33. Отчет Тюменского окружного исполкома Советов РККД первого состава...С. 139; Отчетный доклад о работе Тюменского городского Совета Уральской области за 1926-27 хоз. год. С. 38; Трудовой набат. 1924. 15 марта; Красное знамя. 1928. 23 июня.
34. Трудовой набат. 1923. 7 сентября.
35. Там же. 14 августа.
36. Там же. 1926. 27 января.
37. Там же. 1922. 6 октября, 27 ноября; 1923. 16 марта.
38. РГАСПИ. Ф. 17. оп. 31. Д. 124. Л. 24.
39. Трудовой набат. 1923. 5 июля.
40. Там же. 1923. 24 марта; 1926. 2 июля; Красное знамя. 1928. 23 мая.
41. Трудовой набат. 1923. 7 июня.
42. Красное знамя. 1928. 4 мая.
43. Трудовой набат. 1922. 17 сентября.

Иван Павлович КЛИМОВ—
доцент кафедры теории и истории государства и права,
кандидат исторических наук

УДК 947. 084+656

ТРАНСПОРТНАЯ ПРОБЛЕМА В УРАЛЬСКОМ РЕГИОНЕ И ПУТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ (КОНЕЦ 20-х –30-е гг. XX ВЕКА).

АННОТАЦИЯ. В статье на примере Уральского экономического района анализируются пути решения острой транспортной проблемы в сложный и во многом трагичный период отечественной истории, когда шло формирование тоталитарной политической системы.

The author upon the example of the Ural economic region analyses the ways used to solve the acutest transport problem in the tragic period of the 1920s-1930s.

Развитие транспорта непосредственно связано с общим подъемом экономики и культуры. Работа транспорта охватывает все сферы материального производства, создает материальную основу для процесса обращения в экономике. Транспортную схему образно связывают с кровеносной системой человеческого организма, которая выполняет сложнейшую функцию обмена веществ.

· Совершенствованию работы транспорта придавалось важное значение на всех этапах российской истории. Неслучайно оно было включено в программные требования всех крупных политических партий, действовавших в России до октября 1917 г., в том числе и пришедшей затем к власти коммунистической партии. Вопросы работы транспорта в рассматриваемый период обсуждались на XVI-XVIII партийных съездах, на XVI-XVIII партийных конференциях, июньском (1931г.), октябрьском (1931 г.), декабрьском (1935г.) пленумах ЦК ВКП (б), многократно ставились на заседаниях Совнаркома СССР, Госплана СССР, Наркомата путей сообщения.

Конец 1920-х-1930-е гг. — сложное время в истории советского государства. Реализуется курс на проведение форсированной индустриализации, административным путем осуществляется массовая коллективизация, свертывается НЭП, из всех отраслей хозяйства решительно вытесняется частник. Происходит ломка общественных отношений. Под влиянием сложившегося культа личности деформируется политическая система. То, что происходило тогда на Урале и в стране, в исторической литературе часто называется «сталинской модернизацией». Она носила «догоняющий характер», преследовала цель ускоренно превратить страну в великую державу, осуществлялась методом проб и ошибок.

С переходом к форсированной индустриализации на Урале развернулось беспрецедентное по размаху индустриальное строительство. Закладывались новые промышленные предприятия, проводилась техническая реконструкция старых, создавались заново многие отрасли крупной индустрии. Согласно партийным директивам Урал - старейший промышленный район страны с богатейшими природно-сырьевыми ресурсами, выгодным географическим положением — должен был превратиться в один из важнейших центров социалистической индустрии, в мощную индустриальную базу на востоке страны.

Бурный рост уральской экономики существенно повысил спрос на транспортные перевозки. Скоро стало очевидно, что уральский транспорт в том виде, в котором он функционировал раньше, был не состоянии удовлетворить растущие запросы хозяйства. На железнодорожных и водных путях все более стала ощущаться изношенность материально-технических средств. Парк подвижного состава Пермской дороги состоял из 470 паровозов и 980 пассажирских вагонов, из них около трети были неисправными. Амортизация речных судов на Каме доходила до 40% [1]. Уральская область по обеспеченности железнодорожными путями сообщения значительно отставала от центральных районов страны. В 1928 г. в области на 1000 км^2 территории приходилось 3 км железнодорожных путей, в то время как в Московской области — 29, 4 км [2].

Транспортная проблема на Урале превратилась в одну из самых напряженных. Несоответствие между развитием транспорта и всего хозяйства отмечалось в масштабе всей страны [3]. Решение усложнившихся задач, вставших перед транспортом, потребовало принятия неотложных мер по укреплению и развитию транспортной отрасли хозяйства.

На видное место объективно выдвинулись вопросы технической политики. Руководство ВКП (б) и страны хорошо понимало, что без целенаправленной технической политики невозможно было обеспечить прогресс в развитии производительных сил. Довоенное поколение россиян хорошо помнит сталинские лозунги: «Техника в период реконструкции решает все», «Кадры, овладевшие техникой, решают все».

В разработке технической политики на транспорте принципиальное значение имело решение вопроса о путях его развития, способах технического перевооружения. Надо было избрать такое направление развития транспорта, которое бы наиболее полно обеспечивало растущие потребности хозяйства в перевозках. Концептуальные подходы партийно-государственной бюрократии к определению стратегии развития транспорта формировались непросто, в напряженных дискуссиях, и для их выработки потребовалось немало времени.

При обсуждении данного вопроса в мае 1928 г. на коллегии Наркомата путей сообщения мнения ее членов разделились. Часть членов коллегии, возглавляемая наркомом Я. Э. Рудзутаком, высказалась за «глубокую» техническую реконструкцию транспортного хозяйства и предложила поручить специальному совещанию Наркомата немедленно приступить к разработке плана реконструктивных работ. Группа членов коллегии, возглавляемая Бессоновым [1], придерживалась иной политики — осуществлять в дальнейшем в необходимых размерах хозяйственные перевозки можно было и не проводя «глубокой» технической реконструкции транспорта, а лишь рационализируя его работу, [4].

Дискуссия была продолжена на заседании президиума Госплана СССР 5 февраля 1929 г. при обсуждении первого пятилетнего плана. С. В. Бернштейн-Коган и несколько других ответственных работников Госплана поддержали позицию Бессонова. Они предложили рассматривать первое пятилетие как подготовительный этап к проведению реконструктивных работ на транспорте: «идти вперед за счет рационализации,

---

[1] В архивных материалах и опубликованной литературе инициалы отсутствуют.

всякого рода, усиления подвижного состава более мощными единицами». Бернштейн-Коган выступил также за сокращение на 250 млн. рублей ассигнований на местный транспорт, мотивируя это отсутствием необходимых денежных средств [5].

С таким подходом не согласился председатель Госплана Г. М. Кржижановский. Он говорил о чрезмерной робости в постановке вопроса о реконструкции транспорта, критиковал Бессонова за приверженность к экстенсивному направлению в развитии транспортного хозяйства, которое вело не к экономии, а к растрате народнохозяйственных ресурсов и неизбежно должно было негативно сказаться на всей советской экономике [6].

Но Кржижановскому не удалось убедить членов президиума в правильности своей позиции и, вопреки собственным убеждениям, он был вынужден проводить линию большинства президиума Госплана в докладе о первом пятилетнем плане на XVI партийной конференции [7].

Вследствие расхождений в технической политике НКПС не спешил с разработкой программы реконструктивных работ, что пагубно отразилось на провозоспособности транспорта. Транспорт стал превращаться в «узкое место народного хозяйства» и лимитировать его работу. Обеспокоенный положением дел, Сталин в политическом отчете ЦК ВКП (б) XVI съезду специально останавливается на обострившейся транспортной проблеме, указывает на существенное отставание реконструкции транспорта от общего темпа развития страны и, подчеркнув громадное значение транспорта для всего народного хозяйства, предметно ставит вопрос: не пора ли положить конец такому положению [8].

Опираясь на указания Сталина, комиссия НКПС под председательством первого заместителя наркома Д. Е. Сулимова в июне 1930 г. приступила к разработке конкретного плана реконструкции железнодорожного транспорта [9]. В феврале 1931 г. он был обсужден в Совете Труда и Обороны, а затем утвержден на июньском пленуме ЦК ВКП(б) [10].

Особое значение в плане реконструктивных работ придавалось восточным районам страны, где по решению XVI съезда ВКП (б) создавалась угольно-металлургическая база страны. Преобразование железнодорожных линий Кузнецк-Челябинск-Магнитная, Курган-Свердловск было отнесено к реконструкции линий первого типа (сверхмагистрального), где предполагалось использовать мощные локомотивы с нагрузкой в 23 тонны на ось [11].

По рекомендации выездной сессии АН СССР, работавшей в Свердловске в июне 1931 г., где по докладу академика Г. М. Кржижановского был специально обсужден вопрос «Основные элементы энергетики УКК» [12], июньский Пленум ЦК ВКП (б) 1931 г. ведущим звеном реконструкции железнодорожного транспорта назвал электрификацию железных дорог.

За годы предвоенных пятилеток на Урале были электрифицированы железнодорожные участки Кизел-Чусовская, Свердловск-Гороблагодатская, Гороблагодатская-Чусовская, начались подготовительные работы к электрификации линий Чусовская-Пермь, Кизел-Соликамск. На долю Урала приходилось более 25% всех электрифицированных линий СССР [13]. Подсчеты, проведенные в 1938 г., показали, что электрификация в несколько раз удешевила перевозки, на 50% увеличила пропускную способность железнодорожных путей, среднесуточный пробег локомотива вырос со 187 до 386 км [14]. Но плановые задания по электрификации железных дорог в регионе не были выполнены. Сказывалась нехватка электроэнергии, отставание транспортного машиностроения, сопротивление консерваторов, «прохладное» отношение к электрификации чиновников НКПС, в том числе и самого наркома Л. М. Когановича, занявшего данный пост в 1935 году.

Наряду с электрификацией проводилось обновление и модернизация паровозного и вагонного парков. На наиболее грузонапряженных направлениях железных дорог Ура-

ла стали использоваться мощные паровозы серии ФД и ИС. В 1937 г. вступил в строй Нижне-Тагильский вагоностроительный завод, который освоил производство четырехосных гондол, крытых вагонов, разработанных конструкторами завода. Во второй пятилетке на всем протяжении от Магнитогорска до Новосибирска были уложены вторые пути, а в третьей — на отдельных перегонах от Свердловска до Кирова.

На водном транспорте в программу реконструктивных работ входило: обновление, техническое переоснащение и ремонт флота, строительство и переоборудование действующих портов и пристаней, освоение малых рек, совершенствование водно-транспортной связи. В годы первой пятилетки велось строительство Пермской судоверфи, на востоке Уральской области в г. Тюмени на базе сравнительно небольших судостроительных и судоремонтных мастерских при участии Ленинградского судостроительного треста была заложена крупная судоверфь. Вместе с тем поступление новых судов и барж имело ограниченные масштабы и не покрывало амортизацию транспортных средств. Поэтому выполнение плана речных перевозок во многом зависело от судоремонтных работ. В Камском речном бассейне насчитывалось 13 судоремонтных предприятий, однако среди них преобладали малооборудованные мастерские, действовавшие в основном в местах зимовки судов и барж [15].

XVI партийная конференция при утверждении первого пятилетнего плана ориентировала хозяйственные органы на ускорение темпов автостроения. Насыщение народного хозяйства автомобилями должно было способствовать сокращению гужевых перевозок. Объем работы автомобильного транспорта планировалось увеличить к 1932/1933 г. в четыре раза [16].

По мере развития отечественной автомобильной промышленности росла обеспеченность автомобилями уральского хозяйства. В 1930 г. на Урале работало 813 машин, а к 1933 г. их количество возросло до 3150 [17]. Причем по темпам роста ведомственный транспорт превосходил автотранспорт общего пользования. Эта закономерность, характерная в то время для всей страны, еще в большей мере была присуща Уралу, где действовали крупные промышленные предприятия. В 1932 г. «Союзтрансу» принадлежало 27,3% автомобилей, остальные были собственностью предприятий и трестов. В 1933 г. 48,6% автомобилей Уральской области работало на предприятиях Наркомата тяжелой промышленности (Уралмаш, ЧТЗ и другие заводы), 36,8% — в союзных трестах и объединениях «Востокстaль», «Востокруда» и др [18].

Становление автотранспортных предприятий осложнялось дефицитом водительских кадров, неудовлетворительным состоянием проезжих дорог, распыленностью автомобильного парка и громоздкой системой управления. Вследствие указанных причин поставленная партийными органами задача — организовать в третьей пятилетке регулярное движение автомобильного транспорта — оказалась невыполненной. Большая часть автотранспортных предприятий с программой грузоперевозок не справилась из-за нехватки запасных частей, резины для колес, бензина. Значительными были простои автомобилей. Автомобильный транспорт использовался преимущественно в перевозках на короткие расстояния. По объему перевозок накануне Великой Отечественной войны он по-прежнему уступал гужевому транспорту [19].

К числу новых видов транспорта относился воздушный. Первая почтово-пассажирская воздушная линия в уральском регионе была открыта в 1929 г. Она состояла их двух участков транзитной авиамагистрали Москва-Владивосток, Казань-Свердловск, Свердловск-Новосибирск, проходивших по территории Уральской области через Сарапул-Красноуфимск–Свердловск–Шадринск–Курган. Ее протяженность составляла около 1000 км. В 1930 г. начали действовать воздушные линии Свердловск-Магнитогорск (485 км) и Челябинск–Магнитогорск (285 км), связавшие крупные индустриальные города Урала с Магнитогорском, который стал флагманом советской металлургической промышленности [20].

По ходатайству Обско-Иртышского обкома ВКП(б) в 1934 г. в Тюмени была создана авиагруппа полярной авиации Главсеверморпути, которой было поручено освоить воздушный мост Тюмень–Тобольск–Самарово–Обдорск. При значительной удаленности Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого национальных округов[2] от административных и культурных центров, сезонности использования водного транспорта, отсутствии железнодорожного сообщения с округами воздушная трасса Тюмень-Обдорск приобретала исключительно важное хозяйственное и социальное значение. К 1938 г. тюменский авиаотряд, переданный к тому времени в подчинение Главному управлению гражданского воздушного флота, в основном освоил трассу. По ней самолетами перевозилось в среднем четыре тысячи пассажиров в год, а также доставлялась почта [21].

В 1940 г. протяженность воздушных путей Урала, по нашим подсчетам, составляла 6910 км. По сравнению с 1929 г. она выросла в 6,9 раз. К трассам, проложенным на рубеже 1920-1930 гг., во второй и третьей пятилетках, добавилась еще одна линия всесоюзного значения: Москва–Свердловск–Алма–Ата, были открыты местные авиалинии: Оренбург-Матвеевка, Уфа–Янаул, Уфа–Исантулово, Уфа–Белорецк.

Аэрофлот взял на себя часть перевозок пассажиров, почты, хозяйственных грузов, ранее выполнявшихся железнодорожным, водным и гужевым транспортом, но его удельный вес в общем объеме перевозок оставался незначительным. Полеты осуществлялись нерегулярно. На авиалиниях отсутствовало стабильное расписание. Материально-техническая база авиаотрядов оставалось слабой.

В результате осуществления мер по техническому перевооружению транспортных служб пропускная способность железнодорожных и водных путей Урала к концу рассматриваемого периода усилилась. В грузовом движении на железных дорогах стали использоваться тяжеловесные составы. Средний вес товарного поезда в 1940 г. по сравнению с 1929 г. увеличился с 717 до 1314 тонн. Ускорился оборот подвижного состава. Среднесуточный пробег вагона грузового парка увеличился с 84,5 км в 1932 г. до 112 км в 1940 г., а его оборот снизился с 5,6 до 2, 6 суток, среднесуточная погрузка вагонов выросла соответственно с 2161 до 3002. Средняя участковая скорость движения поездов стала больше, чем в 1926 г., в грузовом движении — на 6 км, в пассажирском — на 14 км [22]. Несколько улучшилось техническое состояние речного флота. 57,6% судов, перевозивших грузы по р. Каме, были построены в годы индустриализации. На крупных пристанях и причалах основные погрузочно-разгрузочные работы на 35,3% были механизированы [23].

Вместе с тем, выдвинув крупномасштабные задачи (для их реализации на транспортных объектах Урала потребовалось развернуть реконструктивные работы на 3600 объектах), советская партийно-государственная система оказалась не в состоянии их выполнить. Хотя по ряду направлений были достигнуты ощутимые успехи, в целом техническая реконструкция как на железнодорожном, так и водном транспорте Урала к началу Великой Отечественной войны не была завершена. Ее темпы были значительно ниже, чем в промышленности. XVIII съезд ВКП (б) (1939г.) вынужден был констатировать: «На транспорте … нет равномерной реконструкции основных отраслей хозяйства» [24].

Сохранялось существенное отставание водного транспорта. Отставали от потребностей перерабатывающая способность железнодорожных станций, депо, водоснабжение. Ни одна из уральских железных дорог не была превращена в технически оснащенную «сверхмагистраль», как намечалось планами. Медленно осваивалась новая техника. В печати озабоченно говорилось о том, что паровозами ФД на Перм-

[2] До 1934 года территория современной Тюменской области входила в состав Уральской области.

ской дороге нередко водили поезда той же весовой нормы, что и паровозами прежних серий [25]. Значительным тормозом в освоении новой транспортной техники была запущенность путевого хозяйства. Как только поступили паровозы ФД, на дороге им. Когановича из-за неудовлетворительного состояния пути были установлены многочисленные предупреждения об уменьшении скорости движения поездов [26].

Техническая политика, базировавшаяся не на экономической основе, а на административно-командных методах, не давала на практике ожидаемых полновесных результатов, что приводило к необходимости повторного выдвижения от пятилетки к пятилетке одних и тех же задач без широкого оглашения допущенных провалов в проведении реконструктивных работ. Так было, в частности, при составлении заданий третьей пятилетки, когда директивы предыдущей пятилетки «по завершению технической реконструкции» [27] были заменены заданием «обеспечить дальнейшую реконструкцию железнодорожного транспорта» [28].

Вряд ли можно согласиться с выводом ряда исследователей 1960-1980 годов, которые полагали, что к концу второй пятилетки в работе уральского транспорта произошел решительный перелом к лучшему, что он преодолел отставание и перестал сдерживать развитие промышленности [29].

Свою позицию мы мотивируем следующим: 1) как уже отмечалось выше, техническая реконструкция как на железнодорожном, так и водном транспорте не была завершена; 2) не была выполнена поставленная задача организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомобильных трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям; 3) не было преодолено отставание водного транспорта; 4) гражданская авиация пока находилась в стадии становления; 5) установленные планы грузоперевозок, за исключением немногих лет, систематически не выполнялись; 6) транспорт по-прежнему не удовлетворял потребности экономики, работал с большим напряжением и не имел достаточных резервов. Неизбежное увеличение объемов грузоперевозок достигалось ценой огромных усилий, что в условиях приближающейся войны было тревожным симптомом.

Транспортная система оказалась недостаточно готовой к серьезным испытаниям, которые ей пришлось выдержать в обстановке военного времени.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Хозяйство Урала (Свердловск). 1925. № 1. С. 48; Государственный архив новейшей истории и общественно-политических движений Пермской области (ГАНИОПДПО). Ф. 2. Оп. 1. Д. 185. Л. 71.

2. Социалистическое хозяйство Башкирии (Уфа). 1932. № 7-9. С. 78.

3. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (КПСС в резолюциях ...). Изд. 8-е. Т. 3. М.: Политиздат, 1970. С. 315.

4. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 28. Д. 225. Л. 134-135.

5. Там же. Ф. 4372. Оп. 27. Д. 60б. Л. 16.

6. Там же. Л. 18, 19.

7. См. Шестнадцатая конференция ВКП (б). Стенографический отчет. М.: Госполитиздат, 1962. С. 31.

8. Сталин И. В. Сочинения. Т. 12. С. 337.

9. Большевик (Москва). 1930. № 14. С. 49.

10. КПСС в резолюциях ... Т. 4. М.: Политиздат, 1970. С. 512, 534-535.

11. Там же. С. 534.

12. Проблемы Урало-Кузбасского комбината. Академия наук СССР. Труды июньской сессии. Вып. I. Л.: изд-во АН СССР, 1932. С. 16, 18.

13. Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. 65. Оп. 3. Д. 1507. Л. 8.

14. Путевка (Свердловск). 1938. 10 ноября, 29 ноября.

15. РГАЭ. Ф. 7454. Оп. 1. Д. 165. Л. 20 об.

16. Шестнадцатая конференция ВКП (б). Стенографический отчет. С. 163, 149, 150, 186.

17. ГАСО. Ф. 267. Оп. 1. Д. 108. Л. 26-27.

18. Подсчитано автором по архивным источникам.

19. Орлов В. П. Развитие транспорта СССР 1917-1962. М.: Изд-во АН СССР, 1963. С. 248-249.

20. Гражданский воздушный флот СССР. Статсборник за 1923-1934 гг. М.: Союзоргучет, 1936. С. 96-97; ГАСО. Ф. 88. Оп. 1. Д. 3923. Л., 8-8 об, 20.

21. Самойлик А. Воздушные ворота области // Блокнот агитатора (Тюмень), 1987. № 2. С. 14-15.

22. ГАСО. Ф. 65. Оп. 3. Д. 1463. Л. 409-410; Д. 751. Л. 399-404; Уральское хозяйство в цифрах. 1927. С. 132.

23. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 14. Д. 916. Л. 150; Камский водник. 1934. 11 января.

24. XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б). Стенографический отчет. М.: Партиздат, 1939. С. 259.

25. Звезда (Пермь). 1939. 16 сентября.

26. Путевка. 1938. 14 июля.

27. КПСС в резолюциях ... Т. 5. М.: Политиздат, 1971. С. 131.

28. Там же. С. 351.

29. См. Матушкин П. Г. Урало-Кузбасс. Борьба Коммунистической партии за создание второй угольно-металлургической базы СССР. Челябинск: Южн.-Урал. кн. изд-во, 1966. С. 277; Савостенко В. М. Деятельность КПСС по созданию второй угольно-металлургической базы СССР (1926-1937). М.: Высшая школа, 1981. С. 133 и др.

Валентина Евгеньевна ИВАНЕНКО — доцент кафедры социально-экономических наук Тюменской государственной сельскохозяйственной академии, кандидат исторических наук

УДК 947. 084.5

ПОЛИТИКА СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ В ОТРАСЛИ ЖИВОТНОВОДСТВА В ЗАУРАЛЬЕ В 20-е ГОДЫ XX ВЕКА

АННОТАЦИЯ. Изложена история развития животноводства в Зауралье в 1920-е гг. Показана зависимость его развития от политики государства, выявлены положительные и отрицательные стороны ее воздействия на животноводство.

The author surveys the history of animal husbandry in the Trans-Urals region in the1920-s and demonstrates the dependence of its development upon state policy revealing positive and negative points of its impact upon animal husbandry.

Разведением домашних животных в Зауралье занимались издавна. Крестьяне разводили их для удовлетворения своих потребностей, т. е. животноводство носило потребительский характер. Скот также служил для крестьян запасным фондом на случай неурожаев и других бедствий, в этом случае потребности хозяйства удовлетворялись путем ликвидации скота сначала мелкого, а в случае особой нужды - крупного рогатого (КРС) и лошадей.

Содержание скота в начале XX в. было примитивным, теплые помещения для него почти отсутствовали. Чаще всего устраивали загоны из жердей, без потолка, или делали потолки тоже из жердей, а на них наваливали сено или солому. Животные были защищены от ветра и снега, но не от холода.

Кормление скота основывалось на грубых кормах: траве, сене и соломе, которая в крестьянском хозяйстве всегда имелась в достатке, т. к. полевое хозяйство губернии было зерновым.