

УДК 338.47(09)(471.6)

DOI: 10.17748/2075-9908-2015-7-5/2-89-93

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

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

**ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КУБАНИ В ПЕРИОД
ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ: ЗАДАЧИ
ПЕРЕСТРОЙКИ РЕЖИМА
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ТРУДОВЫЕ
ДОСТИЖЕНИЯ РАБОЧИХ**

**KUBAN REGION RAILROAD DURING THE
SECOND FIVE-YEAR PLAN: CHALLENGES OF
REARRANGING THE MAINTENANCE
SCHEDULE AND LABOUR ACHIEVEMENTS BY
THE WORKERS**

В статье рассмотрены проблемы, стоявшие перед железнодорожным транспортом Кубани в период второй пятилетки. Автор осветил решение задач перестройки режима функционирования Северо-Кавказских железных дорог, а также актуальной в то время кадровой проблемы. Показана роль партийно-государственных органов в реализации задач, стоявших перед железнодорожным транспортом. В статье рассмотрены решения, принятые в 1930-е гг. Краснодарскими городскими партийными конференциями и Краснодарским городским партийным активом по проблемам железнодорожного транспорта. Автор пришел к выводу о том, что основную роль в наращивании объемов транспортных перевозок сыграли новые средства и методы стимулирования рабочих, широкое распространение на железнодорожном транспорте социалистического соревнования, стахановского движения.

The paper considered the issues the Kuban Region railroad transportation has faced during the Second Five-Year Plan. The author has brought to light the ways people had to cope with the challenges in rearranging the maintenance schedule at the Northern Caucasus Railroad Dept., and the staffing issue being pressing at that period. The survey has shown the part taken by the Communist Party and public administration bodies in implementing tasks the railroad transportation has faced. The paper examined resolutions taken in the 1930-ies by the Krasnodar city CPSU conferences and the Krasnodar city Party activists in relation to challenges the railroad transportation faced. The author made an inference that the new means and labour incentive approaches have taken the main part in increasing the rail traffic flow, and wide spreading of socialist emulation and the raising Stakhanovism on the railroad as well.

Ключевые слова: Кубань; Северо-Кавказские железные дороги; комитеты ВКП(б); партийный актив; вторая пятилетка; стахановское движение.

Key words: Kuban Region, Northern Caucasian railroad Dept., AUCPB (All-Union Communist Party of Bolsheviks) committee, Party activists, Second Five-Year Plan, raising Stakhanovism.

Современная Россия стоит перед выбором: остаться в нише третьеразрядных индустриальных стран с сырьевой ориентацией или совершить опережающую модернизацию. В связи с этим актуализируется изучение опыта российских модернизаций. Отрасль, способной взять на себя лидерство в осуществлении модернизационной стратегии, вновь могут стать российские железные дороги. В отечественной историографии недостаточно внимания уделено изучению развития Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД) в годы второй пятилетки. Предлагаемая статья, написанная на основе научно-исследовательской литературы и архивных источников, восполняет имеющийся пробел.

К концу первой пятилетки в работе Краснодарского эксплуатационного района Северо-Кавказских железных дорог, включавшего все основные магистрали Кубани, были достигнуты первые позитивные сдвиги по ликвидации диспропорции между сложившейся системой функционирования железных дорог и новыми требованиями, предъявляемыми народным хозяйством по наращиванию объемов грузоперевозок.

На III Краснодарской городской партийной конференции (17–21 января 1932 г.) разгорелась дискуссия о том, остается ли железнодорожный транспорт узким местом народнохозяйственного комплекса региона или основные трудности уже были преодолены.

Важные аспекты проблемы поднял в своем выступлении делегат Синявский. Констатируя поверхностный подход в отчетном докладе горкома ВКП(б) к вопросам развития железнодорожного транспорта, Синявский назвал причины его отставания. Указав на неполное выполнение заданий по перевозкам грузов, он поставил вопрос о руководящих кадрах подразделений Краснодарского эксплуатационного района: «На сегодняшний день причиной является хозяйственное руководство, а также и некоторая отсталость со стороны рабочих в выполнении задач. Административное руководство на сегодня на железнодорожном транспорте, не только в Краснодарском районе, а во многих районах, таково, что нужно пожелать лучшего. Возьмите район, большая организация, участок большой: Кушёвка, Ейск, Новороссийск, Кавказская, Тихорецкая. И на этом громадном участке, где бы должны быть хорошие администраторы-руководители, таких хороших руководителей нет, в силу того, что своевременно не подбираются, в течение 3–5 месяцев меняются четыре руководителя, 4 начальника района. Результат такой, не успел человек сесть на место, как летит с места. Возьмём депо, ведущее звено, мы ви-

дим, что за 5 месяцев сменилось 6 начальников депо, не успеет один сесть, назначают другого, начинается чехарда» [1, л. 61, 62]. Осветив суть кадровой проблемы, Синявский в то же время отметил возросшую активность, трудовой энтузиазм со стороны большинства рабочих, что повлияло на объемы перевозок: «Весной, когда было 38 пар поездов на Новороссийск, Тихорецкую, Кавказскую, мы справились и сейчас могли бы справиться» [1, л. 62].

Делегат Вишнева (Краснодарский железнодорожный узел) отметила, что Краснодарский район перевыполнил программу перевозок, в сравнении с предыдущим годом, больше, чем на 50%. Однако, по ее мнению, транспорт по-прежнему оставался узким местом, поскольку промышленные предприятия Краснодара, Новороссийска, Армавира не могли своевременно отправлять свою продукцию заказчикам из-за медлительности железнодорожников: «Возьмем ли мы стекольный завод, заводы им. Седина, им. Калинина, «Краснолит», мыловаренный завод, даже нашу макаронную фабрику – все страдают от того, что наш железнодорожный транспорт является узким местом в социалистическом строительстве» [1, л. 178]. По словам Вишневой, простой вагонов и паровозов превышал допустимые нормы, высок был процент неисправных паровозов, нередки случаи их повторного ремонта. Дав общую оценку работы железнодорожного транспорта, как неудовлетворительной, Вишнева назвала недочеты в работе Краснодарского горкома ВКП(б): «В первую очередь, ...аппарат ГК, с введением института секретаря (городской) парторганизации на железнодорожном транспорте, самоустранился от транспорта, и затем нам стоило больших усилий, чтобы повернуть его лицом к транспорту. Это не могло не сказаться на работе железнодорожного узла, затем мы за дело взялись серьезно, сменили там руководство, укрепили депо, службу движения и передали опыт передовых промышленных предприятий... по введению хозрасчета и т.д. Сейчас (есть) бесспорный сдвиг, и наш узел может наверстать упущенное время, и... краевое первенство взять. Для этого нужно, чтобы наш железнодорожный транспорт взял бы лучшее, что он имеет, как работа комсомольского паровоза ЭУ-740-62. Этот опыт должен быть передан... всем паровозным бригадам. Опыт комсомольцев, которые в декабре шли впереди всех паровозных бригад СКЖД, должен быть передан всем паровозам нашего района и, в первую очередь, нашему узлу, тогда первенство нам будет, безусловно, обеспечено... Нам надо, чтобы транспортом занимался не только ГК, но и горсовет, горсовпроф, ГК КСМ (Коммунистический Союз Молодежи – В.Т.) и все частицы нашего города» [1, л. 180].

По нашему мнению, медленное приведение состояния железнодорожного транспорта в соответствие с потребностями экономики не являлось следствием равнодушия или пренебрежения со стороны высшего и регионального партийно-хозяйственного руководства. Просто темпы роста советской экономики и, соответственно, требования к объемам перевозимых грузов оказались исключительно высокими. Транспортной отрасли за ними приходилось буквально гнаться, причем удовлетворить эти потребности народного хозяйства частично удалось только к концу второй пятилетки.

12 января 1934 г. на IV Краснодарской городской партийной конференции член бюро Северо-Кавказского крайкома ВКП(б) Л.И. Ароцкер вынужден был констатировать: «Железная дорога является наиболее неблагоприятным участком. Это явилось одной из причин создания политотделов на транспорте (в 1933 г. – В.Т.). До сих пор на транспорте не изжит бюрократизм, до сих пор он продолжает плохо работать. Например, СКЖД выполнили план перевозок 4-го квартала (1933 г.) только на 77,7%. Коммерческая скорость паровозов в 1931 г. – 15 (км/час), в 1932 г. – 15, в 1933 г. – 15,08. То же самое насчет оборота вагонов и других показателей. Это означает задержку товарооборота. Положение в этом году по линии НКПС (Народного комиссариата путей сообщения – В.Т.), предусмотренное в контрольных цифрах на 1934 г., настолько громадное, что делает (необходимым) буквальный перелом в перевооружении транспорта. Задание, которое дано в 68 тыс. вагонов, может быть выполнено, только..., если парторганизация поможет политотделам, если мы организуем железную дисциплину на транспорте и если железнодорожники почувствуют, что за ними следит вся партия, все рабочие, причем не только следят, но и помогают вытаскивать транспорт, с тем, чтобы это узкое место было преодолено в этом году. Это также связано и с вопросом оборону» [2, л. 32-34].

Начальник политотдела Краснодарского эксплуатационного отдела СКЖД Люлинецкий на этой же городской партконференции отметил, что бурные темпы роста советской промышленности, сельского хозяйства, товарооборота предъявляют жесткие требования к транспорту в части грузовых и пассажирских перевозок. По его замечанию, из этого вытекает задача эффективнее использовать уже существующие технические ресурсы, транспортные средства, возможности, открываемые реконструкцией. Люлинецкий озвучил также позитивные сдвиги в раз-

вители социалистического соревнования, значительный подъем дисциплины среди железнодорожников района. Затронув тему социально-бытовых условий жизни железнодорожников, он обрисовал крайне неблагоприятную ситуацию с квартирами для железнодорожников в Новороссийске, заметив при этом, что горком партии не шел навстречу интересам железнодорожных коллективов [2, л. 57, 58, 62].

Годы первых пятилеток стали эпохой стремительного экономического развития нашей страны, и не удивительно, что уже год спустя, в 1935 г. партийные комитеты Кубани обсуждали проблемы, касающиеся железнодорожной отрасли, совершенно в ином ключе. К этому моменту изменилось само содержание проблем, хотя не могло быть и речи о полном и окончательном их решении. Просто новые проблемы железной дороги стали частью новой реальности, они тоже требовали внимания, их необходимо было решать, но содержательно они во многом стали другими.

Так, подробное обсуждение задач, стоящих перед железнодорожным транспортом, и поиска путей их решения, произошло 22 ноября 1935 г. на совещании Краснодарского городского партийного актива. Интересным и достойным цитирования представляется выступление диспетчера службы движения Краснодарского железнодорожного узла Муравьева: «Я работаю диспетчером, руководителем движения..., возглавляю комсомольскую молодежную смену, одну из смен на отделении, которое работает на расстоянии 800 км... С чего мы начали перестраивать работу отделения – с людей, с низовых командиров и рядовых исполнителей. У нас не было должной связи с машинистами, не было правильной связи со станционными работниками, с работниками (службы) пути. Месяца два назад, когда мы начали оформлять молодежную комсомольскую смену..., в эту смену дали одного из работников, самого худшего, от которого отказывались все смены, я могу назвать фамилию – Кравченко, мы из этого человека сделали такого работника, который в данный момент обеспечил наивысшую коммерческую скорость в отделении 25,1 км/час при задании 19,5 км. Комсомол, рядом с нами сидящие на другом аппарате, командующие другими на участке Новороссийск, начали с Кравченко проводить работу. Я как старший смены прежде, чем назначить (его) командиром на определенном участке, ставлю перед ним конкретные боевые задачи. Кравченко больше всех в смене, наравне с молодыми комсомольцами, соревновался с машинистами, кондукторами, со станциями на основе индивидуальных договоров, в итоге по коммерческой скорости он обгоняет ряд работников в нашей смене» [3, л. 21, 22].

Далее Муравьев привел пример машиниста Пилева, также имевшего в Краснодарском депо плохую репутацию: ездил плохо, опаздывал, срывал рейсы. После воспитательного воздействия, оказанного на него членами коллектива, Пилев, заключив 6 сентября 1935 г. договор на соревнование с машинистом Соловьевым, достиг технической скорости 37 км/ч, а затем обеспечивал от 37 до 55 км/ч [3, л. 23]. Муравьев отметил: «Два месяца назад в нашем коллективе были дни, когда о соревновании даже не говорили, а сейчас, когда мы встали на стахановский путь, у нас появились люди, которых мы вытасили. Диспетчер Ковалев зарекомендовал себя, он соревнуется с комсомольцами, сейчас он имеет коммерческую скорость 22 км/ч при задании 19,5. Задачи воспитывать людей, передавать свой опыт выражаются в следующей форме: сегодня в моей смене один из моих помощников тов. Костюченко... соревнуется с Кравченко... Кравченко передает свой опыт Костюченко – нужно (уметь) установить самый тяжелый момент в составлении поезда, обеспечить производственные задания, организовать социалистическое соревнование со станциями, на которых составляются поезда, поставить об этом в известность машинистов и этим обеспечить коммерческую скорость. У нас есть идеальные машинисты, таких мало, есть машинисты, которые изо дня в день делают аварии, отрывы. Их нужно воспитывать, показывать на живом примере, как нужно водить поезда. И эти люди подтянутся, а аварии абсолютно можно изжить. Мы берем (задачу) на себя, чтобы еще больше разжечь огонь соревнования между сменами..., те задания (на год), которые стоят перед нами, мы должны, безусловно, выполнить раньше, чем 31 декабря» [3, л. 24, 25].

Можно, конечно же, поставить под сомнение почти безграничную уверенность передового диспетчера Муравьева в том, что мерами морального (воспитательного) и материального воздействия и стимулирования возможно было из среднего или слабого работника сделать ударника труда, если бы не знание того, что произошло дальше. А дальше была Великая Отечественная война, в неимоверно трудных условиях которой работники советского железнодорожного транспорта выполнили возложенные на них сложные задачи должным образом. Причем предпосылки для этого формировались в годы предвоенных пятилеток усилиями таких работников, как Муравьев, Кравченко, Пилев, Соловьев и тысячи других. Заслуга в этом принадлежит также и отраслевому руководителю, наркому путей сообщения СССР Л.М. Кагановичу.

На совещании городского партактива, состоявшегося 8 января 1936 г., первый секретарь Краснодарского ГК ВКП(б) О.Л. Рывкин констатировал, что первым по развитию стахановского движения в СССР идет наркомат тяжелой промышленности, на втором месте железнодорожный транспорт, далее – пищевая промышленность, тогда как ранее железная дорога и пищевая промышленность были чрезвычайно отсталыми отраслями народного хозяйства [4, л. 12].

Обсуждение рассматриваемой проблемы 29 июля 1936 г. на V Краснодарской городской партконференции отразило серьезные перемены, произошедшие на железнодорожном транспорте СССР в целом и в Краснодарском эксплуатационном районе СКЖД и на Краснодарском железнодорожном узле в частности. Так, машинист А.Ф. Проценко (работник Краснодарского узла, в дальнейшем – начальник Краснодарского паровозного депо, дважды депутат Верховного Совета СССР, награжден двумя Орденами Ленина – В.Т.) рассказал о своих трудовых достижениях [5, с. 183-184, 244]. Он назвал цифры, свидетельствующие об эффективности работы железной дороги. Так, в 1935 г. среднемесячная погрузка на станции Краснодар составила 5 800 вагонов, в 1936 г. – 9 552 вагона. Простой вагонов под грузовыми операциями в 1935 г. составил в среднем 21 час, в 1936 г. – 12 часов. Число аварий по Краснодарскому узлу сократилось с 8 в 1935 г. до 3 за первые 6 месяцев 1936 г. Среднесуточный пробег паровозов в 1935 г. составил 215 км, а за первые 6 мес. 1936 г. – 311,6 км. Техническая скорость в 1935 г. составила 26,5 км/ч., а за первые 6 мес. 1936 г. – 32,4 км/ч, причем полезная работа паровоза выросла с 11,9 ч. в сутки до 16,25 ч. Экономические показатели узла заметно улучшились за счет перевода паровозов с нефти на угольное топливо. А.Ф. Проценко от лица 5 тыс. железнодорожников Краснодарского узла заверил городскую парторганизацию в том, что в августе 1936 г. им удастся вывести предприятие на одно из передовых мест по Азово-Черноморской дороге, а также превратить ее в одну из лучших железных дорог в СССР [6, л. 6].

На этой же партконференции секретарь Краснодарского горкома ВКП(б) О.Л. Рывкин следующим образом подвел итоги работы железнодорожников: «В отношении железной дороги я должен сказать, что она имеет большие достижения, большой прирост, но в последний месяц мы не можем сказать, что наше отделение работает так, как ему полагается работать. План по погрузке в последний месяц не выполняется. Получается (по декадам) 88,4%, 99,9%, 93,8%, а 100% погрузки мы не имеем... В отношении простоя вагонов, мы имеем больше простоя, чем дано нормами НКПС. Мы имеем успехи нашей железной дороги, по сравнению с прошлым» [6, л. 35].

Следовательно, в период второй пятилетки решение задач по перестройке режима функционирования железнодорожного транспорта, удовлетворению потребностей народного хозяйства в радикальном увеличении объемов грузоперевозок происходило в обстановке ограниченных возможностей технического переоснащения железнодорожного транспорта. Важную роль в их решении сыграли новые средства и методы материального и морального стимулирования персонала, широкое распространение на железнодорожном транспорте хозрасчета, социалистического соревнования, стахановского движения. Кроме того, органы власти и, прежде всего, партийные комитеты Кубани значительно активизировали свою деятельность по решению накопившихся на железнодорожном транспорте проблем.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 198.
2. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 443.
3. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 638.
4. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 749.
5. *Овсянников Г.М.* История железных дорог на Кубани. История Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. – Краснодар: Советская Кубань, 2008. – 487 с.
6. ЦДНИКК. – Ф. 1072. – Оп. 1. – Д. 657.

REFERENCES

1. The center of the documentation of the newest history of Krasnodar territory (CDNHKK) [Zentr dokumentazii novyeyshey istorii Krasnodarskogo kraja], F. 1072, Inv. 1, Doc. 198. (in Russ.)
2. CDNHKK, F. 1072, Inv. 1, Doc. 443. (in Russ.)
3. CDNHKK, F. 1072, Inv. 1, Doc. 638. (in Russ.)
4. CDNHKK, F. 1072, Inv. 1, Doc. 749. (in Russ.)

5. *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.)
6. CDNНKK, F. 1072, Inv. 1, Doc. 657. (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