



Железные дороги Смоленской губернии в 1920-е годы



Татьяна БЕЛОГУРОВА

Tatiana A. BELOGUROVA

Уже изначально, с момента своего появления, железные дороги отвечали важнейшим стратегическим целям государственной политики, отражали социально-экономические потребности общества и способность власти их удовлетворять. С этой точки зрения автор статьи оценивает и показывает состояние железнодорожного транспорта в Смоленской губернии 1920-х годов, когда страна после войн и революций приступила к строительству новой жизни.

Ключевые слова: история транспорта, железные дороги, Смоленская губерния, 1920-е годы, социально-экономические аспекты.

Белогурова Татьяна Анатольевна — кандидат исторических наук, доцент Смоленского филиала Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

К началу XX века на территории Смоленской губернии эксплуатировались Риги-Орловская, Московско-Брестская (Александровская) и Рязано-Уральская железные дороги. Кроме того, по Смоленщине прошли Сызрано-Вяземская и Ржево-Вяземская линии, а от Александровской магистрали в сторону Тверской губернии перед Первой мировой войной была проложена Дурово-Владимирская ветка.

В 1920 году был подписан мирный договор с Латвией, и часть Риги-Орловской магистрали отошла новой республике. Линия, оставшаяся на российской территории, получила название Орловско-Витебской.

Хаос гражданской войны отразился тогда на всем. При восстановлении железных дорог активно использовались субботники. 17 мая 1919 года первый субботник состоялся в Вязьме, а в августе из-за неявки людей подобные же мероприятия были отменены. Партийная ячейка взяла под строгий контроль их посещение. Не участвовавшие в субботниках должны были писать объяснения, за чем могла последовать отправка на трое суток в рабочую роту уездного военного комиссариата или ис-



На снимке: участники воскресника на Смоленском вокзале Орловско-Витебской дороги (1922 г.).

ключение из партии, причем это распротранялось на милиционеров и чекистов. Члены РКП по-разному объясняли свое неучастие в субботниках. Например: «12 января сего года я заболел возвратным тифом... я совершенно не имею не только сапог, но и ботинок... Прошу освободить меня от посещения субботников до теплого времени или же до приобретения мною исправной обуви... и так уже больные ноги».

При НЭПе увеличивался объем перевозок, но железные дороги были переведены на хозрасчет, и это отразилось на материальном положении людей. Многие железнодорожники возвращались в деревню, уходили к частникам, сулившим, к примеру, ежедневный заработок в 2 пуда муки, а работники Орловско-Витебской дороги уезжали в Латвию. О том, как приспосабливались рабочие и служащие железных дорог к «гримасам НЭПа», рассказывала губернская газета «Рабочий путь»: «Рядом с голодными транспортниками... рабочие у подрядчика... роют канавки по участку, меняют шпалы, кроют крышу и зарабатывают в день от 2—4 миллионов рублей... Такая обстановка заставляет жену транс-

портника спекулировать, самого рабочего в рабочее время... из советского материала делать ведра, лемешки, деревянные и металлические поделки, воровать что подвернется под руку».

Но требовать увеличения зарплаты не приходилось из-за безработицы, которая шествовала по судьбам людей. В 1922 году на Александровской железной дороге сократили 31% всех работающих, на Орловско-Витебской — 15%, на Рязано-Уральской — треть. Первые сокращения были восприняты избежавшими их как справедливые и помогающие «избавиться от дезертиров, шкурников и деклассированного элемента». Но затем недавние счастливые стали опасаться и за свои рабочие места, к тому же рабочий день увеличился.

Однако и при свирепствовавшей безработице ощущалась нехватка рабочих рук. Александровская магистраль нуждалась в составителях поездов, сцепщиках и стрелочниках, Орловско-Витебская — в слесарях и путейцах-чернорабочих. Нанимавшихся поочередно на путевые работы увольняли с окончанием летнего сезона. После обследования материального положения





На снимке: участники партийной конференции железнодорожников (1921 г.).

семей наиболее нуждающихся все-таки старались прикрепить к каким-нибудь работам, например, дровокладами. На Рязано-Уральской дороге также не хватало людей, но тяжелую работу выполняли спасшиеся от сокращения.

В 1925 году для помощи безработным в очередной раз обратились к пролетарской солидарности и классовой сознательности: в течение 3 месяцев все работающие железнодорожники отчислили половину однодневного заработка своим товарищам. Это не помогло избавиться от тяжелейшего недуга времени, и сократить число безработных решено было через замену ими более обеспеченных работников, обследовав для этого материальное положение последних. Думается, это не способствовало сплоченности трудящихся.

В Смоленской губернии, как и во всей стране, остройшей проблемой в сфере транспорта стала нехватка топлива. На дорогах постоянно расхищались грузы, иногда десятками вагонов за ночь, и в первую очередь разворовывались дрова и шпалы. К тому же на некоторых станциях пустовали дровяные склады, однако дрова подвозили туда, где никаких хранилищ не было, чем и пользовалось население. Иногда дрова грузили пассажиры, так что поезда

задерживались в пути на несколько часов.

В январе 1922 года в губернии вновь, как и в Гражданскую войну, была введена трудовая повинность. Крестьянам трех уездов, через которые проходила «топливная» дуровская ветка, велели явиться на вывоз дров с 12600 лошаадьми и доставить к линии 900 куб. сажень дров. Властям удалось организовать доставку только 89 куб. сажень на 1252 лошадах. Управление лесозаготовок назначило премии от 116 до 250 тыс. руб., однако «возчиками и другими гражданами расхищается масса дров, и вместо пункта назначения и железной дороги возят их к себе домой. 200 куб. сажень дров, назначенных для вывозки на станцию Свищево, и около 60 кубов, подлежащих вывозке и сдаче на пристань, — сложены по дворам местных жителей».

В феврале была создана «тройка» для мобилизации населения для заготовки дров. Ей было «поручено разработать план периодических облав и обходов на всех железнодорожных станциях и уездах Смоленской губернии и принять решительные меры против уголовного элемента и нарушений общественного порядка на железных дорогах... Дела о хищениях грузов... разбирать в срочном порядке в военном отделе губревтрибунала».

Для борьбы со снежными заносами также создали чрезвычайную «тройку», принуждавшую население к ежедневной пятичасовой работе по расчистке путей. Уклонение от мобилизации каралось штрафами от 100 до 500 тыс. руб. или трех-пятидневным арестом с насильственным приводом на работу. Оплачивался труд по месту службы или железной дорогой. При безработице для кого-то, вероятно, это было незначительным, но все-таки спором.

На вокзалах из-за множества беженцев приходилось дезинфицировать помещения для предотвращения эпидемий. Пассажирам при этом разрешалось подходить к кассам незадолго до прибытия поезда только для покупки билетов.

Инфляция в стране была жесточайшей. В это время жалование железнодорожников составляло 4–21 млн руб., а паек госснабжения обходился в 5 млн. Но отоваривался он на эту сумму не всегда. Например, с начала июня по 8 августа 1922 г. работники Рязано-Уральской дороги получили по 30 фунтов ржаной и по 6 фунтов ячменной муки в соответствии с пайком предыдущих месяцев, а 3 августа им выдали ордера на получение 40 фунтов муки за июнь. Из жалования вычитались суммы в профсоюз, кассы взаимопомощи и социальное страхование. На Александровской магистрали в помощь голодающим отчисляли 4–6% заработка. Железнодорожники Орловско-Витебской дороги постановили коллективно вступить в кассу взаимопомощи с отчислением в нее 1% заработка.

За снимаемое жилье приходилось платить больше половины жалования, многие жили в вагонах. Но ведь и вагоны нужно было отапливать и освещать, только вот топливо не выдавали с весны 1921 года, а керосин — с весны 1922-го. При подработках на стороне заниматься samozаготовкой дров не было сил и времени. Женщины работали по ночам на телеграфе. На Александровской дороге трудились тогда 200 женщин, из них треть в канцелярии, остальные — проводницами и в обслуживании поворотного круга. Оплачивался женский труд скудно и не вовремя, да и хватало жалования на 5–6 фунтов муки. И все-таки у железнодорожников была небольшая привилегия в сравнении

с остальными. Для поездок за продуктами им раз в месяц выдавался бесплатный билет — «провизионка» — и выделялся спецвагон. Многие женщины пользовались этим для добывания хлеба, и матерям семейств приходилось отсутствовать дома по неделе и более.

Конечно, в таких условиях люди были безразличны к многочисленным мероприятиям, в которые их вовлекали. Трудно поверить в газетное сообщение о том, что каждый работник артели грузчиков добровольно подписался на газету и вступил в ряды ОДВФ, в то время как на работе не было умывальника, полотенца, а за водой приходилось ходить на Днепр.

Нужно отдать должное новой власти, которая в тяжелое время все-таки не оставляла людей без идеологического воздействия. Учпрофсоюз Александровской железной дороги устраивал концерты, спектакли, киносеансы для своих работников, выделяя для этого бесплатные билеты. На культурную железнодорожниками отчислялось по 1% заработка. Объединенная партия Александровской и Орловско-Витебской дорог, в которой числилось в 1922 году 86 человек, проводила 2–4 раза в месяц собрания женщин.

Тружениц поворотного круга привлекали к подписке на «Рабочий путь» и «Гудок», чтение которых проводилось во время работы. А вот более грамотные канцелярские служащие предпочитали театральное искусство, участвовали в музыкально-хоровой самодеятельности, и «интересы женщины-работницы для них пока чужды». В Вязьме железнодорожницы-коммунистки вовлекали женщин в активную новую жизнь, для чего создавались библиотеки, кружки художественной самодеятельности, курсы кройки и шитья. В 1924 году в школу ученичества приняли 6 девушек по специальности «слесарь ремонта вагонов».

1 августа 1922 года Александровская и Московско-Балтийская дороги были объединены в Московско-Белорусско-Балтийскую. В 1924 году к ней присоединили Орловско-Витебскую дорогу и участок Великие Луки — Полоцк. Ее общая протяженность составила 3338 верст, число вагонов — 31475, паровозов — 1328 при их среднем возрасте 18–20 лет (в 1913 г. — 14,5 лет).



По мере возможности возрождались и развивалась социально-экономическая жизнь транспортников. Для коллективной обработки земли и расширения детского дома «Красная заря» было приобретено имение Чижово. В домах отдыха для туберкулезных больных и отпускников Александровская и Рязано-Уральская дороги бронировали по 15 коек.

В задачи транспортной кооперации входило прежде всего приобретение продуктов и распределение их среди железнодорожников. Александровская дорога имела свою пекарню, и хлеб должен был продаваться членам кооператива по цене, ниже рыночной на 15%. Снабжением рабочих и служащих Московско-Белорусско-Балтийской магистрали занималось потребительское общество «Пролетарское единение». В 1925–1926 гг. на дороге работало пять постоянных магазинов, шесть вагонолавок, пять ларьков и один склад. Был открыт железнодорожный магазин в Смоленске.

Орловско-Витебской железной дороге принадлежали мельница и сапожная мастерская. Рязано-Уральская дорога также продавала своим работникам обувь, сшитую в кооперативной мастерской, на 50% дешевле рынка. В целом стоимость кооперативных продуктов и товаров определялась на 25–50% ниже рыночных, однако высокая арендная плата за помещения, содержание служащих и налоги истощали средства кооперации. Продукты доставлялись в Смоленск очень долго, и цены в конце концов оказывались выше, чем в городе. «Рабочий путь» писал в июле 1922 года об участковом кооперативе Орловско-Витебской дороги, что «железнодорожникам предложено собрать деньги на масло. Деньги были собраны, многие рабочие даже продавали вещи... Но... масло... ждали больше 6 месяцев... по цене, за которую можно было в Смоленске купить масло гораздо дешевле». Конечно, отношение к кооперации было недоверчивым.

При всей тяжести положения в стране, недоедании, тяжелом труде, отчаянии большинство, тем не менее, жаждало порядка, устоявшейся повседневности, и мысль о необходимости напряжения всех сил была неизбежной. Людей радовали

и обнадеживали известия о свершении чего-то созидательного, например, о возрождении былого могущества железных дорог. Строившаяся в 1923 году железная дорога Петроград–Орел прошла через Вяземский уезд. Символичным знаком времени можно считать стихотворение «Паровоз» безвестного для нас автора в главной смоленской газете:

*Забывтый слесарями,
Разбитый паровоз,
Я долго за дверями
Депо родного мерз.
Не кутал шапкой сивой
Косматых деревень,
Не полз ко мне крапивою
С бугра кривой плетень.
Проснитесь, подымитесь!
Зарей я ржаво ржу.
Калите и палите,
Сгоните боль и ржу.
Прорежу зычным свистом
Соломенную грусть,
И маком в поле мгlistом
Зажду поленный куст.*

В соответствии с новыми требованиями менялась работа учебных и дошкольных заведений железных дорог. На Александровской магистрали учпрофсоюз проводил культурно-просветительную работу в образовательных учреждениях. Его инициатива распространялась на школу ликбеза, две общеобразовательные школы, библиотеку и два детских сада. Орловско-Витебская дорога имела на своем участке, помимо школ, две библиотеки. На содержание детского сада и поддержку учителей железнодорожники ежемесячно отчисляли по 2 фунта хлеба с пайка. Как писал «Рабочий путь» в 1923 году, среди смоленских железнодорожников оставалось всего 19 неграмотных. Пункты ликбеза создавались в железнодорожных клубах вплоть до 1930-х годов, грамотных работников убеждали отчислять в их пользу по 1–5 руб., а над нежелающими учиться устраивали общественные суды.

На смоленском участке Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги в 1923 году работало три клуба. В мае состоялась первая экскурсия железнодорож-

ников на станцию Кардымово. Может быть, возрождалась дореволюционная традиция устраивать в мае гулянья за городом. Правда, активисты политпросвета хотели таким образом приобщать трудящихся к занятиям по ботанике, астрономии, прослушиванию докладов о международном и внутреннем положении Советской республики. Однако люди воспринимали экскурсии прежде всего как отдых и развлечение.

В 1923 году в СССР был создан «Союз воинствующих безбожников». Кураж этого бесстрашного и беспощадного общественного движения не мог не захватить молодых железнодорожников. В смоленском узле «опиум для народа» уничтожался кружком безбожников, в который входило 198 человек. Религиозные праздники, согласно духу культурной революции, отмечали ударным коммунистическим трудом. Как сообщалось в печати, железнодорожники на общем собрании постановили не праздновать Успенье, и не могли не последовать призыву губернского отдела труда провести 25 декабря 1928 года коммунистический субботник вместо празднования Рождества. Но старые праздники с красивыми ритуалами по-прежнему зачаровывали многих. Не случайно 25–26 декабря запрещалась продажа спиртных напитков и организовывались конкурсы на «меньшего прогульщика», а в красных уголках проводились вечера науки и чудес.

В 1928 году в СССР приняли первый пятилетний план, и вслед за этим прозвучали лозунги «Пятилетку в четыре года!», «Догнать и перегнать передовые капиталистические страны», а также «Трудовые рубли — взаимы государству».

Все работники смоленского узла обязывались подписываться на второй заем индустриализации, сдавая до трех месячных зарплат. Газеты, плакаты и киножурналы тех лет призывали граждан к всеобщему энтузиазму ради преодоления отсталости страны. Но ведь к высоким порывам звали не героев, а массы, которые во все времена не были способны к жертвенной самоотреченности. Советской власти приходилось огромными усилиями преодолевать могущество повседневных земных устремлений, противопоставить же дороговизне товаров, их дефициту и отсутствию жилья можно было слишком немного.

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив новейшей истории Смоленской области (ГАНИСО). Ф. 314. Оп. 1. Д. 2. Протоколы бюро ячейки и собраний коммунистов Вяземского железнодорожного узла.
2. ГАНИСО. Ф. 2736. Оп. 1. Д. 117, 127. Фотографии.
3. Железнодорожный транспорт в важнейших документах: Сборник/Сост. С. О. Кричевский. — М., 1941.
4. Иванов С. С. Рославльский вагоноремонтный. — Смоленск, 1998.
5. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг./Сост. Г. М. Афонина. — Изд. 2-е, доп. — М., 2001.
6. Московская железная дорога. Через годы, через расстояния.../Под. общ. ред. И. Л. Паристого. — М., 1997.
7. Муравьев Е. В., Сударенков В. П. Путь длиною в 100 лет. — Смоленск, 1970.
8. Отчет о работе транспортного потребительского общества «Пролетарское единение» Московско-Белорусско-Балтийской дороги за 1925–1926 хозяйственный год. — Смоленск, 1927.
9. Рабочий путь. 1922. — № 10, 12, 18, 25, 47, 49, 51, 52, 125, 138, 142, 22 июля, 6, 10 августа; 1923. — 21, 23, 29 июня, 18 августа, 28 октября; 1924. — 13 апреля, 19, 24 августа; 1925. — № 25, 42, 5 февраля, 29 марта, 29 апреля, 28 июня, 1 декабря; 1928. — 28 августа, 5 сентября, 13 ноября, 18, 22 декабря.
10. Сенин А. С. Московский железнодорожный узел. 1917–1922 гг. — М., 2004. ●

RAILWAYS OF SMOLENSK PROVINCE IN YEARS 1920

Belogurova, Tatiana A. — Ph.D. (History), associate professor of Smolensk subsidiary to Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

Railways from the very first moment of their existence met strategic goals of public policy, reflected social and economic needs of the society and the capacity of public powers to satisfy them. From that point of view the author assesses the role of railways in Smolensk province in the years 1920, when the country after wars and revolutions began a construction of the "new life".

Key words: transport history, railways, Smolensk province, social and economic aspects, 1920.

Координаты автора (contact information): Белогурова Т. А. — belogurov@yandex.ru.

