

**Материальное положение железнодорожников Кубани  
в годы предвоенных пятилеток (1929-1940 гг.)**

**В.Е. Темляков**

*Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар*

В статье рассмотрена эволюция заработной платы работников железнодорожного транспорта Кубани в период первых пятилеток. Показаны изменения в системе оплаты труда, внедрение прогрессивной сдельной системы и рост реальных денежных доходов персонала, в соответствии с повышением производительности труда. В статье, на основе широкого круга архивных источников, приведены примеры роста заработной платы рабочих и служащих. Автор пришел к выводу, что к концу исследуемого периода на основе повышения результатов трудовой деятельности был обеспечен рост уровня доходов железнодорожников Кубани.

**Ключевые слова:** СССР, Кубань, железнодорожный транспорт, Северо-Кавказская железная дорога, Азово-Черноморская железная дорога, уравниловка, сдельно-премиальная система, стахановское движение.

Предлагаемая статья представляет собой не первое обращение автора к теме производственной и трудовой деятельности железнодорожников Кубани в годы предвоенных пятилеток, их социального положения, развития системы управления железнодорожными коллективами. Ранее автором уже была опубликована серия статей по данному кругу проблем [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8], но тема материального положения рабочих и служащих железнодорожных предприятий Кубани специально в них не рассматривалась. В данной работе тема освещена применительно к тем коллективам железнодорожников, которые находились на территории нынешнего Краснодарского края. В организационном плане до 1934 г. они относились к Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД), а затем к выделенной Азово-Черноморской железной дороге, переименованной в 1935 г. в дорогу им. К.Е. Ворошилова.

Отметим, что материально-финансовое положение всех профессиональных слоев персонала железных дорог СССР претерпело в годы предвоенных пятилеток существенные перемены. В начале исследуемого периода, то есть в период первой пятилетки, уровень доходов железнодорожников Кубани, как и всей страны, оставался низким.

Доходы железнодорожников определялись, в наибольшей степени, размерами их заработной платы. Ее базовые параметры, в свою очередь, устанавливались в централизованном порядке правительственными решениями, согласованными с ВЦСПС и отраслевым профсоюзом железнодорожников – Дорпрофсоюзем. В 1933 г. средняя зарплата железнодорожников составляла 131 руб., машинист грузового движения зарабатывал 328 руб., а пассажирского – 398 руб. Среди работников физического труда машинисты являлись одной из наиболее высокооплачиваемых категорий, что вполне отвечало характеру их труда и огромной ответственности за жизни пассажиров и сохранность грузов [9].

Ситуация на железных дорогах Кубани, в целом, соответствовала общесоюзной. Например, в Тихорецком паровозном депо зарплата слесаря с 78,71 руб. в 1930 г. выросла к концу 1931 г. до 132 руб. – на 67,7%. Зарплата токаря с 92,2 руб. поднялась до 154,47 руб. – на 67,5%, зарплата кузнеца с 70,79 руб. дошла до 179,9 руб. – рост на 144,2%, а зарплата машинистов товарных поездов повысилась, в среднем, на 35,4%. На

Тихорецком паровозоремонтном заводе (ПРЗ) средняя зарплата рабочего в 1930 г. составляла 68 руб., а по итогам 1931 г. она достигла 104 руб. Зарплата кузнеца повысилась с 82 руб. до 131 руб. [10, л. 48]

Руководящие структуры железных дорог могли, в известной степени, влиять на решение вопросов, касающихся оплаты труда. В частности, это могло быть достигнуто за счет широкого внедрения прогрессивной сдельно-премиальной системы оплаты труда, что и предписывали органы управления СССР, в том числе и Народный комиссариат путей сообщения (НКПС). Однако сдельно-премиальная система была пригодна не для всех категорий и профессий работников и о стопроцентном переходе на нее речь не шла. Так, 5 октября 1931 г. бюро Тихорецкого райкома ВКП(б), заслушав доклад об итогах работы ПРЗ за III квартал 1931 г. и перспективах на IV квартал, обязало дирекцию завода к 15 октября не менее 50% рабочих перевести на сдельщину, причем особое внимание уделить повышению зарплаты рабочих ведущих профессий и цехов [11, л. 16].

Однако, в основном, базовые параметры оплаты труда закладывались правительственными решениями и не были свободны от подхода, именованного уравниловкой. На Северо-Кавказском краевом транспортном совещании, состоявшемся 24 июля 1932 г., подробно обсудили ситуацию на СКЖД, в том числе проблемы, связанные с уравниловкой, причем этому вопросу уделили значительное внимание. Являвшиеся серьезным препятствием для роста трудовой активности персонала, указанные проблемы стали характерными для всех подразделений СКЖД, в том числе расположенных на Кубани. На совещании, в частности, отмечалось, что без ликвидации уравниловки в зарплате, которая не зависит от местных организаций, невозможно добиться устойчивых положительных результатов. Существовал целый ряд специальных соглашений по оплате труда паровозных и ремонтных бригад, инженерно-технических работников и др., и все эти соглашения обеспечили значительное повышение зарплаты данных категорий работников. Вместе с тем, получилось так, что зарплата остальных категорий, зачастую стоявших по квалификации значительно выше, стала ниже, чем у слесарей, занятых ремонтом вагонов и паровозов. Так, ведущие группы рабочих, в том числе машинисты мощных пассажирских и товарных локомотивов зарабатывали значительно меньше, чем котельщики и слесари 8-го разряда. В среднем, паровозники получали 214 руб., тогда как слесарь 8-го разряда – 300 руб. Инженеры, после проведения в жизнь соглашения о повышении зарплаты административно-технического персонала, стали получать на руки всего 290 руб., при заработке слесаря в 300 руб. и выше.

Данные проблемы могли решаться не столько массово-политической работой, морально-этическим стимулированием, сколько совершенствованием тарифной сетки, без чего ликвидировать уравниловку было невозможно. На упомянутом выше транспортном совещании прозвучали призывы его участников к Северо-Кавказскому крайкому партии и дирекции СКЖД заняться решением этой актуальной проблемы [12, л. 90,91].

Изученные автором архивные материалы и документы показывают, что в уровне зарплаты имелись большие разрывы между представителями ведущих и не ведущих профессий. Налицо были и ножницы между зарплатой и производительностью труда работников. К тому же, квалифицированный анализ заработной платы налажен еще не был [12, л. 121].

В годы первой пятилетки ущемленными в отношении зарплаты оказались члены маневровых бригад, притом, что их работа по формированию поездов была исключительно ответственной. Они зарабатывали по 130-140 руб. ежемесячно, максимум 170 руб., тогда как по квалификации стояли выше, чем, например, слесари. Эта проблема касалась всех важных станций края. Например, плохо обстояло дело с оплатой манев-

ровых бригад на станции Тихорецкая. С февраля 1932 г. машинисты маневровых паровозов добивались справедливой оплаты своего труда. В конечном счете, они поставили вопрос так: переводите нас в слесари или в подручные слесарей, ибо работать за 120 руб., получая ставки ниже слесаря 4-го разряда, мы не будем [12, л. 75,76].

Принятые ЦК ВКП(б) и Совнаркомом СССР в июле 1933 г. меры по укреплению порядка на транспорте, предусматривали не только создание политотделов и правительственной Транспортной комиссии по контролю за работой железных дорог. Начались также довольно существенные перемены и в системе и размерах оплаты труда железнодорожников.

Рост заработной платы представителей основных железнодорожных профессий после принятых решений можно проследить на примере станции Новороссийск. Например, сравнивая показатели начала и конца 1933 г. До решений ЦК ВКП(б) и Совнаркома слесари, в частности, зарабатывали, в среднем, 168,4 руб. ежемесячно, после — 194,5 руб.; токари, соответственно, 197,27 руб. и 270 руб.; котельщики 169,87 руб. и 297,55 руб.; машинисты 207,45 руб. и 257,57 руб. Обратим внимание на то, что у машинистов рост зарплаты составил достаточно скромные 24%, а у котельщиков — 75% [13, л. 374]. Здесь явно прослеживалось стремление быстрее поднимать зарплату «недооцененным», но важным категориям работников.

Впрочем, данные по средней зарплате в паровозном депо станции Кавказская, представленные на первом дорожном слете ударников-паровозников Северо-Кавказской железной дороги (20 октября 1934 г.) его начальником С. Подковыровым не демонстрировали столь энергичной позитивной динамики: «Если возьмем заработную плату, то видим, что в прошлом году и в этом, до переоборудования, картина не совсем хорошая. В 1933 г. в мае при задании 160,49 руб. выполнено 158,64 руб., в июне при задании 159,07 руб. выполнено 143,66 руб., в июле задание 164 руб., выполнено 158 руб. Что после проведения организационных мер, мы видим сейчас? В 1934 г. в мае при задании 160 руб. выполнили 163 руб., в июне задание 162 руб., выполнили 169 руб., в июле при задании 162 руб. выполнили 172 руб.» [14, л. 98]. Впрочем, речь идет о том, что реальный рост заработной платы почти не опережал плановые задания, но и не отставал от них.

Тенденция роста заработной платы сохранилась и в дальнейшем, особенно, с середины 1935 г., в связи с массовым распространением на железных дорогах стахановского движения. Его возникновение и развитие связано с переходом к неограниченной сдельщине, когда размер зарплаты работника стал прямо пропорционален проценту выполнения нормы, да еще к ней прибавлялись различные премии.

Показатели зарплаты железнодорожников станции Новороссийск в ноябре 1936 г. выглядели следующим образом:

- составители поездов имели средний заработок 230 руб., максимальный 259 руб., минимальный 194 руб.
- сцепщики вагонов, в среднем, 188 руб., максимум 213 руб. и минимум 185 руб.
- старшие стрелочники, в среднем, 207 руб., максимум 230 руб., минимум 185 руб.
- рядовые стрелочники, в среднем, 173 руб., максимум 196 руб. и минимум 155 руб.
- сигналисты, в среднем, 203 руб., скрутчики, в среднем, 161 руб., башмачники в среднем 168 руб., операторы, в среднем, 179 руб., технические конторщики, в среднем, 158 руб.
- весовщики, в среднем, 191 руб., максимум 220 руб., минимум 158 руб.
- коммерческие конторщики, в среднем, 147 руб.
- работники диспетчерской службы, в среднем, 253 руб.

– грузчики, в среднем, 191 руб. максимум 239 руб. и минимум 176 руб.

Как видим, зарплата работников стала несколько более дифференцированной, в зависимости от количества и качества труда каждого.

Заслуживают внимания сведения о размерах заработной платы и показателях выполнения норм лучшими стахановцами станции Новороссийск за ноябрь 1936 г. Так, составитель поездов Ставицкий выполнил норму на 123% и получил зарплату в 136% от базовой; составитель Сачко выполнил норму на 118% и получил зарплату в 126%; составитель Ивченко при выполнении нормы на 122% получил зарплату 132% [15, л. 117].

В целом, в течение второй пятилетки заработная плата железнодорожников выросла довольно существенно. В речи на XVIII съезде ВКП(б) нарком путей сообщений СССР Л.М. Каганович доложил, что средняя зарплата, составившая в 1933 г. 131 руб., выросла до 287,9 руб. в 1938 г. Машинист грузового движения вместо 328 руб. в 1933 г. стал зарабатывать, в среднем, 846 руб. – на 157% больше. Машинист пассажирского движения вместо 398 руб. в 1933 г. зарабатывал, в среднем, 1042 руб. – на 162% больше [16].

Рост заработной платы продолжился и в годы третьей пятилетки. Особенно хорошо зарабатывали стахановцы, составлявшие уже от трети до половины рабочего персонала железнодорожных предприятий. Так, в 1940 г. молодой стахановец Степан Фисенко – кузнец Кавказского паровозного депо, выполнявший норму на 250% и более, ежемесячно получал зарплату в 800-900 руб. [17, л. 49] Для справки укажем, что 1 доллар США в 1940 г. был равен 4,83 советского руб., то есть, зарплата стахановца составляла 10350-11640 современных российских рублей по текущему валютному курсу. Однако, с учетом паритета покупательной способности она была примерно в три раза выше. Впрочем, набор товаров и услуг тогда был существенно уже, чем сейчас, и сравнивать тогдашнюю и современную структуру потребления почти невозможно. Отметим лишь, что цены за говядину, свинину или мясо птицы в 1940 г. на рынках были примерно одинаковы – около 100 руб. за кг, а в госторговле 12-15 руб. за кг. Такая большая разница между государственными и рыночными ценами служила сигналом, что снабжение госмагазинов являлось неустойчивым, поэтому гражданам приходилось обращаться к обоим секторам торговли [18].

При всех сложностях советской жизни 1930-х гг., в период социалистической индустриализации происходило увеличение номинальной и реальной заработной платы рабочих и служащих в народном хозяйстве, в целом, и на железнодорожном транспорте, в частности. Приведенные цифры и факты свидетельствуют о несостоятельности утверждений ряда исследователей о том, что значительное повышение нормы общественного накопления и быстрые темпы роста тяжелой индустрии в годы первых пятилеток были достигнуты исключительно за счет понижения реальных доходов и сокращения норм потребления рабочего класса.

### ***Примечания***

1. *Темляков В.Е.* Железнодорожники Кубани и Дона в 1921-1940 гг.: К историографии проблемы // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. – Вып. 16. – Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2014. – С. 23-28.

2. *Темляков В.Е.* Политотделы на железных дорогах Кубани: первый этап деятельности (1933-1934 гг.) // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. – Вып. 16. – Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2014. – С. 29-34.

3. *Темляков В.Е.* Формирование системы партийного руководства коллективами железнодорожников Кубани в годы первых пятилеток // Кубанские исторические чтения: Мат-лы VI Междунар. науч.-практ. конф. (Краснодар, 26 июня 2015 г.). – Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2015. – С. 57-62.

4. Темляков В.Е. Руководство коллективами железнодорожников Кубани в 1929-1940 гг.: проблемы взаимодействия территориальных парткомов и политотделов // Кубанские исторические чтения: Мат-лы VI Междунар. науч.-практ. конф. (Краснодар, 26 июня 2015 г.). – Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2015. – С. 62-68.

5. Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в годы первой пятилетки: проблема неэффективности работы и поиск путей ее решения // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2015. – Том 7. – №5. – Ч. 1. – С. 62-66.

6. Темляков В.Е. Железные дороги Кубани в период второй пятилетки: задачи перестройки режима функционирования и трудовые достижения рабочих // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2015. – Том 7. – №5. – Ч. 2. – С. 89-93.

7. Темляков В.Е. Социалистическое соревнование и движение ударников на железных дорогах Кубани в 1929-1935 гг. // Кубанские исторические чтения: Материалы VII Международной научно-практической конференции (Краснодар, 24 июня 2016 г.). – Краснодар: Издательство Краснодар. ЦНТИ, 2016. С. 93-103.

8. Темляков В.Е. Политические репрессии 1930-1941 гг. в отношении руководящих и рядовых кадров Краснодарского отделения Северо-Кавказских железных дорог. // Социально-гуманитарный вестник: Всерос. сб. науч. тр. – Вып. 17. – Краснодар: Изд-во Краснодар. ЦНТИ, 2015. – С. 37-43.

9. Большевик. 1939. 28 марта.

10. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 126.

11. ЦДНИКК. – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 122.

12. ЦДНИРО. – Ф. 169. – Оп. 1. – Д. 69.

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

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

15. ЦДНИКК. – Ф. 1780. – Оп. 1. – Д. 66.

16. Большевик. – 1939. – 28 марта.

17. ЦДНИКК. Ф. 1724. Оп. 1. Д. 208. 49.

18. Цены на продукты и зарплата в промышленности (1940 - 1945). Сайт «Livejournal». [Электронный ресурс]. – URL: <http://su-industria.livejournal.com/5771.html> (дата обращения 22.12.2016 г.).

#### **Financial position of railwaymen of Kuban within premilitary five-years periods (1929-1940)**

**V.E. Temlyakov**

*competitor, the teacher*

*Kuban state technological university, Krasnodar*

In article evolution of wages of workers of a railway transportation of Kuban during the first five-years periods is considered. Changes in system of a payment, introduction of progressive price-work system and growth of real monetary incomes of personnel, according to increase of labour productivity are shown. In article, on the basis of broad audience of archival sources, examples of growth of wages of workers and employees are resulted. Author has come to conclusion, that by the end of the investigated period, on basis of increase of results of labour activity growth of a level of incomes of railwaymen of Kuban has been provided.

**Keywords:** USSR, Kuban, railway transportation, North-Caucasian railway, Azov-Black Sea railway, leveling, piecework -bonus system, Stakhanov's movement.