к паровозу с целью принять соответствующие меры для спасения поезда. Ему удалось предупредить машиниста. Поезд таким образом был спасен. Поруков же за свою самоотверженность поплатился собственным здоровьем. Ночь была темная, и в тот момент, когда Поруков нагнал паровоз, последний проходил небольшой мостик, перекинутый через глубокий овраг. В темноте Поруков не заметил этого мостика и с разбега свалился на дно оврага. Несчастный храбрец сильно расшибся о камни. Порукову грозит полная потеря трудоспособности»

«При подходе поезда № 3 к ст. Эльхотово пассажирка Фатимат Абазова (слепая на оба глаза) встала со своего места и несколько выдвинулась в проход. В это время сзади на нее наскочил кондуктор и со словами: «Что торчишь в проходе, сядь на место» – так сильно толкнул бедную слепую кулаком в бок, что она свалилась и, ударившись о спинку сиденья, разбила себе нос и губы. Видевшие это пассажиры сильно возмутились против грубого кондуктора и подняли шум. Кондуктор же, видя, что слишком далеко зашел, и боясь ответственности, поспешил скрыться в другие вагоны. По прибытии на ст. Эльхотово о происшествии братом пострадавшей Тата Абазовым было заявлено станционному жандарму. Произвели дознание – и виновный кондуктор был обнаружен. Он оказался Георгием Шматковым. Интересно знать, какое наказание будет наложено на него?»

«На ст. Назрань Султан Дахкилгов привез кукурузу для отправки ее во Владикавказ. При перевешивании Дахкилгов придрался к весовщику Стрижеву – и между ними произошла ссора, во время которой Стрижев выругал Дахкилгова нецензурными словами, за что последний избил его. Прибежавший станционный жандарм оттащил Дахкилгова и, отобрав у него кинжал, на ношение которого у того не оказалось установленного свидетельства, составил на него протокол»

«В скором времени предполагается введение нового закона, устанавливающего довольно серьезную ответственность для безбилетных пассажиров. Так, например, безбилетник в первый раз подвергается аресту до 15 дней и штрафу до 50 рублей.

Во второй раз аресту до одного месяца и штрафу до 100 рублей. Пользование чужим билетом карается в первый раз тюрьмой до 3 месяцев, а при вторичном использовании до 1 года. Причем одновременно взыскивается двойная стоимость билета»

«Департамент полиции циркуляром просит начальника Терской области сделать распоряжение, чтобы подведомственные ему чины общей полиции, а равно и сельские власти без всякого замедления принимали бы от жандармской полиции представляемых ими пьяных, задерживаемых на станциях железной дороги, для помещения для вытрезвления в арестные помещения»

«На ст. Владикавказ, когда пассажирский поезд № 15 тронулся и взял ход, замешкавшийся пассажир Джири Исаков побежал за поездом и, ухватившись за поручень, пытался на вагона, но не смог и повис на руках, волоча ногами по платформе. На помощь ему бросился дежурный помощник начальника станции Георгий Диортесов и, схватив погибавшего, силой оттащил его от поезда, причем упал вместе со спасенным им пассажиром на край платформы. За такое самоотвержение Диортесов представлен начальством к награде»

«В отсутствие старшего рабочего службы ремонта пути и зданий работами распоряжалась его мать Агафья Козина. Один из ремонтных рабочих Аслан Сулейман-оглы не захотел подчиняться бабе, и на этой почве между ними произошла перебранка, во время которой Сулейман-оглы бросился на старуху и жестоко избил ее. Он привлечен к ответственности»

«Взяв билеты на ст. Владикавказ для проезда до ст. Дарг-Кох, пассажиры Подагов и братья Борздовы вошли в один из вагонов поезда № 11 и расположились в нем. В вагоне больше никого не было. Тронулся поезд. На ст. Беслан Подагов, желая выйти на платформу, подошел к двери вагона, но она оказалась запертой. Начали стучать, но никто не явился. На следующей станции пассажиры возобновили отчаянный стук, но опять никого. Только на ст. Эльхотово стук услышал один из кондукторов и выпустил пассажиров на волю. Оказалось, что вагон, в котором ехали злополучные пассажиры, шел резервом и кондуктор поэтому его и запер при отправлении поезда»

ЗА ДЕМОКРАТИЮ!

Отдельно нужно сказать о развитии на Владикавказской железной дороге революционного движения, поскольку именно железнодорожники нередко стояли в его авангарде. Это была борьба за расширение общедемократических свобод и экономических гарантий, главным образом за улучшение условий труда. И в этом были едины партийные организации России самого широкого спектра от кадетов (либералов) до социал-демократов.

Первым крупным революционным событием стала ростовская стачка 1902 года. Поводом к ее проведению послужил конфликт между рабочими котельного цеха Главных мастерских Владикавказской железной дороги и администрацией, вызванный снижением расценок и издевательствами мастера. 4 ноября рабочие-железнодорожники выдвинули следующий блок требований: 9-часовой рабочий день, короткий рабочий день по субботам и перед праздниками (работа до 14.00) с сохранением полной оплаты, повышение расценок на 50%, полная отмена штрафов, вежливое обращение мастеров с рабочими и увольнение наиболее ненавистных из них, устройство бесплатной школы для детей рабочих.

Администрация медлила с ответом – и стачка продолжалась, к ней стали присоединяться рабочие других предприятий. В результате вызванные войска использовали оружие, часть участников восстания была арестована, но и администрация пошла на уступки: отменила снижение расценок и уволила нескольких мастеров. 26 ноября стачка была прекращена. Одновременно прошли выступления в Тихорецких и Новороссийских железнодорожных мастерских.

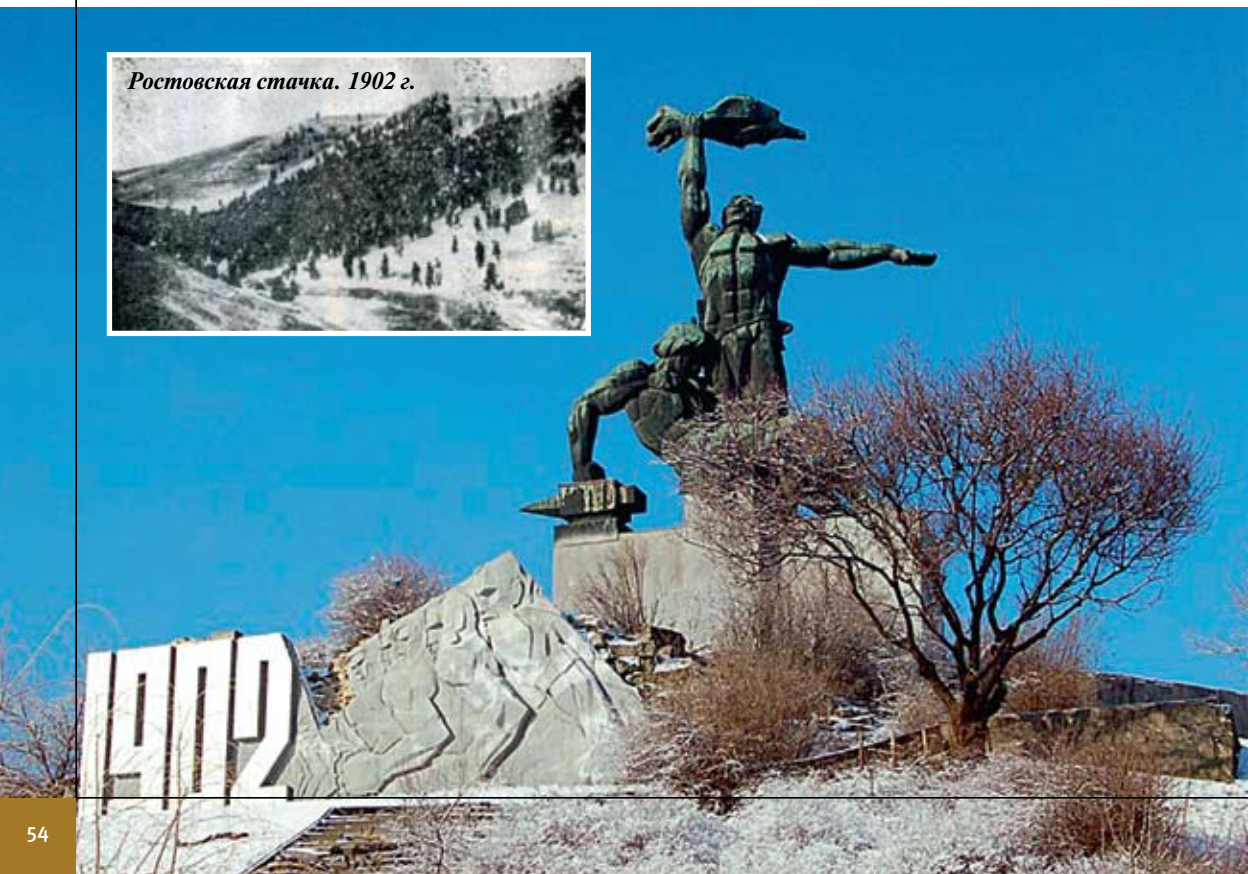
В качестве яркой иллюстрации революционных событий на Владикавказской железной дороге можно привести и июльскую забастовку 1905 года. Центром забастовочного движения явилась станция Минеральные Воды. Она, по свидетельству начальника Минераловодского отделения Владикавказского жандармского полицейского управления железных дорог подполковника Р. П. Щербакова, задавала «тон всей южной части дороги до Баку». При этом он считал, что «причина забастовки – пропаганда приехавшей неучащейся молодежи». В партийном отношении среди агитаторов преобладали эсеры, выступавшие с программой демократических политических и экономических преобразований.

Главным организатором стачки, по признанию властей, был студент Б. Н. Безлущенко, прибывший на Кавказ в июне 1905 года и развернувший активную деятельность среди железнодорожников. Он очень быстро приобрел большое влияние на рабочих. Один из жандармских офицеров писал в своем рапорте:

«Меня тогда поразила дисциплина, которая соблюдалась толпой. Главный руководитель при каждом нежелательном обороте в настроении рабочих при разговоре со мной властно останавливал разговаривавших, приказывал толпе сесть, чтобы все были у него на виду, и, не дождавшись моего ухода, сказал им: «Теперь нечего разговаривать, расходитесь, ребята». И толпа повиновалась».

2 июля в помещении минераловодского железнодорожного клуба состоялось совещание представителей всех депо Владикавказской железной дороги, по два депутата от каждого депо. Совещание решило начать забастовку 10 числа в следующем порядке: Минеральные Воды, Кавказская, Тихорецкая, Грозный, Дербент, Баладжары, Ростов и Новороссийск. Начало забастовки должны были положить Минводы. 7 июля прошла очередная предзабастовочная сходка рабочих и мастеровых Минераловодского депо. Было подтверждено решение о проведении стачки и соглашение во время ее исполнять распоряжения только стачечного комитета, не пропускать никаких поездов, оказывать сопротивление органам власти.

10 июля 1905 года состоялось решающее собрание рабочих, на котором администрации Владикавказской дороги была предъявлена петиция из 34 требований, главным образом экономического характера, а также требования по установлению свободы собраний, слова, союзов, печати, стачек, созыву Учре-



Ростовская стачка. 1902 г.

дительного собрания на основе всеобщего, прямого, равного и тайного голосования, прекращению вмешательства полиции и жандармерии в кадровые вопросы дороги и др.

В поселок Минводы был введен отряд Ахульгинского батальона и казаки. Однако это не усмирило железнодорожников – и они начали забастовку. К 12 июля прекратилось движение поездов, кроме почтовых, на станциях Кавказская, Тихорецкая, Армавир, Грозный, Беслан, Баладжары. Забастовку поддержали телеграфисты, и, таким образом, связь Кавказа с центром страны была прервана. Администрация пыталась привлечь к работе в качестве машинистов учащихся, проходивших практику в Минераловодском депо, но те в большинстве своем отказались.

Выждав несколько дней в надежде на то, что забастовщики образумятся, руководство дороги перешло к силовым мерам. Из Владикавказа был переброшен Осетинский конный дивизион – и зачинщиков стачки арестовали. 17 июля была возобновлена работа на станциях Кавказская и Тихорецкая, 19-го – в Ростове, 23-го – в Новороссийске. При этом правление железной дороги заявило, что незлостные забастовщики уволены не будут. Из всех пунктов предъявленных требований было удовлетворено лишь три, касающихся условий труда.

В общей сложности стачка продолжалась 20 дней. Поскольку она носила общедемократический характер, то имела много сочувствующих среди местной интеллигенции, в том числе города Владикавказа. Денежные средства для бастующих собирались в общественных собраниях, на частных квартирах, в редакциях демократических изданий. Большую поддержку движению оказала местная пресса – издания «Пятигорский листок» и «Кавказские Минеральные Воды». И даже достаточно респектабельная ставропольская газета «Северный Кавказ» в ряде публикаций поддержала требования бастующих как вполне справедливые. В то же время рабочие промышленных предприятий Терека и Ставрополья не присоединились к движению железнодорожников.

Июльская забастовка не разрешила большинства экономических и политических проблем, поэтому в конце 1905 года революционное движение на Владикавказской железной дороге развернулось с новой силой. 7 декабря в Ростове было получено известие о начале всеобщей политической стачки в Москве. Уже в ночь на 8 декабря движение на Владикавказской дороге остановилось. Однако практически сразу же организаторы забастовки в Ростове были арестованы.

13 декабря рабочие заняли ростовский вокзал. Для восстановления нормальной работы вокзала и Главных мастерских были использованы войска и казаки, завязалась перестрелка. По мастерским был нанесен огонь из артиллерии, пять рабочих было убито. После этого восстание перекинулось на улицы, возникли баррикады. В Главных мастерских изготовлялось оружие и боеприпасы для боевиков, которых насчитывалось порядка 250 человек. Когда началось восстание, на помощь ростовчанам прибыло еще около 150 активистов из Азова, а также со станций Тихорецкая, Кавказская и Батайск.

Артиллерия вела обстрел баррикад, а в станицах срочно формировались казачьи части. Боевики же избрали тактику отдельных партизанских вылазок. 20 декабря правительственные войска заняли вокзал, а на следующий день были подавлены и другие очаги сопротивления.

Наряду с Ростовом в те же дни вооруженные выступления прошли по всем крупным узлам Владикавказской железной дороги: в Новороссийске, Минеральных Водах, Беслане, Прохладной, Котляревской и др.

В ходе политической борьбы 1905 года в России, в том числе и на Северном Кавказе, повсеместно стали возникать профсоюзные организации. Одними из первых профсоюз в регионе организовали рабочие Владикавказской железной дороги.

В ноябре в крае, в основном в крупных промышленных центрах, также появились советы рабочих депутатов. В Ростове-на-Дону совет был образован 7 ноября, в Сулине – 15 ноября, в Таганроге – в декабре. Советы имели неизменно многопартийный характер, в них входили меньшевики, эсеры, бундовцы, беспартийные рабочие, в меньшей степени – большевики, программное положение которых о диктатуре пролетариата как форме перехода к социализму было тогда еще непопулярным.

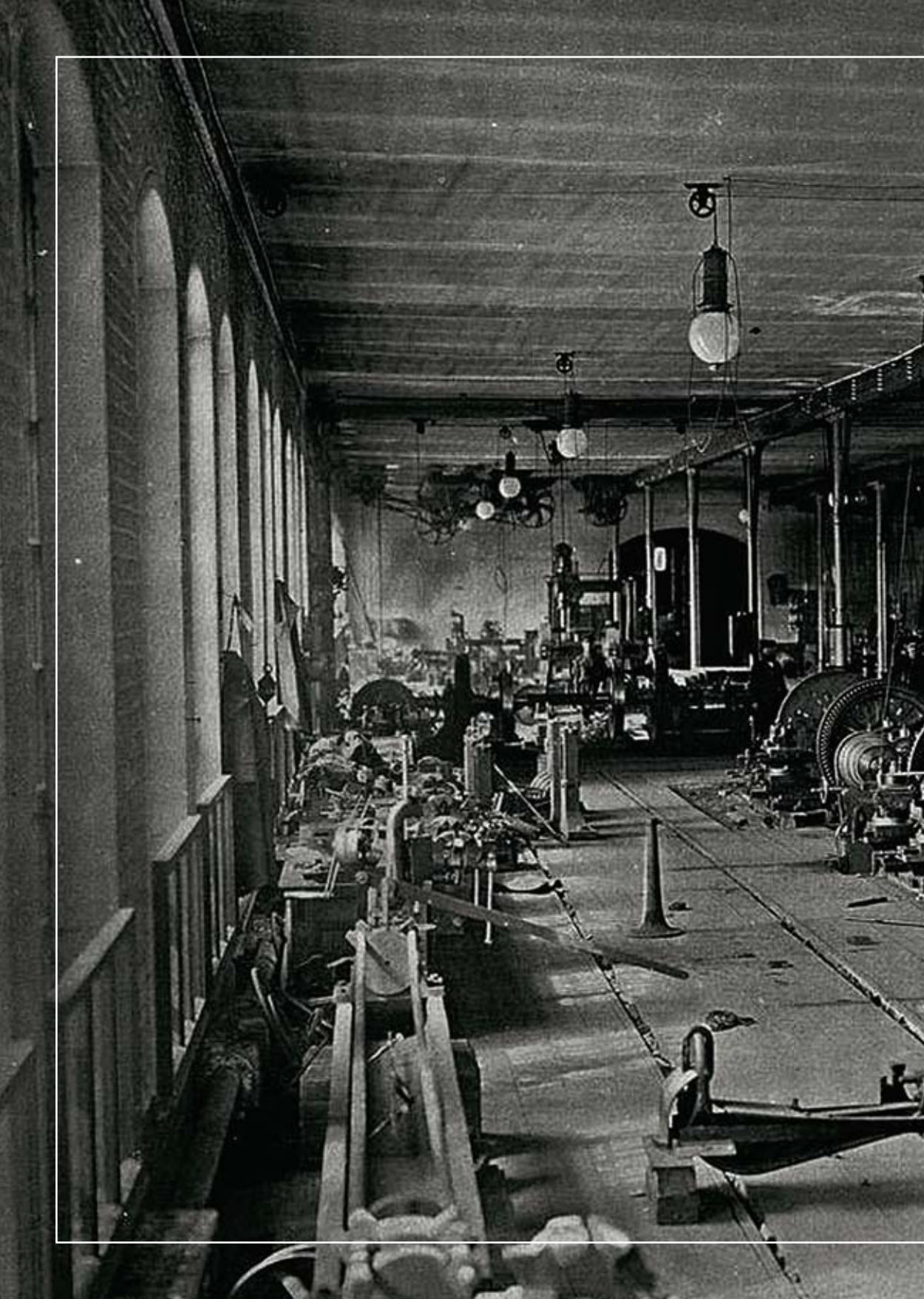
Размах революционных событий на Кавказе заставил правительство в 1905 году восстановить Кавказское наместничество, упраздненное в 1882 году. Оно включило Терскую, Кубанскую, Дагестанскую, Карскую и Батумскую области, Тифлисскую, Кутаисскую, Елизаветпольскую, Эриванскую, Бакинскую и Черноморскую губернии, Закатальский и Сухумский округа. Наместником стал князь М. С. Воронцов-Дашков. Он являлся одновременно войсковым наказным атаманом Терского и Кубанского казачьих войск, главнокомандующим войсками Кавказского военного округа и подчинялся непосредственно императору. Наместник имел право в чрезвычайных обстоятельствах отменять постановления губернаторов и начальников областей, а также лишать сельские общества права выбора должностных лиц, осуществлять цензуру. Целый ряд районов, в том числе Веденский округ в Чечне, были объявлены на военном положении.

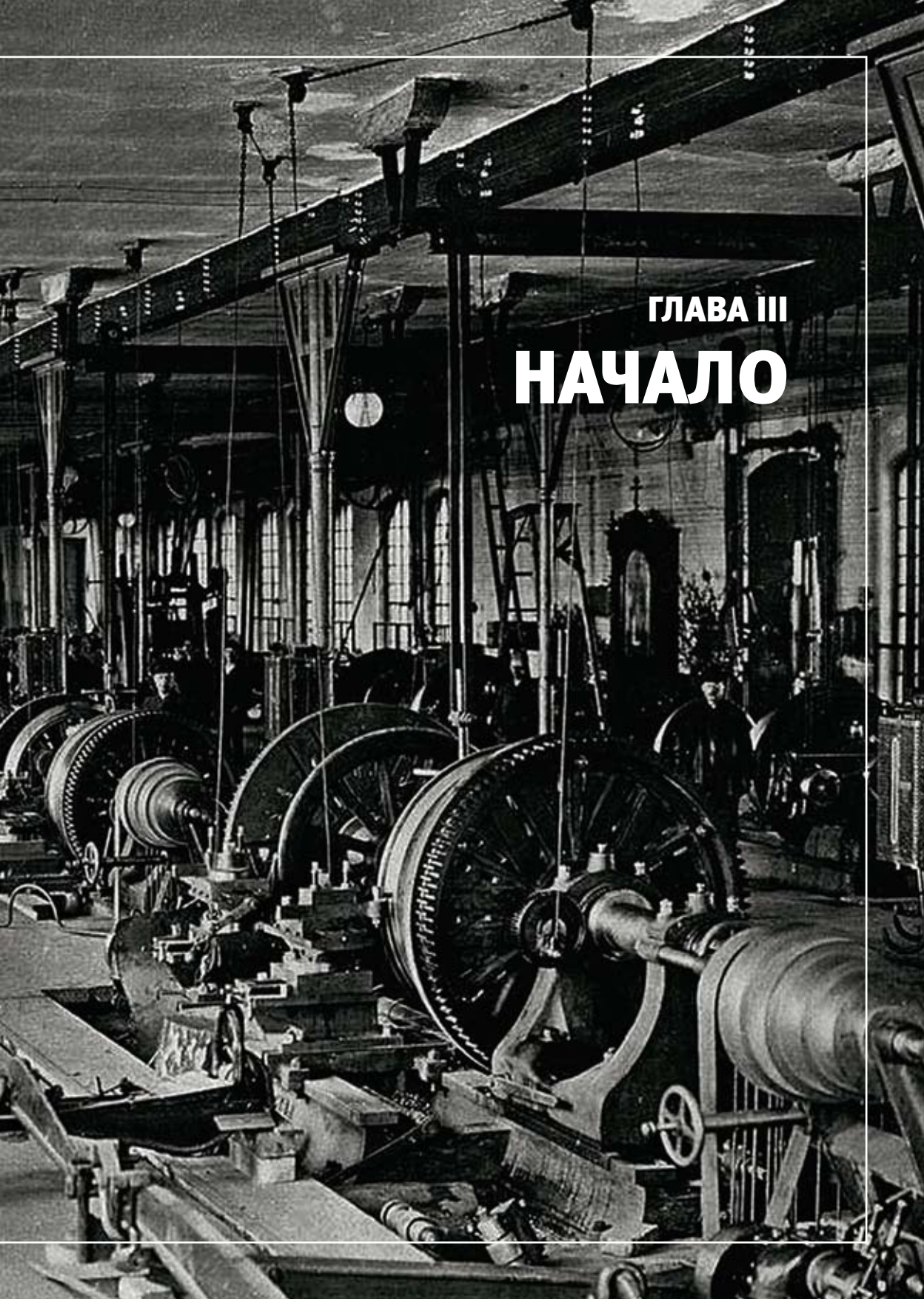
После революционных событий 1905–1907 годов в России произошла стабилизация политической системы, выразившаяся в проведении правительством курса на экономическую либерализацию при усилении борьбы с экстремистскими движениями. Наряду с этим, в соответствии с Манифестом 17 октября 1905 года, подписанным Николаем II, в стране появился новый законодательный орган – Государственная дума. Документ устанавливал «как незыблемое правило, чтобы никакой закон не мог восприять силу без одобрения Государственной думы». То есть Россия эволюционировала от самодержавия к конституционной монархии.

Все конструктивные партии в это время сосредоточились на работе в законодательном органе власти. Например, в результате выборов в IV Государственную думу из 12 депутатов от Донской области семь были кадеты (В. А. Харламов, М. С. Аджемов и др.), один – меньшевик (И. Н. Туляков), остальные – беспартийные.

Однако поскольку царское правительство тормозило выработку и принятие трудового законодательства, стояло на страже сословных привилегий, всемерно стремилось сохранить цензуру и ограничение политических свобод, стачечное движение накануне Первой мировой войны усилилось. Так, в первой половине 1914 года на Северном Кавказе состоялось 72 стачки. Новой формой легальных организаций явились больничные кассы, созданные по закону 1912 года. В 1914 году только на предприятиях, подчиненных фабричной инспекции, действовала 41 больничная касса с 16 531 участником, из них в Терской области – 11 (3562 человека). В больничных кассах шла борьба за руководство между большевиками, меньшевиками, а в ряде случаев и эсерами.

Рост революционного движения в стране был прерван Первой мировой войной, которая началась 19 июля (1 августа) 1914 года. Первоначально она вызвала патриотический подъем и привела к определенной консолидации общества. Однако по мере поражений русской армии на фронтах и усиления тыловых тягот даже те партии, которые ранее поддерживали правительство, становились в оппозицию к режиму. Начался новый подъем революционного движения, завершившийся свержением самодержавия в ходе Февральской демократической революции 1917 года.





ГЛАВА III

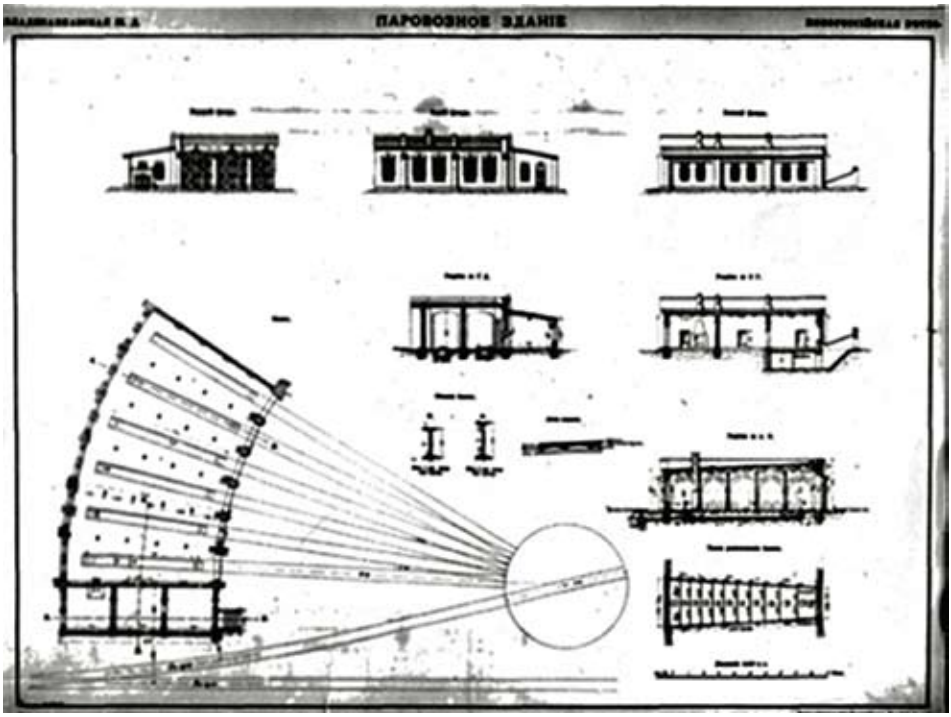
НАЧАЛО

1 ЯНВАРЯ 1913 ГОДА

Рост грузовых и пассажирских перевозок на Владикавказской железной дороге в конце XIX века привел к необходимости дальнейшего развития ремонтной базы, в том числе и на южном участке линии Ростов – Владикавказ. Поэтому в управлении дороги был инициирован вопрос о строительстве во Владикавказе вагоноремонтных мастерских. В начале XX века была проведена подготовительная работа и инженерные изыскания. Вскоре состоялась и покупка земли под этот проект. 2 января 1903 года во Владикавказской городской думе была оформлена купчая на продажу Владикавказской железной дороге 23 десятин 245 квадратных сажен земли для строительства на них ремонтных мастерских. Железнодорожная компания при этом обязалась закончить стройку до 2 января 1907 года.

Несколько позднее, в письме на имя городского головы, управление дороги сообщало: «Между тем в действительности нужно построить, помимо проекта, ряд других зданий для потребности дороги. Поэтому срок отодвигается до конца первого полугодия 1907 года». Однако начавшаяся вскоре русско-японская война, а затем и революция 1905–1907 годов не способствовали реализации новых строек. В одном из писем властям Владикавказа компания так и сообщала: «Железнодорожные забастовки и вообще общее неспокойное состояние страны значительно повлияли на сокращение работы дороги. Такое положение заставило управление дороги временно прекратить дальнейшее производство работ».

Необходимо упомянуть, что прямое отношение к возникновению Владикавказских железнодорожных мастерских имел такой выдающийся деятель Осетии и Северного Кавказа, как Гаппо (Георгий Васильевич) Баев – политик, юрист, экономист, публицист, деятель культуры. В 1905 году он был избран в гласные Владикавказской городской думы и состоял заступающим место городского головы до 1911 года, а с этого времени и до Февральской революции 1917 года был городским головой Владикавказа. С помощью специалистов Баев изучил качество северокавказских доломитовых залежей и, убедившись, что осетинский доломит является одним из лучших, предложил Государственной думе построить в городе стекольный завод. Когда вопрос решился положительно, Баев много занимался вопросами отгрузки готовой продукции и доставки ее на рынки сбыта. Его обращения во властные структуры о развитии железной дороги и строительстве ремонтных мастерских сохранились в архивных материалах. (Впоследствии Гаппо Баев не принял Октябрьскую революцию и эмигрировал в Германию, где жил и работал до конца своей жизни. В 1993 году по решению руководства Северо-Осетинской Республики его останки были перевезены во Владикавказ и похоронены во дворе Осетинской церкви. Учитывая большой вклад Баева в развитие Владикавказа, одна из центральных улиц названа в его честь.)



Лишь после 1910 года Общество Владикавказской железной дороги посчитало возможным начать постройку ремонтных мастерских, о чем было исходатайствовано соответствующее разрешение Министерства путей сообщения. Газета «Терек» в номере за 14 апреля 1911 года сообщала:

> ***«В скором времени при станции Владикавказ для развития железнодорожных мастерских будет приступлено к сооружению зданий для хранения вагонов Минераловодской ветки, кузнецы-рессорной, колесно-токарной и механической станций, парового отопления, общего магазина, пожарного депо для хранения леса, конторы мастерских и т. д. Когда же закончатся намеченные постройки, решено приступить к постройке зданий для развития паровозных мастерских».***

В конце июня 1911 года началось строительство зданий для мужского общежития и кузнецы-рессорной. Тогда же была произведена закладка электрической станции, которая впоследствии обслуживала главным образом вагонные мастерские и пассажирский вокзал.

Использовалась рабочая сила не только горожан, но и жителей близлежащих осетинских сел. Труд был преимущественно ручной, материалы доставляли на арбах.

По мере возведения цехов будущего предприятия в них завозились машины и оборудование, которые поступали во Владикавказ по железной дороге.

В феврале 1912 года от железнодорожной станции к новому зданию вагоносборного цеха провели подъездные пути и по ним доставляли вагоны со станками и материалами. 26 февраля 1912 года «Терек» информировал:

> ***«В текущем году управление дороги намерено переселить во Владикавказ от 500 до 1000 человек рабочих, необходимых для открытия частичных работ в мастерских. Управление дороги спешит оборудовать вагоносборную с той целью, чтобы с осени текущего года можно было приступить как к починке, так и к постройке вагонов, необходимых для нужд дороги. Попутно решено усилить работы по приведению в окончательный вид и некоторых других зданий при мастерских».***

С наступлением весны работы решили ускорить, с тем чтобы до конца года в основных цехах – вагоносборном, рессорном, механическом, а также на электрической станции уже начать регулярную производственную деятельность. В апреле основное здание для вагоносборного цеха было в целом возведено. Для активизации подвоза оборудования со станции провели в общей сложности пять подъездных путей. В прессе сообщалось:

> ***«Говорят, что управление дороги сначала пыталось на частных заводах заказать целую серию как пассажирских, так и товарных вагонов, необходимых для строящихся новых ветвей, но затем решило построить таковые хозяйственным способом в своих же мастерских. Вот это обстоятельство и побудило управление дороги скорее отстроить Владикавказские железнодорожные мастерские».***

Весной и летом 1912 года шел активный монтаж оборудования в цехах. Численность рабочих, занятых на строительстве, росла. В этом же году уже шел набор штата управленцев, рабочих и служащих для нового предприятия, а также начались и отдельные работы по ремонту вагонов. Во второй половине года во Владикавказ зачастили представители управления дороги и МПС, участвующие в осмотре и приемке построенного предприятия.

В докладе подкомиссии по обследованию железных дорог на местах Министерства путей сообщения сохранилась запись:

> ***«1 января 1913 года открыты вагонные мастерские во Владикавказе».***

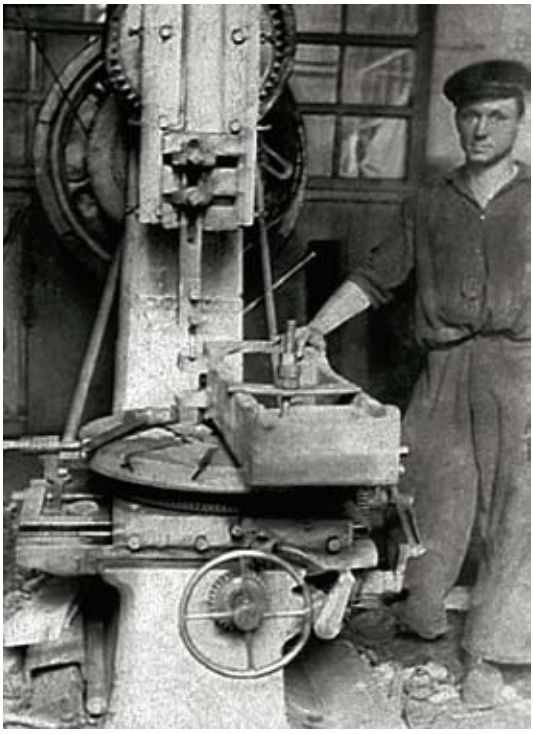
Это была дата официальной приемки мастерских и запуска их в регулярную эксплуатацию. Как считал историк Р. А. Агаджанян, автор книги «Этапы большого пути», написанной к 75-летию предприятия, именно ее и следует

считать днем основания Владикавказского вагоноремонтного завода. Согласимся с исследователем-предшественником и отдадим ему дань благодарности за проделанную работу, результатами которой мы пользуемся в том числе и в настоящем повествовании.

На сооружение Владикавказских мастерских дорога потратила несколько сот тысяч рублей. Однако в компании были убеждены, что экономически создание и запуск нового ремонтного предприятия были вполне оправданными.

Рабочих для мастерских набирали среди жителей Владикавказа и окрестных селений. Также и многие из строителей остались здесь работать в качестве ремонтников, по ходу дела получая новые специальности. Кроме того, значительная часть работников, особенно квалифицированных, прибыла сюда – временно или на постоянной основе – с других ремонтных предприятий дороги. Например, из Новороссийска в числе первых приехали 72 железнодорожных рабочих.

Всего в 1913 году на предприятии работало уже порядка 300 человек. Адрес-календарь служащих Владикавказской железной дороги на 1913 год сохранил нам имена людей, руководивших вагоноремонтными мастерскими в том году: Александр Елисеевич Андреев, инженер-технолог, начальник мастерских, на службе с 1894 года; Магомет Ибрагимович Муллаев, инженер-технолог, мастер, на службе с 1909 года; Леон Петрович Змачинский, старший счетовод, на службе с 1896 года; Вильгельм Людвигович Яр, инженер-механик, мастер, на службе с 1885 года; Георгий Николаевич Голосуцкий, мастер, на службе с 1875 года.



Мастерские в качестве основной своей деятельности стали заниматься ремонтом пассажирских и товарных вагонов. Общая производственная мощность в этот период достигала 80–100 отремонтированных вагонов в месяц.

Среднегодовая зарплата служащих во Владикавказских мастерских в дореволюционное время составляла в среднем 720 рублей, рабочих – 342 рубля, то есть соответственно 60 и 28,5 рублей ежемесячно. Много это или мало по сравнению с другими отраслями и как такие суммы соотносятся с уровнем тогдашних цен?

Согласно имеющейся статистике, в целом по России средне-

месячная зарплата рабочих на фабриках и заводах, а также у служащих младших чинов с 1880 по 1913 год увеличилась с 16 до 24 рублей. В этом смысле владикавказские вагоноремонтники стояли где-то чуть выше среднего уровня.

Цены же на продукты питания и промышленные товары в дореволюционной России XX века были следующими (в переводе с тогдашних фунтов на сегодняшние килограммы). Черный хлеб (400 г) стоил 4 коп., 1 кг картофеля – 5 коп., сахара – 60 коп., мяса – 30–50 коп., рыбы – 20–30 коп., литр молока – 14 коп., дюжина соленых огурцов – 2 коп.

Бутылка хорошей водки (0,61 л) продавалась по 40 коп., литр разливного пива – по 6–10 коп. Наесться в дешевом, но не слишком респектабельном трактире можно было за 10 коп., пообедать в приличном заведении – за 30–50 коп., посидеть в хорошем ресторане – за 1–1,5 руб. Съемное жилье в России стоило в среднем 20 коп. за квадратный метр в месяц. Цена костюма составляла примерно 8 руб., выходной рубахи – 3 руб., ботинок – 2 руб., гармони – 7 руб., патефона – 40 руб.

Билет в вагон первого класса из Москвы до Петербурга (650 км) приобретался за 16 руб., но в «сидячке» можно было доехать и за 6 руб. 40 коп. Отправить письмо обходилось 3–4 коп., проехать на извозчике в черте города – 20 коп. За хорошую дойную корову нужно было заплатить порядка 60 руб., за рабочую лошадь – 70–100 руб.

Таким образом, как видим, на рабочую зарплату ремонтника было, конечно, особо не разгуляться. Нередки были и штрафы за различные браки и нарушения трудовой и производственной дисциплины, которые снижали и без того невысокие доходы. При этом уровень заработной платы в той или иной деятельности на российских предприятиях определялся в целом конъюнкту-

рой рынка, то есть был таким, каким ему позволяли спрос и предложение рабочей силы.

В фабричные шли во многом те выходцы из сельской местности, которые дома не могли прокормиться в силу отсутствия у них достаточного количества земли либо орудий труда. В деревне они попросту не выжили бы. То же касалось и городских низов. Поэтому общая ситуация позволяла собственникам предприятий держать условия труда достаточно тяжелыми: рабочий день длился, как правило, десять, а то и более часов, охрана труда и техника безопасности находились еще в очень неразвитом состоянии, правовая, социальная и моральная незащищенность рабочих была очевидна.

Не случайно в дореволюционных газетах Владикавказа нередко описывались случаи увечья в вагоноремонтных мастерских. Приведем небольшую их подборку за 1913 год.

«В мастерских Влд ж. д. на станции Владикавказ кузнец Цап и два молотобойца Андрей Ефремов и Орлов приваривали к буферной тарелке стержень. Во время этой работы кувалды обоих молотобойцев столкнулись, причем одна из них, вырвавшись из рук, ударила Ефремова по лбу. Пострадавший отправлен в больницу»

«Во время работы в железнодорожных мастерских ст. Владикавказ на электрической строгальной машине

плотнику Ивану Вахнику отрезало средний и поранило указательный палец правой руки»

«За последнюю неделю, как о том письменно сообщает жандармской полиции начальник мастерских, во время работ получили более или менее серьезные увечья пять рабочих: чернорабочий Ибрагим Абинсков повредил себе большой палец правой руки, подручному слесарю Захарию Мревлову раздавлен мизинец правой руки, плотнику Дмитрию Круглову повредило всю кисть правой руки, слесарю Антону Батуре засорило левый глаз, слесарю Николаю Иванову раздавлен указательный палец правой руки. По всем этим несчастным случаям составлены жандармские протоколы»

«Из сообщений начальника мастерских ст. Владикавказ видно, что за истекшую неделю во время работ в мастерских получили увечья четыре человека. В частности, кузнец Гавриил Добчиев при работе лишился среднего пальца правой руки. Плотник Иван Ганденко повредил правый глаз, котельщик Хадзибечир Дзугаев получил сильный ожог правой руки»

Правда, в плане нелегких условий труда российские рабочие находили некоторую компенсацию в типично отечественных традициях, одна из которых заключается в том, что суровость тех или иных установлений смягчается необязательностью их исполнения, а другая, сформулированная еще в летописях, гласит: «Веселие на Руси есть пити». Вот что вспоминал впоследствии один из кадровых рабочих Владикавказских мастерских по этому поводу:

«Прослужив 20 с лишним лет на железнодорожном транспорте, захватив и дореволюционную жизнь, старые рабочие хорошо помнят «клепки», оканчивающиеся ссорами и драками. После получек, бывало, целыми бригадами не являлись на работу. А часть работающих была под хмельком. Три-четыре дня прогула были не редкость, а некоторые прогуливали и неделями. Случаи выпивки на работе также повторялись частенько. Благодаря этому было больше несчастных случаев на производстве».

В плане условий труда многое, конечно, зависело и от конкретных хозяев предприятий, часть из которых сами вводили все больше элементов цивилизации на своих фабриках и заводах, не дожидаясь стачек и забастовок. Но в целом разработка и принятие развитого трудового законодательства в царской России существенно отставали от требований времени – и в этом была одна из главных причин дальнейших национальных катастроф.

ПАРТИЯ РЕВОЛЮЦИОННОГО ДЕЙСТВИЯ

Итак, едва заработали Владикавказские вагонные мастерские, как началась Первая мировая война, а затем революция и Гражданская война.

Как железнодорожное предприятие, мастерские были желанным объектом для агитаторов всех революционных партий – эсеров, меньшевиков, большевиков и др. До осени 1917 года здесь, как и в целом по России, рабочие отдавали предпочтение в основном эсерам и меньшевикам, а частично и кадетам.

Большевики же в период между первой и второй революциями как партия были разгромлены, их лидеры находились либо в эмиграции, либо в ссылках. При этом, напомним, что подавляющее большинство симпатизирующих революции, от дающих на нее деньги капиталистов и интеллигентов до непосредственно участвующих в беспорядках рабочих и крестьян, представляли ее в то время как антисамодержавные, демократические преобразования. Ни о каком государственном коммунизме или социализме такого типа, который потом был создан в СССР, тогда никто, конечно же, и понятия не имел, включая самих большевиков. Даже Ленин свои самые общие взгляды на социалистический строй изложил только в августе 1917 года в книге «Государство и революция», которая была опубликована лишь в 1918 году.

За большевиками шли главным образом люди, которые были готовы добиваться своих политических и экономических требований любыми средствами. Многим нравился военизированный, авторитарный стиль организации большевистской партии с принципами единоначалия, дисциплины, подчинения меньшинства большинству, то есть когда есть лидер, приказ, ясные лозунги и команды, простая и понятная идеология, действенная система поощрения прилежных и наказания нерадивых, четкое разделение мира на своих и чужих, твердая позиция по отношению к врагам и т. д. Стоящий вместе с Лениным у истоков рабочего движения в России Н. В. Валентинов (Вольский) в этой связи делился следующими наблюдениями:

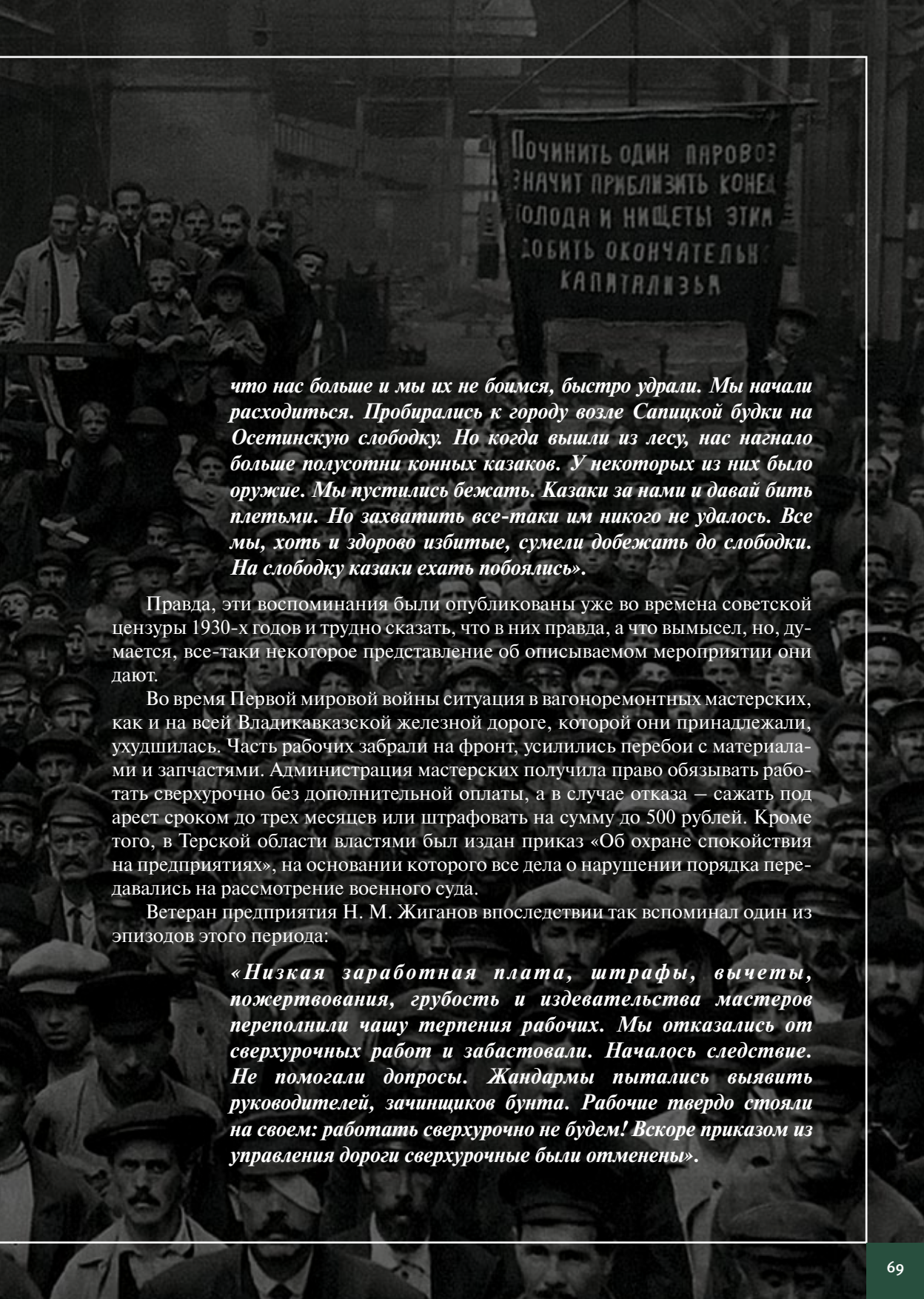
> ***«Большевизм себя обнаружил, сложился и рос как течение психологически расположенное к авторитарной форме партийной организации. Те, кто вступили в большевистскую партию, с самого начала подсознательно испытывали склонность быть ведомыми, повиноваться крепкому руководству, меньше рассуждать, а больше действовать по указанию властного центра, вождя, почерпывающего директивы из «цельного» и признаваемого абсолютной истиной мировоззрения»***

Тем не менее в период до Октябрьской революции большевикам уже удавалось оказывать некоторое влияние на рабочих Владикавказских мастерских. Здесь занимался подпольной агитацией такой известный впоследствии деятель Коммунистической партии и Советского государства, как С. М. Киров, имя которого после его смерти и было присвоено заводу. Переехав во Владикавказ в 1909 году после разгрома томской подпольной типографии, революционер пытался устроиться на строительство мастерских, но не был принят как человек без документов. С. М. Киров стал проводить в городе нелегальную агитационную работу, в которой участвовали и некоторые рабочие вагоноремонтных мастерских. Он неоднократно бывал на этом предприятии, вел революционную пропаганду среди рабочих. 1 мая 1914 года с его участием была организована нелегальная маевка на берегу Терека.

Среди работников мастерских, связанных с деятельностью большевиков, следует выделить Ф. И. Серобабова, прибывшего во Владикавказ из Новороссийских мастерских в 1913 году (погибшего затем в 1918 году во время Августовских событий). Он посещал рабочую воскресную школу, занятия в которой по русскому языку и механике вел С. М. Киров. Большевистскими агитаторами, оказывавшими влияние на рабочих мастерских, были также И. В. Остапенко, С. М. Долобко, В. В. Будагова и др.

Уже с 1912 года, то есть когда Владикавказские мастерские еще достраивались и в ряде цехов только начиналась пробная производственная деятельность, здесь стали проходить нелегальные маевки. Вот как впоследствии описывал в газете «Социалистическая Осетия» одну из них начальник механического цеха ВРЗ П. Хаустов:

> ***«Шел 1912 год. <…> Несмотря на все преследования, рабочие еще задолго начали готовиться к 1 Мая. <…> Собралось нас человек 30. Все рабочие железнодорожных мастерских. Рано утром 1 мая мы вышли за город, отошли километров шесть, выбрали полянку в лесу около речки Камбилеевки. Тов. Василенко – участник событий 1905 года – начал беседу. Он рассказал нам о первой русской революции, о значении 1 Мая, о партии большевиков. Объяснил причины нашей тяжелой жизни, призывал готовиться к новой революции, к предстоящим боям с самодержавием и капиталистами. Так прошло больше часа. Вдруг из-за деревьев показались двое казаков на конях. Они поглядели на нас и быстро уехали. Через четверть часа казаки вернулись, их было уже человек двадцать. С плетьми в руках они подскакали к нам. «А ну, собирайся, пошли к уряднику», – крикнул один из них. Но мы и не думали подниматься. Началась перепалка, сначала только перебранивались, но когда одного из рабочих казак ударил плетью, мы схватили палки и камни. Казаки, видя,***



что нас больше и мы их не боимся, быстро удрали. Мы начали расходиться. Пробирались к городу возле Сапицкой будки на Осетинскую слободку. Но когда вышли из лесу, нас нагнало больше полусотни конных казаков. У некоторых из них было оружие. Мы пустились бежать. Казаки за нами и давай бить плетьми. Но захватить все-таки им никого не удалось. Все мы, хоть и здорово избитые, сумели добежать до слободки. На слободку казаки ехать побоялись».

Правда, эти воспоминания были опубликованы уже во времена советской цензуры 1930-х годов и трудно сказать, что в них правда, а что вымысел, но, думается, все-таки некоторое представление об описываемом мероприятии они дают.

Во время Первой мировой войны ситуация в вагоноремонтных мастерских, как и на всей Владикавказской железной дороге, которой они принадлежали, ухудшилась. Часть рабочих забрали на фронт, усилились перебои с материалами и запчастями. Администрация мастерских получила право обязывать работать сверхурочно без дополнительной оплаты, а в случае отказа – сажать под арест сроком до трех месяцев или штрафовать на сумму до 500 рублей. Кроме того, в Терской области властями был издан приказ «Об охране спокойствия на предприятиях», на основании которого все дела о нарушении порядка передавались на рассмотрение военного суда.

Ветеран предприятия Н. М. Жиганов впоследствии так вспоминал один из эпизодов этого периода:

«Низкая заработная плата, штрафы, вычеты, пожертвования, грубость и издевательства мастеров переполнили чашу терпения рабочих. Мы отказались от сверхурочных работ и забастовали. Началось следствие. Не помогали допросы. Жандармы пытались выявить руководителей, зачинщиков бунта. Рабочие твердо стояли на своем: работать сверхурочно не будем! Вскоре приказом из управления дороги сверхурочные были отменены».

ВРЕМЕНА НЕ ВЫБИРАЮТ

После Февральской революции в стране царили радость и надежды на изменения к лучшему, на решение всех уже давно кричащих проблемных вопросов – политических, экономических, социальных, национальных и т. д. Все партии получили возможность легально участвовать в политической жизни, в страну возвращались политэмигранты, из заключения и ссылок приезжали отбывавшие сроки революционеры.

Наиболее влиятельными в России весной и летом 1917 года стали либеральные партии (или, как их потом называли, буржуазно-демократические). В частности, конституционные демократы (кадеты) в Донской области и на Северном Кавказе имели в этот период 13 организаций с 80 тысячами человек. Здесь работали такие деятели партии, как А. И. Петровский и В. А. Харламов, известные еще со времени основания первых отделений кадетов в области. Сюда неоднократно приезжали М. С. Аджемов, М. С. Воронков и др. В казачьих регионах также выступали члены ЦК Конституционно-демократической партии П. Н. Милюков, А. И. Шингарев, А. А. Мануйлов, Ф. И. Родичев. Кадеты входили во все организации Временного правительства на местах, издавали большое количество газет.

По сравнению с предшествующими годами в крае также существенно увеличился численный состав социалистов-революционеров. Только на Дону их было примерно 20 тысяч. Эсеры пользовались поддержкой населения во многих районах, особенно среди крестьян и городских разночинцев, входили в Советы, различные Комитеты, профсоюзные, кооперативные и другие организации, выпускали прессу.

Некоторое влияние на Северном Кавказе в этот период имели меньшевики, которых насчитывалось до 10 тысяч человек. Они также входили в Советы и другие органы власти и поддерживали Временное правительство. Лидеры меньшевиков в Донской области А. С. Локерман, С. М. Гурвич, Б. С. Васильев являлись крупными партийными деятелями, с большим стажем подпольной работы.

Большевистские организации на Дону и Северном Кавказе были еще малочисленны. К лету 1917 года они насчитывали 3,5 тысячи человек, хотя и имели тенденцию к быстрому росту по мере обострения общей ситуации в стране. Самая большая организация находилась в Ростове. В марте 1917 года в ней числилось 170 членов, в апреле – 300, в июне – тысяча человек. В других городах и отдельных местностях Северного Кавказа их также было немного, хотя повсюду наблюдалась тенденция к росту количества организаций и увеличению их численности. Большевики отличались большим искусством вести агитационно-пропагандистскую работу среди населения, выдвигать такие лозунги, которые обещали решить все проблемы быстро и радикально. Но, тем не менее, в этот период многие из горских народов Северного Кавказа были еще аполитичны и оставались вдали от общественного и революционного движения.

Сразу после получения известия об отречении Николая II от престола во Владикавказских железнодорожных мастерских состоялось общее собрание, на котором среди других партийных активистов разных взглядов выступил и С. М. Киров. Все ратовали за свободу, за лучшую жизнь, за более правильное управление страной, дорогой и предприятием.

4 марта представители 20 предприятий Владикавказа, в том числе и вагоноремонтных мастерских, провели собрание, на котором было объявлено о создании временного Совета рабочих депутатов. Избранному оргкомитету поручалась организация выборов. Также комитет обнародовал обращение к населению Терека, написанное, как затем утверждалось в советской литературе, при участии С. М. Кирова. В документе, в частности, говорилось:

«Мы призываем вас к великой созидательной работе. Пусть каждый исполнит свой долг, отдавая созданию великого будущего страны все свои силы, все свои знания, свои средства и свой труд. Первой организацией трудового народа для осуществления стоящих перед нами задач должно стать создание Совета рабочих депутатов».

В избранном органе преобладали сначала меньшевики, эсеры и беспартийные. Также был создан

Военно-революционный комитет, который первым делом арестовал генерал-губернатора Терской области Флейшера. Среди членов комитета был и рабочий железнодорожных мастерских, беспартийный Ф. С. Балашов.

12 марта во Владикавказе прошла общая демонстрация. Характерно, что участвовавшие в ней рабочие мастерских несли портреты министров Временного правительства. 1 мая впервые состоялась легальная первомайская демонстрация рабочих и служащих.

Город бурлил. Из центра России на Кавказ приехали эмиссары различных политических сил. Наращивали свое влияние и большевики. В мае из Москвы во Владикавказ прибыли студенты-большевики Г. А. Цаголов и Г. Н. Ильин, которые начали вести пропаганду, в том числе и среди рабочих мастерских. На предприятии была создана ячейка РСДРП(б). По мере разрастания в стране политического кризиса лета 1917 года влияние большевиков повсеместно росло, не были исключением и Владикавказские вагоноремонтные мастерские. Накануне Октябрьского переворота большевистская ячейка здесь насчитывала 15 человек (увеличившись к январю 1919 года до 50 членов).

Между тем весной – летом 1917 года состоялся ряд съездов осетинского народа. В ноябре на IV съезде был избран Осетинский национальный (затем – народный) совет, который временно взял на себя всю полноту государственной власти в Осетии. Однако в марте 1918 года сторонниками советской власти была провозглашена Терская народная республика, руководство которой признало власть большевистского правительства. С этим не согласился Терский казачье-крестьянский совет, возглавляемый Г. Ф. Бичераховым, объявивший в июле 1918 года в Моздоке о непризнании советской власти.

Союз объединенных горцев Кавказа

С этого времени в Терской области началась братоубийственная гражданская война. Особое место в ней заняли так называемые Августовские события 1918 года. Поскольку в них участвовали рабочие Владикавказских вагоноремонтных мастерских и даже в честь их затем, в 1920-е годы, был назван построенный на предприятии клуб, следует остановиться на этом несколько подробнее.

В первой половине 1918 года в регионе воцарились без преувеличения анархия, разруха и насилие. Повсеместно бандитскими формированиями, преимущественно из ингушских и чеченских районов, куда входили также демобилизованные солдаты и дезертиры, совершались набеги на казачьи станицы и город Владикавказ. Эти отряды грабили мирное население, угоняли скот, сжигали целые села.

В такой обстановке ночью 6 августа во Владикавказ, находившийся в руках у красных, вошел небольшой отряд архонских и ардонских казаков во главе с полковником царской армии С. А. Соколовым. Без выстрелов повстанцы заняли казармы, Александровский проспект, Совдеп, мосты, электростанцию, водопровод, затем почти весь город. В руках приверженцев советской власти остались Курская и Молоканская слободки, район железнодорожного вокзала, вагоноремонтные мастерские. Некоторая часть рабочих предприятия непосредственно участвовала в событиях в составе красногвардейских отрядов. Сами мастерские обрели вид некоей крепости, которую обороняли наиболее активные вооруженные рабочие.

Казаков поддержали отряды под командованием полковника Беликова, отряд Осетинской слободки, которым руководил полковник Иванов (осетин по национальности), гизельцы во главе с полковником Голиевым, сунженские казаки полковника Рощупкина. Однако у повстанцев не хватало стрелкового оружия и боеприпасов, отсутствовала артиллерия, а также практически не было денег для закупки всего необходимого. Правда, Соколов захватил Государственный банк Терской области, но изымать денежные средства не стал, считая это грабежом и ожидая, что это сделает потом новое правительство.

У красных же был перевес в вооружении. В частности, Владикавказ систематически обстреливал из орудий и пулеметов бронепоезд «Богатырь», базирующийся на железнодорожной станции. Он был оборудован в мае 1918 года в вагоноремонтных мастерских. (Вскоре здесь был собран и бронепоезд «Вперед», а всего в 1918–1919 годах по заказу Красной армии на предприятии построили шесть бронепоездов.)

Вдобавок ко всему сторонники советской власти захватили у повстанцев броневик. Сам Г. К. Орджоникидзе по этому поводу вспоминал:

> ***«Казаки пустили в ход привезенный ими бронированный автомобиль, но судьба изменила им, броневик испортился, шоферы и пулеметчики удрали, а наши молодцы, привязав канат, оттащили его, исправили и направили против казаков».***

Молодцами, починившими броневик, были как раз рабочие мастерских. (Позже на предприятии была оборудована еще одна такая машина, которую назвали «Ленин».)

14 августа для поддержки повстанцев во Владикавказ прибыл Г. Ф. Бичерахов, но привезенные им 6 тысяч патронов были недостаточны для успешных боевых действий. 16 августа генерал Мадритов назначил новое общее наступление, но из-за нехватки боеприпасов (в отряде ардонцев есаула Антонова осталось всего по три патрона на казака), отсутствия пулеметов и артиллерии, а также численного превосходства противника атаки повстанцев захлебнулись. Вечером 17 августа они начали отход в Архонскую и Гизель. Так закончились Августовские события в городе Владикавказе.

В городе начались повальные репрессии, станицы сунженских казаков подверглись выселению. Многие их жители были убиты. Следует признать, что красный террор был гораздо ожесточеннее и масштабнее белого. Характерно, что многие видные большевики, попав в плен к казакам, остались живы. Среди них Ф. Фигатнер, А. Андреев, К. Дигуров, А. Гегечкори и даже председатель терского Совнаркома Ю. Пашковский. В то же время красные после Августовских событий развернули жестокую чистку среди населения Владикавказа и станиц. Как указывает один из наиболее объективных исследователей этого периода Ф. С. Киреев, начиная с Августовских событий расстрелы по подозрению в мятеже продолжались вплоть до захвата Владикавказа белыми, при этом ежедневно расстреливались десятки и сотни офицеров и рядовых казаков.

«Белые не расстреливали рабочего за то, что он рабочий. А для красных быть офицером, казаком, дворянином, священником или просто прилично одетым человеком уже являлось преступлением, достаточным для высшей меры наказания», – справедливо констатирует историк.

В этой связи, конечно, нельзя не упомянуть и про печально знаменитую «Директиву о расказачивании» Я. М. Свердлова, посланную им 29 января 1919 года от лица ЦК РКП(б) «всем ответственным товарищам, работающим в казачьих районах». В частности, в письме предписывалось:

> ***«Необходимо <…> признать единственно правильным самую беспощадную борьбу со всеми верхами казачества, путем поголовного их истребления. <…> Провести массовый террор против богатых казаков, истребив их поголовно; провести беспощадный террор по отношению ко всем казакам, принимавшим какое-либо прямое или косвенное участие в борьбе с советской властью. <…> Конфисковать хлеб. <…> Принять все меры по оказанию помощи переселяющейся пришлой бедноте, организуя переселение, где это возможно. <…> Уравнять пришлых иногородних с казаками в земельном и во всех других отношениях. <…> Провести***

полное разоружение, расстреливать каждого, у кого будет обнаружено оружие после срока сдачи. <...> Выдавать оружие только надежным элементам из иногородних. <...> Всем комиссарам, назначенным в те или иные казачьи поселения, предлагается проявить максимальную твердость и неуклонно проводить настоящие указания».

После этого террор на Дону и Северном Кавказе принял такие масштабы, что 16 марта 1919 года Пленум ЦК РКП(б) вынужден был признать январскую директиву ошибочной. Но маховик машины истребления был запущен и остановить его было уже невозможно.

Такая политика со стороны большевиков и недоверие к вчерашним еще соседям – горцам, страх перед ними, побудили часть казачества активизировать борьбу с Советами, теперь уже в составе Добровольческой армии генерала А. И. Деникина. Вытеснив регулярные части Красной армии, в январе – феврале 1919 года деникинцы установили свою власть на большей части Северного Кавказа. Бывшая Терская область была преобразована в Терско-Дагестанский край с центром в Пятигорске. Северная Осетия получила автономию с военной администрацией. Изгнанные из своих станиц сунженские казаки были возвращены обратно. В марте 1919 года А. И. Деникин созвал горские съезды в Кабарде, Осетии, Ингушетии, Чечне и Дагестане. Они избрали правителей и советы при них, обладавшие обширными судебно-административными полномочиями.

Сам А. И. Деникин ратовал за «сохранение единства Российской державы при условии предоставления автономии отдельным народностям и самобытным образованиям (казачество), а также широкой децентрализации всего государственного управления».

Однако к декабрю 1919 года Добровольческая армия под напором втрое превосходящих сил противника потеряла 50% своего личного состава и отступила. 29 февраля 1920 года частями Красной армии был взят Ставрополь, 22 марта – Владикавказ, 27 марта – Новороссийск. Вскоре почти на всей территории Северного Кавказа была установлена советская власть.

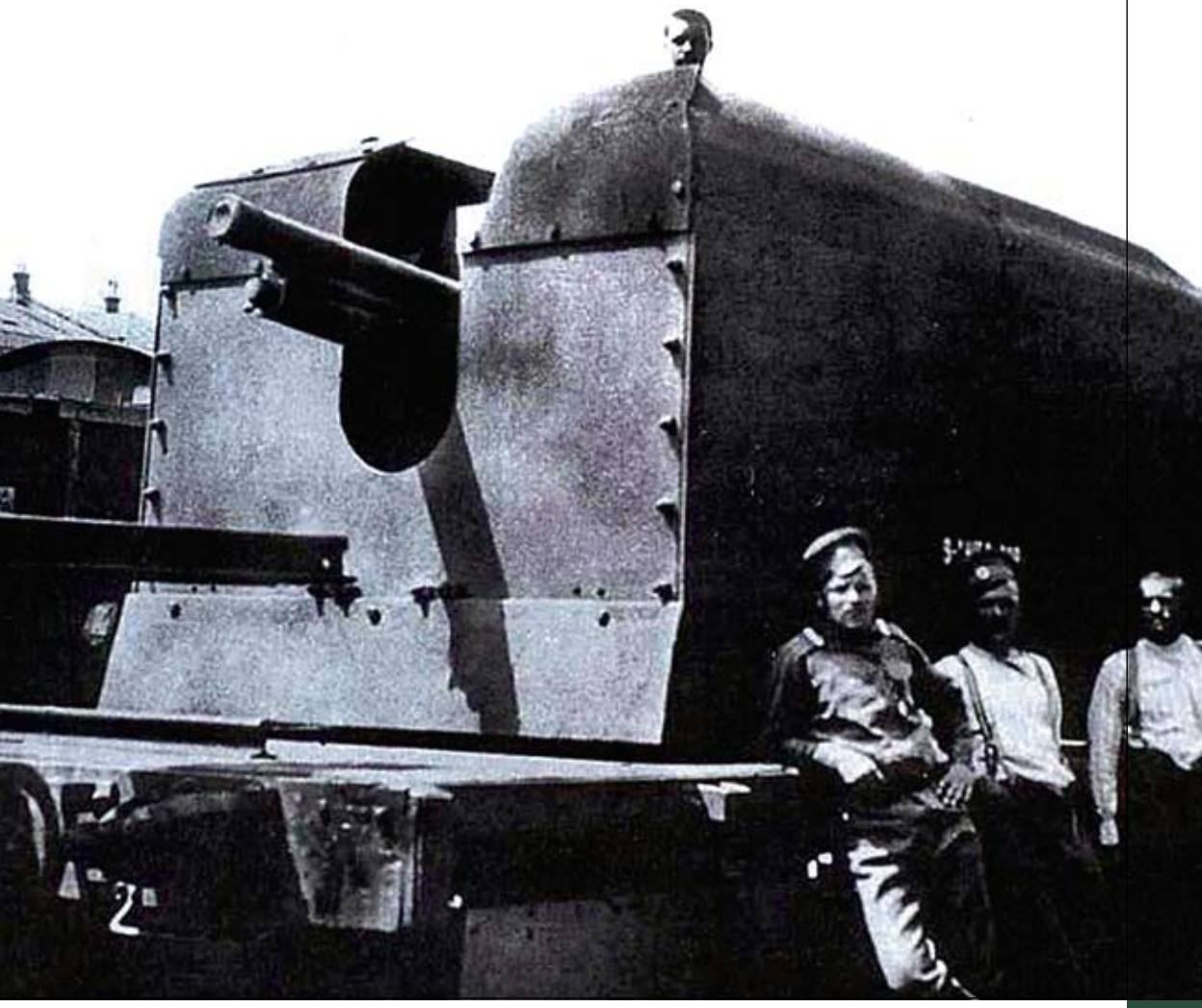
Подводя итог данному периоду, нужно констатировать, что значительная часть рабочих Владикавказских вагоноремонтных мастерских выступала как в ходе Августовских событий, так и во время борьбы Красной армии с Добровольческой армией А. И. Деникина на стороне советской власти. Конечно, среди работников мастерских, особенно в числе инженерно-технического корпуса, были и сознательные противники большевиков, и сторонники других партий и движений, и просто люди аполитичные. Но то, что в целом предприятие, будучи вовлеченным в бурный водоворот общественных катаклизмов, реально поддерживало советскую власть, нужно считать историческим фактом.

Причем фактом совершенно понятным. Рабочие выступали за улучшение своей жизни – облегчение условий труда, углубление политических и экономических прав, достижение большей социальной справедливости. В новой власти, декларировавшей свободу трудящимся и войну эксплуататорам, мно-

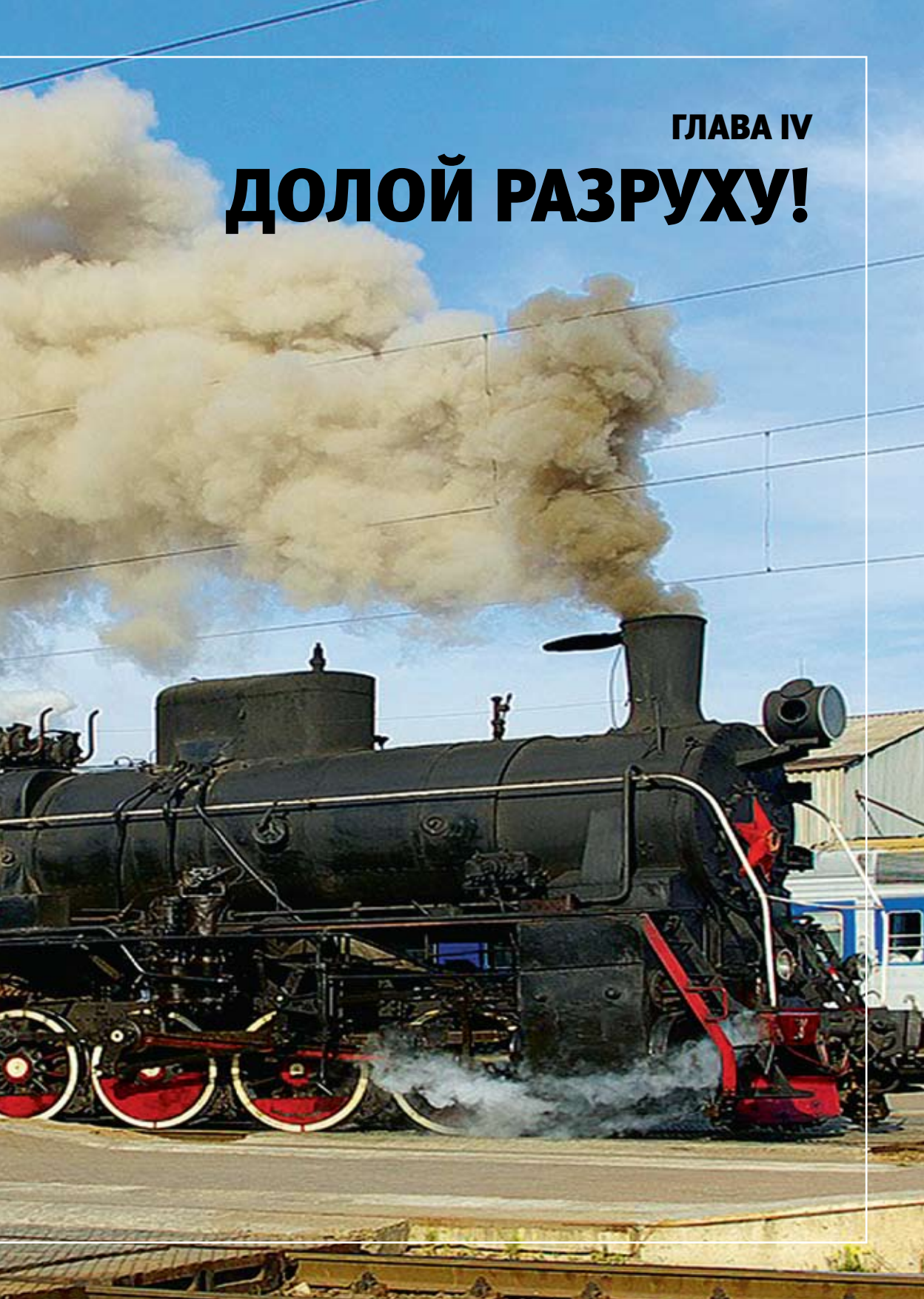
гие видели надежду на избавление от непомерных тягот и жизненных тупиков, обретение счастливого настоящего и светлого будущего, возможность быстро и радикально изменить все к лучшему.

Как и в целом по России, политические лозунги и обещания большевиков после разочарования в бестолковой демократии, а точнее анархии весны – лета 1917 года, стали близки здесь значительному количеству людей. А вот перспектива восстановления подобия прежней власти с ее явным нежеланием проведения необходимых реформ, наоборот, радовала очень немногих.

Рабочие Владикавказских вагоноремонтных мастерских, как и большинство граждан страны, хотели более справедливого общественного порядка. И они поверили той власти, которая реально добивалась его установления. Алая заря нового, по описаниям большевиков, фантастически прекрасного мира представлялась очень многим гораздо более привлекательной, чем обыденная старорежимная рутина.



3-797-15



ГЛАВА IV

ДОЛОЙ РАЗРУХУ!

ПАРОВОЗ – ВСЕМУ ГОЛОВА

Сразу после прихода большевиков к власти и образования нового правительства – Совета народных комиссаров – был создан Народный комиссариат путей сообщения, первым главой которого стал М. Т. Елизаров, революционер с 1893 года, муж сестры В. И. Ленина. Началась безвозмездная национализация железных дорог – сначала казенных, составлявших две трети всей сети в России, а затем и всех остальных. Этот процесс был завершен в сентябре 1918 года принятием декрета СНК «О ликвидации частных железных дорог».

28 ноября 1918 года на железнодорожном транспорте было введено военное положение. На дороги назначались чрезвычайные комиссары, имевшие особые полномочия. Железнодорожники приравнивались к призванным на военную службу и не могли покидать место работы по собственному желанию, зато они стали получать повышенный продовольственный паек. В феврале 1919 года для проведения на железных дорогах политической линии Российской коммунистической партии (большевиков) было образовано Главное политическое управление железнодорожного транспорта (Главполитпуть).

После завершения основных боев Гражданской войны железные дороги Советской России находились в весьма бедственном положении. В начале 1920 года Ленин констатировал:

«Положение с транспортом отчаянное. Для спасения нужны меры поистине героические и революционные».

Второй человек в большевистской партии Л. Д. Троцкий, занимавший в марте 1920 – апреле 1921 года наряду с другими центральными правительственными постами и должность Народного комиссара путей сообщения, в январе 1920 года в одном из докладов называл следующие цифры. В 1914 году в стране имелось более 17 тысяч работающих (здоровых) паровозов, причем в начале 1917-го это число практически не изменилось. Но в начале 1918 года оно сократилось уже до 14 тысяч, а в декабре 1919-го – до 4 тысяч. Уменьшилось и количество годных к эксплуатации вагонов – с 554,5 тысяч в декабре 1917 года до 220 тысяч к концу 1919-го.

В 1916 году вся железнодорожная сеть России имела протяженность 65 тысяч верст, а в начале 1920 года советское правительство располагало лишь 46,5 тысячами, из которых было разрушено и повреждено 29 тысяч.

«Число больных паровозов – это самое коренное зло», – отмечал Л. Д. Троцкий и приводил следующую статистику. В 1914 году на учете находилось 15,3% неисправных (больных) локомотивов, к концу 1917-го – 27%. К началу 1919 года их доля в общем парке достигла уже 48%, а в начале 1920-го составила 56%.

«К тому же среди здоровых, по статистике, паровозов значительная часть представляет собою калек и кляч, вроде тех лошадей, которыми поддерживается наш гужевой транспорт и которые ходят только потому, что их нечем заменить, – подчеркивал нарком пути и констатировал: – Судьба нашей страны связана с ее промышленностью, а судьба промышленности связана с транспортом, судьба же транспорта связана с ремонтом паровозов, так что можно сказать, что судьба всей страны и нации связана с судьбой ремонта паровозов».

Перед советским правительством стояла важнейшая задача восстановления железнодорожного транспорта, в приоритетном порядке – паровозного и вагонного парков, хотя ситуация с вагонами была все-таки несколько лучше. Неисправных среди них в 1920 году насчитывалось 23%.

Соответственно и на Владикавказской железной дороге положение было аналогично общему по сети и даже хуже, ввиду того что здесь непосредственно прошли ожесточенные бои. Помимо того что многие километры пути находились в плачевном состоянии, на оставшихся повсеместно были просрочены сроки ремонтов. Например, на главном ходу Ростов – Владикавказ на различных участках требовалось сменить от 50 до 90% шпал. Особенно большие трудности испытывали путейцы из-за разрушения мостов. Например, на участках Ростов – Лихая и Лихая – Царицын было уничтожено 50 больших и малых мостовых переходов.

Тяжелой являлась ситуация и в части тяги. Не было в наличии и одной четверти от потребного количества годных для работы паровозов. По воспоминаниям очевидцев, в 1920 году, когда в Ростов вошли красные, на узле находились лишь бронепоезда да всего несколько паровозов. На многих станциях дела обстояли и того хуже: не было ни одного исправного локомотива, а здания паровозных депо стояли в руинах. В этих условиях пришлось опять частично возвратиться к гужевому транспорту с использованием рельсов. Например, на Царицынской ветке движение некоторое время осуществлялось при помощи лошадей, волов и верблюдов.

Парк пассажирских вагонов в Кавказском округе путей сообщения насчитывал 1153 единицы, но они не были пригодны для эксплуатации, поэтому до 1923 года для перевозки пассажиров в основном использовались теплушки, то есть крытые товарные вагоны, приспособленные для воинских перевозок еще с 1877 года, со времен русско-турецкой войны. Они оборудовались металлической печкой-буржуйкой, примитивным туалетом, деревянными двухъярусными полками и парой фонарей. В свое время теплушки вмещали сорок солдат или восемь лошадей. В начале 1920-х годов, пока не восстановили разграбленные и раскуроченные пассажирские (классные) вагоны, люди почитали за счастье получить место для проезда и в теплушке.

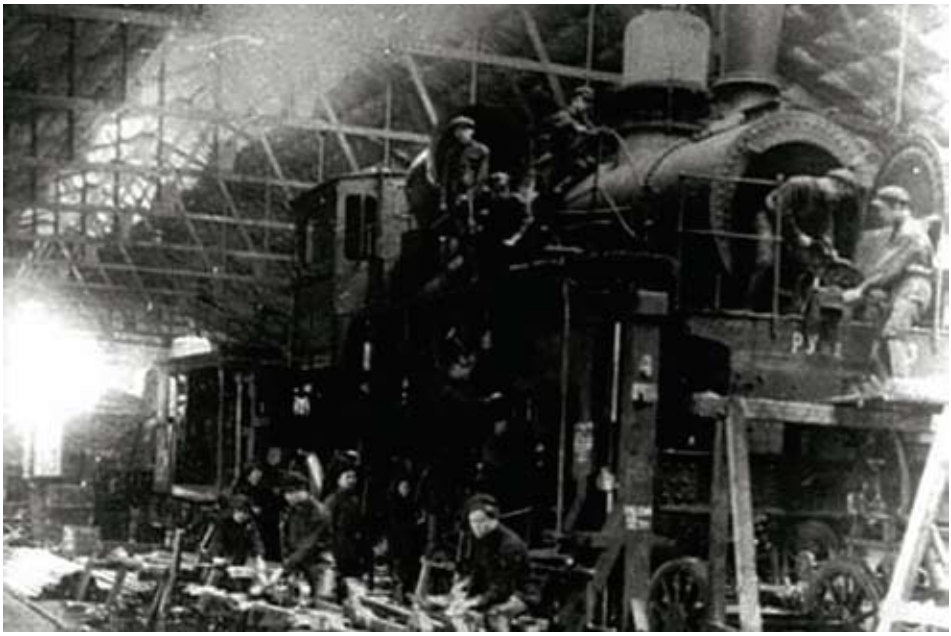
С товарными вагонами дело обстояло несколько лучше, чем с пассажирскими. Парк грузового подвижного состава состоял из 22,5 тысяч единиц (из них 11,7 тысячи крытых, порядка 6 тысяч цистерн, примерно 5 тысяч платформ и др.), из которых, однако, около четверти – больных.

Владикавказская железная дорога была крайне важна для экономики страны. С юга в голодные и холодные городские центры по ней необходимо было переправлять сельскохозяйственную продукцию и, что еще более важно, нефть. Заместитель наркома пути В. М. Свердлов с этой связи отмечал:

> ***«Владикавказская дорога представляет для нас значение с двух точек зрения: прежде всего как связь с нефтяными промыслами, а затем она же является артерией по вывозу хлеба с Кубани».***

Между тем город Владикавказ был попросту разорен. Здесь были разрушены целые городские кварталы, фабрики, заводы. Во всех учебных заведениях были уничтожены и разграблены научные кабинеты, коллекции, библиотеки, собиравшиеся в течение многих лет культурные ценности. Многие строения уже не подлежали восстановлению. Был нанесен непоправимый урон дворцу, полученному городом в дар от барона В. А. Штейнгеля, в котором располагалась городская дума (это было одно из лучших думских зданий в России). Вместе с этим шедевром городской архитектуры погибли исторической важности документы городской думы, полицейского управления и дворянского собрания, полностью сгорела богатейшая библиотека.

Из Владикавказа были вынуждены бежать предприниматели, собственники средств производства, торговцы, военные, представители интеллигенции, служащие. Для большинства оставшихся полуголодных, измученных людей было неясно, можно ли вообще когда-нибудь выбраться из этого ада и всеобщего сумасшествия.



Жизнь во Владикавказских железнодорожных мастерских тоже едва теплилась. Многие здания и сооружения пострадали от стрельбы, несколько лет здесь толком ничего не ремонтировалось, канализация и водопровод находились в плачевном состоянии, крыша во многих местах протекала, стены облупились, окна зияли прорехами, многие станки вышли из строя, инструмент был в значительной части растащен, материалы для ремонта едва поставлялись. Но надо было восстанавливать производство и продолжать жить.

МОЛОДЦЫ, ВЛАДИКАВКАЗЦЫ!

Важнейшее значение для начального периода восстановления железнодорожного транспорта после Гражданской войны имели два приказа Наркомпути – № 1042 о ремонте паровозов и № 1157 о ремонте вагонов. Первый был издан 22 мая 1920 года. Он предусматривал плановое выполнение программы по ремонту паровозов, охватывал все железнодорожные и другие причастные ремонтные предприятия и давал строго рассчитанные задания по плану на каждую дорогу, а та уже разверстывала их по своим ремонтным мастерским. В целом было намечено восстановление в течение 4,5 лет соотношения между больными и здоровыми паровозами на уровне 1914 года.

Поскольку программа ремонта предполагала выпуск в стране необходимого количества материалов (топлива, стали, предметов металло- и деревообработки и т. д.), то соответствующие задания были даны и промышленным предприятиям указаниями Высшего совета народного хозяйства. Приказ № 1042 конкретно предусматривал, что в имеющемся паровозном парке в 16 тысяч локомотивов количество больных паровозов к 1925 году нужно снизить с 60 до 20%. Ремонт был рассчитан в процентах по месяцам и регионам. Такую же систему, но по отношению к вагонам, вводил и принятый в это же время приказ № 1157. Здесь также задавались разнарядки по дорогам и предприятиям. Указанные документы явились прототипом последующих пятилетних планов в СССР.

С июня 1920 года и до начала реализации на железнодорожном транспорте новой экономической политики приказы № 1042 и 1157 стали центральной темой производственной жизни всех ремонтных предприятий. По ним необходимо было сверять месячные и сменные задания, в соответствии с ними отчитываться, о них думать в первую очередь. Газета «Гудок» в каждом номере публиковала призывы и отчеты на тему данных приказов.

Большую роль в выполнении принятых планов новая власть придавала агитационно-пропагандистской работе, а также коммунистическим субботникам и воскресникам. «Гудок» из номера в номер пестрел призывами к самоотверженному труду: «Рабочие, на транспорт!», «Всё для выполнения программы ремонта паровозов!», «Республика Советов больна топливной болезнью.

Только крепкий пролетарский труд вылечит ее. А ну-ка разом по новой хвори!», «Только новое и притом небывало сильное напряжение всех пролетарских сил может избавить нас от того тупика, в который мы теперь попали, благодаря топливному кризису» и т. д.

Каждый день печатались резолюции с собраний различных предприятий о решимости коллективов поднять хозяйство. Например:

> ***«В полном осознании своего долга перед революцией мы, железнодорожники, заявляем: мы отдадим все свои силы на бескровный фронт борьбы с транспортной разрухой, мы пустим сотни поездов за хлебом, сырьем и топливом. Мы победим хозяйственную разруху».***

В феврале 1921 года прошла созванная Дорпрофсожем Владикавказской железной дороги широкая беспартийная конференция, на которой присутствовало 236 делегатов, в том числе и от Владикавказских вагонных мастерских. Собрание в своей резолюции отметило, что «стоящий перед массой ряд задач в связи с крайним обнищанием и разрухой может быть решен лишь в том случае, если вся масса трудящихся, тесно сплотившись вокруг профсоюзов, будет работать не за страх, а за совесть». Было принято решение о проведении двухнедельника профдвижения. Также в итоговых документах, в частности, записали:

«Принимая во внимание все трудности, при которых проделана колоссальная работа по переброске войск, нефтепродуктов и хлеба, выпавшая на долю Владикавказской железной дороги, конференция находит, что эта работа проделана в полном осознании революционным пролетариатом своего долга и указывает Дорпрофсожу на принятие им мер к улучшению снабжения железнодорожников одеждой и обувью и качественности комиссарского состава дороги».

Что касается субботников, то, как известно, инициаторами первого из них выступили коммунисты депо Москва-Сортировочная Московско-Казанской железной дороги. В ночь на субботу (отсюда произошло и название) 12 апреля 1919 года группа рабочих из 15 человек (13 коммунистов и 2 сочувствующих) после рабочего дня вернулась в цех ремонтировать паровозы. Вскоре, 10 мая 1919 года, состоялся первый массовый коммунистический субботник на Московско-Казанской железной дороге, который стал поводом для статьи В. И. Ленина «Великий почин». Работу в выходные дни Ленин назвал проявлением героизма трудящихся масс, начавших практическое строительство социализма. Это движение было взято на вооружение партией и стало внедряться повсеместно на всех предприятиях, достигнув наибольшего размаха в 1920 – первой половине 1921 года.

По опубликованным данным, за февраль – май 1920 года на 23 железных дорогах РСФСР в субботниках приняло участие почти 456 тысяч человек.

«Популярность субботников растет, пишут товарищи с мест, и они верят, что в течение второй годовщины субботники войдут в сознание каждого трудящегося, – писал «Гудок» 4 июня 1920 года, а несколько месяцев спустя призывал: – 500 000 субботничающих еженедельно транспортников – такова задача вашей ближайшей работы. Работайте! Мы обязаны одержать на фронте коммунистического труда эту большую победу!»

Развернулось движение за коммунистический труд и во Владикавказских вагоноремонтных мастерских. Еще в конце апреля 1920 года вместе со всеми жителями города работники предприятия приняли активное участие в общегородском субботнике, который продолжался три дня. Были проведены работы по благоустройству территории, ремонту объектов первой необходимости, очистке железнодорожных путей и др.

Перед 1 Мая была объявлена трудовая неделя. Она заключалась в том, что, помимо обычного рабочего дня, ежедневно работали еще по два часа сверхурочно, а также трудились и 1 Мая. За это время были отремонтированы девять вагонов и один паровоз. Сформированный из них состав отправили в Беслан и привезли оттуда семьи железнодорожников.

Весной и летом в мастерских прошел еще целый ряд субботников и сверхурочных производственных акций. Владикавказская газета «Коммунист» 23 июля 1920 года писала:

> ***«Железнодорожники Владикавказского участка не уступают остальным трудящимся города в энергии и трудоспособности и не менее продуктивно проводят у себя трудовые недели, субботники и воскресники. Восстановление транспорта – это вопрос жизни и смерти Советского государства, и это отлично сознают железнодорожники, повышая свою трудоспособность до максимума. И это им настолько удается, что продуктивность работ повышена в сравнении с мирным временем на 38%. Вместе с тем и политическая жизнь бьет ключом у железнодорожников. Ей отдается должная дань времени. За трудовую неделю состоялось партийных собраний и митингов около 35».***

И далее следовала сводка сделанного конкретно в вагоноремонтных мастерских за неделю, подробная, сухая и бесстрастная, как военное донесение: расточено буферных стаканов – 2, полускатов – 2, выточена 1 ось, сделано штемпелей – 5, крышек масленок – 5, матриц для шайб – 2, обжимок – 4, метчиков – 2, собраны 2 упряжные тяги, обточено бандажей – 2, полускатов и шеек – 6, также 31 штука мелких инструментов, исправлено 45 шпинтонов, 8 буферных стаканов, 9 рессор, отковано 10 гаек, 10 роликов, 10 валиков, залиты 25 подшипников, выплавлено – 17, произведен текущий ремонт дизелей.

А вот сообщение в той же газете 10 августа:

> ***«Мощными усилиями российского пролетариата наше экономическое положение постепенно улучшается. И в этом отношении большую роль играют субботники и воскресники. Наши владикавказские железнодорожники отлично сознают это и прилагают все усилия, чтобы увеличить трудоспособность. Политическая жизнь также бьет ключом. С 15 по 22 июля партийных собраний было проведено 18, собраний 3. Темы: «Выборы делегатов в совет производственных союзов», «Об осуществлении приказа тов. Троцкого № 1042».***

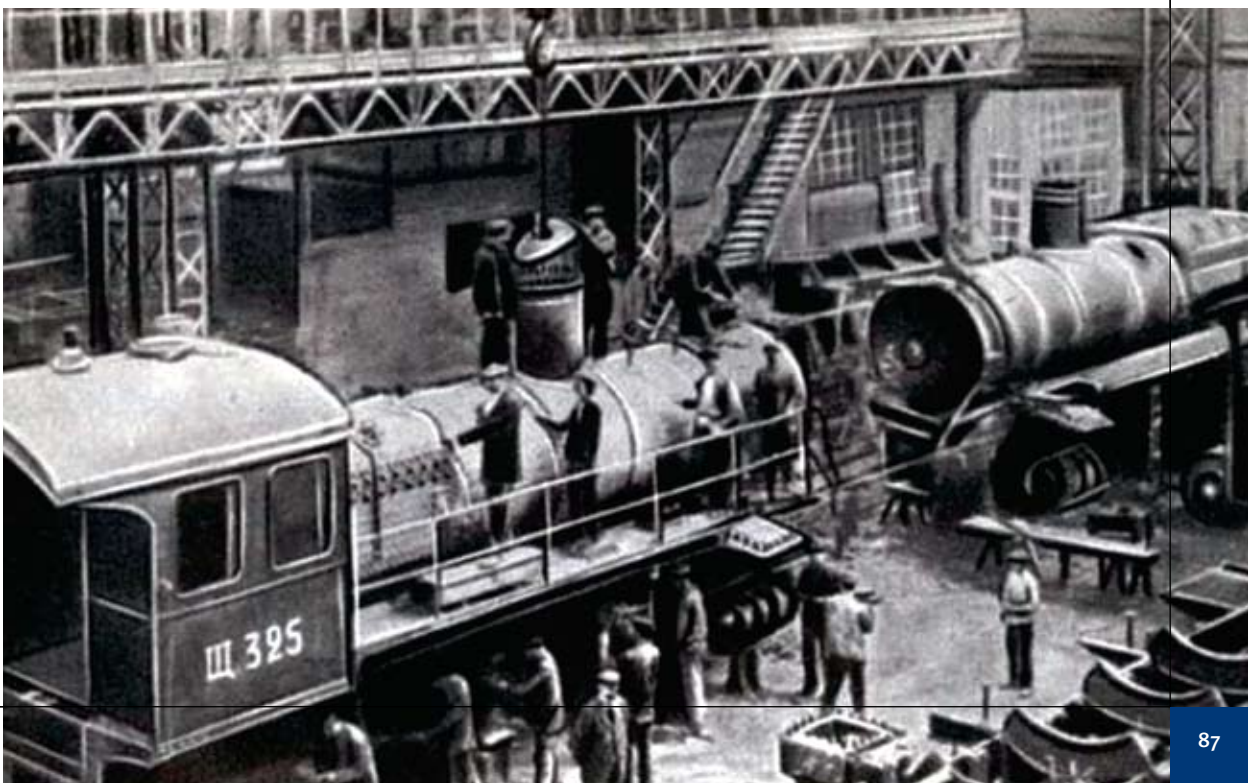
При этом отмечалось, что в Главных мастерских (именно так в это время во владикавказской прессе стало именоваться вагоноремонтное предприятие) при участии 378 человек во внеурочное время закончен ремонт 10 товарных вагонов, осмотр ходовых частей, разборка водяного отопления, покрытие крыши вагона ледника, покраска вагонов, погрузка досок. Также был разобран дизель, отремонтирован реостат, установлено освещение, отремонтирована шестерня, продолжалась работа по приспособлению четырех теплушек. При этом сэкономлено 22 680 рублей.

Кроме того, газета сообщала, что в депо Беслан при участии 20 коммунистов и 54 беспартийных на субботниках выпущено из ремонта два паровоза, три вагона, четыре платформы и одна цистерна. Всего летом 1920 года во Владикавказских железнодорожных мастерских в сверхурочное время было отремонтировано 30 вагонов.

В сентябре 1920 года по всем железнодорожным мастерским Наркомпути была объявлена неделя ремонта. В ее рамках надлежало, оставаясь ежедневно на сверхурочные работы, привести помещения, сооружения и оборудование в более работоспособное состояние: исправить системы отопления, водоподачи и канализации, заделать прорехи в стенах, окнах и на крышах цехов, прибрать канавы, починить неисправные станки и инструменты и т. д.

Надо полагать, что в целом во Владикавказских мастерских эта акция прошла успешно, потому что 26 ноября 1920 года «Гудок» писал:

«Молодцы, владикавказцы! На северо-кавказских дорогах широко развивается работа по организации ячеек образцового коммунистического труда. Устраивается ряд деловых совещаний с участием бюро субботников Кавфронта. Товарищи разъезжаются на места. Готовятся большие образцовые субботники».



Однако параллельно с агитационно-пропагандистской линией новая власть вынуждена была внедрять и базовую систему государственно-административного принуждения на производстве. При этом не только теория, но и сама практика тогдашней системы «военного коммунизма» заставляла большевиков использовать государственный аппарат насилия не только в политической, но и в экономической сфере. Дело в том, что в это время резко упала трудовая дисциплина на предприятиях. Американский инженер Кили, прибывший в Россию в 1920 году по приглашению большевиков, докладывал, что, по его подсчетам, на российских заводах прогулы работников составляют порядка 50%. То есть половина от списочного состава трудящихся не выходила на работу!

На железнодорожном транспорте эта проблема также была крайне актуальной, несмотря на существовавшую здесь полувоенную дисциплину. Согласно официальным данным, в первом квартале 1920 года неявки на работу без уважительных причин в ремонтных мастерских НКПС в среднем составляли 20–25%, а на ряде дорог – и до 40–50%. В этой связи 28 апреля 1920 года были учреждены Центральная, районные и дорожные комиссии по борьбе с трудовым дезертирством на транспорте – Ценкомпутьдезертир. Этот новый орган имел довольно широкие полномочия в применении репрессий к дезертирам и прогульщикам.

К сентябрю 1920 года Ценкомпутьдезертир разыскал и привлек к ответственности от 15 до 20% злостных дезертиров труда. Правда, как указывал «Гудок» от 29 сентября, «особенно бросаются в глаза некоторые участки Владикавказской дороги, где прогулы доходят до 20%, в то время как средний по сети уровень уже снижен до 10%». При этом в Главных мастерских дороги в Ростове в октябре доля прогульщиков еще прочно составляла 25%. С 11 по 18 октября 1920 года была объявлена неделя явки труддезертиров транспортного фронта. Тех, кто добровольно являлся, прощали и не наказывали, но таких было немного.

Велась борьба с прогульщиками и во Владикавказских мастерских. Например, за июль 1920 года 13 человек здесь было арестовано в качестве дезертиров, семь рабочих получили выговоры за неявку на работу, шесть были отправлены на принудительные работы и один служащий смещен в чернорабочие.

В это же время в стране начались суды над «вредителями» производства. Первый крупный процесс прошел в июне 1920 года по обвинению администрации и служащих Тульских железнодорожных мастерских в бездействии власти, лодырничестве и разгильдяйстве. На скамье подсудимых оказалась чуть ли не вся администрация и многие работники предприятия, всего 39 человек. Почти все получили различные сроки лишения свободы от 10 лет до года. В приговоре подчеркивалось, что обвиняемые «способствовали своей бездеятельностью дальнейшему разложению транспорта и тем подрывали обороноспособность Советской республики и способствовали наступлению поляков на западном фронте». Этот процесс должен был предостеречь всех ремонтников-железнодорожников от дальнейших прогулов и недисциплинированности.

При этом «Гудок» в статье «Наши вредители» разъяснял:

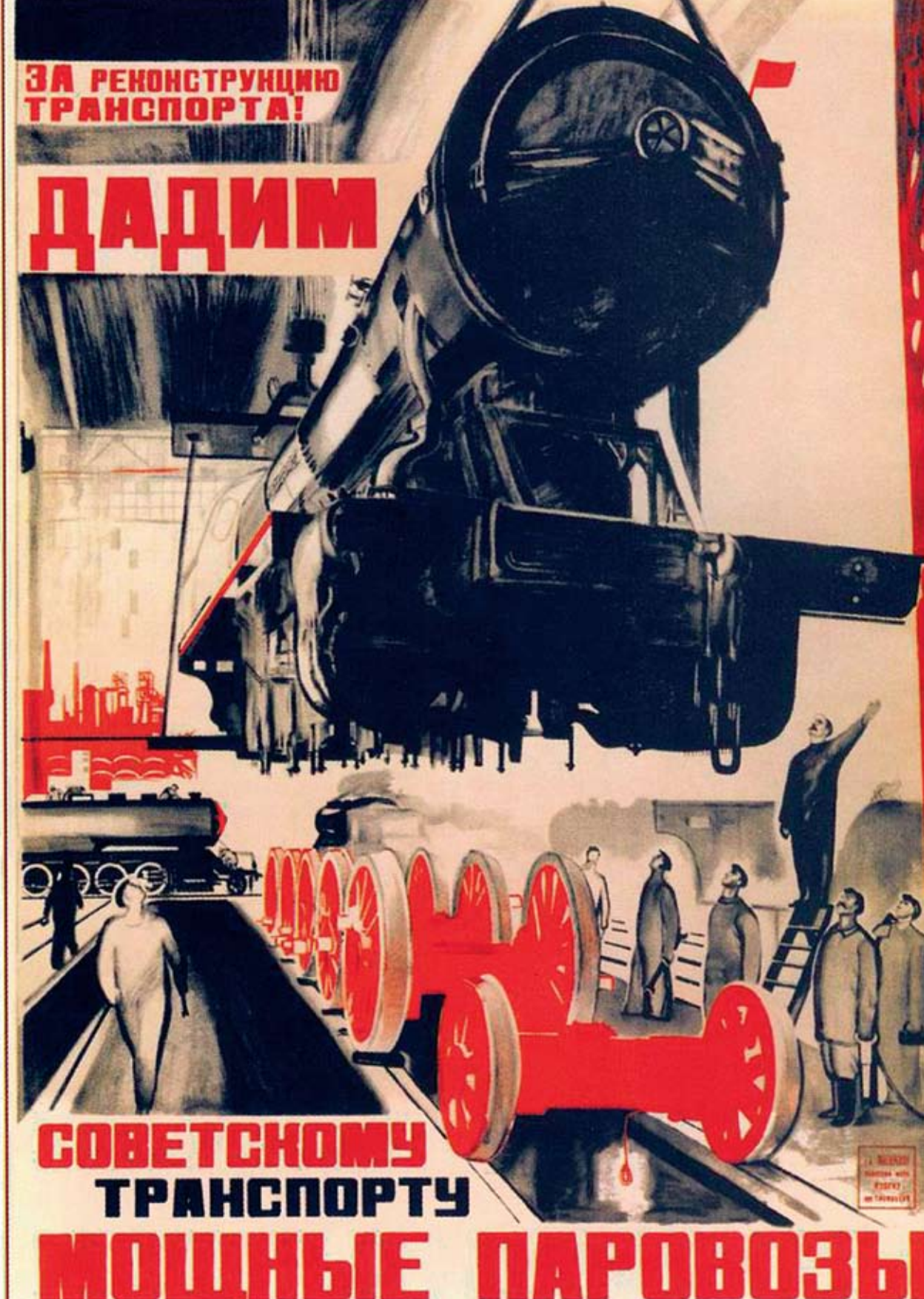
> ***«Люди, работающие на земле, знают, что такое вредитель. Это бич наших полей, садов и огородов. Есть такие вредители и в производстве, в частности, в нашем транспортном производстве. Самая многочисленная разновидность их — это всевозможные лентяи, лодыри, лежебоки и шкурники из чисто рабочей среды. Есть и другая, менее многочисленная, но не менее вредная разновидность. Это люди, стоящие во главе той или иной отрасли нашего производства, обязанные заботиться об улучшении его, облеченные известной долей власти и позволяющие себе злоупотреблять этой властью. В сельском хозяйстве в борьбе с вредителями применяются самые решительные, самые жестокие меры. Такую же беспощадную борьбу мы должны вести с нашими производственными вредителями, в особенности с вредителями крупного размера, облеченными известной долей власти и, пользуясь этим, дискредитирующими в глазах рабочих и саму власть и почетное имя ответственного политического работника. Не призывать к порядку надо этот вид вредителей, а предавать их партийному суду и суду Ревтрибунала».***

Между тем одной из действительно реальных причин снижения производительности труда на железнодорожных предприятиях в эпоху «военного коммунизма» был, как это и отмечали подсудимые на Тульском процессе, дефицит всего и вся, начиная от продовольствия и одежды и заканчивая материалами, необходимыми для ремонта подвижного состава.

Вся страна сидела на пайках, которых не хватало для нормального питания. В декабре 1920 года во Владикавказе железнодорожный месячный паек для работающего состоял из следующих продуктов: мука – 28 фунтов, сахар – 0,5 фунта, соль – 1 фунт, мясо или рыба – 4 фунта, жиры – 0,5 фунта, масло – 0,25 фунта, овощи – 20 фунтов, спички – 2 коробка. При этом на неработающих членов семьи выдавалось весьма ограниченное количество пайков и, как правило, в половинном размере. Все это нужно было еще суметь отоварить, то есть купить, выстояв в очередях, потому что продукты завозили в торговые точки нерегулярно и в ограниченном количестве. Практически все население страны выживало за счет мешочников – частных торговцев продуктами, продававших их по спекулятивным ценам. То же самое происходило с одеждой и другими товарами широкого потребления. В 1920 году железнодорожники не попали в разнарядку на сапоги и рабочие ботинки, поэтому им были выданы парусиновые ботинки и заготовки для них. На всю отрасль выделили всего 250 тысяч пар обуви и 300 тысяч комплектов заготовок при миллионе трудящихся.

Катастрофически не хватало материалов для производственных работ. В открытой печати не скрывалось, что в ремонтных мастерских нет достаточного количества железа, стекла, кожи, проволоки, гвоздей, леса, топлива и т. д. Отсутствовал необходимый инструмент, например сверла, плашки, пилы, резцы и другие предметы вплоть до производственно-бытовых. Кроме того, был дефицит и самой рабочей силы. Всего по отрасли, согласно официальным данным, не хватало 58 тысяч мастеровых и рабочих, из них 44 тысяч высоквалифицированных.

Тем не менее худо ли, бедно ли, но процесс восстановления материальных активов железнодорожного транспорта все-таки шел. Как уже говорилось, для экономики страны очень важно было в кратчайшие сроки восстановить регулярное движение поездов на линиях Ростов – Владикавказ, Беслан – Грозный, Тихорецкая – Новороссийск и др. Не случайно на разрушенных участках от Дербента до Минеральных Вод восстановительными работами руководили лично Чрезвычайный комиссар Юга России Г. К. Орджоникидзе и член Реввоенсовета Республики С. М. Киров. Работы проводились в рекордно короткие сроки – вначале воинскими головными ремонтными мастерскими, затем подразделениями Кавказской трудовой армии. К лету 1923 года здесь было заменено, например, около миллиона (!) шпал, хотя состояние верхнего строения пути было еще очень плохим по сравнению с довоенным. Уже в июне 1920 года был восстановлен нефтепровод Грозный – Петровск и железнодорожные подходы к нему. Здесь стали ходить маршрутные поезда с нефтью, и в период топливного кризиса зимы 1920/1921 года каждый эшелон был в правительстве буквально на учете.


ЗА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАНСПОРТА!
ДАДИМ
СОВЕТСКОМУ
ТРАНСПОРТУ
МОЩНЫЕ ПАРОВОЗЫ

В результате работ по исполнению приказа № 1042 уже в 1923 году тяговый парк на Северном Кавказе привели к минимально удовлетворительному состоянию. Из 1044 инвентарных паровозов 630 были отремонтированы и пригодны для работы. При этом, как известно, в начале 1920-х советское правительство заказало 1200 паровозов на заводах Германии и Швеции. В 1923 году в регион была направлена партия из 108 новых машин.

Продвигалось и выполнение приказа № 1157 по ремонту вагонов. Этим как раз непосредственно и занимались во Владикавказских мастерских. Здесь в описываемый период основная производственная деятельность заключалась в ремонте незначительного количества пассажирских вагонов и в большей степени товарных, причем ввиду важности перевозок бакинской и грозненской нефти особое значение получил ремонт цистерн.

К этому времени предприятие уже оправилось после войны и начало перевыполнять утверждаемые ему планы. Например, согласно приказу № 1157 в июле, августе и сентябре 1920 года Владикавказской дороге предписывалось ремонтировать по 450 вагонов ежемесячно, а она делала по 1395, занимая первое место по сети в данном виде работ, причем с очень большим отрывом. И в этом была большая заслуга Владикавказских мастерских. Правда, месяц на месяц не приходился и уже в ноябре, главным образом вследствие недостаточной подачи вагонов в ремонт, дорога план не выполнила. Сказывались вышеупомянутые дефициты на работе вагоноремонтных мастерских и зимой. Так, задание приказа № 1157 на февраль по дороге составляло 1050 вагонов, а отремонтировано было только 956.

ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО, НО НЕ НАВСЕГДА

В марте 1921 года на X съезде РКП(б) было объявлено о переходе к новой экономической политике. Она была вызвана, по словам самого В. И. Ленина, наличием «целого ряда кризисов: и хозяйственного, и социального, и политического».

Экономика на базе «военного коммунизма» оказалась в условиях мирной жизни совершенно неэффективной и вызвала многочисленные протесты населения. Суть НЭПа заключалась во временном и частичном отступлении от коммунистических основ народного хозяйства опять к рынку, к товарно-денежным отношениям. При этом четко оговаривалось, что основные средства производства остаются в руках государства, хотя главным инструментом учета в промышленности и становится хозрасчет, то есть денежный учет произведенной и проданной продукции с необходимостью налаживания прибыльной работы. Главным же полем деятельности НЭПа было сельское хозяйство. Крестьянин получал возможность после сдачи налогов продавать остатки зерна, овощей, мяса и другой продукции, в то время как раньше это было запрещено. Кроме того, в городе разрешался малый частный бизнес, хотя он и был полностью бесправным.

В целом нэповская схема представляла собой совокупность различных форм собственности, когда крупные и средние предприятия, а также вся земля принадлежали государству, а сельское хозяйство и мелкий бизнес были частными. Основные цели новой экономической политики заключались в следующем: общий подъем экономики страны на основе частичного, очень ограниченного возрождения рыночных отношений, укрепление государственно-социалистического сектора и затем полное вытеснение им частного. Резолюция X съезда РКП(б) гласила:

> ***«Теперь борьба коммунистического и частного хозяйства переносится на экономическую почву, на рынок, где национализированная промышленность, сосредоточенная в руках рабочего государства, должна, применяясь к условиям рынка и методам состязания на нем, завоевать свое решительное господство».***

То есть НЭП изначально ни в коем случае не предполагал ни возврата к капитализму, ни какого-то третьего пути. Цель построения социализма в России по-прежнему не подлежала со стороны руководства партии и государства никакому сомнению. Сам Ленин относился к частному капиталу, допущенному теперь в экономику, с большим отвращением и презрением. В письме к наркому юстиции Д. И. Курскому 20 февраля 1922 года он писал о необходимости

расширения вмешательства государства в «частноправовые отношения»: «Мы ничего «частного» не признаем, для нас все в области хозяйства есть публично правовое, а не частное». При этом через управделами Совнаркома Н. П. Горбунова Ленин передавал дополнительно: «Наркомюст должен быть ударным органом для травли частной торговли. Наркомюст должен ставить образцовые процессы и на этих процессах травить до конца, не ограничиваясь штрафами в сотни миллионов, брать до 90% прибыли, а то и пустить по миру, чтобы до смерти помнили. Ловить, выслеживать, устраивать западни и ловушки».

«Мы сейчас отступаем, как бы отступаем назад, – говорил Ленин в ноябре 1922 года в одном из последних своих выступлений, – но мы это делаем, чтобы сначала отступить, а потом разбежаться и сильнее прыгнуть вперед. Только под одним этим условием мы отступили назад». Новую экономическую политику «мы проводим всерьез и надолго», заявлял он, не забывая, однако, при этом добавить, «но, конечно, не навсегда». Это ленинское «не навсегда» сразу же стало во всем восприятии партией НЭПа центральным пунктом и незыблемым условием дальнейшего пути развития СССР.

И именно об этом в конце 1929 года напомнил И. В. Сталин:

> ***«Надо вскрыть ошибку тех, которые НЭП понимают как отступление, и только как отступление. На самом деле Ленин еще при введении новой экономической политики говорил, что она не исчерпывается отступлением, что она означает вместе с тем подготовку для нового решительного наступления на капиталистические элементы города и деревни. Надо вскрыть ошибку тех, которые думают, что НЭП нужен лишь для связи между городом и деревней. Нам нужна не всякая связь между городом и деревней. Нам нужна такая связь, которая обеспечивает победу социализма. И если мы придерживаемся НЭПа, то потому, что он служит делу социализма. А когда новая экономическая политика перестанет служить делу социализма, мы ее отбросим к черту. Ленин говорил, что НЭП введен всерьез и надолго. Но он никогда не говорил, что НЭП введен навсегда».***

При этом следует подчеркнуть, что новая экономическая политика намеренно не сопровождалась какой-то демократизацией политической жизни. Напротив, уже в самом начале 1920-х годов в Советской России были разгромлены все политические партии, запрещены их издания, принято антидемократическое законодательство, проведены показательные судебные расправы над политическими противниками, создана партийно-государственная машина агитации и пропаганды, действовавшая рука об руку с картельными органами. Основа государства базировалась на вертикали партийных комитетов. Выборных демократическим путем органов власти, по сути, не было вообще. Такая

общественная модель получила впоследствии название тоталитарного государства.

Между тем на железнодорожном транспорте, как и в других отраслях реального сектора экономики, стали частично использоваться рыночные формы и методы управления. Вводился хозяйственный расчет, основанный на денежном, а не на натуральном учете производственной деятельности железнодорожных предприятий. Возвращались в практику (хотя и в суррогатном, командно-административном понимании) такие универсальные экономические категории, как прибыль, рентабельность, окупаемость затрат и т. д. Брался на вооружение основополагающий принцип любого эффективного производства – материальная заинтересованность работников в более качественном и производительном труде. Предприятия ставились в такие условия, когда они вынуждены были экономить средства и искать пути их зарабатывания либо на рынке, либо через государственный заказ. Разрешалось, например, сдавать в аренду малодеятельные участки, склады, брать те или иные частные заказы после выполнения плана и т. д. И Северо-Кавказские дороги тоже открыли ряд коммерческих агентств в Новороссийске, Петровске, Ростове, Царицыне, Краснодаре, Москве, которые успешно выполняли работу по привлечению грузов. Были приглашены квалифицированные экономисты, специалисты в области коммерческих отношений.

С помощью НЭПа стране удалось выжить и восстановиться, хотя довоенного уровня перевозок, например, на Северо-Кавказских дорогах достигли лишь к 1928 году. А вот такого же изобилия товаров и услуг на оптовых и розничных рынках, какие были до революции, при советской власти достичь так и не удалось.

ГОРЯЧЕЕ УЧАСТИЕ

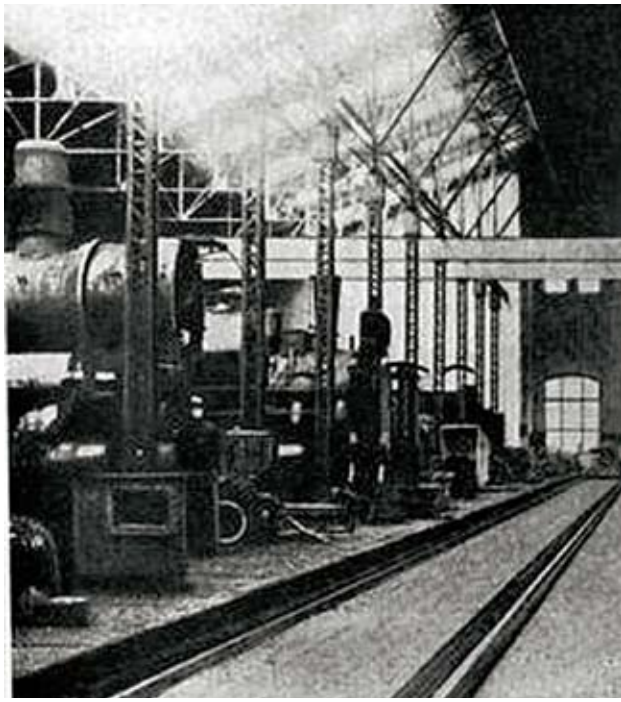
Владикавказские вагоноремонтные мастерские, так же как и все другие подразделения НКПС, начали работу в новых экономических условиях, но со старыми техническими, технологическими, организационными и прочими проблемами.

Вот как характеризовала вызовы времени той поры владикавказская газета «Горская правда» 10 ноября 1921 года:

> ***«Недостаток исправных вагонов товарного парка в последние годы ощущается всегда и даже при слабых сравнительно перевозках грузов. С объявлением новой экономической политики движение грузов увеличилось и совершать перевозки их будет не в чем, если дороги теперь же не примут самых героических мер к интенсивнейшему***

ремонту вагонов товарного парка. В заботах о поддержании в исправном состоянии товарных вагонов НКПС рекомендует железным дорогам обратить на это самое серьезное внимание, бросив все силы на исполнение текущего (малого) ремонта вагонов. В тех же целях надо стараться освободить вагонные мастерские от работ, не имеющих непосредственного значения на перевозку грузов. Так, например, они в последнее время перегружены ремонтом протекционных вагонов, причем в таких вагонах вместе с ремонтом нередко производятся и всякого рода переделки, что отнимает рабочую силу и материалы, наносит большой ущерб обычным эксплуатационным ремонтным работам. Поэтому никаких переделок и переустройств протекционных вагонов без разрешения технического управления производить нельзя, делая этим вагонам наравне с прочими лишь обычные эксплуатационные ремонты».

По-прежнему тяжелая ситуация была с дефицитом топлива и других материалов. В декабре на дорогах был объявлен топливный трехнедельник. При этом НКПС предписывал всем железнодорожным предприятиям принять меры к улучшению погрузки топлива, усилить ремонт цистерн, вагонов и паровозов – путем устройства (опять же. – *Прим. авт.*) специальных субботников и добиться понижения количества больных цистерн сверх заданных норм.



6 декабря 1921 года во Владикавказских вагоноремонтных мастерских прошло общее собрание, на котором было принято решение проработать в течение ближайшей недели ежедневно по два часа сверхурочно и «принять горячее участие в проведении двух грандиозных воскресников в рамках топливного трехнедельника». Весь заработок за сверхурочную работу было решено передать в пользу голодающих Поволжья. Также на этом собрании прошло голосование по выборам в Городской совет. Работники мастерских единогласно проголосовали за список, предложенный объединенной коммунистической ячейкой станции Влади-

кавказ. В этом списке было 11 человек – шесть коммунистов и пять беспартийных.

В развитие этих решений один из воскресников был проведен 11 декабря на станции Владикавказ и в вагонных мастерских. В нем, кроме железнодорожников, принял участие батальон ВЧК, а также ячейки горкома и курсанты комсвязи, всего 741 человек.

Наряду с некоторым еще продолжением традиции субботников с этого времени на предприятии начинают вводиться и принципиально новые методы хозяйствования. Например, в конце 1921 – начале 1922 года начался процесс внедрения сдельной заработной платы за реально произведенную работу. Это сразу поставило многих рабочих в условия материальной заинтересованности в выдаче как можно большего количества вагонов из ремонта, а во вспомогательных цехах – кузнечном, литейном, механическом и других – в выработке большего количества различных деталей.

С конца 1923 года на предприятии стали заключаться Коллективные договоры. Это способствовало дальнейшему совершенствованию системы оплаты труда. Например, в январе 1924 года на общем собрании членов профсоюза Владикавказских мастерских был обсужден вопрос о проведении стандартных расценок. На нем отмечалось, что сдельная оплата труда на транспорте внедрена сравнительно недавно и имеет ряд недостатков. В виде разницы в приработках отдельных цехов иногда не принимаются в расчет специфические особенности и трудности отдельных специальностей. На собрании была принята резолюция с требованием вменить в обязанность месткому профсоюза и администрации предприятия устранить недочеты, а также чаще информировать общее собрание о практике применения стандартных расценок.

Интересно, что на том же собрании был рассмотрен и вопрос о хищениях. Резолюция гласила:

«Заслушав доклад председателя месткома профсоюза т. Несвата о хищениях в мастерских, мы, члены союза железнодорожников, постановили заклеймить позором всех лиц, занимающихся хищением материалов и инструментов как выносимых со двора мастерских, так и внутри у своих товарищей. Всех уличенных в хищениях поручаем месткому беспощадно исключать

из союза, считать их как негодный элемент, а администрации увольнять с предприятия».

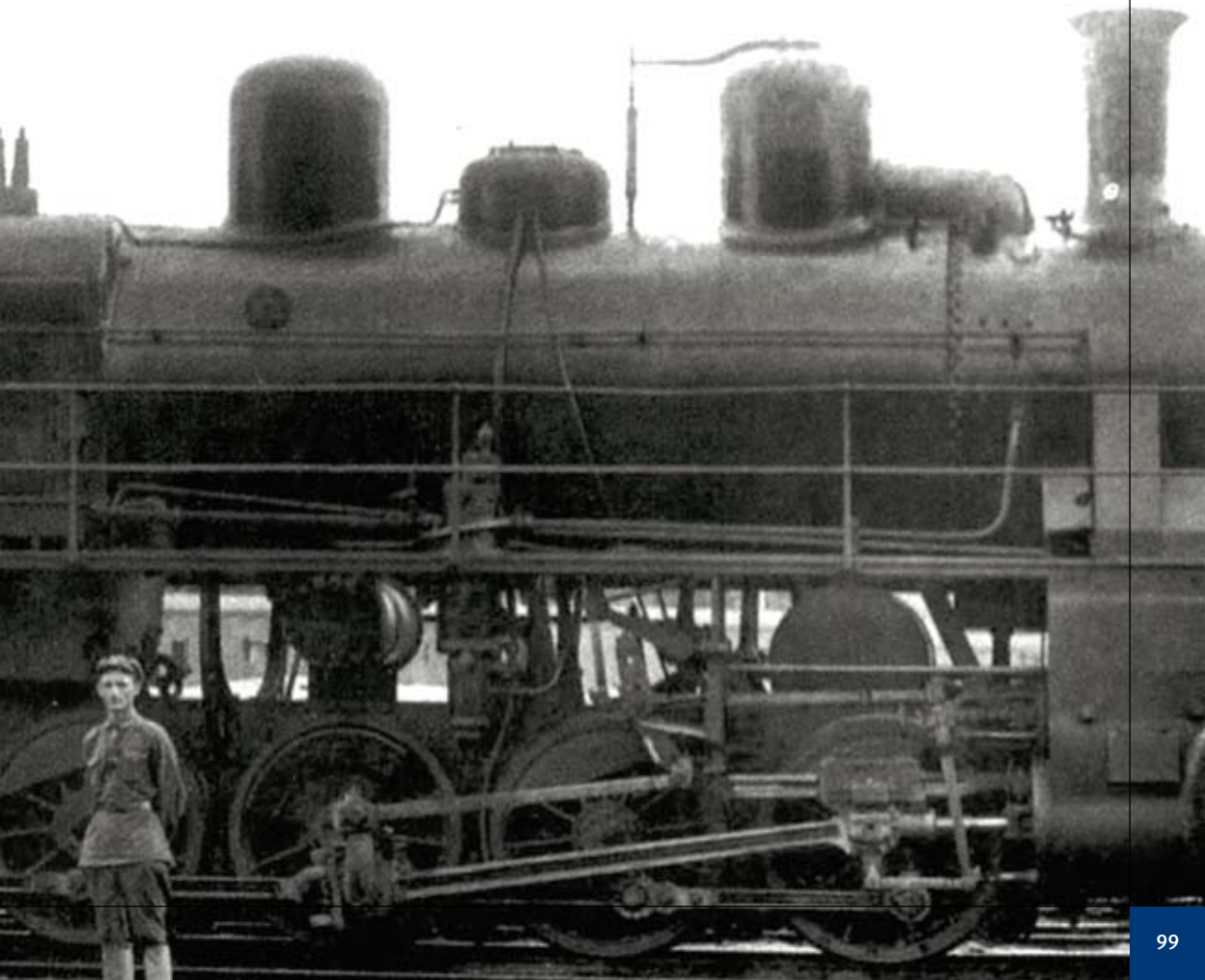
Весной 1924 года под руководством месткома в мастерских стала выходить стенная газета «Зубило». В ней решено было помещать все, что затрагивает интересы рабочих предприятия: улучшение производства, условия труда, недостатки административного аппарата и т. д.

Надо сказать, что при проведении в жизнь сдельной оплаты труда и других форм материального стимулирования сразу же стали возникать конфликтные ситуации, когда рабочие обвиняли администрацию в том, что она не создает условий для работы: не подаются в ремонт в должном количестве вагоны, не поставляются нужные материалы и т. д. С этого времени, как мы потом подробно увидим, эта особенность будет проходить красной нитью через многие годы.

Вместе с тем в ответ на заявления о недостатке материалов и запасных частей партийная пропаганда развернула постоянную кампанию за использование вторичных ресурсов. Вот, например, что писала «Горская правда» 29 декабря 1921 года в назидание руководителям и рабочим Владикавказских

мастерских и ряда других причастных предприятий линейного отдела, который охватывал железнодорожную территорию от Минвод до Дербента:

> ***«Недостаток материалов для ремонта создал на участках Владикавказского линотдела катастрофическое и недопустимое в Республике положение. По неимению тряпичного картона для заправки клапанов цистерн приостановился налив керосина в Грозном и должен быть приостановлен и в Петровске, где уже пользуются при наливе остатком обрезков картона. Из-за отсутствия подшипников на разных промежуточных станциях неделями простаивают в ожидании ремонта груженые вагоны. Недостаток материалов и запчастей вообще тормозит оздоровление паровозного и вагонного хозяйств. Задерживать ремонтом и тем уменьшать и без того ограниченное наличие здоровых и годных к работе паровозов и вагонов в такой момент недопустимо. Задерживать ремонтом вагоны,***



груженые, может быть, продовольствием для умирающих от голода детей Поволжья, по целым неделям преступно. Хозяйственным органам дороги необходимо подтянуться, принять все меры к устранению таких ненормальных явлений. Контрольным органам, комиссарам, месткомам, отделам организации производства профсоюза надо быть действительно контрольными и не позволять допускать дело до катастрофического состояния. Вместе с этим необходимо развить широкую агитацию, надо чтобы все работники транспорта от мала до велика имели в виду истощение, а иногда и полное отсутствие запаса материалов в стране и поэтому разумно относились к расходу имеющихся запасов, соблюдали во всем, даже в мелочах, строгую экономию, умело приспосабливались к замене одних материалов другими подходящими и утилизации старья. Нет такого положения, из которого при желании нельзя было бы выйти. Технические силы, контрольные аппараты, подальше от бюрократизма, от кабинетов! Ближе к живому делу! Выплывайте из засосавших вас кабинетов, канцелярщины и окунайтесь в свежую воду производства. Органы пропаганды, агитации, оторвитесь от разработки бумажных планов, влейтесь в широкие массы, будите в них хозяина! И тогда катастрофам будет с нами не по пути, они перестанут быть нашими непрошенными спутниками».

Несколько позднее в другом выступлении в партийной печати говорилось, что в то время как на сети железных дорог долгое время идет борьба с дефицитностью и бесхозяйственностью, во дворе Владикавказских вагоноремонтных мастерских находятся порядка 25 тысяч пудов запасных частей американских товарных вагонов. Они хранятся под открытым небом, без навесов и присмотра, ржавеют, приходят в негодность и расходуются не по назначению. Руководству мастерских и линотдела напоминалось, что в 1922 году были попытки упорядочить эти материалы, затрачена большая сумма, запчасти перебирались, разбирались, перекладывались с места на места и даже 5 тысяч пудов их было сдано в кладовую. Но дело не доведено до конца и добро большой ценности просто пропадает.

Обычно после подобных статей в мастерских проводились собрания, принимались решения о необходимости экономии сырья, представлялись некие перечни мероприятий по утилизации вторичных материалов, но в жизнь все это продвигалось слабо, потому что возможности таких методов ведения хозяйства были весьма ограниченны. Например, в конце 1921 года во Владикавказском линейном отделе насчитывался всего 231 паровоз, из этого количества больных – 102, то есть 44,3%. Поэтому в течение ноября из затребованных под поезда 753 паровозов было выдано лишь 680. В отчетах по поводу такого со-

стояния дел неизменно значилось: недостаток материалов для ремонта. Аналогичная ситуация сложилась и с вагонами. За один только месяц от поездов было отцеплено больных товарных вагонов и цистерн в количестве 3251 единица. Из них по общему ремонту – 2865, по грению букс – 522.

Вместе с тем работа вагоноремонтных мастерских набирала обороты. Это было головное ремонтное предприятие Владикавказского линотдела, а в указанный период на отделе было отремонтировано малым ремонтом 1686 товарных вагонов, 1843 цистерны и три пассажирских вагона. Также проведено 18 конвенционных осмотров цистерн и три – пассажирских вагонов. Кроме того, в это время поступили заказы по приспособлению вагонов для хлебных перевозок. 385 вагонов было приспособлено и 379 осмотрено. Выполнение задания по ремонту товарных вагонов составило 144%.

Заместитель уполномоченного наркома пути и зампредправления Северо-Кавказских железных дорог Муст сообщал о следующих результатах работы за 1923 год. СКЖД обслуживали в это время 3760 верст пути. План по товарным перевозкам был недовыполнен на 16%. В конце 1923 – начале 1924 года вместо суточной плановой погрузки в 615 вагонов грузилось всего 500–550. В то же время на дороге имелся уже сорокадневный запас мазута. Велась активная борьба с хищениями, которая давала положительные результаты. За декабрь 1923 года было допущено 29 случаев хищения на сумму 3800 рублей, в январе 1924 года – 14 (3500 рублей), в феврале – 7 (500 рублей).

Средний заработок сдельщиков в январе 1924 года составлял на дороге 29,74 рубля. Материальное обеспечение рабочих Муст признал пока еще далеко не удовлетворительным. По его данным, в начале 1924 года зарплата рабочего достигала лишь 59,5% от довоенной в царской России.

В 1923 году Владикавказские мастерские вышли на рентабельную работу и перестали получать дотации от государства. Правда, со снабжением дело попрежнему обстояло неважно – например за тот же год на предприятие не было

выделено ни одного комплекта спецодежды. Но все-таки можно с уверенностью сказать, что в это время жизнь в мастерских начала налаживаться в рамках ее нормального понимания: работа, зарплата, соцкультбыт.

С поворотом к НЭПу и разрешением частной торговли рынок наполнился продовольствием – и данная проблема для рабочих потеряла свою остроту. При этом очень многие работники Владикавказских мастерских держали свои огороды. Идя навстречу пожеланиям рабочих, местком и администрация организованно предоставляли всем работникам двухнедельные отпуска для массового проведения сельскохозяйственных работ: в 1923 году – с 1 по 15 мая, а в 1924 году – с 1 по 15 июня. Мастерские в это время не работали, лишь для ремонта станков, машин и оборудования оставалось нужное количество специалистов. В 1924 году постановлением общего собрания рабочих работы также приостанавливались – с 26 апреля по 4 мая включительно, а для погашения промежуточных непраздничных дней работа распределялась сверхурочно в другие дни.

В 1923 году на территории мастерских был посажен фруктовый сад.

На Владикавказском узле сумели сохранить местную больницу и при первой возможности улучшить там положение дел. Вот какой отклик был напечатан в «Горской правде» 1 апреля 1924 года.

> ***«Мне много раз приходилось бывать в больницах нашего города, но что я видел в железнодорожной больнице, я нигде еще до сих пор не встречал. Немецкая аккуратность и порядок положительно во всем здесь так и бьют в глаза. Порядок есть несомненно результат деятельности докторов Перковича, Штарка и Тер-Арутюняна. В больнице тепло, светло, чисто обходят врачи больных в сутки два раза, кормят хорошо и всегда вовремя. Уход за больными младшими сотрудниками тоже не оставляет желать лучшего. Особенно бросается в глаза неутомимая работа сестры милосердия Цекаловой. Отмечая ревностное отношение к своим обязанностям всех сотрудников больницы, остается только пожелать, чтобы железнодорожная больница служила хорошим примером для всех остальных больниц нашей Горской ССР».***

Отдельно нужно сказать о клубной работе в мастерских.

ЛАБОРАТОРИЯ НОВЫХ ЦЕННОСТЕЙ

Еще в 1920 году владикавказский «Коммунист» в одной из публикаций призывал предприятия активнее открывать рабочие клубы. В частности, газета писала:

> ***«Клуб должен быть не только местом и лабораторией по переработке старых и выработке новых научных и культурных ценностей, но и школой общественности. Преодолеть быт, с корнем вырвать все то застарелое и косное, что пустило корни и веками рабства взлелеяно и вскормлено — вот одна из самых важных и ценных задач рабочего клуба. Создавайте клубы, перестраивайте старые, превратившиеся в чайные и столовые, в духе пролетарского клуба, который был бы на высоте своих великих задач».***

У железнодорожников Владикавказского узла долгое время не было своего полноценного клуба. Под него использовалось небольшое неустроенное помещение вместимостью 200 человек, в то время как в мастерских, на станции и в аппарате линотдела работало в общей сложности 1500 человек.

19 марта 1923 года на общем собрании в вагоноремонтных мастерских был поставлен и обсужден вопрос о новом клубе. Выступившие признали как то, что клуб необходим, так и то, что ни у администрации предприятия, ни у профсоюза достаточных средств на это нет. Сошлись во мнении, что если сами рабочие проявят инициативу и примут участие в работах во внеурочное время, то старое полуразвалившееся общежитие можно было бы реконструировать в клуб. На собрании многие работники подтвердили, что готовы участвовать. Была создана соответствующая комиссия — и вскоре начались субботники по разбору негодных стен, уборке мусора и т. д.

16 апреля, опять же на общем собрании, было решено для закупки соответствующих материалов отчислить от однодневного до 2,5-дневного майского заработка. Весну и лето шли работы, и к октябрю большое здание в два этажа было в целом готово. Начались отделочные работы, тоже преимущественно своими силами.

Торжественное открытие клуба состоялось 31 декабря 1923 года. Вот как описывала это событие городская газета:

> ***«С 5 часов вечера железнодорожники густыми группами потянулись к своему клубу. Великолепный зрительный зал, рассчитанный на 800 мест, всех желающих не смог вместить. Пришлось заблаговременно распределять***

билеты. Торжественно и в то же время тепло и задушевно отпраздновали железнодорожники открытие своего клуба и встречу Нового года. При единодушном одобрении всех клубу решено дать имя «Рабочего железнодорожного клуба памяти Августовских 1918 года событий». Присутствующие на открытии представители ЦК профсоюза Амельянчик и Федоров заявили, что нигде еще на всей сети им не приходилось видеть не только построенный теперь уже в годы революции клуб, но и лучшее из помещений дореволюционных лет, занятых клубами на других дорогах. Рабочий клуб железнодорожников является красивой живой сказкой действительности, созданной руками, трудом и грошами рабочих, упорно желавших иметь свой хороший клуб и достигших этого».

Уже в первые дни в члены клуба записалось около 500 человек. Вскоре здесь действовало девять различных кружков, а также школа первой ступени для детей. В этом клубе стали неизменно проводиться общие собрания не только вагоноремонтных мастерских, но и всего узла, а впоследствии и находившегося в нем управления Орджоникидзевской железной дороги.

При этом в 1920-е годы было весьма модно организовывать в таких клубах всяческие театрализованные идеологические представления. Например, 13 января 1924 года в клубе вагоноремонтных мастерских прошло комсомольское собрание по поводу четвертой годовщины со дня смерти немецкого коммуниста Карла Либкнехта. Была принята гневная резолюция: «Пусть помнят убийцы, что убив Карла Либкнехта, они не убили идею, внедрившуюся в наши юные сердца. Ярким факелом горит она перед нами и зовет на борьбу до победы». К резолюции была прибавлена помощь германским рабочим – каждый сдал по 50 копеек. А 15 января в клубе силами комсомольцев и пионеров города Владикавказа был поставлен спектакль, зрителями которого стали ремонтники и другие железнодорожники, а также приглашенные военные, городская молодежь, партийцы и т. д. Сначала был зачитан доклад о жизни вождя, а затем показана пьеса из жизни Карла Либкнехта. Далее состоялось спортивное отделение пионеров и концерт художественной самодеятельности.

Также в клубе стали проводиться вечера неразрешенных вопросов, которые поначалу вызывали у рабочих некоторый интерес. Вот как описывалась в одной из публикаций общая картина таких мероприятий.

«Лица у собравшихся сосредоточенные, вдумчивые. Многие из них ожидают получить ответы на те вопросы, которые одолевают их по целым неделям. Хозяйственная линия представлена полностью, налицо представители всех служб и начальников линотдела. Они явились вовремя и сгруппировались. Взвился занавес. На сцену предместкому подаются записки

с вопросами, их много. И там и здесь тянутся мозолистые руки с клочками бумаги. Что волнует железнодорожников? Их мучают вопросы, как помочь тяжелому положению государственного железнодорожного транспорта, как бороться с дефицитом, как упростить и усовершенствовать аппарат управления, как изжить волокиту, как облегчить доступ в ряды партии железнодорожным служащим, как избавить кооператив от тяжелых накладных расходов, как работает страховая касса. Представители хозединиц дают ответы. Они порой бывают неясны, страдают неполнотой. Профработники дополняют и разъясняют. Время бежит быстро и чувствуется, что вся масса живет, деловито думает, творит, а это и есть главная цель вечера. Члены союза незаметно для самих себя увлекаются работой, постепенно всей массой втягиваются в профсоюзную работу, принимают в ней живое и непосредственное участие. Процесс массовой профработы и тесное единение союзных органов со всею массою – налицо».

В феврале 1924 года Владикавказ посетили члены ЦК партии Г. К. Орджоникидзе и А. И. Микоян. Они выступили в том числе и на общем собрании железнодорожников в новом клубе. «Чувствовалось, что масса и на нашей даль-

ней окраине за годы революции выросла сознательно, точно отдает себе отчет и подчеркнула это в своей резолюции. Смотря на эту громадную аудиторию суровых лиц, лишний раз убеждаешься, как велико единение трудящихся со своей руководительницей РКП», – сообщалось об этом знаменательном для вагоноремонтных мастерских событии в газетном отчете.

В клубе имени Августовских событий проходили также мероприятия по организации ленинского призыва в партию, объявленного после смерти В. И. Ленина, которая последовала 21 января 1924 года. Кстати, еще при жизни Ленина, 17 марта 1923 года, на собрании коллектива Владикавказских железнодорожных мастерских была принята следующая телеграмма:

«Дорогой Владимир Ильич! Мы, коммунисты и беспартийные рабочие, собравшись в день 25-летнего юбилея славной РКП(б), шлем тебе горячий привет. Мы уверены, что только РКП(б), руководителем которой ты состоишь с начала ее организации, приведет рабочий класс России, а вместе с ним и рабочий класс всего мира к окончательной победе над буржуазным миром. Мы хотим и впредь видеть тебя во главе рабочего движения, видеть тебя во главе рабочего класса всего мира. Единственный наказ тебе – береги свое здоровье, подорванное злой рукой убийц – предателей рабочего класса». Теперь же, после смерти вождя, на предприятии прошел ленинский призыв в партию. Газета «Горская правда» в этой связи сообщала 21 февраля 1924 года:

> ***«В железнодорожных мастерских было общее собрание мастеровых, рабочих и служащих, на котором стоял вопрос о коллективном вступлении в РКП(б). Всего было объявлено по коллективным спискам 65 кандидатов, из которых 38 товарищей после индивидуального опроса и голосования были приняты в ряды РКП(б)».***

Характерно отметить, что, по официальным данным Владикавказского линейного комитета профсоюза, в целом из подавших заявления в РКП(б) рабочих 80% являлись малограмотными, а 10% – вообще неграмотными. Для их обучения было организовано 25 групп с двумя десятками преподавателей.

Поддержали вагоноремонтники и решение Союза рабочих и служащих транспорта города Владикавказа о создании фонда имени В. И. Ленина и отчислении в него с зарплаты за апрель с получающих до 50 рублей в месяц – 1%, с получающих от 50 до 70 рублей – 2%, от 75 до 100 рублей – 10%, а с зарабатывающих свыше 100 рублей – 15%.

В 1923–1924 годах в клубе активно проходила кампания по ликвидации неграмотности. Грамоте обучались в том числе и некоторые работники вагоноремонтных мастерских, а также члены их семей.

Не была забыта и антирелигиозная пропаганда. Интересно отметить, что в марте 1924 года на общем собрании мастерских был заслушан доклад о значении пролетарских и церковных праздников. В результате было принято коллективное решение, что пора положить конец религиозным предрассудкам.

Решили 25 марта не праздновать Пасху, а вместо этого День международной солидарности трудящихся 1 Мая отмечать два дня.

В 1924 году при железнодорожном клубе действовали политкружок, профкружок, естественно-научный кружок, а также драматический, спортивный, кройки и шитья, хоровой. Также здесь размещалась и библиотека. Любопытный отзыв читаем о ней в «Горской правде»:

> ***«Хороший, уютный, культурный уголок при новом железнодорожном клубе имени Августовских событий – это библиотека-читальня. Чисто, светло, уютно и даже роскошно. К сожалению, частенько тут пока еще нет нужных книг, но зато столы завалены газетами и журналами. Имеются уголки «Ленинский» и «Безбожника». Правда, здесь можно увидеть кого угодно, только не комсомольца».***

В клубе имелся кинопроектор, регулярно устраивались киносеансы. Летом 1924 года открыли и столовую для Владикавказского узла.

Занятия клубных кружков проходили под присмотром партийной ячейки РКП(б), которая в то время на узле была объединенной и включала в себя ком-

мунистов мастерских, службы пути и станции с количеством рабочих и служащих 1440 человек. В рамках партийной учебы здесь было организовано три политгруппы и открыта школа для технически неграмотных работников.

Нужно упомянуть, что железнодорожная парторганизация Владикавказа осуществляла шефство над селением Карабулак. При этом город помогал деревне материалами, а также, например, такими работами, как ремонт местного клуба и школы. 27 апреля 1924 года в вагонных мастерских прошел воскресник, на котором возле клуба были высажены деревья.

В середине 1920 годов железнодорожный клуб частенько становился местным политическим центром, где на собраниях горячо обсуждались вопросы внешней и внутренней политики и звучали гневные филиппики, принимались уничижительные резолюции. Так, 23 мая 1924 года здесь был заслушан доклад парторга Таболова о русско-германском конфликте. После ряда эмоциональных выступлений собрание вынесло следующее постановление:

> ***«Мы, рабочие Владикавказских железнодорожных мастерских, отмечая негодование в глубоких массах, вызванное со стороны германской полиции, даем честное слово, слово революционного рабочего, что мы дадим отпор германской буржуазии. Рабочие и крестьяне Союза республик не могут объяснить такой вызывающий акт и нарушение советских прав иначе как враждебным выступлением германского правительства против дружественных отношений между нами и Германией. Неслыханное в истории дерзкое нападение на наше торгпредство в Берлине мы объясняем как новый поход капиталистических хищников на Союз республик. Мы единогласно заявляем громкий протест всей мировой буржуазии и напоминаем, что глаза рабочих зорко следят за революционным движением и мы всегда готовы к борьбе с заграничными вампирами, высасывающими соки из рабочих. Мы призываем рабочих всего мира, и в первую очередь пролетариат Германии, сделать решительный отпор германской керзоновщине и заклеймить позором вождей II Интернационала, прихвостней фашизма. Долой мировой фашизм! Долой предателей, вождей мирового меньшевизма! Да здравствует красное знамя революционной справедливости! Да здравствует рабочий класс и пролетарская солидарность всего мира!»***

В 1926 году насчитывалось 518 членов железнодорожного клуба, а в 1927-м – уже 2400. Поэтому если раньше правление клуба избиралось из 5 человек, то в 1927 году выбрали 15. При этом еще существовал корпус клубных делегатов в количестве 39 человек, а в целом клубный актив насчитывал 600 работников.

КОГДА ЖЕ КОНЕЦ ГОЛОВОТЯПСТВУ?

Жизнь шла на рельсах НЭПа, улучшалось положение населения с продовольствием и ширпотребом, нормализовалась ситуация с прогулами (в это время даже возникла некоторая безработица) и хищениями, а вот материальное снабжение предприятий по-прежнему наладить не удавалось.

Во второй половине 1920-х годов в мастерских, которые стали называться уже Владикавказским вагоноремонтным заводом, вынашивались планы самостоятельного строительства товарных вагонов, но отсутствие нужных материалов не давало им осуществиться. Владикавказская газета «Власть труда» отмечала 8 января 1928 года:

> ***«Нет круглого железа, нет котельного железа, обшивки деревянной хватит только на 10 вагонов, нет стального литья, кузовные кронштейны на исходе. Подшипников совсем нет. Заявки своевременно поданы, но материальная служба управления дороги не торопится их выполнять. В сотый раз приходится напоминать управлению дороги о необходимости аккуратного выполнения заказов на материалы. Об этом наши правленцы очень мало беспокоятся».***

Буквально через несколько дней газета опять возвращалась к этой теме:

> ***«Еще до начала нового производственного года начальник Владикавказского вагоноремонтного завода дал в управление дороги заявку на необходимые материалы: железо сортовое и котельное, обшивки, асбест, печи сухого отопления и др. Прошло почти три месяца, а материалов по заявке поступило очень немного. На настойчивые просьбы завода выслать материалы управление дороги затребовало от начальника завода агента для отбора годных частей. Туда командирован заведующий технико-нормировочным бюро, который уже две недели оторван от своей работы и возится в управлении дороги с отборкой нужных для завода материалов».***

Но к дефициту добавилась смена производственного задания – и газета 17 января вновь встает на защиту завода:

> ***«Правление дороги по-прежнему продолжает играться с программным заданием по ремонту товарных вагонов:***

сегодня предписывает одно, завтра отменяет и дает другое. На днях ВРЗ получил от управления дороги предписание: «Срочно приступите к подготовке ремонта 75 цистерн вместо положенных по плану крытых вагонов. Шлите заявку в реалбазу на запчасти». И началась горячка. Нужно составить заявку на части и материалы, перегруппировать рабочую силу, сломать установившийся план ремонта. Все это нервирует не только администрацию цехов, но и рядовых рабочих. Неужели нельзя твердо выдерживать в течение года раз положенное задание?»

Дефицит – этот никак не искоренявшийся советский недостаток – пытались нивелировать переходом, как тогда говорили, на графическую систему работы, или попросту на составление планов-графиков, увязывающих все производственные процессы на предприятии и работу всех цехов в единые технологические и организационно-штатные расписания. Рисовались различные схемы, проходили их обсуждения в цехах и на общих собраниях.

Например, 10 января 1928 года переход на график обсудили в кузнечном цехе. Рабочие говорили, что в цехе по два месяца стоят неисправные молоты и штампы, а все потому, что мастер цеха не имеет своего штата слесарей для текущего ремонта. Соответствующие слесаря закреплены за механическим цехом, и поэтому при любой надобности что-то подвинтить или переставить в молоте нужно писать наряд мастеру механического цеха, а потом еще и найти его и слесаря. В это время молот или горн бездействует. При этом и кузнецам надо платить за простой. Это приводит к убыткам завода. Поэтому было предложено иметь в цехе собственных слесарей по ремонту оборудования.

Для выявления подобных технологических ресурсов в 1928 году на заводе было создано бюро по рационализации. Оно занялось предложениями по различным реструктуризациям и перегруппировкам. Например, для более рационального использования рабочей силы и ускорения переброски материалов из цеха в цех и доставки изделий к месту сборки были проведены следующие преобразования. За каждым цеховым мастером закрепили чернорабочих и строго разграничили функции каждой цеховой группы. Так, заготовительные цеха должны были своими силами направлять готовые изделия в сборочный цех, что уже не давало тому возможности сваливать вину в задержке частей на других, как это практиковалось раньше. «У меня давно готово, – говорил обыкновенно мастер заготовительного цеха, – да не берут». Теперь этого не стало. В свою очередь, сборочный цех также стал направлять требующие исправления детали в кузницу и механическую мастерскую с помощью своих рабочих.

В январе 1928 года местком ВРЗ провел по цехам целый ряд производственных совещаний, посвященных вопросу рационализации производства. Вот как описывала результаты этого «Власть труда» 14 января:

«Наибольший интерес к докладам проявили механический, кузнечный и товарно-сборочный цеха. На совещаниях присутствовало, кроме актива, много рядовых рабочих. Подкачал только пассажирский цех. Там совещание не состоялось за неявкой актива. На совещаниях рабочие отмечали целесообразность введения графической системы, подытоживали положительные результаты, которые имеет производство в результате перехода на график. В тех цехах, где график еще не введен, как, например, по товарному парку, рабочие отмечали большую неувязку в доставке материалов и изделий. Администрация заготовительных цехов относится небрежно к изготовлению частей. Из-за отсутствия надлежащей приемки одну и ту же деталь приходится переделывать по нескольку раз, что удорожает стоимость ремонта вагонов и вызывает простои в работе».

Вскоре на заводе были подведены итоги выполнения предложений рабочих в области рационализации производства за последние два года. Выяснилось, что за 1926/1927 производственный год (то есть с 1 октября по 1 октября) было внесено три таких предложения. Из них принято и проведено в жизнь два: воздушный компрессор и продольная резка труб. А вот в 1927/1928 году поступило уже более 30 предложений. Из них шесть было принято и проведе-

но, пять передано в управление дороги и остальные находились в стадии проработки. Несколько рабочих были премированы. Так, слесарь пассажирского цеха Рогалицкий получил 25 рублей за изготовление пресс-скобы. Бондаренко – 100 рублей за переделку электромашины с переменного на обратный ток. При этом было решено отпустить бюро по рационализации 1600 рублей для премирования дельных предложений.

Что касается непосредственно самого этого органа, то нельзя не упомянуть забавный случай, который произошел в начале его деятельности. Отремонтированный и выпущенный из ремонта пассажирский вагон № 863 стоял готовый к отправке. За час до окончания работы администрация цеха увидела, что в вагоне не застеклена одна рама. Бросились в кладовую, но там нужного полубемского стекла не нашлось и было неизвестно, когда его ждать. Поэтому вагон не удалось закончить и он простоял в ремонте еще несколько дней. Каково же было удивление работников пассажирского цеха, когда они узнали, что буквально за день перед тем бюро по рационализации израсходовало полубемское стекло для застекления рам в помещении своей конторы, тогда как в кладовой имелся значительный запас простого стекла.

Тем не менее, несмотря на разные неувязки, стремление работать по рационализированным оргштатным схемам и технологическим графикам все-таки давало положительные результаты. Например, пассажирский цех за первый квартал 1928 года выполнил плановое задание на 114%. Средний простой вагона в восстановительном ремонте составил 46 дней, а в капитальном – 73 дня. Если раньше в годичном осмотре вагоны находились 15–22 дня, то теперь – 8 дней. Стоимость ремонта при этом снизилась на 12%.

В то же время завод очень терял от неритмичной подачи вагонов в ремонт. «Власть труда» продолжала отстаивать интересы городского предприятия перед управлением дороги, восклицая:

> ***«Когда же будет конец головотяпству и неразберихе с подачей вагонов на ВРЗ? Администрация завода засылает управлению дороги депеши, а вагонов все нет и нет. Приходится нарушать график работ, производственный план. Бывает еще хуже. Выполнил завод годичную программу по ремонту классных вагонов, вдруг управление присылает сверх программы 11 вагонов. Средств на их ремонт не ассигновано, стоят вагоны как неприкаянные, занимают пути. Завод не знает, что с ними делать».***

Между тем в стране к концу 1920-х годов новая экономическая политика практически исчерпала себя. Как известно, это была половинчатая система, принятая на время, пока население, образно говоря, не наестся досыта. Логика ведения хозяйства требовала или пойти по пути создания полноценного товарно-денежного, рыночного хозяйства и резкого сокращения излишнего вмешательства государства в экономику, или же, наоборот, увеличить его и строить социализм. В условиях нахождения у власти коммунистической

партии поворот к капитализму в то время был, конечно же, невозможен. Во-первых, партийная программа ВКП(б) и вся идеология большевизма требовали дальнейшего строительства коммунистического народного хозяйства, основанного на полном владении государством всеми средствами производства и осуществляемого по единому плану. Во-вторых, национализировав безвозмездно все частные средства производства и отказавшись от выплаты иностранных займов, а также построив такое государство, где не соблюдались общепринятые в западном мире демократические права и свободы, Советская Россия оказалась во враждебном окружении развитых стран. Надеяться на привлечение иностранных инвестиций для развития промышленности и, в частности, оборонного комплекса, было нельзя. Провести денационализацию, то есть приватизацию государственного имущества, и полностью запустить рынок большевики не могли, потому что это означало бы крах их планов и признание того, что кровь была пролита напрасно. Следовательно, оставался лишь путь дальнейшего огосударствления экономики и изъятия средств у населения, преимущественно крестьянства, для проведения индустриализации и милитаризации.

РЕОРГАНИЗАЦИЕЙ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

В заключение этой главы, для более полной характеристики описываемого периода, нельзя не упомянуть и о тех многочисленных реструктуризациях и реорганизациях, которые проходили на Владикавказской дороге в 1920-е годы, иначе будет просто не понять, к каким железнодорожным структурам относился вагоноремонтный завод. И как получилось, что сначала управление железной дороги находилось в Ростове, а потом вдруг оказалось в Орджоникидзе.

В апреле 1920 года было образовано новое управление Владикавказской железной дороги, к которому отнесли также Черноморско-Кубанскую, Армавир-Туапсинскую, Ейскую и Черноморскую (Побережную) дороги. Оно подчинялось Отделу путей сообщения (ОПС) Кавказского фронта. Сам ОПС находился в подчинении у Наркомата путей сообщения, а в отношении военных заданий – у начальника военных сообщений фронта. При этом Отдел путей сообщения руководил не только железными дорогами, но и водным транспортом.

В 1920 году начальником ОПС Кавказского фронта и членом Реввоенсовета, а также начальником Владикавказской железной дороги назначили С. Д. Маркова, члена РСДРП(б) с 1905 года, инженера путей сообщения. (До этого он с 1918 года являлся членом коллегии НКПС, а в январе 1919 года стал заместителем народного комиссара путей сообщения.)

В мае 1921 года был создан Кавказский округ путей сообщения (КОПС). Потом железные дороги КОПСа разделили на пять линейных отделов: Армавирский, Владикавказский, Ростовский, Краснодарский, Царицынский, а в

1922 году к ним прибавились Минераловодский и Петровский. В том же году участки Юго-Восточной и Владикавказской железных дорог были объединены – и образованы Северо-Кавказские железные дороги (СКЖД). Затем линотделы укрупнили, их осталось четыре. Они являлись местными органами управления, подчиненными округу, и руководили работой железнодорожного транспорта в пределах своей территории. При этом, когда создавали линейные отделы, ликвидировали отделы эксплуатации и участки тяги.

В середине 1922 года Совет труда и обороны предложил образовать на дорогах правления. Существовавшие управления тоже оставались, но их деятельность ограничивалась технико-эксплуатационными функциями. Правления же должны были ввести хозрасчет на железных дорогах и заниматься коммерческой деятельностью. Им принадлежало общее руководство работой дорог, забота об их финансировании и увязка деятельности и интересов железнодорожников с другими ведомствами. Во главе правлений стояли уполномоченные НКПС.

Правление в Ростове было создано под председательством уполномоченного НКПС С. Д. Маркова, он же возглавлял и КОПС. По новому Положению о правлениях от 26 июля 1923 года его председатель утверждался СТО по представлению НКПС, он же являлся уполномоченным. Члены правления назначались НКПС. В состав органа входил также начальник дороги, который руководил технической эксплуатацией магистрали.

В феврале 1923 года КОПС был переименован в Северо-Кавказский округ путей сообщения (СКОПС) им. С. Д. Маркова (в ноябре 1922 года С. Д. Марков был убит вместе с женой в Дагестане во время отдыха). Однако вскоре сами советские чиновники признали, что созданная система управления транспортом получилась громоздкой и неповоротливой, а учет и отчетность слишком сложными. К 1923 году только управление СКОПСа имело 18 технических, коммерческих и прочих отделов и частей, а вместе с линотделами – 45. При этом создание линейных отделов вызвало значительное увеличение штатов.

В 1924 году СКОПС и линотделы были ликвидированы. Из состава их аппаратов было образовано управление Северо-Кавказских имени С. Д. Маркова железных дорог, в службы которого преобразовались бывшие отделы СКОПСа. Однако правление и управление продолжали существовать параллельно, что порождало бесконечные накладки и неувязки в текущей работе и практическое разъединение экономических и технологических вопросов. Поэтому на состоявшемся 25 ноября 1924 года V пленуме бюро правлений железных дорог

приняли решение о новой реорганизации, в основу которой были положены принципы единства аппарата и его упрощение, объединение руководства экономической и технической областями транспорта. В частности, было признано целесообразным оставить на железной дороге правление, которое объединяло работу местных, областных, партийных, советских и хозяйственных органов, а управление ликвидировать. На основании распоряжения НКПС от 19 ноября 1925 года управление СКЖД было расформировано, а должность начальника дороги упразднена. Единым руководящим органом СКЖД стало правление, а службы управления СКЖД переименовали в отделы правления. Председателем правления и уполнаркомпути назначили И. А. Миронова.

Правления просуществовали менее пяти лет, после чего постановлением СНК СССР от 12 июня 1930 года правление железной дороги было заменено дирекцией, во главе которой стоял директор, действующий на принципах единоначалия. Однако эта структура продержалась также недолго и постановлением СНК от 8 августа 1933 года дирекции железных дорог были переименованы в управления с установлением их типовых структур.

Далее приказом НКПС №144/Ц от 1 июля 1935 года Северо-Кавказские им. С. Д. Маркова железные дороги были разделены на две самостоятельные: Северо-Кавказскую с местом нахождения управления в Орджоникидзе (Владикавказе) и Азово-Черноморскую с управленим в Ростове-на-Дону. Чуть позже, 1 июля 1936 года, Азово-Черноморской железной дороге было присвоено имя К. Е. Ворошилова, а Северо-Кавказской в марте 1937 года – С. Орджоникидзе.

Прошел также ряд реорганизаций и по отношению к самой Северной Осетии. В частности, 17 ноября 1920 года ее включили в Горскую Автономную Советскую Социалистическую Республику, созданную в составе РСФСР. На правах отдельных округов в ГАССР вошли Северная Осетия, Карачай, Балкария, Кабарда, Ингушетия, Чечня, а также города Владикавказ и Грозный. Вместе с тем 20 апреля 1922 года в составе Грузинской Советской Социалистической Республики была образована Юго-Осетинская Автономная Область.

С упразднением Горской АССР 7 июля 1924 года была создана Северо-Осетинская Автономная Область. Вопрос об объединении двух осетинских автономий обсуждался в высших партийных и советских органах до 1926 года, но так и не был решен. Конституция СССР 1936 года преобразовала СОАО в Северо-Осетинскую Автономную Советскую Социалистическую Республику.

ПОЕЗД ИДЕТ
ОТ ст. СОЦИАЛИЗ
ДО ст. КОММУНИЗ

ГЛАВА V

ЭПОХА ВЕЛИКОГО ПЕРЕЛОМА

КУРС НА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЮ

В апреле 1929 года на XVI конференции ВКП(б) было заявлено о принятии в СССР первого пятилетнего плана. В мае того же года он был одобрен V съездом Советов СССР и начал претворяться в жизнь.

Сталин в своей статье, написанной к двенадцатой годовщине Октябрьской революции, констатировал:

> ***«Истекший год был годом великого перелома на всех фронтах социалистического строительства. Перелом этот шел и продолжает идти под знаком решительного наступления социализма на капиталистические элементы города и деревни».***

Главной задачей первой пятилетки объявлялось превращение страны из аграрно-индустриальной в индустриальную. Средства для индустриализации было решено брать из трех основных источников: прибыль в самой промышленности, перераспределение через государственный бюджет доходов других отраслей народного хозяйства и использование ресурсов населения.

Планировалось увеличить объемы производства, построить целый ряд новых предприятий и даже отраслей, начать выпуск новой техники. По всем видам продукции устанавливались определенные сроки и объемы, все это разверстывалось по предприятиям. При этом был выдвинут лозунг «Пятилетку в четыре года!», то есть планы надлежало не только выполнять, но и перевыполнять. В 1930 году, выступая на XVI съезде ВКП(б), Сталин заявил, что индустриальный прорыв возможен лишь при построении «социализма в одной стране», и потребовал многократного увеличения заданий пятилетки.

Поскольку капиталовложения в тяжелую индустрию сразу превысили ранее запланированную сумму и продолжали расти, была резко увеличена денежная эмиссия (то есть печать бумажных денег) и в течение всей первой пятилетки рост денежной массы в обращении более чем в два раза опережал рост производства предметов потребления, что привело к росту цен и дефициту потребительских товаров.

Параллельно государство перешло к централизованному распределению всех средств производства и предметов потребления, осуществлялось внедрение командно-административных методов управления и проводилась национализация частной собственности. Вскоре началась и принудительная коллективизация крестьян, у которых отбиралось их имущество и впредь они должны были работать в коллективных хозяйствах (колхозах), выполняя также и планы по сдаче государству сельскохозяйственной продукции. Вследствие этой меры в 1932–1933 годах многие районы страны охватил голод, миллионы крестьян погибли.

В конце 1932 года было объявлено об успешном и досрочном выполнении первой пятилетки за четыре года и три месяца. Подводя ее итоги, Сталин сообщил, что тяжелая индустрия выполнила план на 108%. За период между 1 октября 1928 года и 1 января 1933 года производственные основные фонды тяжелой промышленности увеличились в 2,7 раза.

Второй пятилетний план (1933–1937 гг.), утвержденный XVII съездом ВКП(б) в начале 1934 года, предполагал дальнейшее развитие индустриализации страны с приоритетным развитием тяжелой промышленности.

Таким образом, в СССР в этот период произошел резкий поворот к практически полному огосударствлению экономики, свертыванию рынка и строительству бестоварного социалистического хозяйства. В стране окончательно сформировалась и социально-политическая система, основанная на монополии коммунистической партии и ее всеохватывающем, всепроникающем и ничем не ограниченном руководстве во всех без исключения сферах общественной жизни, включая личную жизнь граждан. Человек стал рассматриваться лишь как средство для усиления государства, как винтик в гигантской государственной машине. При этом он получал в этой системе определенные гарантии некоего социального минимума. Правда, они сопровождались полным отсутствием правовой защищенности граждан и в этой связи попросту теряли смысл для многих миллионов людей, уничтоженных и репрессированных в эту эпоху.

Вместе с тем за годы социалистической индустриализации было построено большое

количество новых крупных предприятий, возникали целые отрасли промышленности. Были воздвигнуты такие промышленные и транспортные гиганты, как ДнепроГЭС, металлургические заводы в Магнитогорске, Липецке, Челябинске, Новокузнецке, Норильске, а также «Уралмаш», «Уралвагонзавод», ГАЗ, ЗИС (впоследствии ЗИЛ), тракторные заводы в Сталинграде, Челябинске, Харькове, Турксиб, московское метро и др.

Не остался в стороне, разумеется, и железнодорожный транспорт. В январе 1931 года ЦК ВКП(б) и Совнарком приняли специальное постановление по этой отрасли с конкретными заданиями и сроками. В частности, за год было решено построить более тысячи паровозов, до 60 тысяч вагонов. Июньский пленум 1931 года установил большую программу технической реконструкции железнодорожного транспорта, которая включала электрификацию, замену существующих типов паровозов на более мощные, выпуск 50–60-тонных грузовых вагонов, перевод подвижного состава на автосцепку, оснащение наиболее грузонапряженных линий автоблокировкой и т. д. Были определены также задачи по усилению партийной, профсоюзной и кадровой работы.

Второй пятилетний план предусматривал дальнейшую техническую реконструкцию транспорта и связи. Планировалось электрифицировать 7 тысяч километров дорог, уложить около 9,5 тысяч вторых путей, заменить на 20 тысячах километров рельсы легкого типа на тяжелые. Для усиления партийного руководства с июля 1933 года на железнодорожном транспорте образовывались политотделы.

Валовые достижения индустриализации на железных дорогах были налицо. Протяженность сети к 1913 году увеличилась в четыре раза. За годы первых пятилеток на рельсы вышло около 12 тысяч паровозов мощных серий. К началу 1941 года эксплуатировалось более 6 тысяч паровозов серий ФД, МС, СО возрастом всего от двух до пяти лет. Было построено 516 тысяч вагонов (в двухосном исчислении), половина из которых имели автосцепку.

Нужно отметить, что, несмотря на переход к нерыночной, командно-административной системе экономики, некоторые элементы товарного хозяйства, пусть и в очень урезанном виде, в СССР все-таки были оставлены. В частности, это касалось использования денег в сфере заработной платы и розничного оборота, а также принципа материальной заинтересованности работников в виде сдельной формы оплаты труда и других поощрений.

Но, как показала практика, в условиях продолжавшегося товарного дефицита эта мера имела ограниченное действие, а поэтому в стране стали массово внедряться другие подходы к стимулированию производительности труда. Важнейшим из них было социалистическое соревнование, суть которого заключалась в принятии коллективами и отдельными работниками повышенных плановых производственных заданий и выявлении победителей среди соревнующихся друг с другом подразделений. В январе 1929 года была широко опубликована работа Ленина «Как организовать соревнование», а в марте коллектив ленинградского завода «Красный выборжец» обратился ко всему рабочему классу с соответствующим призывом.

В мае 1929 года ЦК ВКП(б) принял постановление «О социалистическом соревновании фабрик и заводов». Среди намеченных мер было указание партийным, профсоюзным, комсомольским и хозяйственным организациям о развертывании массовой работы по доведению плановых заданий до цеха, мастерской, агрегата, станка, для того чтобы ударная бригада, исходя из заданий промфинплана, могла взять на себя конкретное обязательство по увеличению выпуска, улучшению качества, снижению себестоимости продукции, поднятию производительности труда и т. д.

В конце 1929 года в Москве состоялся I Всесоюзный съезд ударных бригад. Он обратился с воззванием к рабочему классу страны добиваться выполнения первого пятилетнего плана в четыре года. В связи с шестой годовщиной со дня смерти В. И. Ленина был объявлен ленинский призыв ударников, причем ЦК ВКП(б) признал необходимым обеспечить полное участие всех коммунистов и комсомольцев в ударных бригадах. В июле 1930 года рабочие ленинградского завода им. Карла Маркса выступили с инициативой выдвижения встречных промфинпланов.

В дальнейшем социалистическое соревнование стало, скажем так, постоянным способом существования советского производства. Оно проявлялось в различных формах и неотступно присутствовало каждый день и каждый час в жизни любого предприятия в СССР. Это были,

например, многочисленные, все время сменявшие друг друга трудовые вахты в честь различных партийно-государственных дат и событий: по встрече 1 Мая, годовщины Октябрьской революции, Дня железнодорожника, Дня Рабочее-крестьянской Красной армии и т. д. Как только заканчивалась с подведением итогов одна вахта, так практически сразу же начиналась другая. Также были и различные кампании в поддержку ударным трудом тех или иных акций правительства на внешней арене. Вообще высокими трудовыми достижениями стало принято встречать любые пропагандируемые события в стране, будь то полеты летчика Чкалова, открытие дрейфующей станции «Северный полюс-1», процесс антисоветского объединенного троцкистско-зиновьевского центра и т. д.

В ходе социалистического строительства рождались все новые формы социалистического соревнования: ударники, двухсотники, пятисотники, тысячники, многостаночники, скоростники, совместители профессий, комсомольско-молодежные бригады и др. Образовались движения: стахановское, изотовское, лунинское, кривоносовское, агарковское, виноградовское, черкасовское, гагановское. Распространялись методы: по экономии ресурсов, улучшению технико-экономических показателей работы, использованию старогодних материалов, переходу в отстающую бригаду и т. д.

Итоги подводились за самые разные периоды работы – за год, квартал, месяц, декаду, неделю, сутки, смену, специальный предвахтовый период и т. д. Победителей ждали различные поощрения: денежная или натуральная премия, благодарность, переходящее Красное знамя, Доска почета, публикация в газете и др. Особо отличившихся представляли к государственным наградам. Например, еще в 1927 году было учреждено звание – Герой Труда (с 1938 года – Герой Социалистического Труда).

При этом самой известной в советской истории формой социалистического соревнования стало стахановское движение. Оно получило свое название по имени забойщика шахты «Центральное-Ирмино» (Луганская область) Алексея Стаханова. В ночь с 30 на 31 августа 1935 года за смену он добыл 102 тонны угля при норме в 7 тонн. Правда, Стаханову помогали в этом два крепильщика, которые шли за ним следом и укрепляли своды шахты, в то время как раньше это делали сами забойщики. Но все равно рекорд по выработке был налицо. Этот пример был широко распропагандирован по всей стране и рекомендован к подражанию во всех других отраслях народного хозяйства.

У Стаханова сразу же появились последователи, перевыполнявшие нормы выработки на своих рабочих местах на самых разных предприятиях. 14–17 ноября 1935 года в Кремле прошло Всесоюзное совещание стахановцев, на котором Сталин, в частности, сказал:

> ***«Разве не ясно, что стахановцы являются новаторами в нашей промышленности, что стахановским движением представлена будущность нашей индустрии, что оно содержит в себе зерно будущего культурно-технического подъема рабочего класса, что оно открывает нам тот путь, на котором только и можно добиться тех высших показателей производительности труда, которые необходимы для перехода от социализма к коммунизму и уничтожения противоположности между трудом умственным и физическим. Таково, товарищи, значение стахановского движения в деле нашего социалистического строительства».***

Именно в этой речи Сталин произнес и свои знаменитые слова: «Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее». И добавил: «А когда весело живется, работа спорится. Отсюда высокие нормы выработки».

В декабре того же года состоялся Пленум ЦК ВКП(б), который рассмотрел вопросы промышленности и транспорта в связи со стахановским движением и наметил мероприятия по развитию ударничества во всех отраслях народного хозяйства. На каждом предприятии стали вести счет стахановцам и следить, чтобы их доля среди общей численности работников была на надлежащем уровне. Как правило, за свои переработки стахановцы везде получали существенную дополнительную оплату, то есть были материально заинтересованы в увеличении объемов работы. А в первое время самые отличившиеся имели и натуральные льготы – бесплатные квартиры, автомашины и т. д.

Железнодорожный транспорт являлся без преувеличения передовиком в деле внедрения различных форм социалистического соревнования. На станциях, в депо, на заводах создавались бригады, бравшие обязательства и вызывавшие друг друга на соревнование. В августе 1931 года ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников и НКПС объявили Всесоюзный конкурс локомотивных

бригад, в который включились и работники других служб, связанных с движением поездов. В 1933–1934 годах был проведен Всесоюзный конкурс работников станций. В 1935 году развернулось движение за освоение новой техники и высокую производительность труда.

1 июля 1935 года (то есть за два месяца до стахановского рекорда) машинист локомотивного депо Славянск Донецкой железной дороги Петр Кривонос провел тяжеловесный угольный поезд из Славянска в Лозовую с технической скоростью, превысившей норму почти на 9 километров в час. Поддержанный руководством дороги, он продолжал улучшать показатели. Это достигалось за счет увеличения форсировки котла при езде на большом клапане, что обеспечивало максимальное использование мощности локомотива. В обращении к машинистам Донецкой дороги, опубликованном 14 июля 1935 года в газете «Железнодорожник Донбасса», Кривонос призывал машинистов своей работой доказать, что можно значительно увеличить отдачу от паровозов. Это движение стали называть стахановско-кривоносовским.

Оно быстро распространилось по всем железным дорогам страны среди представителей разных служб. Например, рациональные решения в организации скоростного продвижения поездов были разработаны поездным диспетчером Грозненского отделения СКЖД С. В. Кутафиным. Именно он первым в стране был награжден введенным в 1933 году значком «Почетному железнодорожнику».

30 июля 1935 года, в связи с тем, что железные дороги впервые за годы пятилеток стали выполнять план, было организовано совещание актива железнодорожников в Кремле с приемом у Сталина. 56 человек были награждены орденами. Постановлением правительства от 28 июля 1936 года был установлен день профессионального отраслевого праздника 30 июля, который стали называть Сталинским днем железнодорожника (позднее его пере-

...Молодой машинист Славянского депо Петр Кривонос – большевик, сын ленинского комсомола, по заслугам награжден правительством орденом Ленина. Он первый начал выжимать из машины все, что она может дать. Своей большевистской ездой на большом клапане он разоблачил „героев предела“ и показал, какие чудеса можно сделать на обыкновенном паровозе „ЭХ“, если оседлать технику.

несли на первый выходной день августа). День железнодорожника встречали всегда с большим трудовым подъемом и повышенными обязательствами. Наряду с этим в июне 1933 года в СССР был введен «Дисциплинарный устав железных дорог», задачей которого являлось обеспечение в отрасли железной трудовой дисциплины и фактически военной субординации. В ноябре 1935 года число стахановцев на железнодорожном транспорте достигало 5300 человек, а в начале следующего года их стало уже 28 тысяч.

Надо признать, что многие стахановцы показывали просто чудеса производительности труда. Например, уже спустя несколько дней после рекорда Стаханова его достижение было побито другими шахтерами, а сам рекордсмен 19 сентября нарубил аж 227 тонн вместо плановых семи. В разных отраслях промышленности и сельского хозяйства стахановцы регулярно перевыполняли имевшиеся нормы выработки и в пять, и в десять, и в двадцать раз. С одной стороны, это действительно вело к росту средних показателей производительности труда, а кроме того, превращало деятельность рабочего из некоей поденщины в одухотворенный процесс, в труд по призванию, по желанию, по велению сердца. Помимо существенного (в два-пять раз) увеличения заработка, многие стахановцы получали от такой ударной работы еще и прилив энтузиазма, осознание причастности к великим делам, видели в этом даже смысл жизни.

Однако нельзя не отметить в стахановском движении и другую сторону. Во-первых, с его организацией в предельно забюрократизированной командно-административной экономике сразу стало, что называется, нечисто. Сплошь и рядом рекордных показателей добивались в результате выделения передовику помощников для «грязной» работы, а рекорды зачисляли только на его счет. Во-вторых, чтобы иметь на предприятиях своих стахановцев, им стали предоставлять особые условия труда с обеспечением всеми необходимыми материалами и инструментами, в то время как другие рабочие оставались у разбитого корыта. А сами стахановцы стали просто требовать для себя «создать необходимые условия» и, если этого не происходило, обвиняли администрацию в саботаже. В-третьих, и это главное, сам процесс организации производства, когда каждый рабочий может вырабатывать столько, сколько ему вздумается, просто по определению является нерациональным и недопустимым для любого нормального предприятия. Что будет, если для ремонта вагона каких-то одних деталей будет подготовлено 100%, других – 200%, а третьих – 300%? Такое хозяйство просто обанкротится в результате огромных неоправданных затрат. И так во всех отраслях. Если человек вырабатывает в несколько раз выше нормы, то, наверное, она неправильно рассчитана или же он напрасно расходует материалы и ресурсы.

Причем сам дефицитный характер советской экономики от перевыполнения планов по выпуску различной продукции отдельными работниками и предприятиями никуда не девался. Сколько бы здесь чего ни производилось, дефицит всего и вся неизменно оставался. Ведь его причина была не в малом количестве тех или иных продуктов, а в затратном характере самой экономики, в отсутствии конкуренции независимых производителей и свободных цен как

единственных индикаторов трудозатрат. На предприятиях не было хозяина, все являлось государственным, ничьим, и производство существовало не для продажи товаров на рынке, а для галочки, для отчета, для каких-то абстрактных государственных интересов, а не для имеющего выбор потребителя.

Очень характерно, что инженеры старой школы и даже многие начальники цехов, мастера и бригадиры более молодого поколения (в том числе, как мы в дальнейшем увидим, и на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе) сразу распознали оборотную сторону стахановского движения. В ответ на это советская пропаганда обвинила их в неприкрытом саботаже, и на Всесоюзном совещании стахановцев вожди провозгласили, что беспощадная борьба с «вредителями», «саботажниками» и «сопротивленцами стахановскому движению» становится «важнейшим участком классовой борьбы».

«Враги стараются всячески опорочить стахановское движение, – заявлял, например, секретарь ЦК КП(б) Украины П. П. Постышев. – И не только опорочить – враги советской власти преследуют стахановцев».

Еще более определенно высказался секретарь ЦК ВКП(б) и первый секретарь Ленинградского обкома ВКП(б) А. А. Жданов:

> ***«На некоторых наших предприятиях стахановское движение встретило сопротивление со стороны оппортунистических консервативных элементов в наших партийных, хозяйственных и профсоюзных организациях и со стороны отсталой части рабочих. Но мы крепко по***

этим настроениям ударили, одернули, призвали к порядку саботажников стахановского движения, дали им понять, что партия не остановится ни перед чем, чтобы смести с пути победоносного стахановского движения всех ему сопротивляющихся».

На железнодорожном транспорте при возникновении кривоносовского движения многие инженеры выступили против того, чтобы насиловать паровозы и другую технику и сооружения, выжимая из них такие скорости и сроки службы, на которые те не были рассчитаны. В ответ партийное руководство заклеймило их новым политическим термином «предельщики», обвинив в стремлении сорвать темпы социалистического строительства.

Таким образом, можно сказать, что в советской экономике стахановское движение имело более идеологическое, нежели экономическое значение. К его развитию постоянно призывали, его недостаточностью объясняли невыполнение эксплуатационных показателей и низкое качество работ, на саботаж противников движения списывали производственные поражения. Наряду с этим постоянным ритуалом социалистических предприятий стали чествования тех, кто больше всех перевыполнял нормы и планы, присуждения переходящих Знамен и взятие новых обязательств. Таковы были правила игры, и им нельзя было не подчиняться.

В ПРОРЫВЕ

В 1931 году Владикавказ был переименован в Орджоникидзе – и вагоноремонтный завод соответственно стал называться Орджоникидзевским. На нем в рамках индустриализации страны шла реконструкция с увеличением мощностей. В частности, к концу 1935 года был построен новый литейный цех, оборудованный двумя вагранками, бегунами, глиномешалкой. После реконструкции завод представлял собой большое предприятие, где функционировали следующие цеха с примерным количеством рабочих: пассажирский – 700 человек, товарный – 500, литейный – 280, электросиловой – 230, кузнечный – 200, колесный – 200, механический – 150, ремонтно-механический – 90, инструментальный – 80, утиля и ширпотреба – 80, деревообделочный – 80, а также материальный отдел – 100. В главной конторе работало 140 человек, в комендантской группе – 90.

С развитием социалистического соревнования в стране включились в него и на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе. В частности, ОВРЗ был признан передовым в Северной Осетии по итогам работы за 1933 год. Большой размах получило соцсоревнование по достойной встрече 10-летия автономии Северной Осетии и XVII партсъезда. Не было забыто и стахановское движение.

Делегаты вагоноремонтных заводов г. Орджоникидзе и г. Новороссийска за обсуждением соцдоговора

В одном из заводских отчетов, хранящемся в Центральном архиве Северной Осетии, прямо зафиксировано, что стахановское движение на ОВРЗ началось 19 октября 1935 года в колесном цехе и стало быстро внедряться в остальных цехах. Общее количество стахановцев на заводе к 1 ноября 1935 года достигло уже 163, а к концу ноября – 354 человек. Инициаторами движения были рабочие Небейголова, Кудрявцев, Жильцов и Харченко из колесного цеха. При этом в отчете указывается характерная подробность:

> ***«В начале развития стахановского движения в результате того, что командиры цехов и ИТР своевременно не сумели поддержать инициативу стахановцев, не обеспечили необходимых условий им для дальнейшего роста и также наличием прямого саботажа, проявленного отдельными работниками командного состава цехов, стахановское движение начало резко колебаться в сторону его снижения».***

Однако партийно-хозяйственный актив завода вовремя сориентировался и принял соответствующие меры. Были проведены организационно-технические мероприятия по закреплению и развитию стахановского движения, организована учеба рабочих в стахановской школе, к отдельным перспективным рабочим прикрепили инженерно-технических работников для поднятия их общеобразовательного и технического уровня. Также был реализован ряд технических усовершенствований в процессе труда и начата «решительная борьба с саботажниками стахановского движения». На социалистическое соревнование был вызван Тбилисский вагоноремонтный завод.

4 ноября 1935 года в Орджоникидзе проходил первый слет стахановцев Северной Осетии, в котором активное участие приняли и передовики ОВРЗ. Участники форума направили народному комиссару тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе письмо, где, в частности, писали:

> ***«Знай, наш дорогой Серго – славный шеф нашего города Орджоникидзе, что наши заводы имеют сейчас сотни непоколебимых бойцов за высокую производительность труда. Знай, товарищ Серго, что у нас тоже есть свои стахановцы – наши Небейголовы, Ханамировы с вагоноремонтного завода. Они выполняют свои нормы на 200, 300, 500, 1000%. Даем тебе, наш любимый командарм, пролетарское стахановское слово, что взятые нами темпы увеличим во много раз... поднимем производительность труда на такую высоту, на которой она не бывала никогда».***

В конце 1936 года из 3223 трудившихся на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе человек 1100 числились стахановцами и ударниками. Например, в товарном цехе среди 512 рабочих стахановцев было 173, а ударников – 156. В пассажирском цехе на 714 работников приходилось 337 стахановцев и 143 ударника. В заводском родоначальнике стахановского движения – колесном цехе – трудилось 215 человек, из которых 80 были стахановцами и 36 ударниками. Наряду с этим всего по ОВРЗ было подано 467 рационализаторских предложений.

В 1936 году валовая продукция по отношению к предыдущему году была произведена в объеме 162%, однако при этом план был выполнен лишь на 95%. Отставание от плана на заводе объясняли невыполнением программы по оборудованию цистерн автосцепкой вследствие неподачи объектов оборудования, перебоев в снабжении деталями автосцепки, отсутствием нужного количества рессор.

Тем не менее в НКПС были недовольны работой ОВРЗ и даже инициировали в конце 1936 года телеграмму за подписью наркома Л. М. Кагановича на имя его руководителей, где содержалось требование коренной перестройки работы и «на основе этой перестройки вывести завод из позорного прорыва». В ответ в протоколе одного из итоговых заводских собраний было записано: «Начиная новый хозяйственный 1937 год, коллектив работников ВРЗ заверяет вышестоящие организации о досрочном выполнении программы 1937 года в течение 10 месяцев. Помимо этого, коллектив обязуется выпускать продукцию высокого качества, доведя браки и недоделки до нуля, снизить себестоимость выпускаемой продукции на 10% против установленных плановых цен, особо обращать внимание на сокращение цеховых накладных расходов, на максимальное использование старогодних деталей. Производить правильную бережную разборку вагонов при ремонтах с использованием всех годных запас-

ных частей и материалов. Максимально обеспечить работами рабочие места и правильно использовать рабочую силу».

С ноября 1936 года на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе стала выходить ежедневная вечерняя заводская газета «На рельсы», призванная стать одним из инструментов улучшения производственной деятельности. 200 экземпляров газеты, отпечатанных крупным шрифтом, вывешивались в цехах, а один раз в неделю газета печаталась мелким шрифтом тиражом в несколько сотен экземпляров и рассылалась подписчикам. Это было первое в СССР заводское вечернее издание.

Однако в эти годы, вследствие целого ряда причин, общий валовый план, устанавливаемый сверху и мало соответствовавший реальному положению дел с материальным обеспечением завода, никак не удавалось выполнить. Вот как характеризовала ситуацию на ОВРЗ газета «Пролетарий Осетии» 4 февраля 1937 года:

> ***«Пассажирский и товарный цеха ВРЗ изо дня в день продолжают срывать выполнение производственной программы. По товарному цеху по плану было задано отремонтировать 283 цистерны, сделано 215. Пассажирский комбинат вместо 95 вагонов выпустил 77. Плохую работу можно объяснить ослаблением дисциплины, в первую очередь среди бригадиров и мастеров. Брак доходит до небывалых размеров. На вагоне № 712 приемщик обнаружил 30 недоделок. Налицо либеральное отношение к бракоделам. Не было еще случая, чтобы за систематический брак кого-либо сняли с работы или отдали под суд».***

Также газета писала, что в такой ситуации прежде всего повинна администрация во главе с директором завода М. Ловкисом, поскольку на предприятии укоренилась система штурмовщины. Как правило, в первых числах все цеха работают с прохладцей, а в конце месяца начинается штурм, когда и в выходные дни приходится трудиться, чтобы выпустить вагоны из ремонта.

29 марта то же издание сообщало:

> ***«Завод по-прежнему находится в прорыве. Труд в ряде цехов, особенно в пассажирском, не организован. Большинство бригад простаивают без дела. Брак и недоделки на заводе с каждым днем увеличиваются. В литейном цехе (начальник Салтыков) брак доходит до 25–30%, а по отдельным деталям до 70–80%. В пассажирском цехе многие вагоны переделываются по несколько раз. По указанию мастера участка малярных работ Алехина, на вагонах № 423, 462, 3224 предварительно была проведена расчистка и***

шпаклевка, а впоследствии оказалось, что в этих вагонах все стойки гнилые, пришлось их разобрать и малярные работы пошли насмарку. Таких случаев в цехе очень много. Ответственность за брак никто не несет, начальники участков смотрят на это равнодушно. Командиры производства, пренебрегающие борьбой с браком, мирящиеся с «обычными неполадками», забывают об ответственности перед государством и по существу потакают разгильдяям, облегчают подрывную работу классового врага».

Вместе с тем на ОВРЗ проводились регулярные собрания с подведением итогов работы, назывались причины невыполнения планов, брались новые обязательства, отмечались и награждались передовики производства. Например, в августе 1937 года во всех цехах оживленно проходило обсуждение обращения стахановцев завода «Электроцинк» и постановления пленума Орджоникидзевского горкома ВКП(б) «Об организации социалистического соревнования имени XX годовщины Октябрьской революции». Бригада пассажирского цеха ОВРЗ Шишкина первой поддержала этот почин и взяла на себя повышенные обязательства. По заводу прошла кампания перезаключения социалистических договоров на соревнование.

Готовясь к встрече XX годовщины Октябрьской революции и второй годовщины стахановского движения, участок слесарных работ обшивки и замков пассажирского цеха мастера Сухорукова взял обязательство выполнять производственную программу ежемесячно к 25 числу. При этом он обязался вести борьбу за использование внутренних ресурсов. Старая обшивка, гвозди, болты, листовое железо и старые детали замков – все это рабочие обязались использовать для экономичного ремонта вагонов.

Бригада жестянщиков Чертулина вызвала на соревнование бригаду кровельщиков Сучкова и обязалась выполнить годовую программу к 25 ноября, то есть к годовщине Октября. В механическом цехе смена мастера Мелихова вызвала на соревнование смену Ханамирова и взяла обязательство выполнять ежедневное

сменное задание не менее чем на 130%. При этом цеха неизменно докладывали об успехах по развитию стахановского движения. Например, токарь Зинченко ежедневно давал три нормы, стахановец Переверзнев, работая на болторезном станке, вырабатывал две с половиной нормы, разметчик Библис – две.

Тех, кто остерегался брать повышенные обязательства, нещадно критиковали на собраниях и в печати. В этой связи «Пролетарий Осетии» писал:

> ***«Странную позицию в развертывании предоктябрьского соцсоревнования заняли начальник колесного цеха Портнов и парторг Кудрявцев. Обсуждение решений пленума горкома в цехе проходит самотеком и неорганизованно. В смене Харченко в подготовке к XX годовщине Октября ограничились тем, что зачитали решения пленума».***

О масштабах производственной деятельности Орджоникидзевского вагоноремонтного завода в это время дают представление отчетные данные за 1937 год. Так, было отремонтировано 706 пассажирских и 2582 товарных вагона, кроме того – 5782 колесных пары. Завод занимался и ремонтом вагонных рессор. В пассажирском цехе в это время имелось 25 стойл, в которых производился капитальный, средний и годовой ремонт. В товарном цехе было 22 стойла. В кузнечном работало восемь молотов. В болтогаечном, чугунно-литейном, медно-литейном, рессорном, пружинном, механическом и колесном цехах работа шла на 20 станках.

На ОВРЗ трудилось 2690 рабочих, в том числе ИТР – 252 человека. Средняя зарплата рабочих составляла 236 рублей, инженерно-технических работников – 469 рублей.

ИДУ НА РЕКОРД

30 августа 1937 года в СССР торжественно отмечалось двухлетие трудового рекорда Стаханова, а сам год так и именовался – Второй год стахановского движения.

Между тем, как уже говорилось, стремление отдельных рабочих к стахановской работе далеко не всегда сочеталось как с отношением к этому руководящего состава предприятия, так и с самой оперативной обстановкой. Были такие примеры и на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе. В этом плане весьма интересно письмо бригадира подъемки пассажирского цеха (или комбината, как тогда называли) И. Шишкина, опубликованное в газете «Социалистическая Осетия» 27 августа 1937 года:

> ***«Как известно, моя бригада подъемщиков пассажирского комбината первой включилась в предоктябрьское***

соцсоревнование и взяла на себя обязательство ежемесячно ремонтировать 24 вагона вместо 17 по плану. Стахановцы и ударники моей бригады кровно заинтересованы встретить вторую годовщину стахановского движения перевыполнением своих обязательств. Однако в силу безразличного отношения к бригаде и равнодушию к стахановскому движению со стороны административно-технического персонала пассажирского комбината и его начальника Бабаянца выполнение бригадой своих обязательств сейчас находится под угрозой срыва. На 25 августа бригадой отремонтировано всего лишь 14 вагонов. Мы могли бы выпустить из ремонта гораздо больше, и бригада на это способна, но вся беда заключается в том, что ей не создают необходимых условий работы. Из-за несвоевременной подачи к вагону отдельных деталей наша работа зачастую срывается. Так, например, вагон № 468, предназначенный к выпуску, из-за отсутствия вкладышей для подшипников простоял несколько дней. Нетерпимое положение у нас с планированием работ. Этим никто как следует не занимается. Планируют одно, а на деле выходит другое. Я считаю необходимым организовать в цехе сигнальные посты с тем расчетом, чтобы конкретно установить прямых виновников срыва своевременной заготовки тех или иных деталей на вагоны».

Или же жаловался, в частности, стахановец-жестянщик Чертулин, что его опыт работы не распространяется, напротив, ему дали для работы еще двух человек, а он мог бы с ней справиться и один. «Я считаю неправильным, что нас с индивидуальной сдельщины перевели на бригадную», – писал рабочий.

Но самый большой резонанс на вагоноремонтном заводе и в городе получило дело стахановца Вартана Ханомирова, который заявил, что его травят и не дают работать. После нескольких, не давших результатов обращений в заводские инстанции, в сентябре 1937 года он написал письмо в «Социалистическую Осетию», где сообщил, что в начале 1936 года его как одного из инициаторов стахановского движения на заводе выдвинули на должность сменного мастера комсомольской смены механического цеха. Смена за короткое время сделалась стахановской, выполняя свои задания на 200–220%. Стахановцы Полубояринов, Бочкарев, Ситуридзе, Кузнецов и Миронов показывали рекорды производительности труда и образцы высокого мастерства, выполняя свои нормы на 180–300%. Ханамиров отмечал, что за образцовую стахановскую работу он неоднократно был премирован и награжден значком «Ударнику сталинского призыва». Далее рабочий писал:

«На заводе меня считали передовым человеком. Неплохо бы мне работалось и сейчас, если бы начальник цеха Бычков и механик цеха Левашев не начали меня травить. Началось это после того, как я стал вскрывать возмутительные безобразия, творящиеся в цехе. В цехе развалена трудовая дисциплина, прогульщики (Хафисов, Круглов и др.) не увольняются. Брак достигает 10–15%, виновники брака не выявляются, а удерживают за брак с кого попало. План цехом систематически не выполняется. Рабочий день не загружен, часто рабочие сидят без работы по два-три часа и больше. Простои оборудования сделались в цехе обычным явлением. Нет такой смены, чтобы не простояло несколько станков. Травля особенно усилилась после того, как партком завода по моей жалобе предупредил коммуниста Бычкова и предложил ему создать все условия для нормальной работы комсомольской смены. Издеваясь надо мной, Бычков заявил: «Куда бы ты ни пошел, твое дело не выйдет». Чтобы окончательно опорочить меня, Бычков составил на меня фиктивные акты о браке продукции. 26 июля в цехе произошла поломка строгального станка № 1. Сломали его в смене Мясникова, но Левашев приписал поломку моей смене. Он составил фиктивный акт, втер очки механику завода Смирнову, в результате чего я получил выговор, а стахановец моей смены Полубояринов – строгий выговор с предупреждением об увольнении. По моей просьбе в это гнусное дело вмешался комсомольский комитет завода. Созданная им комиссия установила, что ни я, ни Полубояринов в поломке станка не виноваты. Но выводы комиссии с 4 сентября до сих пор не обсуждались, скоро будет два месяца, как я хожу с ярлыком аварийщика. Секретарь парткома Самойлов вместо того, чтобы побыстрее разобрать мое дело, почему-то поторопился охарактеризовать

меня на партсобрании как недобросовестного работника. Такого издевательства я больше терпеть не могу. Прошу редакцию газеты помочь мне ускорить разбор моего дела».

Газета давала комментарий «От редакции», где сообщалось, что заводская комиссия действительно установила непричастность Ханамирова и Полубояринова к поломке станка. К такому же выводу пришло и партийное собрание механического цеха, на котором Смирнов признал неправильность приказа о выговорах. Далее делался вывод:

«Тем более непонятным кажутся после этого деляческое отношение партгруппы механического цеха, которая не сделала политических выводов из дела Ханамирова, не увязала его с явно неблагополучным положением в цехе, не усмотрела в поломке станка и высоком проценте брака в цехе вражеской руки. Со стахановским движением на заводе явно неблагополучно. Число стахановцев не растет, а резко уменьшается. Еще часты на заводе поломки механизмов, велик процент брака и недоделок. Производственная программа не выполняется. В свете этих обстоятельств дело Ханамирова говорит не только об отсутствии решительной борьбы за качество продукции, за быстрейшее искоренение последствий вредительства, не только о плохой постановке массово-политической работы, но и о саботаже стахановского движения на заводе, о безнаказанной травле отдельных стахановцев».

Нельзя забывать, что в эти годы вся пресса была уже исключительно коммунистической и любая газета являлась органом какого-либо партийного комитета. То есть все написанное в ней должно было считаться истиной в последней инстанции, подлежащей немедленному исполнению. Поэтому после выступления Ханамирова его письмо широко обсуждалось, и в ситуацию вмешались бюро горкома ВКП(б) и политотдел Орджоникидзевской железной дороги, встав на

сторону стахановца. После этого на ОВРЗ по всем цехам прошли открытые партийные собрания, на которых рабочие единодушно одобряли постановления партийных органов, выступали, вскрывая причины застоя в стахановском движении, и требовали устранить недостатки, мешающие развернуть предоктябрьское соревнование. При этом все брали повышенные обязательства. А инициатор стахановского движения на ОВРЗ Вартан Ханамиров был выдвинут на пост заместителя начальника механического цеха (в дальнейшем он стал и начальником того же цеха).

Обращался в газету, заявляя о своей неудовлетворенности условиями работы, и стахановец-строгальщик А. Арутюнянц, который выполнял обычно пять норм, а 20 октября 1938 года выработал 880% от нормы, прострогав вместо трех положенных деталей 32. Вот что он писал:

«Есть возможность работать еще лучше. Но ряд неполадок мешают нам повысить производительность труда. В последнее время литейный цех дает нашему механическому цеху литье для обработки с браком. Так, например, с 20 по 22 сентября нами было получено 100 челюстей, из которых 84 оказались негодными. Под верхней коркой было много раковин. Вместо того, чтобы принять меры к улучшению качества литья, руководители литейного цеха ссылаются на недостаток квалифицированных кадров и «рационализируют». На днях они заявили нам: «Будем лить челюсти на 8–10 мм толще, чтобы строгальщики снимали этот слой, а вместе с ним и раковины. Эта «рационализация» во много раз удорожает стоимость деталей, принесет огромные убытки, так как десятки тонн чугунной стружки и опилок пойдут в мусор. Кроме того, обработка деталей будет производиться гораздо медленнее. Но начальник механического цеха Хаустов вместо того, чтобы опротестовать это мероприятие, заявил строгальщикам: «Ну что ж, медленней будет идти работа, уменьшим норму выработки, повысим расценки». Такое разрешение вопроса никак нельзя признать правильным. Оно нанесет заводу огромный материальный ущерб, удорожит стоимость ремонта вагонов, сорвет выполнение плана. Общественность и руководство завода должны потребовать от литейного цеха улучшения качества литья».

В это же время общественный резонанс получили и жалобы старшего мастера товарного цеха Медоянца, который внес несколько рацпредложений по ремонту цистерн, а начальник цеха Савин отказался их принять. Потребова-

лось вмешательство партийной организации, чтобы заставить его заняться внедрением предложений Медоянца, но и после этого рационализатору пришлось пережить много долгих мытарств. Сначала его рацпредложения очень неспешно внедрялись, а потом он никак не мог получить причитающееся ему вознаграждение.

Но, как бы ни накладывались друг на друга стахановские рекорды, рацпредложения и реальная производственная текучка с ее неподачами, штурмовщиной, дефицитами и завышенными планами, стахановское движение неизменно оказывалось в чести. Например, 28 сентября 1937 года были проведены стахановские сутки, а с 1 октября – предоктябрьская стахановская декада. При этом товарный цех 1 октября дал 100% плана, а 2 октября – 102%, кузнечный – соответственно 113 и 107%, механический – 195 и 225%. В печати указывалось:

> ***«От стахановских рекордов отдельных рабочих и смен завод идет к стахановским цехам. 8 октября литейный цех первым на заводе перевыполнил задание стахановской декады. Новый рекорд поставил долбежник механического цеха Соколовский, выработав 643% от нормы».***

Далее сообщалось, что на общезаводском митинге, на котором обсуждалась передовица «Правды» «За 100 тысяч и более вагонов в сутки», участвовало 1500 рабочих. Митинг прошел с огромным подъемом. Стахановцы пассажирского цеха Квасов и товарного цеха Сапелкин выразили общее мнение:

> ***«Боевой приказ партии железным дорогам СССР должны выполнить. Чтобы обеспечить выполнение этой ответственной и почетной задачи, мы должны выполнить свои планы по ремонту вагонов. Мы – железнодорожники – приложим все силы к тому, чтобы выполнить свои обязательства. Ликвидируем полностью брак и недоделки, снизим себестоимость ремонта на 10%. Еще беспощаднее будем бороться с заклятыми врагами народа – троцкистско-бухаринскими шпионами и буржуазными националистами. Выкорчуем их с завода, овладеем большевизмом, глубоко изучим новый избирательный закон, по-большевистски проведем избирательную кампанию по выборам в Верховный совет СССР. Не допустим больше прорыва. К XX годовщине Октябрьской революции досрочно выполним годовой план завода».***

В честь двухлетия выступления Сталина 17 ноября на стахановском совещании в Кремле решено было с 1 по 10 декабря провести сталинскую декаду стахановских рекордов. Бригадир по обжигу деталей товарного цеха Цап в этой связи на собрании заявил:

«Сталинская декада, объявленная стахановцами предприятий Сталинского района Москвы, является наиболее замечательной декадой из всех проводимых нами стахановских декад. Поэтому мы должны по-большевистски к ней подготовиться».

А 1 января 1938 года в новогоднем номере газеты «Социалистическая Осетия» токарь-стахановец ОВРЗ Петр Кузнецов так вспоминал свое участие в этой декаде:

«Только за последние 20 лет стал я жить по-человечески. Только за годы советской власти узнал я, что такое счастье. До Октябрьской революции рабочие жили без счастья. Оно было уделом помещиков, фабрикантов, попов, царских чиновников, генералов и кулачья. Зато при советской власти каждый год приносил нам – трудящимся Советского Союза – новое счастье. Из года в год под руководством партии Ленина-Сталина росли и множились победы социализма, крепла и богатела наша прекрасная родина, поднимались благосостояние и культурный уровень счастливых граждан страны победившего социализма. Каждый день 1937 года приносил нам, рабочим, колхозникам, советской интеллигенции, новые радости. Но есть дни, которые настолько замечательны, настолько дороги, что не забудешь никогда. Такой день в 1937 году у меня был 8 декабря. Проходила сталинская декада стахановских рекордов. Я обязался перевыполнить задание. И свое слово сдержал. 8 декабря я выработал 18 норм. Весь 1937 год я работал по-стахановски, показывая образцы высокой производительности труда. В наступившем 1938 году я буду работать еще более производительно. Все свои силы, весь свой опыт, а если понадобится, то и всю свою жизнь я отдам на благо нашей Родины».

В мае 1938 года Кузнецов дал новый рекорд, выполнив сменное задание на 2081%. Он был переведен из комсомольско-молодежной смены, которая вырабатывала нормы на 200%, в отстающую – и та также вскоре стала передовой. В том же году Кузнецов был выдвинут кандидатом в депутаты Верховного совета РСФСР. Вот что писала о передовике пресса: «Семнадцатилетнем парнем Петр Кузнецов поступил на работу в депо ст. Котельниково учеником токаря. Через пять лет его взяли в царскую армию. После армии приехал во Владикавказ, поступил на чугунно-литейный завод Бериславцева. В 1914 году устроился в вагоноремонтные мастерские. В 1924 году вступил в партию. Прочитав речь

товарища Сталина о стахановском движении, Кузнецов пришел к мастеру цеха, потребовал материал, инструменты, хорошо подготовленное рабочее место. С тех пор его знают на заводе как лучшего стахановца. Недавно он выполнил за смену 20 норм».

В ДНИ ПОБЕД И ПОРАЖЕНИЙ

В целом ситуацию на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе во второй половине 1930-х годов можно охарактеризовать ясным выводом, сделанным в то время городским комитетом партии: «Каждый день на заводе составляются целые списки стахановцев, давших свыше двух норм. Однако в целом завод с планом справляется плохо».

И действительно, с одной стороны, в различных заводских отчетах и в печати не было недостатка в победных реляциях о перевыполнении норм выработки передовиками. Например, комсомольско-молодежная комплексная бригада пассажирского цеха под руководством Сухорукова выполняла нормы на 180–200%. За образцовое выполнение государственных заданий за декабрь 1937 года были премированы лучшие стахановцы Межеровский, Беляев, Шишкин. Члены бригады заключили между собой социалистические договоры на досрочное выполнение январского плана ремонта вагонов. 5 января 1938 года на ОВРЗ состоялся митинг, посвященный вручению

лучшим стахановцам завода Маркосянцу, Мирошникову и Плиеву награды наркома – значков «Почетному железнодорожнику». В январе выдающихся успехов добились следующие стахановцы: строгальщики Полубояринов и Арутюнянц, кузнецы Доманов и Донченко, токари Пучнин и Калабухов, литейщики Деревченко и Коваленко. При этом Калабухов выполнил сменное задание на 736%, Арутюнанц – на 943%, Пучнин – на 690%.

В апреле 1938 года сообщалось, что повторное назначение товарища Кагановича наркомом путей сообщения вызвало новый производственный подъем на ОВРЗ. С каждым днем все больше развертывалось первомайское социалистическое соревнование. Цеха завода боролись за переходящее Красное знамя. Первенство по-прежнему занимал краснознаменный литейный цех, руководимый его начальником Перервой. Лучшие мастера этого цеха Заранянц и Радченко добились выполнения плана на 115–118%. Цех взял обязательство апрельский план выполнить досрочно.

В колесном цехе лучше всех работали участки мастеров Жильцова и Бабенко, которые давали 120–125% плана и соревновались между собой. 12 апреля смена Бабенко установила новый рекорд и при задании восемь колесных пар дала двадцать. Лучший стахановец смены Мерочкин приточил десять центров вместо шести. Стахановцы кузнечного яцеха Шустров, Андреясов и Донченко показывали высокий класс, выполняя две с половиной – три нормы. В механическом цехе зачинателем первомайского соревнования был токарь Зинченко. 9 апреля он сделал пять норм, строгальщик Зоткин и токарь Землянухин – 250–300%.

В мае того же года, как сообщали отчеты, воодушевленный рекордом Кузнецова, токарь-стахановец механического цеха Литвинов выполнил сменный план на 795%. Новым производственным подъемом были охвачены и другие рабочие цеха. 21 мая долбежник Соколовский установил наибольший рекорд на долбежных станках, дав за смену 1193%. Токарь Зинченко на обработке вагонных деталей выработал за смену шесть норм. Строгальщики Арутюнянц, Полубояринов, Зибров и Ситуридзе выдали 300–350%.

Такими сводками была заполнена вся повседневная жизнь завода. И наряду с ними, буквально в одних и тех же документах, справках и газетных статьях, давались совсем другие оценки. В частности, делались выводы, что до сих пор методы работы стахановцев остаются делом самих стахановцев и на производственных совещаниях обсуждаются недостаточно. Пропагандируются цифры, показатели, но о том, каким образом они достигнуты, не говорится, что является виной инженерно-технических работников.

«Лишь в последнее время удалось наладить ежедневный учет работы в крупнейших цехах – пассажирском и товарном, однако некоторые руководители цехов относятся к учету безответственно, а кое-кто из мастеров занимается явным очковтирательством. Так, например, по сведениям мастера пассажирского цеха Пономарева, у него из общего числа рабочих – 70% стахановцев, а в то же время план за первые две декады января выполнен только на 20%. Профсоюзная организация в последнее время устранилась от руководства тех-

нической учебой, не следит за работой отдельных стахановцев, не помогает им закреплять достигнутые результаты», – говорилось в одном из отчетов.

«На заводе не практикуются доклады стахановцев, плохо обстоит дело с заключением договоров на социалистическое соревнование и с проверкой их выполнения. Пора вынести опыт передовиков в массы, сделать это достоянием всего коллектива, пора возглавить стахановское движение и по-большевистски им руководить», – вторила ему газетная публикация.

После подобных выводов всегда собирались новые собрания, принимались резолюции, направлялись в газеты материалы. Вот что писал, отвечая на критику, парторг товарного цеха Гусев в апреле 1938 года:

> ***«В товарном цехе ВРЗ долгое время слабо было развернуто стахановское движение. Основное зло крылось в плохой постановке массово-политической работы. Никто не занимался вопросами соцсоревнования, не беспокоился о создании рабочим необходимых производственных условий. Коммунисты цеха взялись за работу. Провели ряд производственных совещаний, на них заслушали доклады мастеров, бригадиров и рабочих стахановцев. Выявили ряд производственных неполадок и начали упорно добиваться их устранения. Производственные совещания помогли нам широко популяризировать опыт лучших стахановцев.***

Немалую роль играет ежедневный бюллетень «Молния». Он регулярно выходит к обеденному перерыву, раздается на руки беседчикам, которые ежедневно читают его рабочим и проводят беседы по затронутым там вопросам. Что пишется в нашем бюллетене? Во-первых, там даются результаты работы соревнующихся смен, участков, бригад и рабочих. Бюллетень широко освещает работу лучших людей цеха, показывает их опыт. «Молния» резко критикует лодырей, бракоделов, людей, халатно и безответственно относящихся к делу. «Молния» сумела заинтересовать рабочих. Ее всегда ждут с нетерпением. Большое внимание уделяем мы выращиванию и выдвижению кадров. Стахановца Сергея Одинцова мы выдвинули мастером комплекса двухосного участка, комсомольца Мещерякова – мастером комплекса тормозного участка, беспартийного Вербилова – мастером утилизационного участка. В результате всех этих мероприятий мы добились дополнительного сдвига в работе цеха. Выросли ряды стахановцев, сократился брак и недоделки. Сейчас в цехе из 252 рабочих 141 стахановец. За образцовую работу наркомом награждены «Почетным железнодорожником» стахановцы Сапелкин и Плиев. На проделанном мы не останавливаемся. В цехе остается еще уйма недочетов. Коммунисты поставили задачу в кратчайший срок ликвидировать их. Массово-политическую работу развернуть еще шире и сделать ее более конкретной и интересной. Мы уверены, что сумеем добиться еще большего производственного подъема. Сейчас у нас уже 59 бригад – стахановские. Мы добьемся того, что весь наш цех будет стахановским».

Но стоило как-то хотя бы временно реабилитироваться одному цеху, как в зоне критики оказывался другой. Так, в 1937–1938 годах в числе двоечников ходил колесный цех, несмотря на всю свою изначальную стахановскую славу. Про него говорилось, что в 1936–1937 годах он вместо старого допотопного оборудования получил новые станки большой мощности. Лучшие стахановцы освоили их и дают высокую производительность. Но, несмотря на это, цех систематически не выполняет производственную программу. Например, декабрьский план 1937 года был выполнен на 66,6%, вместо 1800 колесных пар было отремонтировано 1200. Производительность труда упала до 71% к плану. При этом себестоимость одной колесной пары по обыкновенному ремонту в то время составляла 82 рубля вместо 70 по плану. По отдельным видам ремонта брак доходил до 40–50%. Например, при запрессовке колесных пар в ноябре 1937 года из 643 пар 344 были забракованы. Выросло число отказов

оборудования. Так, только с 23 по 26 декабря того же года в цехе произошло шесть крупных аварий. Простои в декабре составили 644 часа. В одном из отчетов делался вывод:

> ***«Объясняется такая высокая себестоимость плохой организацией труда, неправильной системой заработной платы, огромным ростом брака, бесхозяйственностью в использовании инструментов, в особенности резцов, бесконтрольным расходом смазочного и обтирочного материала. В цехе около 20 человек административно-технического персонала, но стахановское движение представлено самотеку, им никто не занимается. Начальник цеха Бабенко, парторг Тараканов, мастера смен и участков не знают, сколько в цехе стахановцев, а Бабенко даже заявил, что вследствие больших простоев нельзя определить, кто работает по-стахановски».***

Весьма критиковало в этот период ОВРЗ и вышестоящее партийное руководство. Одна из статей «Социалистической Осетии» 3 июля 1938 года, написанная по итогам соответствующих проверок, так и называлась: «Почему плохо работает вагоноремонтный завод?» В ней приводились следующие факты. За пять месяцев план по ремонту пассажирских вагонов выполнен на 65%, цистерн – на 93%. Рессорное отделение кузнечного цеха тормозит работу пассажирского и товарного цехов, но его реконструкция затягивается. Гибозакалочный станок монтируется уже более девяти месяцев, также долго не осваивается и осеобдирочный станок. В колесном цехе не нала-

жен технологический процесс, простои оборудования вошли в систему. Мотовоз, необходимый для производства работ внутри завода, ремонтируется пять месяцев. Паровоз, данный заводу специально для обкатки вагонов, четыре месяца стоит без дела, а завод платит ежедневно за аренду 264 рубля. За последние пять месяцев с завода уволено 622 человека, принято 645. Количество прогулов составило 808 человеко-дней. Снабжение завода материалами и запчастями неудовлетворительно. Колесный цех имел простои из-за отсутствия спицевых центров и осей. Не хватает чушкового чугуна, ряда сортов железа. Внутренние ресурсы мобилизуются слабо. Не продумана система управления предприятием. Отделы главной конторы дублируют друг друга, большинство из них все время экспериментируют, перестраиваются. В пассажирском цехе уже полгода также идут эксперименты по реструктуризации, число создаваемых комплексных бригад все время меняется. Завод работает с большим финансовым дефицитом, за четыре месяца убытки составили 2,5 миллиона рублей. Нередки случаи приписок, оплаты фактически не производимых работ. Газета делала заключение, обращаясь к директору завода Плоткину и всему коллективу:

> ***«Нельзя дальше терпеть такое положение. Нужно по-большевистски взяться за ликвидацию последствий вредительства, оперативно руководить производством, возглавить стахановское движение, быстрее перейти от слов к делу».***

10–11 июля 1938 года 66 стахановцев ОВРЗ были приглашены на совещание в горком партии. Говорили о недостатках и путях их преодоления. Стахановцы жаловались, что условия для передовой работы не созданы: нет в должном количестве то вагонов, то материалов, то соответствующего понимания администрации завода. Им рекомендовали шире популяризировать свои методы работы в массах.

В 1940 году на ОВРЗ по пассажирским вагонам план перевыполнили, отремонтировав 452 единицы при положенных 352. А вот по товарным задание составляло 2500 вагонов, а отремонтировали лишь 1810. Аналогичная ситуация была по оборудованию цистерн автосцепкой – оснастили лишь 57 единиц. Среди причин невыполнения плана по товарным вагонам отмечалась, в частности, нехватка рабочей силы, обеспеченность цеха которой составила лишь 88,7%. Руководство ОВРЗ докладывало в вышестоящие инстанции о крайне недостаточном снабжении предприятия запчастями, стальным литьем, автотормозами, материалами и режущим инструментом. Относительно цистерн сообщалось об их «крайне перебойной и недостаточной подаче в ремонт дорогой примыкания».

В то же время в 1940 году были освоены такие новые виды деятельности, как переоборудование масляных цистерн-термосов под перевозку олеума, ремонт бункеров системы Скорбященского, изготовление печей вагонных, букс, сварных коробчатых надрессорных брусьев и связей поперечных штампованных. Из мероприятий, направленных на усиление качества работы завода, были

реализованы следующие меры: стал применяться дефектоскоп для обнаружения трещин, оборудовано помещение для заливки подшипников с установкой индукционных электропечей, в автомастерской установлены дополнительные приспособления для испытания подкомплектов уравнительного золотника распределителя питательного клапана. Кроме того, ввели переносные краны машинистов для лучшего испытания автотормозов вагонов. Для определения качества поступавших лакокрасочных материалов все они стали подвергаться анализу в заводской лаборатории. Из важных для предприятия дел также начал было решаться вопрос по строительству общежития, но к концу года из-за нехватки средств строительство было законсервировано.

И все-таки в целом по всей валовой продукции, исчисленной в рублях, план последнего предвоенного года был перевыполнен. В отчетных материалах руководство предприятия подчеркивало:

> ***«1940 год является годом, когда впервые завод сумел добиться не только выполнения, но и значительного перевыполнения производственной программы».***

При общем годовом плане в 6425 тысяч рублей продукции было выпущено на сумму 8350 тысяч рублей, то есть 130%. На ОВРЗ отмечали, что такой результат был достигнут главным образом за счет перевыполнения плана по производительности труда. При плане 1940 года на одного рабочего в 4900 рублей выполнено было 5522 рубля – 112,7%. А по сравнению с 1930 годом результат составил 115,8%.

Руководство предприятия заключало, что успешному перевыполнению способствовал прежде всего рост стахановского движения. Если в 1939 году среднемесячное количество стахановцев составляло 53,4%, а ударников – 20,4%, то в 1940 году стахановцев стало 56,7%, ударников – 25,7%. В начале 1941 года на заводе было 80 человек, совмещавших профессии, и шесть многостаночников.

Помимо этого, по мнению партхозактива предприятия, успешному росту производительности труда немало способствовало то, что главным видом оплаты труда являлась сдельная. Из 1469 рабочих на заводе сдельщиков было 1076. Также практиковались премии за перевыполнение плана, экономию топлива и электроэнергии.

Всего накануне войны на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе трудилось 2004 человека при плане в 1815. При этом испытывался острый недостаток в котельщиках, электросварщиках и рабочих других специальностей. Поэтому была организована профессиональная учеба. Курсы с отрывом от производства закончили 63 человека, без отрыва – 55. В стахановских школах обучалось 90 человек.

Большое значение придавалось экономии фонда заработной платы. До 1940 года по этому показателю был, как правило, перерасход. В одном из отчетных документов данная ситуация описывалась следующим образом:

> ***«Огромным бичом для завода были приписки, в особенности в товарном цехе. Иметь надлежащий контроль для их ликвидации не представлялось возможным ввиду того, что оплата труда в товарном и пассажирском цехах производилась по слишком измельченным расценкам. Так, существовали расценки на оплату за просверленную дыру, постановку заклепки, наваренный метр шва и др. В октябре – ноябре 1939 года заводоуправлением была отменена эта система и введена оплата труда по укрупненным расценкам, что ликвидировало приписки».***

Также шло сокращение штатов. В 1940 году было сокращено 70 человек из разряда подсобной рабочей силы. Наряду с этим был ужесточен контроль за прохождением финансовых документов, в результате чего ни одна ведомость не могла уже оплачивается без визы отдела труда и заработной платы. При обнаружении перерасхода фонда заработной платы выплата денег задерживалась до выяснения причин. При этом руководство завода считало, что «все резервы еще не исчерпаны и в 1941 году работу по экономии следует проводить настойчивее».

Особое место в документах тех лет занимают различного рода аналитические записки и докладные о нехватке материалов и запчастей для производства ремонта вагонов.

«По целому ряду материалов и запасных вагонных частей завод имел частые перебои в работе из-за их отсутствия. Крайне незначительное и несвоевременное выделение фондов сильно отражалось на выполнении программ завода», – констатировалось в одном из отчетов за 1940 год. Далее там говорилось, что для ремонта надрессорных брусьев тележки в первом полугодии не выделялась листовая сталь. В течение всего года не было и полосовой стали, а круглая сталь присылалась в недостаточном количестве. Центров вагонных в 1940 году требовалось 2550 штук, а было выделено лишь 1060. Фонд на стальное

литье был определен слишком поздно, в результате Ростовский завод не смог удовлетворить потребность вагоноремонтников в подшипниках, подушках для пружин, колонках сливного прибора Утешинского.

Также в большом дефиците были металлические изделия, гвозди и шурупы, электроды, проволока, баббит. Недостаточно выделялось пиломатериалов твердой породы. Крайне мало поступало инструмента, проводов и шнуров всех сечений. Выделенный фонд на эти материалы был израсходован уже в течение четырех месяцев и в остальное время завод снабжался путем случайных внеплановых заготовок, что вызывало перебои в работе.

Отмечалось неудовлетворительное снабжение и лакокрасочными материалами, они также заготавливались во внеплановом порядке по повышенным ценам. Брезента для ремонта пассажирских вагонов требовалось 6527 метров, а выделено было лишь 2069. Чтобы не сорвать выполнение производственного плана, заводчане вынуждены были употреблять вместо брезента другие ткани, более дорогостоящие. Например, суфле изготавливали не из брезента, а из мебельной ткани, что было и дорого, и некачественно. Очень плохо обстояло дело со спецодеждой.

В целом же можно сказать, что не хватало всего. Вот некоторые данные о том, сколько было нужно материалов и сколько поступило. Осей вагонных требовалось 2970, а прислано – 2200, концов буксовых – 24 000 кг, выделено – 8000. Асбокартона нужно было 14 000 кг, получено – 1700. Костюмов брезентовых заказано 160, получено – 60, телогреек – 170 и 59 соответственно, комбинезонов – 50 и 15, сапог просили 55 пар, но не получили ни одной. И так практически по всей номенклатуре.

И наряду с этим все отчеты по-прежнему были полны рапортами о развитии стахановского движения. В 1940 году столяр пассажирского цеха М. Н. Селеш вырабатывал 500% нормы, токарь колесного цеха П. Г. Чмыхов – 275%, кузнец кузнечного цеха И. С. Попов – 220%, токарь В. И. Сумский – 404%, слесарь товарного цеха И. Н. Плеханов – 327%.

На 1941 год была запланирована постройка нового цеха для ремонта тележек цистерн и специальной шлюзовой камеры, а также расширение работы утильцеха по ремонту старогодних деталей цистерн. Кроме того, было намечено внедрение нового технологического процесса запрессовки осей в центра колесных пар по системе, преподанной НКПС, замена индикатора с часовым механизмом на индикатор с непосредственной связью барабана с плунжиром для увеличения масштаба диаграмм запрессовки, установка волочильного станка по проекту завода для колибровки пруткового материала, идущего на изготовление заклепок и болтов, оборудование специального стола для испытания режимных пружин, магистральных золотников и других деталей воздухораспределителя, организация отделения для термической обработки инструмента с установкой печей и ванн, изменение технологии ремонта тележек «Даймонд» со строительством специального цеха и др.

Но многому из этих и других планов Орджоникидзевского вагоноремонтного завода не суждено было воплотиться в жизнь в предусмотренные сроки. Началась война.

ГЛАВА VI

ПРИГОВОР ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ, ОБЖАЛОВАНИЮ НЕ ПОДЛЕЖИТ