

УДК 94(571.1) «1920/1921»

ББК 63.3 (253)61

Восстановление Тайгинского железнодорожного узла в 1920–1921 гг. *

Н.М. Морозов

Федеральный исследовательский центр угля и углехимии СО РАН
(Кемерово, Россия)

Restoration of the Tayginsky Railway Junction (1920–1921)

N.M. Morozov

Federal Research Center of Coal and Coal Chemistry of the Siberian Branch
of the Russian Academy of Science (Kemerovo, Russia)

Рассматривается проблема восстановления в 1920–1921 гг. Тайгинского железнодорожного узла, обслуживавшего весь кузбасский участок Транссибирской магистрали. После Гражданской войны железнодорожное хозяйство оказалось в полуразрушенном состоянии. В первые месяцы из ремонта выходило лишь несколько паровозов, в отдельные сутки Томская дорога не отправляла ни одного состава, движение грузов почти прекратилось. Рассмотрены основные мероприятия по восстановлению железнодорожного хозяйства узла, его паровозного парка и подвижного состава. В течение 1920 г. трудовому подъему транспортников способствовали регулярные субботники, воскресники, ударные недели, чествование передовиков, принудительное возвращение ранее ушедших специалистов, благоприятная морально-политическая атмосфера среди большей части рабочих, питавших надежду на коммунистические преобразования и вместе с ними на социальное равенство и материальное благополучие. В 1921 г. накал трудового энтузиазма снизился. Процесс восстановления узла существенно тормозили трудности, связанные с завершением Гражданской войны, голод, крайний износ паровозного парка, дефицит кадров, материалов и оборудования, случаи вредительства, низкий уровень трудовой и производственной дисциплины работников.

Ключевые слова: Транссиб, Кузбасс, станция Тайга, железнодорожники Кузбасса, субботники.

DOI 10.14258/izvasu(2019)2-05

The problem of restoration of the Tayginsky railway junction in 1920–1921 serving all Kuzbass site of the Trans-Siberian Railway is considered. After the Civil war the railway economy appeared in dilapidated state. In the first months repair left some engines, in separate day Tomskaya Railroad did not send any structure, the movement of freights almost stopped. The main actions for restoration of railway economy of the junction, its locomotive park and the rolling stock are considered. During 1920 enthusiasm for work of transport workers was promoted by regular subbotniks (Saturday community work days), voskresniks (Sunday community work days), shock weeks, celebration in honor of best workers, compulsory return of earlier left experts, the favorable moral and political atmosphere among the most part of the workers feeding hope for communistic transformations and together with them on social equality and material welfare. In 1921 the heat of labor enthusiasm decreased. The restoration process of the junction was slowed down significantly by the difficulties connected with the end of the Civil war, famine, extreme wear of the locomotive park, staff deficit, materials and the equipment, cases of its wrecking, low level of labor and production discipline of workers.

Key words: Trans-Siberian Railway, Kuzbass, Taiga, railroad workers of Kuzbass, subbotniks.

*Статья написана в рамках реализации научного проекта «Создание индустриальной базы на территории Кузбасса в конце XIX — первой половине XX вв.» (AAAA-A17-117041410054-8).

В истории Сибири XX в. трудно переоценить значение Транссиба. Важнейшими составляющими его инфраструктуры являлись узловые станции, на которых были сосредоточены весь комплекс тягового и ремонтного хозяйства и еще многие смежные участки, обеспечивавшие передвижение грузов и пассажиров, влиявшие на жизнедеятельность населения прилегающих к железной дороге районов. В начале XX в. на кузбасском участке Транссиба таким транспортным центром являлся Тайгинский узел, обслуживавший магистральную линию от станции Болотное до станции Боготол, Томскую ветку и ветку до станции Топки.

В историографии до сих пор малоизвестной страницей прошлого является тема восстановления железнодорожного транспорта в первые годы после Гражданской войны. Она отсутствует в обобщающих трудах по истории Сибири и Кузбасса [1–5], где вопросы деятельности Томской железной дороги периода первой половины 1920-х гг. ограничиваются лишь рассмотрением строительства новых линий. За исключением диссертации С.В. Андриюковой, в них о транспортниках Кузбасса даны лишь отрывочные сведения. Между тем руководство Наркомата путей сообщения и Томской губернии задаче скорейшего восстановления Тайгинского железнодорожного узла придавали огромное значение с точки зрения как ликвидации тяжелых последствий Гражданской войны, так и реализации в будущем планов развития в регионе угледобычи и металлургии. Анализ архивных источников и печатных изданий позволяет представить содержание напряженной работы железнодорожников узла, в результате которой постепенно возрастала пропускная способность кузбасского участка Транссиба.

После Гражданской войны железнодорожный транспорт Сибири оказался в полуразрушенном состоянии. С начала 1920 г. на станциях Томской железной дороги местные ревкомы занялись возобновлением движения по Транссибу. В январе после ремонта тайгинское депо смогло выпустить только 7 паровозов, в феврале — 8, в марте — более 10, апреле — 19. За первые три месяца удалось отремонтировать около 100 вагонов. В это время движение грузов по кузбасской линии Транссиба почти прекратилось. В отдельные сутки дорога не отправляла ни одного состава. В январе средний показатель оборота вагона составил 56 суток (!), в феврале — 41 сутки, в апреле — 11 [6]. Прошло 5 месяцев, но даже в мае 1920 г. на узловой станции Тайга насчитывалось лишь около двух десятков исправных паровозов.

В марте 1920 г. нарком путей сообщения Л.Д. Троцкий писал: «... [по стране] к весне процент больных паровозов должен дойти до 75%. Так утверждали лучшие специалисты. Железнодорожное движение теряло при этом всякий смысл, так как при получении 25% полудорожных паровозов

можно было лишь обслуживать потребности самих железных дорог, живших на громоздком древесном топливе» [7].

На призыв В.И. Ленина «Все за работу по восстановлению транспорта» [8, с. 230–231], обращенный в это же время ко всем рабочим России, железнодорожники Кузбасса ответили трудовым подъемом, организацией субботников и воскресников, мероприятиями по укреплению трудовой дисциплины. Несмотря на эпидемию тифа, тайгинский партком уже в январе организовал несколько воскресников по расчистке и восстановлению станционных и тракционных путей, депо, мастерских, подвозке топлива, а затем и по ремонту подвижного состава.

Морально-политическая атмосфера, сопровождавшая процесс возрождения железнодорожного транспорта, формировалась под влиянием двух основных тенденций. С одной стороны, люди переживали период подъема революционного энтузиазма, когда в рабочей массе зарождалось ощущение приближения эпохи равенства, после изнурительных военных лет наступили мирные времена с движением общества по формированию общегосударственной собственности, повседневное наращивание которой воспринималось коротким путем к материальному благополучию всех жителей Советской республики. И эти настроения являлись действенным инструментом мобилизации трудовых коллективов.

С другой — на транспортное хозяйство быстро распространялись методы военной дисциплины и чрезвычайные меры. Железнодорожникам приходилось работать в атмосфере страха и принуждения. В наказание за снижение показателей производительности труда на дорогах стали проводиться судебные процессы. Постановлением Совета Рабоче-Крестьянской Обороны от 30 января 1920 г. объявлялась повсеместная трудовая мобилизация лиц от 18 до 50 лет ведущих железнодорожных профессий (машинистов, слесарей, монтеров и др.) [9, с. 62–63], принудительно возвращались ранее ушедшие специалисты.

В целях скорейшего возрождения транспорта тайгинский партком в апреле 1920 г. направил на железную дорогу 9 коммунистов для использования на хозяйственной работе.

На кузбасском участке Транссиба стала частой практика проведения недель транспорта, фронта, ремонта, во время которых рабочие и члены их семей безвозмездно занимались восстановлением путей и техники [10, л. 53]. С целью организации эффективного использования субботников при тайгинском парткоме был создан специальный подотдел.

В период проведения первой «недели фронта» (март 1920 г.) на партийных собраниях было решено следующее: все коммунисты должны работать на два часа больше обычного, т.е. 10 часов; все рабочие должны отчислить однодневный заработок в фонд

помощи Красной Армии, а население города — организовать для нее нужд сбор средств.

Оживленно и продуктивно проходили «недели транспорта». Первая из них была организована 1 марта 1920 г. В период ее проведения была введена круглосуточная работа всех цехов депо. Несмотря на то, что более половины рабочих переболели тифом, не хватало сырья, материалов и топлива, железнодорожники проделали большой объем работ для повышения пропускной способности узла [11, л. 21об]. С 14 по 20 июня проводилась «неделя труда». Две тысячи железнодорожников и членов их семей ремонтировали паровозы и вагоны, мастерские и оборудование, подбивали или меняли шпалы на линиях.

Только с 8 по 15 августа, как сообщал дорожный политотдел Томской железной дороги, на вверенном ему участке Транссиба (от Омска до Ачинска) было проведено 326 субботников, в которых участвовало более 25 тысяч человек, т.е. около 70% железнодорожников. Заработанные деньги отправляли в помощь красноармейцам, сражающимся против войск панской Польши.

В августе Центральный Комитет РКП(б) утвердил Положение о субботниках. Документ регламентировал порядок их организации, ответственных лиц, форму отчетности о результатах, обязанности участников. В частности, каждый член партии ежемесячно должен был не менее двух раз потрудиться безвозмездно, за неисполнение этой обязанности предусматривались меры наказания, в том числе исключение из партии и направление на принудительные работы [12].

В сентябре 1920 г. на Томской дороге были созданы «учкчетверки» в составе представителей от учкпрофсожа (участкового профсоюзного), учкполита (участкового политотдела) и местного парткома для содействия выполнению боевых приказов № 1042 и 1057 по ремонту подвижного состава [13]. Одной из активных «четверок» была тайгинская под руководством Н.А. Зайцева. По ее инициативе только в ноябре было проведено 30 ударных кампаний, в которых участвовало 2092 человека. Заработанные 53135 рублей пополнили фонд восстановления транспорта, часть средств была направлена труженикам села. В деревнях мужики не сразу поняли мотивы самоотверженной помощи горожан, подозревая, что за нее в будущем придется расплачиваться урожаем (в период продразверстки приблизительно так и произошло) [14].

В сентябре 1920 г. в Тайге достаточно активно прошли «неделя крестьянина» и «неделя ремонта». Во время «недели крестьянина» коммунисты депо организовали четыре ремонтные бригады (от 25 до 30 человек в каждой), по одной на волость, в составе которых было по 3–4 слесаря для ремонта сельскохозяйственной техники. Оставшиеся деповчане работали за уехавших товарищей, продлив свой

рабочий день на 3 часа. В начале ноября в «неделю помощи фронту» люди поштучно приносили старенькую верхнюю одежду и нижнее белье. Больше жертвовать было нечего, все лишнее, да и многое необходимое уже отдали.

В трудовых коллективах появились свои ударники производства. На страницах местной газеты «Знамя коммуниста» печаталась Красная доска с именами передовиков. 28 ноября 1920 г. тайгинцы встречали агитационный поезд «Октябрьская революция», на котором Председатель ВЦИК М.И. Калинин совершал поездку по Транссибу. Всесоюзный староста выступил на митинге с короткой речью о значении воскресников как пути к коммунизму, «о кровной связи заброшенных в леса и сугробы местных рабочих с рабочими центра» [15].

К концу ноября 1920 г. в рабочей массе уже накопилась некоторая усталость от постоянных субботников, отрывавших глав семей от домашнего хозяйства, для многих являвшегося важным, если не основным, подспорьем в обеспечении домохозяев продуктами питания. На собраниях железнодорожников часто уже открыто звучало недовольство по поводу безвозмездной помощи [16].

По неполным данным, в 1920 г. в Тайге было проведено более 160 воскресников и субботников. Результатом предпринятых усилий в конце 1920 г. явилось то, что через железнодорожный узел продвигалось уже 6–8 пар поездов в сутки. Однако этого было явно недостаточно даже для перемещения в центр еще не вывезенных из Сибири пленных и беженцев [17].

Ввиду неудовлетворительного снабжения железнодорожников продовольствием, одеждой и вследствие тяжелых условий труда сохранялся отток рабочих с транспорта. Это явление стало массовым уже к осени 1920 г. Для успешной борьбы с трудовым дезертирством на станциях Транссиба были созданы специальные районные комиссии — райкомтруддезертир [18]. В сентябре выезд из Сибири, кроме специального на то разрешения Томского губтруддезертир, был запрещен.

В октябре Совет Труда и Оборона (СТО) республики принял решение о проведении «недели добровольной явки дезертиров» на производство. Выполняя это постановление, в Тайге был поставлен на контроль выход людей на работу, с помощью милиции проводились ночные облавы в целях выявления уклоняющихся от трудовой повинности. «За уклонение от работ и манкирование ими» люди подвергались принудительному труду без оплаты с лишением свободы на срок до одного месяца [19]. Однако в течение 1920 г. проблема дефицита на транспорте квалифицированных кадров не была устранена.

В 1921 г. при возрастающей дороговизне продовольствия зарплата железнодорожников, которая и так выдавалась на 1–1,5 месяца с задержками,

все чаще заменялась скудными продовольственными пайками [20]. Не способствовало восстановлению узлового хозяйства большое количество прогулов, опозданий, недобросовестное отношение многих рабочих и служащих к своим обязанностям. «Шкурнически» настроенные рабочие занимались воровством, спекуляцией, не посещали воскресники, а на собрания ходили тогда, когда обсуждался вопрос о распределении одежды и обуви.

На прошедшем в марте 1921 г. собрании комячейки службы тяги отмечалось, что некоторые слесари, если и выходят на работу, то занимаются изготовлением ножей, топоров, лопат и подобного на продажу, а начальство слабо борется с этими явлениями. Коммунисты решили усилить борьбу за укрепление трудовой дисциплины и в связи с двухнедельником весенней помощи селу увеличить (для партийцев) рабочий день на 4 часа.

Плановая производственная программа подразделений узла при дефиците людских и материальных ресурсов была чрезмерно напряженной. Кроме того, ударные недели проходили так часто, что некоторые члены РКП(б), не выдерживая бремя неоплачиваемой трудовой и общественной нагрузки, подавали заявления о выходе из партии [21].

Восстановление тайгинского железнодорожного узла до его состояния на 1914 г. в 1921 г. еще не закончилось. По-прежнему остро ощущался дефицит оборудования и материалов. Ремонт локомотивов превратился в латание совершенно изношенного паровозного парка. Вроде бы «отремонтированные» машины после короткого пробега вновь становились «больными». Масштабный охват населения субботниками давал свои результаты на вспомогательных работах: земляных, по санитарной уборке террито-

рий, сносу ветхого жилья, заготовке дров, однако для кардинального изменения положения на транспорте этого было явно недостаточно.

На ремонтных участках часто обнаруживались случаи вредительства со стороны антисоветски настроенных специалистов и рабочих. На практике еще не во всех цехах сложились производственные отношения на основе единоначалия и централизованного руководства. Рабочие недоверчиво относились к служащим. Несколько раз в неделю коммунисты после работы на 2–4 часа организовывали всевозможные собрания, совещания с активом, что в целом способствовало вовлечению широких масс в процесс самоуправления, воспитанию на основе социалистических идей, но вело к обесцениванию значения инженерного труда. Представители партийных органов часто вмешивались в дела управленцев, не обладая при этом требуемым уровнем профессиональных знаний, руководствуясь революционной целесообразностью.

Таким образом, в течение 1920–1921 гг. шло постепенное восстановление полуразрушенного хозяйства Тайгинского железнодорожного узла, его локомотивов и подвижного состава. Революционному энтузиазму рабочих, нацеленному на скорейшее завершение этого процесса, противостояли трудности как внешнего характера (связанные с завершением Гражданской войны, голодом), так и внутреннего, обусловленные эпидемией тифа, саботажем, крайней изношенностью паровозного парка, дефицитом оборудования и материалов, низким уровнем трудовой и производственной дисциплины, продовольственного и иного обеспечения трудящихся. В сложившейся обстановке задача полного восстановления Тайгинского железнодорожного узла пока не имела перспективы быть выполненной в короткие сроки.

Библиографический список

1. История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. / гл. ред. А.П. Окладников. Л., 1968. Т. 4.
2. История Кузбасса. Часть II. История Кузбасса от Великой Октябрьской социалистической революции до начала социалистической индустриализации. Кемерово, 1967.
3. История Кузбасса / отв. ред. Н.П. Шуранов. Кемерово, 2006.
4. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги. Новосибирск, 2001.
5. Андрюкова С.В. Железнодорожное строительство на территории Кузбасса (1896–1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2007.
6. Тайгинский рабочий. 1968. № 81. 11 июля.
7. Правда. 1920. № 64. 4 марта.
8. Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 40.
9. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1920 г. Управление делами Совнаркома СССР. М., 1943.
10. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 214. Оп. 1. Д. 122.
11. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 621.
12. Знамя революции. 1920. № 176. 21 авг.
13. Знамя революции. 1920. № 195. 14 сент.
14. Тайгинский рабочий. 1925. № 39. 1 апр.
15. Знамя коммуниста. 1920. № 104. 5 дек.
16. Знамя коммуниста. 1920. № 86. 12 сент.
17. Знамя коммуниста. 1920. № 35. 6 мая.
18. Знамя коммуниста. 1920. № 80. 25 авг.
19. Знамя коммуниста. 1920. № 83. 3 сент.
20. Красное знамя. 1922. № 150. 11 июля.
21. Знамя коммуниста. 1921. № 7. 6 февр.