

УДК 625.1/.4 «1917/1941» (091)
DOI 10.18413/2312-3044-2022-9-2-120-135

Реформы Народного комиссариата путей сообщения как пример транзитивности в истории отечественного железнодорожного транспорта (1917–1941 гг.)

Ю.Ю. Буряк

Белгородский государственный технологический университет
им. В.Г. Шухова
308012, г. Белгород, ул. Костюкова, д. 46, Россия
E-mail: yuriiburyak@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с трансформацией системы управления отечественными железными дорогами в 1917 – 1941 гг. В фокусе внимания автора находятся элементы транзитивности в исследуемых отраслях железнодорожного транспорта СССР. Раскрываются причины сохранения методов управления магистралями, которые сформировались в дореволюционный период, несмотря на попытки реализации коренных преобразований в организации работы железнодорожного транспорта. Как итог, в исследуемые хронологические рамки в системе управления железнодорожным транспортом СССР в конечном результате сохранились элементы дореволюционной модели, вместе с тем заложены были основы эффективного администрирования перевозками в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период.

Ключевые слова: СССР, НКПС, транзитивность, революционная борьба на транспорте, индустриализация, реформа железнодорожного транспорта.

Copyright: © 2022 Буряк Ю.Ю. Данная статья публикуется онлайн в сетевом научном журнале открытого доступа “Tractus aevorum” на условиях лицензии Creative Commons Attribution License, которая позволяет другим распространять эту работу с обязательным указанием ссылок на её автора и оригинальную публикацию.

Reforms of the People's Commissariat of Railways as an example of transitivity in the history of domestic railways (1917–1941)

Yuri Yu. Buryak

Belgorod State Technological University
named after V.G. Shukhov
46 Kostyukova St., Belgorod, 308012, Russia
E-mail: yuriiburyak@mail.ru

Abstract. The article deals with issues related to the transformation of the management system of domestic railways in 1917–1941. The author focuses on the elements of transitivity in the studied branches of the railway transport of the USSR. The reasons for maintaining the methods of managing highways that were formed in the pre-revolutionary period, despite attempts to implement fundamental changes in the organization of railway transport, are revealed. As a result, elements of the pre-revolutionary model were eventually preserved in the studied chronological framework in the USSR railway transport management system, at the same time, the foundations were laid for effective transportation administration during the Great Patriotic War and in the post-war period.

Keywords: USSR, NKPS, transitivity, revolutionary struggle in transport, industrialization, railway transport reform.

Введение

1917 г. стал, в частности, началом новой эпохи в развитии железнодорожной отрасли нашего государства. Как и в других сферах жизни российского общества, представители новой власти коренным образом начали пересматривать основы административной системы на транспорте, применять совершенно новые подходы в управлении, нередко ошибочные. Такие эксперименты привели в 1917–1934 гг. к катастрофическим результатам работы железных дорог СССР. Народный комиссариат путей сообщения был если не самым, то одним из самых «больных людей» в Совете Народных Комиссаров Советского Союза. Заложниками подобной ситуации становились железнодорожники – они в полной мере ощутили на себе в социально-экономическом, бытовом и культурном плане трансформации системы управления отрасли. В течение 1917–1941 г., с целью вывода отрасли из глубочайшего кризиса и хронического отставания от других сфер народного хозяйства СССР, обеспечения транспортом обороноспособности государства на фоне напряженности в международных отношениях, руководство

НКПС, по сути, перманентно пребывало в постоянном поиске оптимальных моделей управления подведомственной сферой отечественной экономики. В итоге это привело к частичному сохранению либо возрождению во второй половине 1930-х гг. элементов дореволюционной системы управления Министерства путей сообщения Российской империи. В данном контексте мы можем утверждать, что период с 1917 по 1941 гг. является характерным примером транзитивности в истории железных дорог нашего государства¹.

В исследуемые хронологические рамки в системе управления железнодорожным транспортом СССР в итоге сохранились элементы дореволюционной модели, вместе с тем заложены были основы эффективного администрирования перевозками в годы Великой Отечественной войны и послевоенного периода.

Российский железнодорожный транспорт в начале XXI в. находится на этапе коренных реформ, связанных с интеграцией в общемировой рынок Российской Федерации, развитием международных торгово-экономических связей нашей страны после распада СССР. Актуальным является в наше время техническое перевооружение железных дорог России, внедрение новейших разработок в путевом хозяйстве, производство современного подвижного состава и т.д. Все это должно стать фундаментом для повышения качественных и количественных показателей работы РЖД (развитие железнодорожной сети на Дальнем Востоке и в районах Крайнего Севера, повышение скорости пассажирских и грузовых поездов, ускорение оборота вагонов и локомотивов, рост объемов перевозок и т.д.). Не менее амбициозные и сложные задачи стояли перед руководством НКПС и железнодорожниками в 1917–1941 гг. Опыт и результаты работы отечественных стальных магистралей в условиях вышеуказанного переходного периода и в наше время актуальны в связи с продолжающимися реформами управления РЖД. Новизна исследования состоит в том, что предметом исследования являются переходные процессы в работе железнодорожного транспорта СССР, множество изменений (нередко диаметрально противоположных) в подходах управления НКПС железными дорогами в исследуемый период.

В ходе исследования использовалась работа А. Вульфо², в которой обобщенно представлена история отечественных железных дорог с XIX в. до нашего времени. Особое внимание автор уделил особенностям повседневной жизни железнодорожников в различные времена, влиянию железных дорог на культуру России, реформам на стальных магистралах. В работе скептически оценивается ряд реформ НКПС, ввиду отсутствия профильного образования у значительной части руководящего аппарата, доминирование идеологии в принятии важных

¹ Чагдурова 2014, 24.

² Вульф 2018.

для отрасли решений в исследуемый период, репрессии на транспорте и т.д.

Также с целью проследить переходные процессы в работе железных дорог использовались коллективные монографии «История железнодорожного транспорта России» (описывается дореволюционный период)³, «История железнодорожного транспорта России и СССР» (1917–1941 гг.)⁴.

Помимо вышесказанного автор исследования опирался на материалы по истории железнодорожного транспорта, находящиеся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), а также в Секторе Архивов Донецкой железной дороги (СА ДонЖД).

Предмет и методология исследования

Предметом исследования является изучение особенностей развития отраслей отечественного железнодорожного транспорта после Октябрьской революции 1917 г., поиск руководством НКПС СССР способов преодоления разрухи в отрасли, совершенствование системы управления железными дорогами в условиях перехода от нэпа к индустриализации с последовавшей необходимостью выполнения пятилетних планов в довоенный период.

В ходе исследования автором использовались специальные исторические методы: сравнительно-исторический, историко-системный, а также историко-генетический. Кроме того, применялись общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, обобщения и систематизации.

Результаты и их обсуждение

Одними из ключевых параметров эксплуатации железнодорожного хозяйства в России являются общегосударственная стандартизация и вертикальная система управления. Благодаря им удастся снизить издержки при транспортировке грузов, таких как снизить время доставки, оборот вагонов и локомотивов. НКПС РСФСР, а с 1923 г. НКПС СССР унаследовал данные принципы управления от Министерства путей сообщения Российской империи как единого органа управления сетью железных дорог. С последней трети XIX в. в нашей стране разрабатываются, утверждаются и регулярно актуализируются единые правила технической эксплуатации железных дорог, правила перевозок различных категорий грузов, стандарты безопасности перевозок. В 1885 г. был утвержден Общий устав железных дорог, формирование на сети в 1880–1890-х гг. единых железнодорожных тарифов по инициативе С.Ю. Витте⁵. Каждый документ, касающийся организации перевозок на отдельно взятой железной дороге (частной либо казенной), ос-

³ История железнодорожного транспорта России. Том 1: 1836–1917 г. 1994.

⁴ История железнодорожного транспорта России и СССР. Т. 2: 1917–1941. 1997.

⁵ Вульф 2018, 397.

новывался на базовых требованиях МПС Российской империи⁶. Отметим, что Общий Устав российских железных дорог с большим количеством дополнений и изменений отдельных статей просуществовал вплоть до 1920 г., когда был введён Общий Устав железных дорог РСФСР. Примечательно и то, что в структуре МПС Российской империи был заложен принцип деления на территориально обособленные магистрали. Данный подход был сохранен и в советский период, таковым он остаётся и поныне.

Причем стоит отметить, что данный централизованный подход по контролю и управлению со стороны образованного (вместо профильного министерства) комиссариата вполне гармонично ложился в концепцию государственного управления казенными и национализированными большевиками железными дорогами.

В результате революции 1917 г. большевикам, в условиях борьбы за власть, пришлось бороться с оппонентами на железнодорожном транспорте, параллельно выстраивая вертикаль управления и контроля на железных дорогах страны. Одним из первых комиссариатов в составе СНК был создан нарком по железнодорожным делам, который в начале 1918 г. был преобразован в НКПС РСФСР. 26 марта 1918 г. Совнарком издал декрет «О централизации управления, охране железных дорог и повышении их провозоспособности», став, по сути, базисом в системе управления отечественным железнодорожным транспортом вплоть до 1991 г. Согласно вышеуказанному документу вся полнота управления работой стальных магистралей переходила в руки НКПС. В результате Октябрьской революции на железнодорожном транспорте появились и постояннодействующие новые органы, отстаивающие интересы трудящихся – профсоюзы. Так, в январе 1918 г. создается Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников, который с весны того же года становится высшим профсоюзным органом на железнодорожном транспорте. В марте 1919 г. преобразован был в ЦК профсоюза рабочих и служащих железнодорожного транспорта. С приходом к власти РСДРП(б) и реализацией провозглашенного курса на установление социального равенства, в нашей стране была ликвидирована классность пассажирских вагонов. Напомним, что в дореволюционной России перевозки пассажиров производились в вагонах I (наивысший) – IV классов. Примечательно, что вагоны III (народного) класса имели ливрею зеленого цвета, которая будет характерна для всех советских пассажирских вагонов, в том числе в послевоенное время (за исключением фирменных поездов, имевших отличительный окрас).

В условиях Гражданской войны, а вместе с ней социально-экономической и политической нестабильности в стране, трудности были и в работе транспорта (неуклонное снижение качества пути, рост

⁶ История железнодорожного транспорта ... 1994, 109–111.

числа неисправного подвижного состава, снижение объемов перевозок и т.д.). В такой обстановке наблюдалась чехарда комиссаров пути. С момента образования до лета 1923 г. в кресле наркомпути успели побывать 9 известных революционеров, среди которых М.Т. Елизаров, В.И. Невский, Л.Б. Красин, Л.Д. Троцкий, Ф.Э. Дзержинский и другие. Примечательно, что подавляющее большинство руководителей НКПС не имело профильного образования, а назначение на пост в основном объяснялось политическими мотивами. И это в ситуации, когда транспорт находился в критическом положении. Только благодаря дисциплине и порядку, свойственному профессиональным железнодорожникам различного ранга, что называется, на исторически сложившемся генетическом уровне, удалось спасти отрасль от неминуемого развала в условиях революционного лихолетья и становления молодого социалистического государства. В годы «военного коммунизма» транспорт находился на военном положении, нарушителей приказов расстреливали. В 1920 г. при НКПС создано было Главное политическое управление. Ввиду жесточайшего террора в отношении инженерных кадров резко сократилось число специалистов (увольнения с транспорта, эмиграция либо репрессии). Это крайне негативно повлияло на функционирование железнодорожных магистралей. С учетом складывающейся кризисной ситуации, повсеместно после революции начали проводиться субботники и воскресники на транспорте, которые станут впоследствии традиционными для железных дорог СССР.

Феноменом того времени становится падение трудовой дисциплины, массовые прогулы, саботаж в условиях отсутствия материальной заинтересованности тружеников к работе на транспорте, несмотря на жестокие меры управления. В частности, это было связано с тем, что железнодорожники вынуждены были держать подсобные хозяйства для того, чтобы выжить в условиях повсеместного продовольственного кризиса и голода в ряде регионов страны (1921–1922 гг.)⁷.

Характерным примером неповиновения железнодорожников необдуманном с социально-экономической точки зрения решениям большевиков служат начавшиеся волнения железнодорожников в Оренбургской губернии в марте 1919 г. после аннулирования действия всех банкнот, выпущенных Временным правительством, атаманом А.И. Дутовым. На руках у населения, честно ранее заработавшего на жизнь, теперь оказалась обесцененные росчерком пера банкноты. По сути, это был грабёж. Невозможно было на имевшиеся деньги приобрести необходимые для жизни продукты и товары, что в совокупности с внезапным запретом на торговлю в населенных пунктах, привело к бедственному положению, в частности, железнодорожников. Ввиду сложившейся ситуации последние грозили прекратить работать, в том числе на восстановлении пути и мостов, что грозило парализовать

⁷ Вульф В 2018, 589–591.

движение поездов. В результате руководителем магистрали было составлено письмо Наркомата путей сообщения РСФСР в Наркомат финансов РСФСР о разрешении железнодорожникам Ташкентской железной дороги обмена аннулированных денег, выпущенных распоряжением атамана А.И. Дутова, на сумму до одной тысячи руб. во избежание нарушения проведения важнейших работ по транспорту⁸.

В качестве реакции НКПС на проблему падения трудовой дисциплины для борьбы с прогулами была создана Комиссия по борьбе с дезертирством на транспорте (Компутьдезер).

Поистине революционная борьба с оппозицией в годы «военного коммунизма» (1917–1921 гг.) выльется также и в первые политические процессы. Не обошли они и железнодорожную отрасль. В 1920 г. состоялся «Тульский процесс» над 39 железнодорожниками, обвиняемых в падении производительности труда. К счастью, никого тогда не расстреляли.

Как видим, к сожалению, исследуемый нами период на всем своем протяжении знаменовался подобными судилищами над труженниками стальных магистралей, нередко оказавшихся в сложном положении, ввиду объективных причин – разрухи в экономике, низким уровнем жизни, резкими изменениями внутривнутриполитического курса партии большевиков, субъективным подходом руководства СНК и НКПС. Неоднозначным был и подход к финансированию транспорта, решению накопившихся проблем, в том числе технического перевооружения магистралей, бытовым вопросам жизни железнодорожников. За первые 5 лет советской власти произошла смена государственно-экономического метода управления железнодорожным транспортом, сформировавшимся в дореволюционный период, на политико-административный.

Смена В.И. Лениным в 1921 г. курса от политики «военного коммунизма» к нэпу отразилась и на работе железных дорог. Приходится констатировать, что попытки навести порядок в работе железных дорог преимущественно «кнутом» в целом, потерпели крах. Благодаря Ф.Э. Дзержинскому (наркомпуть с апреля 1921 по январь 1924 гг.), который отлично понимал (в том числе благодаря объективным данным ВЧК), чем грозит дефицит грамотных инженеров в работе транспорта, удалось вернуть работать на железные дороги старых специалистов. Вопросы материального стимулирования железнодорожников имели для «железного наркома» одно из ключевых значений. В этой связи отметим, что в условиях фактически сложившихся безденежных, а по сути, бартерных отношений, ввиду намеренного разрушения властью банковской системы, наличия в обороте денежной массы дореволюционной эпохи, эмиссий различных правительств, действовавших на всей территории страны в годы Гражданской войны, обесценивали

⁸ РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 1. Д. 181. Л. 25, 25 об., 26.

значение банкнот. В связи с вышесказанным, наиболее рациональным методом поощрения железнодорожников Ф.Э. Держинский усматривал премирование натуральными продуктами (в первую очередь мукой), топливом, сапогами, галифе, сатином для пошива платьев. Развитие получает, помимо материального, моральное поощрение (грамоты, благодарности, почетные знаки, звания и т.д.). Вышеуказанная форма также достаточно успешно себя зарекомендовала в сложный период для страны, позволила сэкономить значительные средства, продолжает существовать в системе ОАО «РЖД» и поныне.

Добавим, что Ф.Э. Держинский, совмещая руководящие должности в силовых структурах и на транспорте, сумел к 1923 г. практически искоренить резко возросшую после 1917 г. преступность на железных дорогах⁹.

В апреле 1922 г. ВЦИК декретом перевёл работу транспорта из политической в экономическую сферу, повсеместно начал внедряться хозрасчёт, стали возрождаться в полной мере материальные формы стимулирования труда. Такие методы невозможно было бы внедрить без осуществляемой в начальный период нэпа финансовой реформы (1922–1924 гг.) Г.Я. Сокольникова и введению твёрдой валюты – «червонцев» В годы нэпа НКПС возглавлял Я.Э. Рудзутак (1924 – 1930 гг.). Именно при нем начнется постепенное восстановление работы железных дорог. В 1923–1928 гг. погрузка на сети магистралей возрастёт фактически в 2 раза, достигнув 150 млн. т. Аналогично на 50% сократился парк неисправных («больных») вагонов и паровозов соответственно. Возросло железнодорожное строительство по сравнению с периодом «военного коммунизма» – до 1000 км железных дорог вводилось ежегодно. К 1928 г. железнодорожный транспорт достигнет показателей 1913 г. Таким образом, из-за первой мировой войны, революций 1917 г., Гражданской войны, политики «военного коммунизма» понадобилось фактически 15 лет на восстановление работы отечественного железнодорожного транспорта.

Провозглашение курса ВКП(б) на индустриализацию и коллективизацию, сворачивание нэпа, оказало влияние и на работу железных дорог СССР. Начали внедряться новые подходы в управлении железнодорожным транспортом с целью выполнения плановых показателей. Одновременно обнажились проблемы, связанные с лимитированием объёма грузоперевозок в первую очередь на магистральных линиях, связывающих промышленно-развитые районы Советского Союза. Исходя из стратегического значения, на первое место выдвинулись уголь, руда и лес в номенклатуре перевозимого сырья и товаров. В годы первой пятилетки понадобилось построить линии Магнитогорск – Карталы, Новосибирск – Новокузнецк, Петропавловск – Караганда, Туркестано-Сибирскую магистраль. Только на строительство Турксиба было моби-

⁹ Вульф В 2018, 589–591, 600, 602.

лизовано около 100 000 чел.¹⁰. Такой инструмент достижения поставленных целей будет использоваться советским руководством практически на протяжении всего исследуемого периода. Но и это не помогло достичь необходимого результата. Из-за медленного технического перевооружения транспорта план строительства железнодорожных линий и увеличения объемов перевозок не был выполнен в первую пятилетку. За «косность и бюрократизм» в правящем аппарате НКПС в 1931 г. был снят с должности наркомпуть Я.Э. Рудзутак. С учётом вышеуказанных претензий к работе НКПС следует добавить наличие завышенных планов со стороны ВКП(б), дефицитом квалифицированных кадров в НКПС фактически на всех уровнях, шапкозакидательство, самонадеянность высшего руководства комиссариата, наличие низкой технической культуры и осведомленности в разных подразделениях. Негативную роль сыграло введение в конце 1920-х гг. сменной (американской) езды на паровозах – без закрепления за конкретными локомотивными бригадами паровозов. Изначально руководство наркомпуть видело в данном методе возможность увеличить ежесуточный пробег паровозов, снизить простои тягового подвижного состава. Однако такой непродуманный до конца подход привел к тому, что уже в 1930 г. доля неисправных («больных») паровозов составляла около 50%, что уже в следующем году грозило остановкой движения поездов на ряде магистралей СССР. Ряд промышленных объектов не получали вовремя сырьё, другие не в полном объёме отправляли готовую продукцию. Всё это привело к диспропорциям в работе экономики Советского Союза. В итоге вышеуказанный метод постановлением СНК был отменён уже в 1931 г. Вводилась спаренная езда бригад (локомотив был закреплён за несколькими бригадами), которая себя в целом оправдала. Уход и бережное отношение к эксплуатации паровозов со стороны персонала улучшились. Как мы видим, транспорт в то время был наиболее уязвимым местом экономики. Политические методы становились, действительно, фактором серьезных технических проблем в работе железнодорожного транспорта страны, приближая катастрофу – паралич перевозочного процесса.

Подобно тому, как достаточно медленно развивался железнодорожный транспорт по сравнению с США и Европой в 1830-х – 1850-х гг., так же и в 1920-е – 1930-е гг. медленно внедрялись в СССР более эффективные, чем паровозы, тепловозы. Аналогичной была и одна из причин такого положения дел – руководство страны со скепсисом относилось к новому типу тягового подвижного состава¹¹. При этом отметим, что в первых электропоездах, появившихся в 1920-е гг. в нашей стране, электрооборудование было импортным. Первые электровозы серии «С» в СССР в 1930-х гг. были либо импортного производства

¹⁰ Вульффов 2018, 610–613, 617–618.

¹¹ Там же, 620–621, 623.

(США), либо выпускались на заводе «Динамо» с импортным итальянским электрооборудованием. К сожалению, как мы видим, передовые технологии в нашей стране внедрялись на железнодорожном транспорте медленно, несмотря на очевидные преимущества прогрессивных видов тяги, на протяжении XIX–XX вв. В том числе ввиду наличия субъективного фактора – скептического отношения к передовым технологиям руководства отечественного железнодорожного транспорта в целом. Отставание от передовых стран в использовании более эффективных видов тяги нашей страны исчислялось десятилетиями. Например, до Великой Отечественной войны строительство электровозов было на уровне около 4% от общего числа плана по производству локомотивов. Тепловозы вообще не предусматривалось строить в конце 1930-х гг. В целом А. Вульфов отмечает отсутствие грамотной стратегии развития локомотивостроения в течение первых 15 лет советской власти, доминирование политических факторов над техническими в модернизации железных дорог, что приводило к неоднозначным результатам в исследуемый период. Для выполнения планов по повышению объемов грузоперевозок и создания для этого более мощных паровозов приходилось в который раз, как и практически 100 лет до того, обращаться за зарубежным опытом. В США были направлены в командировку советские конструктора и ученые, в том числе Л.С. Лебедевский¹². Так начиналась история создания советского флагманского грузового паровоза первых пятилеток «ФД» («Феликс Дзержинский»). Как итог, уже в 1931 г. состоялся выпуск первого паровоза ФД в Луганске. Этот локомотив станет в 1930-е гг. самым мощным товарным паровозом в Европе. При этом появление более мощных локомотивов привело к необходимости в авральном режиме модернизировать путевое хозяйство, локомотивные депо.

В целях увеличения объёмов строительства, улучшения эксплуатации и ремонта вагонов в 1933 г. вагонное хозяйство было выделено в самостоятельную от тяговой части отрасль. Была создана чёткая организационная структура, укреплялась производственно-техническая база вновь созданной отрасли. На железных дорогах стали создаваться вагонные депо отдельно от локомотивных. В итоге качественные показатели в данной сфере улучшились. Таковой структура управления вагонным хозяйством в целом сохраняется и в наше время, доказав свою эффективность.

Однако серьезным вызовом в работе железных дорог была аварийность. К 1934 г. число аварий и крушений на железнодорожном транспорте СССР превысило 60000 ежегодно. Это стало критически предельным показателем для дальнейшей работы железных дорог. В марте 1935 г. наркомпути становится Л.М. Каганович. Его первый приказ № 83/Ц «О борьбе с крушениями и авариями» от 19.03.1935 г.

¹² Вульфов 2018, 625, 627, 630, 633.

станет отправной точкой масштабной реформы советских железных дорог. Ключевой задачей станет в сложившихся условиях – качественное улучшение трудовой дисциплины на всех уровнях НКПС, смене административных подходов к управлению железнодорожным хозяйством в предвоенное время. Приказы НКПС за 1935 г. станут основой того, что в течение 6 лет число крушений сократилось в 4 раза, а аварий – в 10 – 15 раз¹³.

Для достижения поставленной цели, помимо жесткой системы административных и уголовных наказаний, репрессий второй половины 1930-х гг., широко внедряли по инициативе наркома повышение заработной платы (фактически на 20% в 1935 г.). Развивалась система премирования за безупречную работу по итогам года (в первую очередь линейных сотрудников, от которых зависела безопасность движения, обеспечение перевозок). В условиях продовольственных проблем в стране (голод 1932–1933 гг. и его последствия), весной 1935 г. был издан приказ НКПС «Об организации индивидуальных огородных хозяйств железнодорожников», по которому труженики транспорта получали земельные участки вблизи железнодорожных линий и станций, а из совхозов ОРСов (отделов рабочего снабжения) железных дорог продавали им для выращивания скот. Эти меры воодушевленно встретили труженики стальных магистралей, ведь их материальное положение улучшалось, решались благополучно продовольственные вопросы, налажилось снабжение необходимыми материалами, спецодеждой и т.д.

Активно велась пропаганда и воспитательная работа среди железнодорожников с целью улучшения производственной дисциплины, повышения качества работы подразделений. Проводились меры по повышению престижа железнодорожных профессий среди населения. Вовлекались в работу на транспорте и женщины.

Также строились культурные, спортивные, образовательные учреждения при железных дорогах. Сохранялись и приумножались профессиональные традиции, заложенные в дореволюционный период¹⁴. Так с 1936 г. был введен День железнодорожника. Действительно, это был комплексный подход к преобразованию мышления, отношения к качеству работы и мировоззрения советских железнодорожников с вовлечением их семей. Вышеуказанные меры, как нельзя лучше, отразили реализацию руководством НКПС лозунга И.В. Сталина «Кадры решают всё» в исследуемый период, который и в наше время не утратил свою актуальность.

Обращает на себя внимание исследователей тот факт, что в структуре управления железнодорожным хозяйством СССР во второй половине 1930-х гг. сформировалась четырехступенчатая модель:

¹³ История железнодорожного транспорта ... 1997, 157, 194–195, 197–198.

¹⁴ Вульф 2018, 647.

НКПС – магистрали – отделения служб – линейные подразделения (депо и т.д.)¹⁵. Такая модель управления будет сохраняться на отечественных железных дорогах вплоть до начала XXI в.

Способствовало улучшению работы железных дорог изменение административных границ железнодорожных магистралей во второй половине 1930-х гг., ввиду существенного роста грузооборота на ряде магистралей. Например, согласно постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) №813 «О выделении из Сталинской и Донецкой железных дорог Южно-Донецкой железной дороги» от 17 мая 1937 г., со Сталинской и Донецкой магистралей было выделено новую Южно-Донецкую железную дорогу. То есть, вместо существовавших двух было организовано три железные дороги: Сталинская (управление находилось в г. Днепропетровске. В 1961 г. данная железная дорога была переименована в Приднепровскую¹⁶), Северо-Донецкая (с управлением в г. Артемовске Сталинской области) и Южно-Донецкая (управление в г. Ясиноватой Сталинской области). Вышеуказанное постановление было утверждено приказом народного комиссара путей сообщения СССР Л.М. Кагановича №106/Ц от 21 мая 1937 г.

Еще одним инструментом повышения производительности труда стало кривоносовское движение рекордсменов среди железнодорожников. 1 июля 1935 г. П.Ф. Кривонос провел состав с рекордной скоростью на участке Лозовая – Славянск. Впоследствии движение по установлению производственных рекордов получит развитие в угольной промышленности (рекорд А.Г. Стаханова в ночь на 31 августа 1935 г.) и других отраслях экономики СССР¹⁷.

Таким образом, вышеуказанные меры привели к качественному улучшению работы железнодорожного транспорта СССР во второй и третьей пятилетках, который постепенно терял статус самого уязвимо-го места советской экономики¹⁸.

Таким образом, в 1930-е гг. существенно изменились подходы в управлении железнодорожным транспортом, постепенно данная отрасль стала милитаризованной, введена была соответствующая форменная одежда. Данные меры были направлены на выведение транспорта из коллапса, в котором он находился в первой половине 1930-х гг., достижения поставленных ВКП(б) целей, в рамках проводимой индустриализации и коллективизации. Вместе с тем, реформы и методы управления носили противоречивый характер. С одной стороны, внедрялись широкие меры поддержки и мотивации железнодорожников, повышения качества железнодорожного образования с целью преодоления последствий революции, Гражданской войны и наступившей впоследствии разрухи на транспорте. С другой стороны репрессии

¹⁵ История железнодорожного транспорта ... 1997, 306–307.

¹⁶ Указ МПС СССР № 1359 от 15.11.1961 г. 1995, 164.

¹⁷ СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 1. Д. 161. ЛЛ. 5, 284.

¹⁸ Экономический фундамент Победы... 2015, 15-16; Образцов 1943, 7.

нанесли непоправимый урон в работе транспорта, спровоцировали дефицит кадров. В книге А.И. Солженицына «Архипелаг ГУЛАГ» приводится такой пример: «Чем больше зрело наше хозяйственное руководство, ВСНХ и Госплан, и увеличивалось число планов, и планы эти сталкивались и вышибали друг друга – тем ясней становилась вредительская сущность старого инженерства, его неискренность, хитрость и продажность... Сразу въявь (авт. – показывались) пролетариату все причины наших неудач и недостат. НКПС – вредительство (вот и трудно на поезд попасть, вот и перебои в доставке) ... Угольная (промышленность) – колоссальное вредительство (вот почему мерзнем)... со всех сторон – враги с логарифмическими линейками! ГПУ запыхалось хватать и таскать вредителей... об их новых мерзостных делишках каждый день, ахая, узнавали (а то и не узнавали) из газет трудящихся. Узнавали о Пальчинском, фон-Мекке, Величко, а сколько было безымянных... Николай Карлович фон-Мекк в Наркомпути притворялся очень преданным строительству новой экономики, мог подолгу с оживлением говорить об экономических проблемах строительства социализма и любил давать советы. Один такой самый вредный его совет был: увеличить товарные составы, не бояться тяжелогруженных. Посредством ГПУ фон-Мекк был разоблачен (и расстрелян): он хотел добиться износа путей, вагонов и паровозов и оставить Республику на случай интервенции без железных дорог! Когда же, малое время спустя, новый Наркомпути товарищ Каганович распорядился пускать именно тяжелогруженные составы, и даже вдвое и втрое сверхтяжелые (и за это открытие он и другие руководители получили ордена Ленина), – то злые инженеры выступили теперь в виде предельщиков – они вопили, что это слишком, что это губительно изнашивает подвижной состав, и были справедливо расстреляны за неверие в возможности социалистического транспорта»¹⁹.

Несмотря на противоречивость методов управления на железных дорогах в исследуемый период, стоит указать, что в 1940 г. объём грузоперевозок был в 23 выше, чем в 1922 г. Рост пассажироперевозок по сравнению с 1932 г. составил 1,5 раза²⁰.

Заключение

В 1917–1941 гг. отечественный железнодорожный транспорт находился в перманентной трансформации. В основе вышеуказанного процесса лежали в первую, к сожалению, очередь общественно-политические, а не научно-технические факторы.

Октябрьская революция и первоначальное отвержение значительной части методов и системы управления дореволюционного Министерства путей сообщения привели к кризису управления железно-

¹⁹ Солженицын 1989, 53-54.

²⁰ Вульф 2018, 659.

дорожными магистралями по всей стране. Сказывалось на работе железных дорог и отсутствие профильного образования у большинства первых наркомов. Их назначения объяснялись абстрактной политической необходимостью. Репрессии в период «военного коммунизма» и Гражданская война обострили дефицит квалифицированных кадров на транспорте, привели к снижению показателей работы железных дорог. Только благодаря самоотверженному труду железнодорожников и мерам, принимаемым Ф.Э. Дзержинским по стабилизации положения, удалось избежать катастрофы в системе перевозок. Вместе с тем, у руководства НКПС в 1920-е гг. наступило понимание необходимости сохранения эффективных мер организации работы железнодорожного транспорта, разработанных в царский период. Хозрасчет в годы нэпа привел к оздоровлению работы стальных магистралей, возрождалась система железнодорожного образования, появились новые специалисты на транспорте. К 1928 г. железнодорожный транспорт достиг показателей работы в 1913 г.

Однако и в 1920-е гг. велась борьба, в том числе на транспорте, с вредителями (в первую очередь среди инженеров), что негативно отражалось на результатах работы железных дорог. Изменение политической конъюнктуры и сворачивание нэпа, переход к пятилетнему планированию, курс на индустриализацию и коллективизацию внесли существенные изменения в работу железных дорог СССР, требовали поиска новых решений для качественного и количественного роста показателей работы стальных магистралей, техническому перевооружению транспорта. Вместе с тем, в вышеуказанный период, активно возрождались традиции, заложенные в дореволюционный период. В середине 1930-х гг. началась масштабная административная реформа управления. Четырехступенчатая модель просуществовала на железных дорогах СССР и России до начала XXI в.

В итоге благодаря тому, что в Российской империи МПС являлось, по сути, государством в государстве со специфической системой управления, доказавшей свою эффективность, несмотря на революцию 1917 г. полностью разрушить так и не удалось. Более того, ввиду необходимости выхода из глубочайшего кризиса на транспорте 1917–1921 гг., пришлось сохранить методы управления, административную вертикаль, а в 1930-е гг. возродить систему обеспечения железнодорожников и традиции, заложенные на транспорте в дореволюционный период. Вместе с тем реформа железнодорожного транспорта во времена руководства НКПС Л.М. Кагановича заложила основы управления отечественным железнодорожным транспортом на десятилетия вперед. И в наше время ощущается преемственность в управлении железнодорожным транспортом на протяжении XIX–XXI вв. В течение 1917–1941 гг. установился в итоге некий баланс в подходах управления со стороны НКПС. С одной стороны неотъемлемым атрибутом администрирования стальных магистралей становится идейно-политический подход,

но с другой стороны необходимость улучшения работы железных дорог требовала сохранить и развивать научно-технические, профессиональные методы организации работы всех железнодорожных отраслей, опираясь, в том числе, на дореволюционный опыт. Это дало свои результаты, ведь был сформирован базис для дальнейшего развития инфраструктуры железных дорог СССР, совершенствовалась система управления в НКПС, став фундаментом для преобразованного в 1946 г. Министерства путей сообщения СССР, а затем МПС Российской Федерации.

Библиография

- Чагдурова Э.Д. 2014. «Транзитивность» как объект философского осмысления. *Вестник Бурятского государственного университета*: 24–28. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitivnost-kak-obekt-filosofskogo-osmysleniya/viewer>
- Вульф А. 2018. *История железных дорог Российской империи*. М.: РИПОЛ классик.
- История железнодорожного транспорта России*. 1994. Том 1: 1836 – 1917 г. Под общей ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб: Иван Федоров,
- История железнодорожного транспорта России и СССР*. 1997. Т. 2: 1917–1941. Под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. СПб.: Иван Федоров.
- Указ МПС СССР № 1359 от 15.11.1961 г. *Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг.* 1995. Сост. Г.М. Афонина. М.: Ризография ЦНИИТЭИ МПС.
- Экономический фундамент Победы: параллели истории и современности*. 2015. Под общей ред. И.В. Караваевой. М.: Институт экономики Российской академии наук.
- Образцов В.Н. 1943. *Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны*. М.: Профиздат.
- Солженицын А.И. *Архипелаг ГУЛАГ*. 1989. Т.1. М.

References

- Chagdurova E.D. 2014. «Transitivity» as an object of philosophical comprehension]. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta*: 24–28. Elektronnyy resurs. Rezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitivnost-kak-obekt-filosofskogo-osmysleniya/viewer> (In Russian).
- Vul'fov A. 2018. *Istoriya zheleznykh dorog Rossiyskoy imperii [History of railways of the Russian Empire]*. M.: RIPOL klassik. (In Russian).
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. Tom 1: 1836 – 1917 g. [History of Russian Railway Transport]* 1994. Pod. obshchey red. Ye.YA. Kraskovskogo, M.M. Uzdina. SPb: Ivan Fedorov. (In Russian).
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i SSSR. T. 2: 1917 – 1941. [History of railway transport in Russia and the USSR]* 1997. Pod obshch. red. V.Ye. Pavlova, M.M. Uzdina. SPb.: Ivan Fedorov. (In Russian).

- Ukaz MPS SSSR № 1359 ot 15.11.1961 g. [Decree of the Ministry of Internal Affairs of the USSR No. 1359 of 11/15/1961]. 1995. *Kratkiye svedeniya o razvitii otechestvennykh zheleznykh dorog s 1838 po 1990 gg.* Sost. G.M. Afonina. M.: Rizografiya TSNIITEI MPS. (In Russian).
- Ekonomicheskiy fundament Pobedy: paralleli istorii i sovremennosti [The Economic foundation of Victory: parallels of History and modernity]*. 2015. Pod obshchey red. I.V. Karavayevoy. M.: Institut ekonomiki Rossijskoj akademii nauk. (In Russian).
- Obraztsov V.N. 1943. *Zheleznodorozhnyy transport v dni Velikoy Otechestvennoy voyny [Railway transport during the Great Patriotic War]*. M.: Profizdat. (In Russian).
- Solzhenitsyn A.I. 1989. *Arhipelag GULAG [GULAG Archipelago]*. T. 1. M. (In Russian).

Об авторах

Юрий Юрьевич Буряк, кандидат исторических наук, доцент кафедры социологии и управления Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия.

About the authors

Yuri Yu. Buryak, Candidate of Science in History, Associate Professor of the Department of Sociology and Management, Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov, Belgorod, Russia.

Поступила в редакцию: 10.11.2022
Принята к публикации: 06.12.2022

Submitted: November 10, 2022
Accepted: December 6, 2022