношении важнейших узлов – Краснодара и Новороссийска. Чекан заявил: «Взять такие вопросы, как доведение плана до рабочего места, до станка, организацию социалистического соревнования и ударничества, организацию учета результатов работы наших бригад и отдельных участков и т.д. Если взять эти важнейшие показатели, то нужно сказать, что они застряли примерно на этапе первоначальной шумихи, декларирования в области социалистического соревнования» [18, л. 18]. Вместе с тем, Чекан отметил, что в последнее время по таким узлам, как Краснодар и Новороссийск, возникли новые передовые формы работы – шефство над паровозом, сквозные бригады, контрольные бригады на станции Краснодар. Их использование дало положительные результаты, помогло в работе эксплуатационной части. Он предложил перенести этот передовой опыт на весь Краснодарский эксплуатационный район СКЖД [18, л. 19].

Участник совещания, работник ст. Тимашевская тов. Иванов резонно заметил, что относительно ударничества звучит много красивых фраз и резолюций. Однако при этом более 50% коммунистов не являются ударниками, что он считал плохим примером для беспартийного большинства работников железной дороги. Касаясь вопросов изобретательства и рационализации, Иванов сказал об отсутствии всякого учета этого вида деятельности, внесения новых предложений. По его выражению, «правление дороги не дает денег на это дело..., на местах не проявляют никакой инициативы» [18, л. 29].

Обращает на себя внимание и такое высказывание участника совещания тов. Гудкова: «Мы не можем сказать, что к сегодняшнему дню партийные организации себя перестроили и стали лицом к транспорту. Ведь на сегодняшнее совещание не явились $\frac{3}{4}$ парторганизаций по линии» [18, л. 50].

Таким образом, в период первой пятилетки возникла ярко выраженная диспропорция между сложившейся системой функционирования железных дорог Кубани и новыми потребностями народного хозяйства по резкому наращиванию объемов перевозок. Решать столь масштабную проблему требовалось в условиях временной невозможности масштабного технического перевооружения отечественного железнодорожного транспорта, которое стало реально-

стью только в годы второй пятилетки. Первоочередными задачами стали интенсификация использования существующих подвижного состава и инфраструктуры, пересмотр устаревших нормативов и правил, наведение порядка и поднятие дисциплины всех работников железной дороги. Кроме того, возникла настоятельная необходимость поиска новых мер материального и морального стимулирования персонала, адекватных условиям стремительного хозяйственного роста. Отметим, что реализация на практике решений, принятых руководством Краснодарской городской организации ВКП(б) и администрацией районного управления СКУД, дала к концу первой пятилетки положительные результаты в работе железных дорог региона.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани. История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. – Краснодар: Советская Кубань, 2008. – 487 с.
2. Северо-Кавказский край. – М.: Книга по требованию, 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://gruzdoff.ru/wiki/> (дата обращения: 11.04.2015).
3. Красное Знамя. Ежедневная газета Кубано-Черноморского комитета РКП(б). – Краснодар. – 1921. – 18 янв.
4. Красное Знамя. – 1921. – 25 марта.
5. Красное Знамя. – 1921. – 6 апр.
6. Красное Знамя. – 1921. – 7 сент.
7. Красное Знамя. – 1922. – 12 янв.
8. Красное Знамя. – 1922. – 9 февр.
9. Красное Знамя. – 1922. – 29 сент.
10. Красное Знамя. – 1922. – 22 дек.
11. Красное Знамя. – 1923. – 22 марта.
12. Красное Знамя. – 1923. – 6 мая.
13. Красное Знамя. – 1923. – 14 июня.
14. Красное Знамя. – 1923. – 4 июля.
15. Красное Знамя. – 1923. – 8 июля.
16. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 2.
17. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 39.
18. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 41.

REFERENCES

1. Ovsyannikov G.M. History of railways on Kuban. History of the Krasnodar branch of the North-Caucasian railway [Istoriya zheleznih dorog na Kubani. Istoriya Krasnodarskogo otdeleniya Severo-Kavkazskoy zheleznoy dorogi], Krasnodar: Soviet Kuban, 2008, 487 p. (in Russ.)
2. The North-Caucasian edge [Severo-Kavkazskiy kray], Moscow: "Book on demand", 2013. Available at: <http://gruzdoff.ru/wiki/> (accessed : 11.04.2015). (in Russ.)
3. A Red Banner. The daily newspaper of Kubano-Black Sea committee RKP(b) [Krasnoe znamya. Eshednevnyaya gazeta Kubano-Chernomorskogo komiteta RKP (b)], Krasnodar. 1921, 18 January. (in Russ.)
4. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1921, 25 March. (in Russ.)
5. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1921, 6 April. (in Russ.)
6. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1921, 7 September. (in Russ.)
7. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1922, 12 January. (in Russ.)
8. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1922, 9 February. (in Russ.)
9. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1922, 29 September. (in Russ.)
10. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1922, 22 December. (in Russ.)
11. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1923, 22 March. (in Russ.)
12. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1923, 6 May. (in Russ.)
13. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1923, 14 June. (in Russ.)
14. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1923, 4 July. (in Russ.)
15. A Red Banner [Krasnoe znamya], 1923, 8 July. (in Russ.)
16. The center of the documentation of the newest history of Krasnodar territory (CDNHKK) [Zentr dokumentazii novyeyshey istorii Krasnodarskogo kraya], F. 1072, Inv. 1. Doc. 2. (in Russ.)
17. CDNHKK, F. 1072, Inv. 1, Doc. 39. (in Russ.)
18. CDNHKK, F. 1072, Inv. 1, Doc. 41. (in Russ.)

Информация об авторе

Темляков Владимир Евгеньевич, соискатель кафедры истории, политологии и социальных коммуникаций Кубанского государственного технологического университета, Краснодар, Россия
temlyakov2015@yandex.ru

Получена: 30.05.2015

Information about the author

Temlyakov Vladimir Eugenyevich, Applicant for a Degree at the Chair of History, Political Studies and Social Communications, Kuban Region State University of Technologies, Krasnodar city, Russia
temlyakov2015@yandex.ru

Received: 30.05.2015