

10. Оськин М.В. Крушение германского блицкрига в 1914 году. – М.: Издат. центр “Цейхгауз”, 2007. – 64 с.

11. Уткин А.И. Унижение России. Брест, Версаль, Мюнхен. – М.: Эксмо, Алгоритм, 2004. – 624 с.

12. Киган Дж. Первая мировая война. – М.: АСТ, 2004. – 576 с.

13. Ленин В.И. Доклад о ратификации мирного договора 14 марта // Полн. собр. соч.: В 55 т. – Т. 36. Март-июль 1918. – М.: Политиздат, 1969. – С. 92-111.

14. Уилер-Беннет Д. Брестский мир. Победы и поражения советской дипломатии. – М.: Центрполиграф, 2009. – 424 с.

УДК 94(470.62)356.13”1929-1935”

ТЕМЛЯКОВ В.Е.,
Россия, г. Краснодар

Социалистическое соревнование и движение ударников на железных дорогах Кубани в 1929-1935 гг.

В статье, на основе научно-исследовательской литературы, архивных и опубликованных источников, раскрыты формы и методы социалистического соревнования и движения ударников, развернутых в течение 1929-1935 гг. на железных дорогах Кубани. Автор пришел к выводу об их позитивном влиянии на развитие железнодорожного транспорта и на формирование сознательного и творческого подхода к труду у персонала отрасли.

Ключевые слова: СССР, Кубань, первые пятилетки, Северо-Кавказские железные дороги, трудовые коллективы, социалистическое соревнование, движение ударников, политотделы.

**Temlyakov V.E.,
Russia, Krasnodar**

Socialist competition and movement of drummers on railways of Kuban per 1929-1935

In article, on basis of research literature, archival and published sources, forms and methods of socialist competition and movement of drummers, developed within 1929-1935 on railways of Kuban, are opened. Author has come to conclusion about their positive influence on development of a railway transportation and on formation of conscious and creative approach to work at personnel of branch.

Keywords: USSR, Kuban, first five-years periods, North-Caucasian railways, labour collectives, socialist competition, movement of drummers, political departments.

В современной историографии утверждается, что Октябрьская революция 1917 г. дала рабочему классу не только позитивные достижения, но и сомнительные, и даже вредные «завоевания». К их числу относятся, в частности, падение трудовой, производственной и технологической дисциплины. Господствовавшая тогда политико-идеологическая концепция о ведущей роли рабочего класса, справедливая для того этапа развития индустриального общества, своей оборотной стороной подчас имела социальное зазнайство со стороны рабочих, их недоверие к техническим специалистам и администраторам («старым кадрам»), нежелание точно и быстро исполнять их распоряжения.

В течение первых 15-17 лет существования Советской власти на практике это проявлялось в достаточно либеральном подходе руководства к трудовой и производственной дисциплине рабочих, в заниженных производственных нормах для них и т.д. Однако обеспечение индустриальной реконструкции отечественной экономики с таким расслабленным состоянием индустриальных социальных слоев было недостижимо. Отсюда появилось стремление советского партийно-государственного руководства к восстановлению нормального производственного режима. Это было тем более актуально на железнодорожном транспорте, где отсутствие порядка оборачивалось не только браком в текущей работе, нерациональным использованием всех видов ресурсов, но и авариями и катастрофами, сопровождавшимися значительными материальными потерями и человеческими жертвами.

Обеспечить восстановление порядка исключительно административно-дисциплинарными методами было невозможно, поскольку это противоречило бы декларациям о ведущей роли рабочего класса. В такой ситуации удачной находкой советского руководства стало развитие неантагонистической конкуренции – социалистического соревнования. Начало социалистическому соревнованию на транспорте было положено в июле 1926 г. в депо станции Москва Казанской железной дороги. Здесь возникли первые молодежные бригады, начавшие соревнование за высокие показатели в работе и досрочное выполнение производственных планов. Их инициатива постепенно рас-

пространилась и на другие железные дороги. Руководство соревнованием возлагалось на профсоюзные организации.

Принятие Первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР вызвало энтузиазм и трудовой подъем в стране. Железнодорожники оказались в первых рядах ударников пятилетки. На станциях, в депо, на заводах железнодорожного транспорта создавались бригады, добивавшиеся повышения производительности труда. В августе 1931 г. ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников и Народный комиссариат путей сообщений (НКПС) объявили Всесоюзный конкурс локомотивных бригад, в который включились и работники других служб [1, с. 82]. Это было соревнование за улучшение использования локомотивов и повышение уровня организации всего перевозочного процесса. Оно способствовало увеличению скорости движения поездов, сокращению сроков доставки грузов промышленности, сельскому хозяйству и новостройкам.

Важное значение имела и отмена в 1931 г. обезличенной езды бригад на паровозах, введение спаренной и строенной езды с закреплением 2-3 бригад (смен) на каждом паровозе. Все это повысило персональную ответственность за состояние локомотивов, способствовало улучшению технического состояния паровозного парка. В 1931-1933 гг. провели три Всесоюзных конкурса на лучший паровоз, по итогам которых около 300 лучших машинистов страны получили специально учрежденный жетон-значок «Лучшему машинисту СССР» и денежные премии [2, с. 183]. В 1933-1934 гг. проводился Всесоюзный конкурс работников станций, сыгравший значительную роль в улучшении работы железных дорог. В соревновании участвовали сотни тысяч железнодорожников, которые внесли весомый вклад в выполнение планов перевозок [1, с. 83].

Однако на протяжении всей Первой пятилетки, особенно в ее начале, состояние дел с соревнованием оставалось противоречивым, с преобладанием, по большей части, негативных моментов. По данному поводу начальник Краснодарского эксплуатационного района Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД) А.Н. Талызин на партийном транспортном совещании 15 августа 1930 г. вынужден был отметить, что положение дел с соцсоревнованием только по формальным цифровым показателям выглядит благополучно: «По цифрам – 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» [3, л. 6].

К числу успехов начального периода Первой пятилетки можно отнести и то, что на Краснодарском и Новороссийском железнодорожных узлах возникла такая новая форма работы, как шефство над паровозом. Получили также распространение сквозные и контрольные бригады. Например, на станции Краснодар они дали положительные результаты, помогли в работе эксплуатационной части и, в целом, добились заметных успехов. Однако этот положительный опыт не распространили в масштабах эксплуатационного района, что было крайне необходимо [4, л. 19].

О слабом развитии движения ударников свидетельствует, например, тот факт, что в коллективе Тимашевского железнодорожного узла более половины коммунистов не участвовали в данном движении, при спокойном отношении к этому со стороны парторганизации. В состоянии застоя также пребывала изобретательская и рационализаторская деятельность железнодорожников, причем отсутствовал всякий учет такой работы. Правление дороги не выделяло средств на данный вид деятельности, а члены коллектива не проявляли никакой инициативы [4, л. 29]. Однако уже в январе 1934 г. руководство железнодорожного транспорта Кубани, в лице начальника политотдела Краснодарского отделения СКЖД Люлинецкого, имело все основания отметить ряд положительных сдвигов в развитии социалистического соревнования и значительный подъем трудовой и технологической дисциплины среди железнодорожников района [5, л. 58]. В частности, произошло улучшение основных показателей работы в паровозном депо станции Новороссийск, о чем свидетельствует рапорт IV городской партконференции от рабочего коллектива и инженерно-технических работников данного подразделения [6, л. 374].

По состоянию на декабрь 1934 г. определенный сдвиг в работе обеспечило участие железнодорожников во Всесоюзном соревновании между станциями. Ударники станции Тихорецкая 1 января 1934 г., в целях дальнейшего развития социалистических форм труда, приняли решение о заключении договора на соцсоревнование с работниками станции Батайск. Продолжая соревнование с Батайском, коллектив Тихорецкой 27 марта также включился и в конкурс на лучшую станцию. К середине 1934 г. персонал станции еще не обеспечил полного выполнения взятых обязательств, но все же в его работе имелись качественные и количественные улучшения, заметнее стал подъем

трудового энтузиазма, выросло число ударников. Несмотря на отсутствие технических усовершенствований весьма неблагоустроенной станции, по производственным показателям этот коллектив добился улучшения своей работы. Сократился простой вагонов и цистерн. Так, если в июне 1933 г. простой транзитного вагона составлял, в среднем, 6,2 ч., то в июне 1934 г. он снизился до 5,6 ч., а в первой декаде июля — до 3,5 ч. Простой цистерн в июне 1933 г. составил 4,1 ч., а за третью декаду июля 1934 г. — 3,9 ч., что уже перекрывало норму. Лучших ударников на ст. Тихорецкая насчитывалось 6 чел., причем они вели за собой отстающих [7, л. 69,70].

По данным секретаря парткома службы движения станции Тихорецкая Радченко, в апреле 1934 г. в коллективе станции имелось 116 ударников, в мае — уже 129, в июне — 154. На 1-е место вышла смена Демина, которая лидировала в мае-июле по таким ключевым показателям, как использование паровозов и состояние трудовой дисциплины. В каждой смене трудилось по 62 чел., причем в подразделении Демина в июле 1934 г. насчитывалось 37 ударников, что на 17 чел. было больше, чем в апреле. В этой смене заключили 32 договора на соревнование, причем их участниками стали все 37 ударников. Однако смена № 4 работала плохо по всем показателям — и по состоянию трудовой дисциплины, и по выполнению своих измерителей, притом, что в ней насчитывалось в два раза больше коммунистов, чем в других сменах. Например, во 2-й смене было 4 коммуниста, и работа шла хорошо, в 4-й же смене их было 8 чел., а работа была организована плохо [7, л. 72].

В связи с включением коллектива ст. Краснодар во Всесоюзное соревнование за лучшую станцию, стрелочники также стали его участниками. Например, в бригаде Шапченко трудилось 6 стрелочников — ударников, прикрепленных к 11 стрелочным приводам. Подразделение находилось на хорошем счету, как у руководства станции, так и у отделения дороги. Членов бригады часто премировали за образцовую дисциплину, за техническую исправность и чистоту стрелочных приводов. При включении в соревнование бригада взяла на себя следующие обязательства: не задерживать паровозов у семафора, бороться за снижение простоя маневровых паровозов при приеме и отправлении поездов. Указанные обязательства бригада выполняла. Ее членами также велась борьба за ликвидацию нарушений трудовой дисциплины, в результате такие нарушения прекратились. Стрелочные приводы 19-21-11, которые обслуживали стрелочники Фатеев и

Дезуля, по своей чистоте и технической исправности имели оценку «отлично», остальные 8 стрелочных приводов содержались на оценку «хорошо». Силами бригады было обучено по специальности «стрелочник» пять неквалифицированных рабочих, в том числе одна домохозяйка — жена стрелочника Макарина, которая получила допуск к самостоятельной работе. Позитивных результатов бригада достигла в результате понимания каждым ее работником значения Всесоюзного соревнования станций и того, какую роль в нем должны сыграть стрелочники. Например, в ходе субботника по обеспечению чистоты стрелочных приводов, проведенном в нерабочее время, к стрелочникам примкнули члены их семей. Бригада Шапченко не только лидировала сама, но и тянула за собой другие бригады, например, бригаду Сорокина [7, л. 73-75].

На станции Новороссийск соцсоревнование в 1934 г. прошло две стадии. Первая стадия заняла 1-й квартал 1934 г. — бюрократическая, учет охвата персонала соревнованием, иногда и определение принадлежности работника к категории ударников были формальными. Например, на станции из 430 работников 300 считались ударниками, но производственные измерители выполнялись ими чрезвычайно плохо. Такая ситуация наблюдалась в 1-ом квартале 1934 г., вследствие чего выполнение производственных заданий признали неудовлетворительным [7, л. 75]. Во 2-ом квартале ситуация стала выправляться. Так, смена Шмулевича заняла первое место, а смена Холодова второе место. В этих сменах ввели жесткую трудовую дисциплину, которая поддерживалась профоргами, и на ее основе происходило развитие соцсоревнования и заключение договоров. Персонал смен в июле 1934 г. был охвачен индивидуальными договорами, а групповые договоры подписали все бригады. Например, в бригаде Холодова насчитывалось 45 рабочих, индивидуальных договоров было 43, все договоры проверял председатель месткома станции Осенко. В смене Холодова оказалось 32 чел., полностью выполнивших свои измерители, поэтому она заняла второе место. Самой отстающей бригадой считалась смена Кузнецова, которая по постановлению месткома и производственного совещания была занесена на черную доску. К этой бригаде прикрепили члена месткома Мартыненко, а от администрации — диспетчера лучшей смены Шмулевича. В итоге, в мае 1934 г. эту бригаду «вытащили» с черной доски, поскольку она обеспечила хорошие показатели [7, л. 76].

По данным начальника станции Армавир Напрягло, в конце 1934 г. на станции трудилось 625 рабочих и служащих, из них ударников — 426 чел. На станции насчитывалось соцдоговоров: сменных — 12, индивидуальных — 60, бригадных — 34, причем из 34-х бригадных соцдоговоров 29 относились на счет грузчиков и только 2 — на счет составительских бригад и стрелочников. Важным достижением стала энергичная борьба рабочих станции за выполнение государственного плана перевозок. Например, в середине 1934 г. на станции Армавир не только весовщики, но и стрелочники, и даже грузчики знали не только месячный план, но и как проходило его выполнение в той или иной отрасли. За июнь и июль благодаря тому, что члены рабочего актива — коммунисты и комсомольцы — были прикреплены к ведущим предприятиям города — клиентам станции, удалось ликвидировать отставание в 427 вагонов, погрузка которых находилась под угрозой срыва. Так, работник станции Васильев, который был прикреплен в порядке шефства к Армавирскому литейному заводу, остался с товарищами после работы на 4 часа и обеспечил загрузку двух вагонов продукцией завода, чем обеспечил выполнение плана перевозок. Армавирским железнодорожникам удалось добиться признания от организаций города важности государственных перевозок. Например, директора Армавирского кирпичного завода решением пленума горсовета за дезорганизацию перевозок отстранили от занимаемой должности и поставили вопрос о его исключении из партии. В итоге: за апрель 1934 г. было недогружено против плана 399 вагонов, в мае — 215, в июне — всего 28 вагонов. Таких результатов железнодорожники смогли добиться за счет контроля рабочих бригад за клиентами, борьбой за своевременную подачу заявок на погрузку. Они знали клиентов, которые систематически срывали план перевозок, особенно такие организации, как маслозавод, сорвавший в апреле-мае погрузку 57 вагонов, но зато за июнь только этот показатель сократился до 1 вагона. По вине самих работников станции Армавир в июле произошел небольшой недогруз в 21 вагон [7, л. 87,88].

Большое внимание армавирские железнодорожники придавали внедрению т.н. кутафинского метода. Поясним, о чем идет речь. Молодой специалист Семен Васильевич Кутафин (1902-1987), окончив специальные курсы и сдав экзамен на «отлично», стал диспетчером на станции Грозный. Там он был неприятно удивлен тем, как медленно продвигались поезда по участку. Мысль, как и за счёт чего ускорить их продвижение, не давала ему покоя. Кутафин сознавал, что

необходимо кардинально менять организацию работы, советовался с машинистами, кондукторами, коллегами-диспетчерами о том, как по-новому её организовать. Так, шаг за шагом родился новый метод ускоренного продвижения поездов на основе тесного содружества диспетчеров, эксплуатационников и поездных бригад. Кутафинский метод с 1933 г. стали применять на всех железных дорогах СССР [8].

В 1933 г. учредили отраслевую награду – значок «Почётному железнодорожнику», причем первым его обладателем стал поездной диспетчер Грозненского отделения С.В. Кутафин. Этой награды его удостоили 31 октября 1934 г. за внедрение скоростных методов проведения поездов. Впоследствии С.В. Кутафин возглавил Южную железную дорогу, которая обслуживала огромный промышленный регион. При нём была усилена колея, реконструированы крупные железнодорожные узлы и многие станции. При активной поддержке начальника дороги зародилось соревнование работников службы движения и локомотивных бригад за эффективность каждого рейса. Советское правительство высоко оценило самоотверженный труд начальника Южной железной дороги, ему присвоили Звание Героя Социалистического Труда. После Великой Отечественной войны С.В. Кутафин трудился начальником Московско-Курской железной дороги, а затем на ответственных постах в Министерстве путей сообщений [8]. Используя кутафинский метод, персонал станции Армавир сумел сократить простой сборных поездов в апреле 1934 г. до 3 ч. 30 мин., в мае – до 2 ч. 14 мин., в июне – до 1 ч. 41 мин., в первой декаде июля – до 1 ч. 38 мин. По стрелочному хозяйству работники станции в 1933 г. имели в отличном состоянии 3 стрелки, а в середине 1934 г. – 67. На оценку «хорошо» в мае оценили 33 стрелки, в июне – 53, в июле – 54. Происшествий по вине работников станции имелось в мае – 3, в июне – 2, в июле – 2 [7, л. 88].

Результаты, достигнутые в ходе первого тура Всесоюзного соревнования железнодорожных станций, руководство СКЖД, располагавшее подробной и объективной информацией, не переоценивало. В частности, на первом дорожном слете ударников паровозников СКЖД, состоявшемся 20 октября 1934 г., начальник дороги Я.А. Лившиц заявил: «Товарищи, первый тур соревнования депо дал нам некоторое улучшение в работе по ряду показателей. Но ни одно депо резко своей работы не улучшило. Ни одно депо! Мы в первом туре соревнования в первые ряды выдвинули сотни лучших людей, все они здесь. Мы имеем таких людей, как слесари Бондаренко, Подко-

вырин, машинисты Синько, Блинко и др. У нас выдвинулись сотни лучших людей, которые своей образцовой работой показали... как из плохого паровоза можно сделать хороший паровоз, как из грязи можно сделать чистоту, как из никудышного запущенного инструмента можно сделать прекрасный, образцовый инструмент. Это сделали люди, именно эти передовые люди» [9, л. 47].

С нашей точки зрения, интересно предупреждение, сделанное на слете ударников паровозников СКЖД в октябре 1934 г. начальником политотдела дороги Я.Д. Розенталем в адрес коллектива станции Кавказская: «Кавказцы имеют большую заслугу — их почин относительно инструментов имеет исключительное значение, однако, надо сказать, что у кавказцев получилось некое головокружение. Когда я говорю о головокружении, то имею в виду не только треугольник депо, но и значительную часть рабочих. Из бесед с отдельными машинистами у нас сложилось определенное мнение, что некоторые кавказцы считают себя непревзойденными. Это очень вредное настроение и, главное, мы не видим, чтобы руководство депо при помощи лучших людей объявило решительную борьбу этим головокружительным настроениям. Мы кавказцев заслуженно подняли на щит и, если кавказцы провалятся, то они опозорят не только себя, но и всю дорогу. Помните, кавказцы, кто выше поднимается, тот сильнее ударяется при падении, кому много дано, с того много и спросится. Кавказское депо имеет около 2/3 рабочих и служащих ударников, 365 коммунистов, 162 комсомольца, 190 инспекторов по качеству (в начале года было 145). Если в 1933 г. актив был всего из 57 чел., то теперь перевалило за 400. Спрашивается, что мешает Кавказскому депо начать работать, как часовой механизм. Между тем, в Кавказском депо почти 2/3 машинистов имеют происшествия, и только 15% машинистов имеют поощрения» [9, л. 61].

Оставался не до конца ясным вопрос, кто может считаться ударником. Наиболее распространенной являлась точка зрения о том, что ударник — это тот работник, который выполняет и перевыполняет производственные задания в количественном и качественном отношении, не имеет брака, дисциплинарных взысканий. Именно такого подхода руководство СКЖД придерживалось ранее и продолжало придерживаться впоследствии. Считалось, что полное выполнение нормы — обязательное условие для статуса ударника. Между тем, бывали случаи, когда в ударники проводили работников, допускаявших брак или выполнявших задания на 90% (за стаж, заслуги и др.). На-

чальник политотдела СКЖД Я.Д. Розенталь по данному поводу сказал следующее: «Выполнение — это тот минимум, за который мы должны драться, точно и честно работать, а максимум — это, конечно, не ограничено» [9, л. 84,85,116].

Отметим, что при определении и проверке итогов деятельности ударников имелось много субъективизма. Одних работников к ударникам относили по количеству выполненной ими работы, а других — по размеру заработной платы. По мнению Розенталя, необходимо было окончательно остановиться на определении критерия количества произведенной работы. Вместе с тем, он сам отмечал трудности в таком деле: «Можно ли дать один рецепт по части объективных показателей? Нельзя... Есть много специальностей, где нет объективных измерителей, нужно обобщить опыт, особенно, по линии эксплуатации». Обратим внимание на то, что, согласно данным на май 1934 г., на СКЖД насчитывалось 37 тыс. ударников, то есть около 40% общей численности персонала [9, л. 90].

У нас нет основания оспаривать утверждение Г.М. Овсянникова о том, что поворотным пунктом в функционировании и развитии железных дорог страны и на Кубани, в частности, стал 1935 год [2, с. 180]. Социалистическое соревнование и движение ударников до этого временного рубежа оказывало ограниченное влияние на работу железнодорожного транспорта, что было обусловлено комплексом объективных и субъективных причин. На наш взгляд, у рабочих имелась склонность, по инерции, к не слишком напряженной работе, а также ко всему тому, что документами партийных и хозяйственных органов определялось как «расхлябанность и неорганизованность». Отметим, что негативную роль при этом сыграла неразвитая и негибкая система морального и материального поощрения участников соревнования. Явно недостаточными были и усилия со стороны местных руководящих органов по развитию соцсоревнования и движения ударников. Кроме того, как указывалось выше, отсутствовала эффективная система измерения и проверки трудового вклада каждого работника в результаты деятельности всего коллектива. Последнее прямо вытекало из отсталости системы учета и оплаты труда, в которой сохраняла главное место повременная модель, в ущерб прогрессивной сдельно-премиальной модели. Руководящим органам СССР в тот период следовало принять такую систему оплаты труда, которая предусматривала бы прямо пропорциональную связь между конечными результатами труда и его оплатой. Перспективной в ситуации того времени

была неограниченная индивидуальная и коллективная (при бригадном подряде) сдельщина, основанная на принципе – каков процент выполнения нормы, такова и оплата труда.

В целом, социалистическое соревнование и движение ударников, развернутые в течение 1929-1935 гг. на железных дорогах Кубани, оказали позитивное влияние на развитие железнодорожного транспорта, содействовали формированию сознательного и творческого подхода к труду у персонала отрасли.

Примечания

1. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: В 3 т. Т. 2: 1917-1945 гг. / Н.Е. Аксёненко, Ф.К. Бернгард, Г.И. Богданов и др.; Под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб.: ОАО “Иван Федоров”, 1997. – 415 с.

2. Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. – Краснодар: Сов. Кубань, 2008. – 488 с.

3. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 39.

4. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 41.

5. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 443.

6. ЦДНИКК. – Ф. 821. – Оп. 1. – Д. 71.

7. Центр документации новейшей истории Ростовской области (ЦДНИРО). – Ф. 169. – Оп. 1. – Д. 85.

8. Гудок. – 2011. – 7 февр. Транспортный портал “Gudok.ru” [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=686428>.

9. ЦДНИРО. – Ф. 169. – Оп. 1. – Д. 77.

УДК 94(47).084.9:(470.62):63:338”1966-1980”

АЛЕКСЕЕНКО О.И.,
Россия, г. Краснодар

Деятельность органов власти Краснодарского края по руководству шефской помощью города селу в 1966-1980 гг.

В статье, на основе научно-исследовательской литературы, архивных и опубликованных источников, рассмотрены различные виды помощи, оказываемой горожанами сельскому населению Кубани в