

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ в СССР (1921—1925 гг.)

Э. Б. ГЕНКИНА

1. К ВОПРОСУ О ХАРАКТЕРЕ И ОСОБЕННОСТЯХ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА В СССР

Изучение истории развития социалистического планирования в 1921—1925 гг.¹ является ключом к рассмотрению более общего и принципиального вопроса о характере и особенностях процесса восстановления народного хозяйства в СССР по сравнению с послевоенным восстановлением в капиталистических странах.

XV партийная конференция, подводящая итоги восстановительного периода в СССР, специально подчеркнула в своей резолюции те коренные изменения, которые произошли в экономике Советской республики после Октябрьской революции и принципиально отличали ее от экономики капиталистических стран. «Эти отличия, заключающиеся в первую очередь в уничтожении частной собственности на средства производства и в плановом руководстве всем хозяйством,— говорилось в резолюции,— превращаются все более и более по мере дальнейшего развития хозяйства в гигантские преимущества, обеспечивающие значительно более быстрый темп развития по сравнению с довоенным периодом и темпами развития капиталистических стран»².

Качественные отличия восстановительного периода в СССР по сравнению с характером послевоенного восстановления в капиталистических странах были настолько велики, что самый термин «восстановительный процесс» становился применительно к советскому народному хозяйству явно недостаточным и далеко не исчерпывал, как мы увидим, всего его содержания³.

Впервые в истории в СССР в 1921—1925 гг. происходил процесс восстановления народного хозяйства на новой основе, на основе социализма. Это коренным образом изменяло содержание, социальную природу и характер хозяйственного восстановления страны и нашло свое отражение в развитии всех без исключения отраслей народного хозяйства.

¹ См. нашу статью «Деятельность Госплана в 1921—1925 гг. и борьба с буржуазной идеологией в области планирования», «История СССР», 1961, № 6.

² «КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, М., 1953, стр. 175—176.

³ Характерно, что в полемике, возникшей в советской печати в связи с гродановско-базаровскими «теориями восстановительного процесса» как процесса, равнозначного по своему содержанию восстановлению старой системы капиталистических отношений, некоторые авторы ставили даже под сомнение возможность применения термина «восстановление» по отношению к хозяйственным процессам в Советской России в 1921—1925 гг. и предлагали не употреблять его во избежание неправильных аналогий.

Сельское хозяйство восстанавливалось в 1921—1925 гг. на базе индивидуального крестьянского хозяйства, но наряду с этим возникли совершенно новые условия развития и изменилась расстановка классовых сил в деревне. На основе национализации земли и ликвидации класса помещиков создавались новые отношения в деревне: продолжался процесс осереднячивания крестьянства и хозяйственного подъема бедноты. Были созданы очаги социалистического хозяйства в деревне — колхозы и совхозы.

Годы восстановления народного хозяйства являлись для всего советского крестьянства, для значительной части бедноты не просто «восстановительным периодом», а периодом дальнейшего усвоения завоеваний Октябрьской революции. «Аграрная революция, — говорил на XV партконференции видный деятель партии Я. А. Яковлев, — не кончилась в 1917—1920 гг..., поскольку за неимением инвентаря и в силу общих экономических условий бедняк не смог в эти годы овладеть полученной им землей. С этой точки зрения можно утверждать, что для значительных слоев бедняков аграрная революция по-настоящему доходит только в 1923—1926 гг., поскольку именно в эти годы они землей овладевают производственно»⁴.

В условиях первого периода нэпа сложилась цельная система совершенно новых по своему значению и содержанию мероприятий пролетарского государства в области налоговой, земельной, кредитной, кооперативной политики. Вся совокупность этих мероприятий обеспечивала рост трудового крестьянского хозяйства, усиление социалистических элементов в деревне и постепенное ограничение и вытеснение кулачества. Капиталистическим элементам противостояла вся система диктатуры пролетариата с ее мощными экономическими командными высотами и рычагами планового воздействия на сельское хозяйство путем регулирования рынка, цен, доходов и т. д. Город в лице рабочего класса являлся теперь по отношению к деревне носителем не капиталистических, а социалистических производственных отношений; промышленными товарами, сельскохозяйственными орудиями и инвентарем снабжала крестьянство не капиталистическая, а преимущественно социалистическая промышленность.

Таким образом, годы восстановительного периода явились не только важнейшим этапом в деле борьбы за общее укрепление и подъем крестьянского хозяйства, но и значительной вехой на пути дальнейшего социалистического преобразования деревни по той столбовой дорожке, которую указал и четко определил В. И. Ленин в своих последних бессмертных статьях конца 1922 — начала 1923 г.

Переход к нэпу означал допущение торговли и рыночных отношений, а следовательно, приводил на первых порах к известному оживлению капиталистических элементов в народном хозяйстве. Однако самый характер торговли подвергся значительному изменению. Возникла и успешно развивалась государственная, росла кооперативная торговля, а частная торговля, вынужденная подчиняться регулирующему воздействию пролетарского государства, постепенно все более вытеснялась из товарооборота. Поэтому и здесь простое сравнение количественного роста товарооборота с уровнем 1913 г. не учитывало бы качественных изменений в самом составе товарооборота и составе потребителей. В условиях Советского государства основными потребителями стали рабочие и крестьяне (доля нэпманской буржуазии была очень незначительна). Изменился и характер связи промышленности с рынком, а в области внешней торговли не могло быть и речи о сохранении довоенных форм и организаций. Недаром Ленин относил монополию внеш-

⁴ «XV конференция ВКП(б)», стеногр. отчет, М.—Л., 1927, стр. 204.

ней торговли, наряду с национализацией промышленности и национализацией земли, к командным высотам социализма.

Восстановление народного хозяйства в СССР в 1921—1925 гг. происходило не только без иностранных кредитов и иностранных займов, но в условиях капиталистического окружения и при наличии вражеских попыток всячески затормозить и сорвать подъем советской экономики. В капиталистической же России успешное хозяйственное развитие без прилива иностранного капитала казалось вообще невысказанным. Только ввиду одного этого обстоятельства, как писал один из известных экономистов того времени, «качественные итоги производства восстановительного периода к 1913 г. при арифметическом их тождестве несравнимы»⁵.

В годы восстановительного периода обобществленный сектор являлся абсолютно преобладающим и господствующим только в области промышленности, где он составил уже в 1925/26 г. 96% всей стоимости валовой продукции ценовой промышленности, поднимаясь по производству средств производства до 96,8%, а в производстве, воспроизводящем основной капитал, даже до 97,8%⁶.

Поэтому именно на примере промышленности можно наиболее конкретно и полно показать основные черты и особенности, которые определяли социалистический характер процесса восстановления.

Первой такой особенностью являлось, как мы уже говорили, социалистическое планирование. Если в области сельского хозяйства до массовой коллективизации возможно было лишь косвенное планирование (регулирование) посредством ряда экономических мер, то в области промышленности национализация и обобществление средств производства создали объективные условия для прямого директивного планирования. Народнохозяйственный план определял развитие социалистической промышленности в целом и всех ее отраслей.

Для понимания характера и особенностей восстановительного процесса в области промышленности принципиальное значение имеет вопрос о соотношении легкой и тяжелой индустрии в 1921—1925 гг. Довольно широкое распространение в советской исторической литературе получила точка зрения, что в этот период удалось добиться серьезных успехов только в области легкой промышленности⁷. А между тем конкретное рассмотрение всей практической деятельности партии и правительства наглядно свидетельствует о том, какая огромная, напряженная, ни на один день не прекращающаяся, поистине героическая работа развернулась именно в эти годы за скорейшее восстановление и развитие тяжелой промышленности.

Со всей решительностью Ленин поставил эту задачу перед партией, перед рабочим классом Советской страны. Он предвидел гигантские трудности в ее решении. «Нужда и разорение таковы,— писал Владимир Ильич в работе „О продовольственном налоге”,— что восстановить сразу крупное, фабричное, государственное, социалистическое производство мы не можем. Для этого нужны крупные запасы хлеба и топлива в центрах крупной промышленности, нужна замена изношенных машин новыми и т. п.»⁸. Поэтому в первые годы нэпа начинать действительно надо было с сельского хозяйства, обеспечивая быстрый подъем легкой индустрии и помогая восстановлению мелкой промышленности. Добиться сразу же, после тяжелейших разрушений войны,

⁵ М. И. Боголепов. Восстановление народного хозяйства, «Плановое хозяйство», 1927, № 11, стр. 30.

⁶ «Фабрично-заводская промышленность СССР в 1925/26 г.», М., 1927, стр. 27. 28.

⁷ Эта точка зрения сложилась, в частности, под влиянием догматического толкования следующего места из «Краткого курса истории ВКП(б)»: Восстановительный период имел дело по преимуществу с легкой индустрией, которую он развил и вывел на дорогу». (См. «История ВКП(б). Краткий курс», М., 1946, стр. 267).

⁸ В. И. Ленин. Соч., т. 32, стр. 322.

преимущественного развития тяжелой промышленности и изменения соотношения удельного веса между двумя подразделениями производства, сложившегося еще до революции (группа «А»—40,7%, группа «Б»—59,3%), в рамках «восстановительной пятилетки» было, конечно, невозможно. Но ленинская линия, ленинская политика партии, направленная с самого начала на преимущественное развитие тяжелой промышленности, дала уже в годы восстановительного периода свои первые и весьма серьезные результаты. Эта ленинская линия всегда и неизменно лежала в основе экономической политики Коммунистической партии и Советского государства.

Об этом говорил в речи на апрельском Пленуме ЦК 1926 г. Ф. Э. Дзержинский, разоблачая троцкистские измышления о характере политики партии в годы восстановительного периода: «Я думаю, товарищи, что именно нашу партию к такому повороту на индустриализацию не надо было призывать, потому что она всегда стояла на этой точке зрения... Жестокая ошибка думать, будто наша партия в 1923 г. и раньше была антииндустриальной и что сейчас она нуждается в принципиальном повороте своей линии»⁹.

Ленинская постановка вопроса о значении тяжелой промышленности для судеб социалистического строительства в Советской стране далеко не являлась только теоретической формулировкой, определяющей лишь перспективы будущего развития. Она нашла свое конкретное воплощение в практике работы Советского правительства уже в 1921—1925 гг., что и обеспечило планомерную подготовку условий для преимущественного развития производства средств производства в последующие годы.

2. БОРЬБА ЗА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ в 1921—1925 гг.

После окончания гражданской войны и иностранной военной интервенции в состоянии наибольшего упадка находилась, как известно, именно тяжелая промышленность. Производство чугуна составило в 1920 г. 2,5—3% от уровня 1913 г. (116 тыс. т в 1920 г. против 4,2 млн. т в 1913 г.), а добыча железных руд — всего 1,7% от довоенного уровня. Особенно сильный удар был нанесен металлургии юга. Если на Урале производство чугуна упало в 1920 г. до 9% (5000 тыс. пуд. против 55766 тыс. в 1913 г.), а в Центре — до 9,2% (1100 тыс. пуд. против 11909 тыс.), то на юге оно составляло меньше, чем полпроцента (0,48% — 900 тыс. пуд. против 189162 тыс.)¹⁰.

В несколько лучшем положении находилась топливная промышленность (добыча угля составляла в 1920 г. около 30%, а нефти — 42% по отношению к 1913 г.). Это объяснялось, в частности, тем, что без сохранения определенного минимума добычи угля и нефти нельзя было спасти промышленность и транспорт от полного паралича и обеспечить работу предприятий на оборону в условиях войны.

Валовая продукция металлообработки и машиностроения — основы тяжелой промышленности — упала в 1920 г. до 7,4% по сравнению с уровнем 1913 г. Вместе с тем нужно учесть, что удельный вес этих отраслей в продукции всей промышленности царской России составлял в 1913 г. соответственно лишь 11,5% и 6,8% и на долю импорта машин приходилось 43,6% в общем потреблении продукции машиностроения¹¹. Необходимы были колоссальные усилия, огромная энергия, ясное соз-

⁹ Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. II. М., 1957, стр. 260—261.

¹⁰ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. I, д. 47, л. 268.

¹¹ См. «Промышленность СССР», стат. сб., М., 1957, стр. 141, 154; Я. С. Розенфельд, К. И. Клименко. История машиностроения СССР, М., 1961, стр. 144, 169; В. П. Ганштак. Очерки экономики машиностроительной промышленности СССР, М., 1957, стр. 34.

вание величайшей важности поставленной задачи, чтобы поднять тяжелую промышленность из того глубокого упадка, в котором она находилась в результате разрушительных последствий империалистической и гражданской войн.

Основные пути восстановления тяжелой промышленности наметил великий Ленин. Уже в первые месяцы после перехода к нэпу он сформулировал и разработал свой план спасения тяжелой индустрии в труднейших условиях хозяйственной разрухи. Его предложение об оставлении на государственном снабжении только группы крупных предприятий, чтобы поставить их в наиболее благоприятные условия, имело неоценимое значение для всего будущего советской промышленности. Выделение первой группы предприятий¹², прежде всего тяжелой промышленности, наглядно показывало все преимущества плановой экономики, ибо только ликвидация частной собственности на средства производства давала возможность концентрировать все силы и средства на тех отраслях тяжелой промышленности, которые определяли дальнейшее развитие социалистической экономики и позволяли сохранить, восстановить и собрать основные кадры индустриальных рабочих на крупнейших предприятиях страны.

Реализация ленинских указаний в практике хозяйственной работы обеспечила уже в 1923 г. довольно быстрое восстановление некоторых отраслей тяжелой индустрии.

Производство чугуна, стали и проката за период 1921—1923 гг. выросло более чем в 2¹/₂ раза, но все же и в 1923 г. было достигнуто по чугуну только 7% довоенного уровня, по стали 15% и по прокату — 14%. Огромная помощь Советского правительства обеспечила первые успехи тяжелой промышленности, но далеко еще не ликвидировала ее большого отставания. Отставание тяжелой промышленности от легкой представляло собой, как говорилось в решении XII съезда партии, «главный пассив первого периода нэпа»¹³.

Все трудности восстановления тяжелой промышленности с особой силой проявились в 1923 г., в момент «кризиса сбыта». Когда угольная промышленность достигла в 1923 г. только 44% довоенного производства, возник кризис сбыта донецкого угля. Он был вызван, конечно, не «перепроизводством», как пытались доказать экономисты типа Базарова, а отставанием металлургии, которая наряду с транспортом должна была являться основным потребителем донецкого угля. С другой стороны, высокие цены на топливо, как и на другие промышленные изделия, намеренно вздувавшиеся троцкистами, еще больше увеличивали раствор «ножниц». Позиции троцкистов в этом вопросе раньше других определил Пятаков (в то время член президиума ВСНХ). В своем докладе от имени Комиссии по установлению цен на заседании президиума Госплана 26 октября 1922 г. он говорил: «Ввиду того, что в общей экономике страны позиция промышленности крайне неблагоприятна и без поддержки государства мы рискуем превратиться в чисто аграрную страну, поэтому политика государства, и в том числе и всех хозяйственных органов, должна быть направлена в противоположную сторону, чтобы этому неблагоприятному соотношению между промышленностью и сельским хозяйством положить предел путем повышения цен изделий нашей промышленности»¹⁴.

Попытка реализации этой порочной линии нанесла тяжелейший удар по промышленности. «Кризис сбыта» привел к необходимости свертывания ее отдельных отраслей. Так, добыча угля оставалась примерно на одном уровне и в 1924 г. (16,3 млн. т) и в 1925 г. (16,5 млн. т).

¹² См. об этом подробнее в нашей работе «Ленин — председатель Совнаркома и СТО», М., 1960, гл. II, § 1.

¹³ «КПСС в резолюциях...», ч. I, стр. 690.

¹⁴ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 88, лл. 139—140.

Только 1926 г. дал сразу значительный скачок — добыча угля составила 25,7 млн. т¹⁵.

Основным потребителем продукции тяжелой и особенно металлургической промышленности являлись государственные предприятия. В первом полугодии 1923/24 г. на их долю приходилось: по металлосиндикату — 58% всей реализованной продукции, Уралмету — 79,47%, Югостали — 91,5%¹⁶.

Самые крупные машиностроительные заводы страны — Путиловский, Сормовский, Коломенский, Харьковский паровозостроительный, Брянский (Бежица), Луганский — работали преимущественно на транспорт. На этих заводах были сосредоточены десятки тысяч квалифицированных рабочих, прошедших школу производства, суровую школу классовой борьбы. Эти заводы-«большевики», как их называли, являлись не только экономической базой промышленности, но и политической опорой партии и Советского государства. Вся их производственная деятельность, их сохранение в качестве машиностроительных заводов и сохранение кадров рабочего класса зависели в то время от государственных заказов. Финансовые трудности в 1923 г. были очень велики, возможности бюджетных ассигнований на тяжелую промышленность чрезвычайно ограничены, и государственные заказы не могли обеспечить загрузку предприятий, необходимую для их нормальной работы. Так, в первом квартале 1923 г. загрузка заводов Петроградского машиностроительного треста составляла всего 11%, Гомзы — 26%, Путиловского завода — 4%, Невского судостроительного — 14% и т. д.¹⁷. Воспользовавшись этими трудностями, троцкисты, как известно, предлагали закрыть Путиловский завод. Дело не ограничилось только «предложениями». Очевидно, под давлением того же Пятакова ВСНХ в августе 1923 г., в трудные месяцы «кризиса сбыта», принял решение о закрытии Путиловского завода. 31 августа 1923 г. Совет Труда и Обороны СССР специально заслушал вопрос о Путиловском заводе и записал в своем постановлении: «...отменить постановление президиума ВСНХ о закрытии Путиловского завода. Для покрытия дефицита по работе Путиловского завода в предстоящий операционный год — ассигновать 2 млн. 200 тыс. руб.»¹⁸.

Необходимы были самые решительные, экстренные меры и огромная помощь государства, чтобы вывести тяжелую промышленность из того труднейшего положения, в котором она оказалась в 1923 г. Многие тогда считали, что единственным спасением для металлопромышленности и особенно для крупнейших машиностроительных заводов являются заказы транспорта. Отсюда и возник своеобразный конфликт между Главметаллом и его заводами, с одной стороны, и НКПС как заказчиком, с другой. Вопрос о заказах транспорта как важнейшем условии обеспечения работы машиностроительных заводов встал еще на XI съезде партии. В стенограммах съезда имеется документ, направленный в Политбюро ЦК за подписями представителей ВСНХ, Главметалла, Гомзы, ЦК союза металлистов, в котором обосновывалась необходимость отмены заказов на паровозы, размещенных за границей, и передачи их заводам ВСНХ¹⁹.

Вскоре после XI съезда партии Совет Труда и Обороны постановлением от 19 мая 1922 г. обязал Госплан выяснить в двухнедельный срок вопрос о возможности передачи части заграничных заказов отечественным заводам²⁰. После длительного обсуждения президиум Госплана

¹⁵ См. «Промышленность СССР», стр. 140.

¹⁶ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 1, д. 47, л. 282.

¹⁷ Я. С. Розенфельд, К. И. Клименко. Указ. соч., стр. 182.

¹⁸ ЦГАНХ СССР, 5674, оп. 1, д. 1, лл. 285—286.

¹⁹ «XI съезд РКП(б)», стеногр. отчет, М., 1922, стр. 96.

²⁰ ЦПА ИМЛ, ф. 19, оп. 3, ед. хр. 338, л. 55.

13 июня 1922 г. постановил считать целесообразным аннулировать заказ «в части не менее 650 паровозов, подлежащих построению на шведских заводах в 1923—1924—1925 гг.»²¹.

18 июля 1922 г. Госплан окончательно утвердил трехлетнюю производственную программу капитального ремонта 1800 паровозов и постройки 650 новых паровозов на заводах ВСНХ²² и 4 августа 1922 г. представил ее на утверждение СТО. Согласившись с предложениями Госплана в части капитального ремонта 1800 паровозов, СТО дал указание Госплану совместно с ВСНХ, НКПС и Наркомфином пересмотреть намеченную программу нового паровозостроения, «имея в виду, что ресурсы республики не позволяют исполнить предложенную программу». Вместе с тем программу предлагалось составить так, чтобы заводы сохранили свой аппарат и способность к новому паровозостроению²³.

В соответствии с указаниями СТО Госплан пересмотрел программу паровозостроения на 1923—1925 гг., сократив ее до 508 паровозов (1923 г. — 148, 1924 и 1925 гг. — по 180 в год). В октябре 1922 г. между НКПС и ВСНХ был заключен генеральный договор, согласно которому НКПС передавал ВСНХ заказ на изготовление на отечественных заводах 508 новых паровозов, на капитальный ремонт 1800 паровозов и на восстановительный — 135²⁴.

Но 1923 г. принес с собой новые трудности, и вопрос о программе металлопромышленности был поставлен с большой остротой.

Народный Комиссариат путей сообщения возглавлял в то время Ф. Э. Дзержинский, назначенный на этот пост еще в апреле 1921 г. Крупнейший политический деятель, пламенный революционер Ф. Э. Дзержинский вложил всю свою огромную энергию, все силы в дело восстановления железнодорожного транспорта. К 1923 г. транспортный кризис был ликвидирован и в транспортном хозяйстве наведен необходимый порядок. Однако перевозка грузов по железным дорогам достигла в 1923/24 г. только 50,9% от уровня 1913 г. В этой связи и встал вновь вопрос, необходимо ли транспорту то количество паровозов, которое было заказано заводам ВСНХ. Важно также учесть, что заказы на паровозы за границей (в частности, в Германии) не были полностью аннулированы, и с 1920 по 1924 г. железные дороги СССР получили 1582 новых паровоза, в том числе 1191 из-за границы и 391 с отечественных заводов²⁵.

Коэффициенты эксплуатации паровозов в 1922/23 г. по сравнению с 1913 г. были еще чрезвычайно низкими. «Вместо 100 паровозов, необходимых при коэффициентах 1913 г., — говорил Ф. Э. Дзержинский в докладе на конференции железнодорожников 3 декабря 1923 г., — мы гоняли в 1921 г. 242 паровоза, в 1922 г. — 185,47 паровоза, за июль — сентябрь 1923 г. — 112 паровозов»²⁶. Такое же положение было и с использованием вагонного парка. Страстно борясь с бесхозяйственностью, стремясь достигнуть бездефицитности транспорта, Дзержинский в это время считал, что новые паровозы в количестве, предусмотренном программой ВСНХ, железнодорожному транспорту в ближайшие годы не будут нужны. Свою позицию в этом вопросе он впервые обосновал в выступлении на заседании президиума Госплана 27 февраля 1923 г., где вновь обсуждалась программа паровозо- и вагоностроения. Ф. Э. Дзержинский справедливо настаивал на том, что программу паровозостроения необходимо неразрывно связать с общим перспективным планом развития транспорта и всего народного хозяйства в целом. Транспорт

²¹ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 84, л. 154.

²² Там же, д. 85, л. 79.

²³ ЦПА ИМЛ, ф. 19, оп. 3, ед. хр. 338, л. 2.

²⁴ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 87, лл. 94, 277, 278.

²⁵ «Советское народное хозяйство в 1921—1925 гг.», М., 1960, стр. 360, 384.

²⁶ Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. 1, стр. 424.

остро нуждался не только в подвижном составе, но и в ремонте всего путевого хозяйства, железнодорожных мостов и т. д.

«Я протестую против этой программы транспорта,— говорил Ф. Э. Дзержинский,— потому что здесь одна часть выдвигается непропорционально по сравнению с другими. Но я не возражаю против точки зрения Госплана, что эти паровозы нужны с точки зрения сохранения паровозостроительных заводов». В то же время Ф. Э. Дзержинский решительно отвергал «плановые» наметки буржуазных специалистов из НКПС о длительных сроках восстановления транспорта до уровня 1913 г. «Для меня,— подчеркивал он,— коэффициент 1913 г. не является идеальным коэффициентом, которого революционный пролетариат транспорта не может достичь в продолжении 10 лет... Я полагаю, что мы не должны давать максимальных средств для достижения минимальных результатов работы, а наоборот, при минимальных средствах должны выполнить максимальную работу. В Госплане и в НКПС пессимистически смотрят на те достижения, которые могут быть достигнуты на транспорте... При таком пессимизме мы Россию из разрухи не вывезем»²⁷.

После этого заседания начал разрабатываться, как это предлагал Ф. Э. Дзержинский, перспективный 12-летний план восстановления и развития транспорта. Для 1922/23 хозяйственного года сохранялась программа паровозостроения, установленная генеральным договором между НКПС и ВСНХ. Но перед началом 1923/24 хозяйственного года Ф. Э. Дзержинский вновь поставил этот вопрос перед высшими государственными органами.

2 октября 1923 г. в своем письме в Политбюро ЦК, мотивируя причины отказа от предоставляемого ему отпуска, Ф. Э. Дзержинский писал: «Здесь мое присутствие сугубо необходимо. Смету нам урезают так, что из доходов от выручки железных дорог желают, чтобы мы содержали паровозостроительные работы, не забывали также о портах и выполнили программу по увеличению заработной платы. Вместе с тем международные обязательства наши требуют, чтобы транспорт работал без перебоев, в полной готовности выполнять требования экспорта и мобилизации».

Нельзя без волнения читать заключительные строки этого письма: «Все эти вопросы в связи с международной обстановкой требуют величайшего темпа и напряжения всех партийных сил. Уходить в отпуск мне сейчас и психологически было бы очень трудно — и отпуск не дал бы мне того, что требуется от отпуска...»²⁸.

Отказавшись от отпуска, Ф. Э. Дзержинский вплотную занялся работой не только транспорта, но и металлопромышленности. Именно вопросы паровозостроения подвели его к постановке в широком плане общих проблем о путях восстановления и развития металлопромышленности. Ф. Э. Дзержинский выдвинул в качестве одной из первоочередных задачу преодоления одностороннего развития металлопромышленности, машиностроения в особенности, которое осталось в наследство от прошлого и объяснялось особенностями структуры дореволюционной русской металлопромышленности, где особенно велик был удельный вес военного ведомства и транспортного машиностроения. Это одностороннее развитие и зависимость металлопромышленности от заказов транспорта были еще больше усилены приказом Троцкого № 1042 (май 1920 г.), определившим очень большую 5-летнюю программу выпуска и ремонта паровозов на заводах ВСНХ.

«Последствия этого приказа,— говорил на XIII съезде партии Я. Э. Рудзутак,— мы переживаем еще и сейчас очень тяжело в нашем

²⁷ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 127, лл. 363, 365.

²⁸ Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. 1, стр. 399—400.

паровозном хозяйстве, потому что мы в ударном порядке перестроили нашу тяжелую индустрию на паровозостроение, что стало уже невыносимой тяжестью и для транспорта, и для промышленности»²⁹.

С исключительной революционной настойчивостью и энергией Ф. Э. Дзержинский повел борьбу против последствий этого одностороннего развития советской металлопромышленности. Уже в докладной записке «О сокращении программы паровозостроения», направленной НКПС в СТО 19 октября 1923 г. и разосланной по распоряжению Ф. Э. Дзержинского членам Политбюро и Оргбюро ЦК партии, в Госплан, ВСНХ и НК РКИ, было выдвинуто предложение об очень значительном сокращении паровозостроения на 1923/24 г. и загрузке металлопромышленности другими заказами.

Этот последний вывод со всей определенностью и ясностью был развит Ф. Э. Дзержинским в его «Предложениях по вопросу о металлопромышленности», направленных в СТО 14 ноября 1923 г. «Все суммы,—говорилось в этих предложениях,—причитающиеся металлопромышленности по заказам НКПС, уже утвержденные (до 13/ХI) СТО, но подлежащие отмене согласно предыдущего предложения — выплачиваются Наркомфином металлопромышленности по новым заказам на продукцию изделий, в которых ощущается недостаток и имеется потребность,—с тем, однако, что будут основательно реорганизованы все управления металлопромышленностью и вся ее торговая политика — в сторону удешевления и концентрации продукции, ориентировки на массового потребителя и введения не на словах, а на деле плановой системы». Выдвигались также требования — начать немедленную борьбу с «ножницами» запрещением повышать цены на топливо и металл, упразднить конвенцию синдикатов металлопромышленности и сами синдикаты, положившие в основу своей политики безудержное повышение цен, укрепить ВСНХ таким личным составом, который бы обеспечил руководство металлопромышленностью; «вести решительную борьбу с бесхозяйственностью и дефицитностью в металле и по топливу в ударном первоочередном порядке»; «пересмотреть всю политику организации синдикатов с их монополией на рынке и по отношению к госзаказчикам с тем, чтобы, где это возможно, ввести моменты конкуренции и соревнования»; «поручить Госплану совместно с ВСНХ и Наркомземом и с одобрения СТО запасы сельскохозяйственных машин на складах Гострестов и не имеющих сбита из-за высоких цен распределить по самой удешевленной цене в кредит среди крестьянского населения»³⁰.

Все эти предложения почти дословно воспроизводили заключительную часть докладной записки Дзержинского в СТО «По вопросу о металлопромышленности», которая была написана несколько дней спустя — 20 ноября 1923 г.³¹ История происхождения этой записки не могла быть объяснена без анализа всех предшествующих ей документов. Только рассмотрение всей предыстории этого вопроса позволяет наглядно показать, как от вопросов работы НКПС, руководствуясь отнюдь не «ведомственными» интересами, а подлинно общегосударственными интересами, Ф. Э. Дзержинский подошел к проблемам развития металлопромышленности. Предложения Ф. Э. Дзержинского сводились в основном к следующим трем моментам: 1) Ориентировать металлопромышленность и прежде всего машиностроение на подготовку и организацию жизненно важных для страны «новых производств» (тракторостроение, автомобилестроение и др.). 2) Обеспечить всеми мерами (прежде всего снижением цен) смычку металлопромышленности с крестьянским рын-

²⁹ «XIII съезд РКП(б)», стеногр. отчет, М., 1924, стр. 206.

³⁰ ЦГАОР СССР, ф. 5674, оп. 4, д. 826, лл. 26—27. (Подчеркнуто мной.— Э. Г.).

³¹ См. Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. I, стр. 401—420.

ком, добиваясь удовлетворения нужд широкого потребителя в металле, сельскохозяйственных машинах и орудиях и т. д. 3) Осуществить ряд важных организационных мер по улучшению руководства металлопромышленностью.

Вокруг этих предложений еще до их обсуждения в СТО развернулась очень острая дискуссия. 17 ноября 1923 г. на заседании президиума Госплана обсуждался один вопрос — «О программе работ Главметалла в связи с изменением НКПСом производственной программы паровозостроения». Полная стенограмма этого заседания является интереснейшим документом, позволяющим понять всю напряженность борьбы за план металлопромышленности и суть разногласий в вопросе о путях ее дальнейшего восстановления. К моменту заседания уже был подготовлен перспективный 12-летний план (по 1935 г. включительно), разработанный Транспланом. Опираясь на ложные и полностью опровергнутые впоследствии «подсчеты» специалистов из Трансплана, меньшевик Базаров, выступивший с докладом «Прогноз грузооборота», попытался «обосновать» свои выводы о неизбежности медленных темпов восстановления, о достижении довоенного уровня на транспорте чуть ли не в 1941 г., о необходимости привлечения иностранного капитала и т. д. Выступление Базарова получило тут же резкий отпор со стороны Дзержинского. Но центр тяжести обсуждения был перенесен совсем в другую плоскость. Почти все выступавшие на этом заседании — председатель Госплана Г. М. Кржижановский и особенно представители Главметалла и ЦК союза металлистов — исходили прежде всего из того, что в создавшихся условиях только заказы транспорта могут решить судьбу металлопромышленности, обеспечить возможности ее сохранения и дальнейшего развития. В своей большой и яркой речи Ф. Э. Дзержинский изложил другую точку зрения на этот вопрос³². С огромным подъемом Дзержинский говорил: «Если мы теперь — деревянная, лапотная Россия, то мы должны стать металлической Россией. Металлургия все наше будущее... Нужно вопросы металлургии поставить отдельно во всем их объеме. Страна должна найти средства и она найдет их, для того, чтобы металлургию организовать так, чтобы она производила то, что нужно стране. Если государство должно металлопромышленность поддерживать, почему бы Вам, получивши 50 милл., не делать сельхозмашин, почему не делать тракторов... А паровозы будут у стенки ржаветь ряд лет... Во всяком случае, эти два вопроса нужно отделять. Вопрос металлургии большой вопрос, разве можно распылать рабочую силу, это накопление большой работы, большой выучки, большого опыта. Зачем же Вы упираетесь непременно в паровозы. Мы слышали здесь относительно электрификации, относительно новых приемов. Зачем же нам так отстаивать старые средства производства. Тут необходима живая творческая мысль в деле руководства металлургией. Тут необходимо сознание того, насколько важна наша металлическая промышленность для всей жизни страны».

На заседании президиума Госплана раздавались почти панические голоса, доказывавшие, что отказ от заказов транспорта или даже уменьшение этих заказов чуть ли не «сломит становой хребет металлопромышленности», приведет к закрытию крупнейших заводов — Харьковского, Коломенского, Сормовского и др., к сокращению 20 тыс. рабочих и т. д. Председатель конвенции синдикатов металлопромышленности

³² Полная стенограмма речи Ф. Э. Дзержинского, исправленная, очевидно, его рукой, хранится в ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 145. К протоколу заседания президиума Госплана приложена уже правленная стенограмма этой речи (д. 137, лл. 484—493). Речь Дзержинского на заседании президиума Госплана 17 ноября 1923 г. со всеми материалами к ней была опубликована (на правах рукописи) в приложении к изданной в 1923 г. издательством «Транспечать» книге «В Совет Труда и Обороны. Докладная записка по вопросу о металлопромышленности Ф. Э. Дзержинского». Все цитаты из речи Дзержинского приведены нами по этому изданию.

инженер Вейцман доказывал, что никакого другого выхода для металлопромышленности, кроме заказов на паровозы, нет, что перевести заводы на другие работы и загрузить их новыми заказами (например, на сельскохозяйственные машины и тракторы) якобы совершенно невозможно.

Ф. Э. Дзержинский с возмущением отвергал эти доводы: «Нужно, чтобы т. Вейцман и другие подошли вплотную к этому вопросу, а они говорят: не можем. Что значит — не можем? Революционеры все могут, и если нет в Главметалле достаточно революционеров, то страна их найдет, их можно найти и необходимо найти для того, чтобы этот вопрос решить и поставить его во всем объеме, не закрывая глаз».

Это говорилось 17 ноября 1923 г. Прошло немногим больше двух месяцев, и 2 февраля 1924 г. первая сессия ЦИК СССР II созыва утвердила Ф. Э. Дзержинского председателем ВСНХ СССР. Коммунистическая партия, Советская страна действительно нашли выдающегося революционера и поставили его на этот важнейший хозяйственный пост, чтобы обеспечить скорейшее восстановление промышленности.

Совет Труда и Оборона СССР заслушал доклад Дзержинского и обсудил его предложения на своем заседании 28 декабря 1923 г. Для всестороннего и тщательного рассмотрения этих предложений СТО принял решение «поручить Госплану создать комиссию по вопросам металлопромышленности и транспорта под председательством председателя Госплана и при обязательном участии ответственных представителей коллегии НКПС, ЦК союза металлистов, президиума ВСНХ, НКФ и РКИ». Пока комиссия Госплана готовила свое заключение, Ф. Э. Дзержинский был назначен председателем ВСНХ, а вскоре и председателем созданной в марте 1924 г. Высшей правительственной комиссии по металлопромышленности. В связи с этим 26 марта СТО постановил: «Принимая во внимание, что создана Высшая правительственная комиссия для обсуждения вопроса о перспективах развития металлопромышленности, признать необходимым войти в эту комиссию с предложениями, выработанными Госпланом»³³.

На первых же своих заседаниях в апреле 1924 г. Высшая правительственная комиссия рассмотрела производственную и финансовую программу металлопромышленности на 1923/24 г. и представила ее на утверждение СТО 7 мая 1924 г. Пока шли споры между Главметаллом и НКПС, металлопромышленность в течение более полугода (с октября 1923 г. по май 1924 г.) работала, фактически не имея окончательно утвержденной программы. СТО в своем постановлении от 7 мая очень незначительно сократил программу паровозостроения на 1923/24 г. по сравнению с предложениями Главметалла, определив размер бюджетных ассигнований НКПС для оплаты заказов ВСНХ на подвижной состав и оборудование в размере 35 млн. черв. руб.³⁴ против 44 млн. черв. руб., выдвигаемых Главметаллом, и 21,1 млн. черв. руб., на которых настаивал НКПС³⁵.

Но к лету 1924 г. вся острота этого вопроса была снята самой жизнью. Мероприятия партии и правительства по снижению цен на промтовары привели к ликвидации «кризиса сбыта», быстро стал расти спрос на топливо и металл. Проведение денежной реформы еще больше оздоровило экономическую обстановку в стране. Начиная с 1924 г. металлопромышленность явно вступила в новый этап своего развития. Директива XIII съезда партии, указавшего в своем решении, что «после того как обеспечено дело с топливом, как поднят транспорт, как сдвинута денежная реформа,— очередь за металлом»³⁶, начала с ог-

³³ ЦГАОР СССР, ф. 5674, оп. 1, д. 4, л. 329; д. 6, л. 32.

³⁴ Там же, д. 6, лл. 258—259.

³⁵ «В Совет Труда и Оборона», стр. 62—63.

³⁶ «КПСС в резолюциях...», ч. I, стр. 818—819.

ромной энергией претворяться в жизнь. Исключительную роль в решении этой задачи сыграла деятельность Ф. Э. Дзержинского в ВСНХ и в Высшей правительственной комиссии по металлопромышленности.

Высшая правительственная комиссия закончила свою работу в сентябре 1924 г., полностью выполнив задачи, возложенные на нее Советским правительством³⁷. К этому времени комиссия рассмотрела и утвердила производственную программу металлопромышленности на 1924/25 г. Эта программа предусматривала уже не сокращение, а наоборот, значительное увеличение паровозостроения. Выступая 21 ноября 1924 г. на V конференции металлостроителей с докладом «О задачах и перспективах металлопромышленности», Дзержинский прямо сказал, что ранее разделявшаяся им точка зрения НКПС о нецелесообразности строительства новых паровозов в большом количестве должна быть решительно пересмотрена. Быстрый рост грузооборота и достижение в 1924/25 г. 63% довоенного уровня перевозок грузов требовали увеличения программы паровозостроения. «Поэтому,— говорил Ф. Э. Дзержинский,— мы отстаивали не 20 паровозов, как нам предлагают, не 50 паровозов, а ставим в программе, и Совет Труда и Оборона утвердил,— 161 паровоз»³⁸.

Если до конца 1924 г. программа металлопромышленности обычно пересматривалась в сторону ее уменьшения в связи с отсутствием средств и недостаточностью спроса, то в 1924/25 г. положение кардинально изменилось. Программа металлопромышленности в 1923/24 г. составляла 191 млн. довоенных руб. Для 1924/25 г. первоначально была намечена программа в 273 млн. дов. руб. В январе 1925 г. эта цифра была увеличена до 317 млн. дов. руб.³⁹, а XIV партконференция (апрель 1925 г.) дала указание о необходимости расширить программу металлопромышленности еще на 26% и довести ее до 350 млн. дов. руб.⁴⁰. Фактически и эта программа была перевыполнена. На 1925/26 г. Госплан определил программу металлопромышленности в сумме 652,5 млн. дов. руб.⁴¹, но и такое увеличение оказалось недостаточным для удовлетворения растущего спроса промышленности на металл.

«Минувший 1924/25 г.,— говорилось в докладной записке промышленности Госплана,— был для всей металлопромышленности годом исключительных успехов и достижений». Несмотря на перевыполнение программы, страна «вступила в полосу недостатка металла по всему фронту нашего хозяйства»⁴².

В 1923/24 г. металлопромышленность, как мы видели, требовала интенсивной работы от транспорта, а НКПС настаивал на сокращении заказов. «С 1925 г. заказы транспорта обнаруживают столь интенсивный и внезапный рост, что металлопромышленность с трудом и часто не в полной мере выполняет свои обязанности перед транспортом»⁴³.

Общее улучшение экономической обстановки и перестройка металлопромышленности привели к увеличению продажи ее продукции не только госзаказчикам, но и более широкому кругу потребителей. Если в 1922/23 г. на широкий рынок падало лишь 8% от общей суммы реализованной продукции металлопромышленности, то в 1923/24 г. — уже 12,7% (вместе с сельскохозяйственными машинами 16,7%), а в 1924/25 г. — до 20,5%⁴⁴.

³⁷ История работы этой комиссии заслуживает специального рассмотрения и исследования.

³⁸ Ф. Э. Дзержинский. О задачах и перспективах металлопромышленности в 1924/25 г., М., 1925, стр. 7.

³⁹ См. И. В. Сталин. Соч., т. 7, стр. 129.

⁴⁰ «КПСС в резолюциях...», ч. II, стр. 41.

⁴¹ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 241, л. 72.

⁴² Там же, л. 87.

⁴³ «Металлопромышленность СССР за 10 лет и ее ближайшие перспективы», ж-л «Металл», 1927, № 11—12, стр. 47.

⁴⁴ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 1, д. 42, л. 101; д. 47, л. 282.

В последние годы восстановительного периода для металлопромышленности не только был характерен быстрый количественный рост, но в ней начали намечаться первые важные качественные изменения. Эти изменения были связаны с развитием так называемых «новых производств», за организацию которых с такой страстностью и энергией вел борьбу Ф. Э. Дзержинский, определяя пути и программу восстановления и дальнейшего развития металлопромышленности.

3. «НОВЫЕ ПРОИЗВОДСТВА»

Если непосредственным поводом для постановки вопроса о «новых производствах» послужил в известной мере недостаток государственных заказов и слабая загрузка предприятий тяжелой промышленности в 1922/23 г., то причины особого внимания Советского правительства к этому вопросу были, конечно, значительно глубже. Речь шла о том, как писал Ленин, чтобы «пересечь, выражаясь фигурально, с одной лошади на другую, именно, с лошади крестьянской, мужицкой, обнищалой, с лошади экономий, рассчитанных на разоренную крестьянскую страну, — на лошадь, которую ищет и не может не искать для себя пролетариат, на лошадь крупной машинной индустрии, электрификации, Волховстроя и т. д.»⁴⁵.

В годы восстановительного периода в этом направлении могли быть сделаны только самые небольшие и скромные шаги. Но уже первые опыты реконструкции и организации новых производств имели неоспоримое значение для всего будущего советской промышленности.

Сразу же после перехода к мирному строительству особое значение приобрел вопрос об организации отечественного тракторостроения. Обосновывая причины большой потребности сельского хозяйства в тракторах, промсекция Госплана выдвигала на первый план недостаток тягловой силы в деревне и невозможность быстрого ее пополнения. Отсюда и возникала настоятельная необходимость замены лошадей тракторами, т. е. механической силой. Ежегодная потребность в тракторах составляла примерно 22 тыс. штук в год.

Когда вопрос о тракторостроении впервые был подробно рассмотрен на заседании президиума Госплана 2 января 1923 г., Г. М. Кржижановский в своем выступлении подчеркнул, что суть дела не только в количестве тракторов, но и в правильном их использовании. «Здесь стоит более крупная задача, — говорил он, — чтобы воспользоваться этими тракторами, как орудием государственного подхода к задачам интенсивного земледелия и коллективизации»⁴⁶. При обсуждении этого вопроса в Госплане 2 января и 15 февраля 1923 г. раздавались скептические голоса, доказывавшие, что с организацией производства тракторов не надо спешить, поскольку крестьяне тракторов покупать не будут и вводить тракторную обработку земли поэтому невозможно. Особенно рьяно на этом настаивали выступавшие на заседании президиума Госплана 15 февраля Кондратьев и Суханов, предлагавшие всячески сократить программу и ассигнования на тракторостроение⁴⁷.

20 марта Госплан принял проект постановления о тракторостроении⁴⁸, который и был затем представлен на утверждение СТО 4 апреля 1923 г. Постановление СТО РСФСР от 4 апреля 1923 г. «О тракторостроении» является важным историческим документом, впервые определившим программу и задачи тракторостроения в СССР. Совет Труда и Оборона утвердил, в качестве ориентировочного, принятый Госпланом перспективный производственный план организации и развития трак-

⁴⁵ В. И. Ленин. Соч., т. 33, стр. 459.

⁴⁶ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 143, л. 9.

⁴⁷ Там же, д. 127, лл. 193—194.

⁴⁸ Там же, д. 128, л. 216.

торостроения в республике на три года (1923/24—1925/26). План был рассчитан на выпуск в 1923/24 операционном году 238 шт. гусеничных и 455 шт. колесных тракторов, в 1924/25 г.—1475 шт. гусеничных и 1450 шт. колесных, а с 1925/26 г.— по 1800 шт. гусеничных и 1600 колесных в год. «Признать необходимым начать работы немедленно,—говорилось в постановлении СТО,—и отпустить на основании постановления СНК от 17/III с. г. в текущем году специальный кредит в размере 1.500.000 товарн. руб.»⁴⁹.

СТО предложил Госплану с привлечением заинтересованных ведомств (НКЗем, НКПС, Военвед и ВСНХ) определить типы тракторов, подлежащие изготовлению, и наметить заводы, где следовало организовать тракторостроение. Выполняя эти поручения, Госплан 15 мая утвердил три основных типа тракторов: колесные «Фордзон» — 20 л. с., гусеничные типа «Холт» — 40 л. с. и «ВД» — 50 л. с. Было признано также чрезвычайно важным оказать поддержку разработке нефтяных типов тракторов русского изобретения — «Гном» Мамина и «Запорожец» Укрсельмаштреста⁵⁰.

При выборе заводов для организации тракторостроения ВСНХ руководствовался необходимостью «привлечь к этому делу в первую очередь самые лучшие и мощные заводы, которые в это время, вследствие отсутствия заказов по прямой специальности, имели значительные свободные резервы производительности и, как предполагалось, могли справиться с этим новым и довольно сложным делом»⁵¹.

Производство колесных тракторов типа «Фордзон» решено было сосредоточить на Путиловском заводе, где был высококвалифицированный технический персонал и имелись другие необходимые условия. Обуховский завод («Большевик») и Харьковский паровозостроительный (им. Коминтерна) должны были организовать выпуск гусеничных тракторов. Завод «Возрождение» (Саратовская обл.) и «Красный прогресс» (Запорожская обл. УССР) специализировались только на выпуске пробных тракторов русского изобретения. Предполагалось также организовать производство тракторов типа «Коломенец» на Коломенском заводе. Но уже с 1925/26 г. этот завод был полностью загружен основными работами по специальности (паровозо- и вагоностроение) и выпуск тракторов прекратил.

Прошло меньше года с начала работы, и 1 мая 1924 г. из ворот «Красного путиловца» вышли первые два трактора, возглавившие колонну завода во время первомайской демонстрации. Первые пять пробных тракторов, построенных заводом в 1923/24 г., были подвергнуты серьезным испытаниям. Один из тракторов прошел с нагруженной телегой из Москвы в Нижний Новгород по плохой дороге без всякой поломки. По прибытии на место трактор был испытан на пахоте и молотье одновременно с американским трактором той же конструкции и дал результаты не хуже американского. Два трактора «Фордзон-путиловский» работали под Москвой на опытных полях Тимирязевской сельскохозяйственной академии⁵².

Первые два трактора типа немецкого гусеничного «ВД» выпустил в апреле — мае 1924 г. Харьковский завод им. Коминтерна. Еще раньше (в 1923 г.) завод «Большевик» (быв. Обуховский) в Ленинграде получил первую премию на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке за изготовленный им гусеничный трактор типа «Холт»⁵³. В мае 1925 г. первый трактор типа «Коломенец» выпустил Брянский завод, а завод

⁴⁹ ЦГАОР СССР, ф. 5674, оп. 1, д. 7, л. 190. См. также «Экономическая жизнь», 7 и 11 апреля 1923 г.

⁵⁰ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 130, л. 465.

⁵¹ Там же, ф. 4086, оп. 1, д. 132, лл. 2—3.

⁵² См. ж-л «Предприятие», 1924, № 10, стр. 79—81.

⁵³ «Металлист», 1924, № 8, стр. 10; 1925, № 1, стр. 30—31.

«Возрождение» в 1925/26 г. изготовил 10 опытных экземпляров нефтяного трактора (типа «Гном» или «Карлик»).

Начиная с 1923 г. и до 1 октября 1925 г. всего было выпущено 600 тракторов советского производства⁵⁴, а в 1925/26 г.— 813 тракторов. Таким образом, трехлетний план производства тракторов, намеченный постановлением СТО от 4 апреля 1923 г. (7018 тракторов, из них 3513 гусеничных и 3505 колесных), был очень далек от выполнения. Впоследствии программа тракторостроения, в частности для 1925/26 г., была значительно сокращена (с 3400 до 1950 тракторов, из них только 250 гусеничных). Но и эта уменьшенная программа тоже не была выполнена. Новое и трудное дело требовало накопления опыта и необходимой выучки. Ф. Э. Дзержинский на XIV партконференции говорил, что тресты настаивали на увеличении программы, ВСНХ ее сокращал, однако и эта сокращенная программа не могла быть выполнена. «Но все-таки,— указывал Ф. Э. Дзержинский,— несмотря на то, что мы в этой области достигаем только половины того, что предполагали, я, однако, должен сказать, что опыт постройки и учеба дали нам больше пользы, чем те 1100 тракторов, которых мы недовыполнили»⁵⁵. Требования трестов на увеличенную программу объяснялись, в частности, тем, что спрос на сельскохозяйственные машины и на тракторы в 1924/25 г. необычайно возрос. Исключительную роль в этом сыграл декрет ЦИК и СНК СССР от 11 января 1924 г. «О мерах к облегчению для крестьянства покупки сельскохозяйственных орудий»⁵⁶, согласно которому сельскохозяйственные машины должны были продаваться по довоенным ценам и с предоставлением крестьянам долгосрочного кредита — от одного года до пяти лет.

В докладной записке сельскохозяйственной секции Госплана «О распространении с.-х. машин», представленной к заседанию президиума Госплана 9 июня 1924 г., специально указывалось, что «меры правительства по удешевлению и облегчению условий покупки крестьянами с.-х. инвентаря и последовавшее выравнивание цен на продукты сельского хозяйства и промышленности привели к тому, что почти весь прежний запас сельскохозяйственных машин и орудий распродан и новые производства быстро раскупаются крестьянами». Большой интерес крестьяне проявляли к колесным тракторам типа «Фордзон» и охотно их покупали. «Сейчас крестьяне указывают,— говорил представитель Госторга на заседании Госплана 29 марта 1924 г.,— что для них приобретение тракторов более выгодно, чем покупка лошади: первый стоит 1700 руб., а лошадь на юго-востоке за эту цену теперь нельзя купить»⁵⁷.

Растущий спрос требовал увеличения импорта тракторов, так как внутреннее производство в эти годы не могло удовлетворить даже самые минимальные потребности сельского хозяйства.

Вопрос о ценах на тракторы и об импорте тракторов в 1924 г. неоднократно рассматривался в Госплане. В своем постановлении от 29 марта 1924 г. Госплан признал, что «абсолютное воспрещение ввоза тракторов в настоящее время нецелесообразно» и в связи со срочной потребностью в тракторах счел возможным разрешить в 1923 г. ввоз 100 тракторов системы «Фордзон».

Подготавливая проект постановления СТО о ввозе тракторов из-за границы, Госплан 9 июня 1924 г. предлагал установить на 1923/24 г. следующие пропорции: «на один заграничный трактор заказывать один русский с тем, чтобы в последующие годы эта пропорция изменялась в сторону увеличения заказов русских тракторов». Но в связи со сни-

⁵⁴ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 1, д. 132, лл. 50—51.

⁵⁵ Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. II, стр. 82.

⁵⁶ СУ, 1924 г., № 22, стр. 217.

⁵⁷ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 184, лл. 257, 289.

жением в 1924 г. цен на заграничные тракторы было предложено другое соотношение — ввоз двух иностранных тракторов на один трактор русского производства. Г. М. Кржижановский на заседании Госплана 19 марта 1925 г. предложил следующую формулировку: «Ввиду неравности нашего тракторного производства и ограниченных размеров сбыта тракторов при их высокой цене признать необходимым установить комбинированные расценки на тракторы отечественного производства и тракторы заграничные с тем, чтобы план в целом был проведен без убытка»⁵⁸.

Утверждая в марте 1925 г. программу тракторостроения на 1924/25 г. в количестве 2300 тракторов, Госплан установил на этот же период необходимость ввоза 4000 тракторов из-за границы. «Констатировать, — говорилось в постановлении Госплана, — что от продажи 4000 заграничных тракторов получается прибыль в сумме 2 520 000 р., а от продажи тракторов союзного производства получается убыток в 830 000 р. Прибыль, получаемую от продажи заграничных тракторов, считать специальным тракторным фондом, который состоит при Центральном с-х банке и расходуется на покрытие убытков от продажи тракторов союзного производства, на организацию технической помощи крестьянскому населению, использующему тракторы, и на покрытие убытков от неплатежеспособности крестьянского населения за тракторы»⁵⁹.

Так самый импорт тракторов был поставлен на службу отечественному тракторостроению. Конечно, эта форма использования импорта имела сугубо временное значение. Советское государство сознательно шло на продажу тракторов крестьянству значительно ниже их себестоимости. Дороговизна первых советских тракторов полностью окупалась тем значением, которое имели эти опытные тракторы для развертывания тракторостроения в последующие годы. «В этом году у нас впервые началась постройка производства тракторов. — говорил Ф. Э. Дзержинский на III съезде Советов СССР. — Первое начало всегда обходится дорого, ибо надо учиться, ибо надо приспособить и рабочих, и технический персонал, и машины к этому новому производству. Поэтому в этом году те 1000 с лишком тракторов, которые будут выпущены нашим «Красным путиловцем», Коломенским заводом, Харьковским и другими, нам будут стоить дорого. Но эта дороговизна первой и второй, может быть, и пятой тысячи обеспечит нам возможность шестую, седьмую, восьмую и дальнейшие тысячи работать по доступной цене. За учебу, за нашу самостоятельность нам приходится платить»⁶⁰. Ф. Э. Дзержинский указывал также, что опыт, накопленный при поставке тракторостроения, сыграет огромную роль в строительстве нового, большого тракторного завода, который в это время уже проектировался.

Начало выпуска тракторов в СССР и довольно значительная закупка их за границей (в 1924/25 г. было ввезено 6208 тракторов, а в 1925/26 — 12 308)⁶¹ имели очень большое значение также для повышения заинтересованности крестьянства в использовании трактора, для пропаганды новой техники и усиления производственного кооперирования деревни. Когда в декабре 1924 г. Госплан заслушивал доклад о положении тракторного дела и использовании тракторов на юго-востоке и в Поволжье, докладчик, руководящий работник Наркомзема В. З. Есин, лично обследовавший работу 250 тракторов, рассказывал, что тракторы используются преимущественно в сельхозартелях, коммунах и машинных товариществах и способствуют распространению и укреплению коллективных форм хозяйства.

⁵⁸ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 185, л. 384; д. 221, л. 83.

⁵⁹ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 27, д. 49, лл. 16—17.

⁶⁰ Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. II, стр. 127—128.

⁶¹ «Социалистическое строительство СССР», М., 1936, стр. 248—249.

Использование тракторов поставило на очередь дня и вопрос о подготовке кадров трактористов. Местные губземагиды, в частности в Поволжье (Саратовская губ.), начали организовывать специальные курсы трактористов. По подсчетам В. З. Есина, население обследованных им районов к весне 1925 г. должно было подготовить из своей среды до 3 тыс. трактористов. «Имеется в виду, — говорил он, — на каждый вновь возводимый трактор подготовить по два тракториста»⁶².

30 сентября 1924 г. Госплан, заслушав доклад сельскохозяйственной секции по вопросу о трактороснабжении и тракториспользовании, принял следующее постановление: «Предложить НКЗему срочно представить сведения о количестве инструкторов и техников по тракторному делу, необходимых для целесообразного использования выписанных из-за границы тракторов... Предложить Главпрофобру срочно сообщить, в каких школах и в каком количестве подготавливаются указанные выше специалисты по тракторному делу и по какой квалификации»⁶³.

5 ноября 1924 г. научно-методическая комиссия по сельскохозяйственному образованию Главпрофобра приняла решение о необходимости массового обучения крестьян тракторному делу и создания сети постоянно действующих краткосрочных тракторных школ, а также организации при сельских союзах и первичных кооперативах курсов по тракториспользованию и трактороуправлению⁶⁴.

Таким образом, первые шаги в деле организации тракторостроения поставили и перед сельским хозяйством и перед промышленностью ряд новых задач. Необходимо было осуществить переоборудование цехов и мастерских, изготавливающих тракторы, снабдить их специальными станками, которые частично закупались за границей, а частично перебрасывались с других предприятий. Понадобилось организовать производство прицепных орудий к тракторам и запасных частей. Эта последняя задача специальным постановлением СТО от 26 октября 1926 г. была возложена на Путиловский завод, который должен был снабжать запасными частями все тракторы типа «Фордзон», находящиеся в Советском Союзе⁶⁵.

Так зарождение тракторостроения вызвало к жизни целый комплекс новых вопросов, которые полностью могли быть разрешены лишь в последующие годы социалистической индустриализации. Тот же процесс происходил и в области других новых производств, например, автомобилестроения.

Задача перехода к новому автостроению была выдвинута в постановлении СТО от 14 сентября 1921 г.⁶⁶ В марте 1922 г. комиссия СТО по восстановлению крупной промышленности под председательством В. В. Куйбышева приняла решение об организации специального объединения заводов автомобилестроения под наименованием «ЦУГАЗ»⁶⁷ и постановила «признать принципиально необходимым постановку в России автомобилестроения в массовом масштабе»⁶⁸.

«ЦУГАЗ», а затем Автотрест объединял в 1923/24 г. 5 заводов, из них 4 в Москве («АМО», быв. Ильина, автопринадлежностей и бронетанковый завод, перешедший в 1924 г. из военного ведомства в ведение ЦУГАЗ) и автомобильный завод в Ярославле. Все эти предприятия до 1924 г., по существу, являлись полукустарными мастерскими по ремонту автомобилей иностранных марок.

⁶² ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 195, лл. 201—204.

⁶³ Там же, д. 190, л. 222.

⁶⁴ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 27, д. 49, л. 321.

⁶⁵ Там же, оп. 1, д. 132.

⁶⁶ ЦГАОР СССР, ф. 130, оп. 5, д. 434, л. 54.

⁶⁷ «ЦУГАЗ» — Центральное управление гос. автомоб. заводов. С 1919 г. функционировал под названием Главного управления автозаводов. С 1925 г. ЦУГАЗ был реорганизован в Автотрест (Гос. трест автозаводов).

⁶⁸ ЦГАОР СССР, ф. 130, оп. 6, д. 169, л. 23.

Первый советский автомобиль был выпущен 8 октября 1922 г. бронетанковым заводом в Филях, в период, когда этот завод находился еще в распоряжении военного ведомства. День выпуска первого «советского форда» отмечался как большой торжественный праздник. Выступая на общезаводском митинге, М. И. Калинин говорил: «Сегодняшнее торжество должно объединить рабочих, крестьян и честных интеллигентных тружеников в стремлении в наикратчайший срок пойти нога в ногу с новейшими достижениями западной и американской техники»⁶⁹. После митинга М. И. Калинин проехал на новом автомобиле по Москве на Красную площадь, где происходил парад броневиков. Однако до 1924 г. выпуск первого автомобиля оставался пока что единичным успехом. Только весной 1924 г. ЦУГАЗ подписал соглашение с Главметаллом на постройку новых полуторатонных грузовиков типа «Фиат» на заводе «АМО»⁷⁰.

К этому времени «сырье» для капитального ремонта автомобилей, находящееся на автомобильном «кладбище» около завода «АМО», было почти полностью исчерпано. Заказ на строительство новых грузовых машин ставил перед рабочими и техническим персоналом завода ответственную задачу освоения автомобилестроения. Вся работа шла под лозунгом: «Дать первую партию советских автомобилей к 7-й годовщине Октября!». Рабочие сутками не выходили из цехов. К 1 ноября 1924 г. удалось собрать первую машину, и на ней был совершен пробный проезд по Москве. Остальные 9 грузовиков были собраны за 5—6 дней. Кузова всех машин решено было покрасить в красный цвет: хороший красный лак остался еще от Рябушинского.

Утром 7 ноября соседи амовцев — рабочие находящегося рядом завода «Динамо», собравшись на демонстрацию, увидели, как из ворот завода «АМО» выехала красная грузовая машина. «Все в этой машине было поразительно. То, что она выкрашена в огненный или кровавый цвет, то, что она битком набита людьми... Когда появился сияющий, наполированный радиатор и после медленно выползал из-за поворота красный капот, никто еще не думал, что сидение шофера тоже красное. Динамовцы восторгались этим красным первенцем и не заметили, что за ним же медленно выползал второй... красный автомобиль». На грузовиках пестрели лозунги: «Да здравствует РКП(б) — авангард рабочего класса», «Рабочий-хозяин строит автопромышленность, которой не было у капиталиста-хозяина», «К 7-й годовщине Октября выпущенные автомобили считаем единицами, к 8-й будем считать сотнями», «Каждый новый шаг в развитии нашей промышленности — смертельная рана на теле отживающего капитализма» и др.⁷¹. Колонна автомобилей прошла через Таганку и всю Москву на Красную площадь, где амовцев пропустили близко к трибуне. Вся площадь приветствовала первенцев советского автостроения.

Уже в 1923/24 г. проводилась большая работа по достройке и переоборудованию автомобильных заводов. На заводе «АМО» были расширены тепловые цеха, установлены электроплавильная печь в литейной мастерской, 15 новых станков в механическом цехе⁷². На Ярославском заводе достраивались цеха, устанавливались новые станки. На заводе автопринадлежностей в Москве были оборудованы новые помещения под лакировочную, обжигательную и склады материалов и изделий. переоборудован механический цех и добавлено 29 новых станков⁷³.

В 1924/25 г. Автотрест заказал за границей 250 станков для автомобильных заводов, а 52 станка было переброшено с советских заводов на

⁶⁹ «Известия», 10 октября 1922 г.

⁷⁰ «Металлист», 1925, № 7, стр. 15.

⁷¹ Н. Адфельдт. Первые 10 советских автомобилей, М., 1933, стр. 151—152. 153—154.

⁷² ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 1, ф. 48, л. 403.

⁷³ Там же.

предприятия треста (преимущественно на «АМО») ⁷⁴. На производственной конференции московских заводов Автотреста в конце сентября 1925 г. сообщалось, что с московской таможни направлено на завод «АМО» 7 радиально-сверлильных, 18 фрезерных и других станков ⁷⁵.

В отчете Автотреста за 1924/25 г. указывалось, что со всей остротой встал вопрос об изготовлении специальных сталей для автомобилестроения. «В СССР,—говорилось в отчете,—не имеется металлургических заводов, вырабатывающих специальные автомобильные стали, так как до сих пор в них не было сколько-нибудь значительной потребности». Решение этой задачи «осложняется тем обстоятельством, что потребность в сталях столь незначительна для мощных металлургических заводов и по сортаменту столь разнообразна, что не может заинтересовать их настолько, чтобы они посвятили должное внимание столь новому важному вопросу». Только один Ижорский завод в 1925 г. согласился на технические условия и сроки поставки стали, и с ним было заключено соответствующее соглашение.

Таким образом, и в области автомобилестроения основные трудности были связаны с небольшими масштабами производства и необходимостью его дальнейшего расширения.

В 1924/25 г. в СССР было произведено всего 126 советских автомашин ⁷⁶, из них 100 на заводе «АМО». К 8-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции Ярославский завод выпустил первую трехтонную машину, изготовленную почти целиком из советских материалов. Мотор для этой машины дал завод «АМО». В 1924/25 г. «АМО» приступил к выпуску первых советских автобусов, поскольку в Москве в это время началось автобусное движение, но курсировали по городу лишь 70 автобусов английского производства ⁷⁷.

За период 1924—1928 гг. советское автомобилестроение дало только 1070 новых автомашин, а уже в 1925 г. в СССР имелось 13 645 автомобилей ⁷⁸. Импорт автомобилей еще долго преобладал над внутренним производством, и борьба за новое советское автомобилестроение в эти годы только начала разворачиваться. Но и здесь, как и в области тракторостроения, первые шаги и первые опыты имели неопределимое значение для перехода к массовому выпуску автомобилей в последующие годы.

К новым производствам, которые начали развиваться в последние годы восстановительного периода, относилось и текстильное машиностроение.

В царской России текстильные машины изготавливались лишь на нескольких заводах, преимущественно среднего машиностроения — Климовском, Шуйском, Иваново-Вознесенском и заводе быв. Доброва и Набгольц в Москве. Автоматические ткацкие станки, прядильные машины и их части выписывались из-за границы. Начало восстановления производства текстильных машин относилось уже к 1922/23 г., когда выпуск продукции в этой области составил 32,3% от довоенного уровня, а в 1923/24 г. поднялся до 90% ⁷⁹. Быстрый рост текстильной промышленности в 1924/25 г. и некоторые затруднения в импорте машин вызвали необходимость развития текстильного машиностроения. В производство включились новые крупные заводы — ленинградский «Красный арсенал» (производство банкоброшей), завод Энгельса (быв. Айваз), им. Карла Маркса (быв. Лесснер), Тульский оружейный завод, некоторые цеха

⁷⁴ «Государственный трест автомобильных заводов (Автотрест) в 1924/25 г. (Доклад пред. правления К. Н. Орлова)», М., 1925, стр. 7.

⁷⁵ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 10, д. 3, л. 96.

⁷⁶ «Советское народное хозяйство в 1921—1925 гг.», стр. 388.

⁷⁷ «Металлист», 1925, № 38, стр. 29; № 28, стр. 7.

⁷⁸ «Советское народное хозяйство в 1921—1925 гг.», стр. 389.

⁷⁹ «Металлопромышленность СССР за 10 лет», стр. 136.

которого были переведены на мирное производство, и Подольский механический завод⁸⁰.

К осени 1926 г. начали выпускаться ткацкие автоматы на заводах Климовском, Шуйском и им. К. Маркса, Тульский завод выпустил первый пробный ватер, а завод им. К. Маркса — чесальную машину. В 1924/25 г. выпуск текстильных машин составлял уже 187% от довоенного уровня, в 1925/26 г. — 207%, в 1926/27 г. — 392%⁸¹.

Впереди всех отраслей машиностроения шло энергетическое и сельскохозяйственное машиностроение: производство сельскохозяйственных машин (вместе с тракторами) достигло в 1925 г. 132% от довоенного уровня, котлостроение — 116%, турбостроение — 270%⁸².

В 1922/23 г. Ленинградский металлический завод выпустил первую новую паровую турбину мощностью в 2000 квт, а в 1925/26 г. была закончена другая турбина мощностью в 10 тыс. квт. В 1926/27 г. выпуск турбин на Металлическом заводе составлял 576% от довоенного уровня⁸³.

В декабре 1923 г. завод «Электросила» в Ленинграде получил заказ на изготовление четырех гидрогенераторов для Волховской ГЭС. Этот заказ был с честью выполнен.

Производство паровых котлов в 1925/26 г. составило 142% от довоенного. В области станкостроения уровень 1913 г. был достигнут в 1924/25 г., а в 1926/27 г. — превзойден почти в три раза⁸⁴.

Московский райком металлистов в отчете за апрель — сентябрь 1925 г. специально отметил, что «весь 1924/25 г. прошел под знаком не только расширения и укрепления московской металло- и электропромышленности, но и в стремлении к постановке новых производств, продукция которых ранее ввозилась из-за границы...

Достижения в области постановки новых производств позволяют указанные производства вести в заводском масштабе, так как цикл лабораторных и опытных способов их испытания в настоящее время закончен»⁸⁵.

Борьба за закладывание основ советского машиностроения, за постановку новых производств приобрела в 1924/25 г. очень широкий характер. В рабочем классе в это время развернулось патриотическое движение за организацию отечественного производства изделий, ранее ввозившихся из-за границы. Страницы газет пестрели заголовками: «„Осрам” или „Светлана”», «Русская электролампочка не уступает заграничной»⁸⁶. Журнал «Металлист» систематически публиковал информацию с мест под общей «шапкой» — «Рабочие-металлисты против ввоза изделий из-за границы». Рабочие Брянского завода обратились в ЦК металлистов с просьбой сообщить госорганам об их желании «исполнить все, что требуется для республики и приложить все усилия к тому, чтобы наша продукция успешно конкурировала с заграничной как по стоимости, так и по качеству». Ростовский райком союза металлистов просил ЦК союза задержать заказы на плуги, размещенные за границей, и передать их заводу «Аксай». Одновременно говорилось о большой нужде Ростовской электростанции в электрических счетчиках и предлагалось организовать производство этих счетчиков в России, прекратив их ввоз из-за границы⁸⁷.

22 февраля 1924 г. Совет Труда и Оборона СССР принял специальное постановление о награждении Ф. П. Казанцева за изобретение нового автоматического тормоза для железных дорог, который мог заменить упо-

⁸⁰ «Металлист», 1925. № 2, стр. 5—6.

⁸¹ «Металлопромышленность СССР за 10 лет», стр. 136.

⁸² Там же, стр. 132, 133, 139.

⁸³ Я. С. Розенфельд, К. И. Клименко. Указ. соч., стр. 190—191.

⁸⁴ «Советское народное хозяйство», стр. 117.

⁸⁵ «Отчет Московского райкома ВСРМ», М., 1925, стр. 127, 136.

⁸⁶ «Рабочая газета», 1 августа 1924 г.

⁸⁷ «Металлист», 1924, № 8, стр. 23, 25.

треблявшийся до этого известный тормоз фирмы «Вестингауз». «Признать изобретение выдающимся по своей полезности для Союза ССР»,— говорилось в постановлении СТО и предлагалось оставить за новой системой тормозов наименование «тормоза системы Казанцева»⁸⁸. Ф. П. Казанцев был щедро награжден Советским правительством, а его изобретение начало постепенно внедряться в производство. Первым взялся освоить новый тормоз завод «ВЭК» в Харькове.

Огромную роль в развитии новых производств сыграл Ф. Э. Дзержинский. По воспоминаниям одного из его сотрудников, к постановке новых производств Феликс Эдмундович «относился с бережной нежностью... В своих ответственных выступлениях он всегда останавливался особо на тракторостроении, на текстильном машиностроении, он следил с вниманием за успехами новых производств. Новые производства не могли не увлечь его требованиями инициативы и творчества»⁸⁹.

VII Всесоюзный съезд металлистов (ноябрь 1925 г.) по докладу Ф. Э. Дзержинского подвел первые итоги постановки новых производств. «Признавая правильным стремление поставить в СССР ряд новых производств,— говорилось в резолюции,— съезд предлагает союзу и органам металлопромышленности отнестись с особым вниманием к этому важнейшему делу, применяя весь опыт западноевропейской и американской техники, с самого начала внедряя в эти молодые отрасли производства современные методы производства»⁹⁰.

Конечно, масштабы новых производств в последние годы восстановительного периода были еще очень и очень незначительны. Однако детальное исследование истории возникновения новых производств убедительно раскрывает огромное, не только экономическое, но и политическое, пропагандистское значение первых шагов в этой области и ярко демонстрирует, какой прочный и надежный фундамент начал создаваться уже с середины 20-х годов для последующего развернутого перехода к социалистической индустриализации страны.

4. НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ И ВЫВОДЫ

В партийных решениях 1921—1925 гг., когда на повестке дня стояла задача восстановления народного хозяйства, мы не найдем еще термина «восстановительный период». Естественно, что нельзя было давать определения периода, пока он еще не закончился и границы его и рамки не были еще окончательно установлены. Только XV партконференция (26 октября — 3 ноября 1926 г.) в своем постановлении «О хозяйственном положении страны и задачах партии» впервые дала оценку восстановительного периода как цельного и уже законченного этапа в истории Советской страны. «Под руководством ВКП(б),— говорилось в решении конференции,— завершена в общем и целом огромная работа по восстановлению народного хозяйства. Восстановительный период может считаться в общих чертах законченным. Теперь народное хозяйство входит в новый период — период перестройки хозяйства на основе новой более высокой техники»⁹¹.

В 1925 г. промышленность достигла только 75,5% довоенного уровня, а в 1926 г. превысила его на 8,1%. При подведении итогов восстановительного периода мы обычно учитываем данные за 1925/26 г., чтобы получить полную и всестороннюю картину процесса восстановления. Поэтому в наиболее законченном и развернутом виде итоги «восстановительной пятилетки», по существу, были подведены IV съездом Советов

⁸⁸ ЦГАОР СССР, ф. 5674, оп. 1, д. 5, лл. 281—282.

⁸⁹ Н. М. Кутский. Роль Ф. Э. Дзержинского в развитии машиностроения. Цит. по указ. соч. Я. С. Розенфельда и К. И. Клименко, стр. 207.

⁹⁰ ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 3, д. 42, л. 9.

⁹¹ «КПСС в резолюциях...», ч. II, стр. 174. (Подчеркнуто мной.— Э. Г.).

СССР (апрель 1927 г.), когда известны стали данные за весь 1925/26 хозяйственный год. В своем докладе на съезде В. В. Куйбышев указывал, что довоенный уровень был превзойден промышленностью лишь начиная с сентября 1926 г., когда он составил 104% от уровня 1913 г.⁹²

Означает ли это, что конечной датой восстановительного периода правильнее было бы считать не 1925 год, как это до сих пор принято, а 1926 год, когда полностью закончился процесс восстановления промышленности? Подобная точка зрения уже высказывалась в нашей печати во время дискуссии о периодизации истории советского общества, начавшейся еще в 1954 г. В качестве основного тогда выдвигался следующий аргумент: в 1926 г. промышленность и сельское хозяйство достигли довоенного уровня⁹³. Известно, однако, что были такие отрасли промышленности, как, например, черная металлургия, которая в 1925 г. достигла только 52% (по выплавке чугуна), а в 1929 г.—95%, полностью перешагнув довоенный уровень лишь в 1930 г. (118% от уровня 1913 г.). Даже по угольной и нефтяной промышленности, где падение производства было значительно меньшим, чем в металлургии, в 1926 г. было достигнуто только 89% (по углю) и 90% (по нефти) от уровня 1913 г. Одновременно имелись и такие отрасли промышленности, которые уже в 1925 г. значительно перешагнули довоенный уровень (некоторые области машиностроения и особенно энергетическое и сельскохозяйственное машиностроение). По тракторам, автомобилям и другим новым производствам возможностей для такого сравнения вообще не было, а по производству электроэнергии Советская страна в 1925 г. намного превысила довоенный уровень (2925 млн. *квтч* в 1925 г. против 1945 млн. *квтч* в 1913 г.)⁹⁴.

Таким образом, достижение довоенного уровня по чисто количественным показателям не было и не могло быть единственным и, тем более, главным критерием для определения конечной даты восстановительного периода. К тому же этот вопрос далеко не являлся в то время чисто теоретической проблемой, а имел очень большое политическое и практическое значение. Об этом прямо говорилось на XV партконференции. Один из видных деятелей Коммунистической партии В. Я. Чубарь особо подчеркивал в своем выступлении, что от того, как будет решен вопрос об окончании восстановительного периода, «зависит значительная часть нашей практической работы в отношении подхода к крестьянству, к планам индустриализации, к товарообороту и т. д.»⁹⁵.

Успехи восстановления промышленности позволили партии уже в 1925 г., в период подготовки к XIV съезду партии, все больше и больше нацеливать советский народ и, в первую очередь, рабочий класс, на решение новых задач перехода к индустриализации.

1925 г., несомненно, являлся переломным годом во всем развитии страны. Вопросы реконструкции промышленности встали в это время с особой остротой. Новые производства требовали переоборудования цехов и предприятий. Реконструкция начала осуществляться и в отдельных «старых» отраслях промышленности. Так, заслушав доклад о положении нефтяной промышленности, президиум Госплана 23 июня 1924 г. принял следующее решение: «Признать восстановительный процесс нефтяной промышленности исчерпанным и в дальнейшей ее работе и развитии необходимо базироваться на реконструкции и коренном пересмотре основных форм производства». Через несколько месяцев—18 ноября 1924 г. Госплан подтвердил это свое решение. Наконец, год спустя, 4 ноября 1925 г. Госплан, утверждая производственно-финансовый план нефтяной промышленности на 1925/26 г., смог уже констатировать пер-

⁹² «IV съезд Советов», стеногр. отчет, М., 1927, стр. 223.

⁹³ См. И. Б. Берхин, М. П. Ким. О периодизации истории советского общества, «Вопросы истории», 1954, № 10, стр. 76—77.

⁹⁴ «Промышленность СССР», стр. 171.

⁹⁵ «Стеногр. отчет XV партконференции», М., 1927, стр. 144.

вые достижения нефтяной промышленности в этом направлении и признал необходимым «дальнейшее планомерное проведение работ по реконструкции нефтяной промышленности»⁹⁶.

Реконструкция начала постепенно захватывать и другие отрасли тяжелой промышленности. При обсуждении плана каменноугольной промышленности на 1925/26 г. 22 октября 1925 г. Госплан в своем постановлении записал: «Уже в текущем году Союз ССР вступает в период напряженной работы топливной промышленности и каменноугольной в особенности, при почти полном использовании существующего основного капитала. Такое положение каменноугольной промышленности, являющейся основной базой в работе металлопромышленности и транспорта, создает явную угрозу ограничения с этой стороны общего подъема народного хозяйства страны. Поэтому вопросам нового строительства в каменноугольной промышленности должно быть придано исключительное значение и таковое должно быть признано первоочередным»⁹⁷.

Еще более настоятельно встал вопрос о новом строительстве в области металлопромышленности. XIV партконференция в резолюции по докладу Ф. Э. Дзержинского записала: «Необходимо еще в этом году разработать и ориентировочно утвердить трехлетний план в отношении постройки новых металлостроительных заводов и организации этой постройки с выбором районов расположения. Необходимо признать постройку новых заводов металлопромышленности первоочередной задачей»⁹⁸.

Уже летом 1925 г. в Главметалле, ВСНХ и Госплане начал разрабатываться план постройки новых заводов; 20 августа 1925 г. на заседании правления Главметалла он был предварительно утвержден. Была признана рациональной постройка 14 новых крупных машиностроительных заводов: 6 по общему машиностроению (тракторный в Сталинграде, вагонный в Нижнем Тагиле, завод тяжелого машиностроения в Свердловске, текстильного машиностроения в Среднем Поволжье, завод полиграфических машин и инструментальный завод в Ленинграде) и 8 по сельскохозяйственному машиностроению (плужный завод в Челябинске, косный завод (цех) в Златоусте, завод пахотных орудий и уборочных машин в Ростове н/Д, завод сеялок в Армавире и др.). Этот план был окончательно утвержден Госпланом 17 декабря 1925 г.⁹⁹.

Еще раньше, в апреле 1925 г., Госплан, обсуждая перспективный план развития металлургической промышленности, поставил задачу строительства следующих металлургических заводов: на юге — Александровский (Запорожский), Криворожский и Керченский, на Урале — у горы Магнитной, в Сибири — Кузбасс — Кузнецкий завод. «Подготовка и постройка новых заводов, — говорилось в постановлении Госплана, — должна быть начата немедленно, для возможности в срок фактически приступить к постройке на юге с 1926/27 г., а на Урале и в Сибири с 1927/28 г.»¹⁰⁰. Так уже в 1925 г. были намечены примерные контуры основных объектов промышленной карты первой пятилетки.

На Московской губернской партконференции в декабре 1925 г. Ф. Э. Дзержинский привел следующие данные: ведется проектирование и начата постройка в 1925/26 г. 117 новых заводов и 28 новых шахт, в том числе 25 заводов по металлопромышленности, 18 — по химической промышленности, 16 — текстильного машиностроения, 7 — по нефтяной промышленности и т. д.¹⁰¹.

Необходимо добавить, что в годы восстановительного периода одна за другой вступали в строй электростанции, намеченные планом ГОЭЛРО.

⁹⁶ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 185, л. 238; д. 194, л. 175; д. 237, л. 290.

⁹⁷ Там же, д. 236, л. 462.

⁹⁸ «КПСС в резолюциях...», ч. II, стр. 42.

⁹⁹ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 241, лл. 523—525; ф. 4086, оп. 1, д. 35, л. 21.

¹⁰⁰ Там же, д. 223, л. 567.

¹⁰¹ Ф. Э. Дзержинский. Избр. произв., т. II, стр. 201.

В мае 1922 г. была пущена Каширская электростанция, в октябре 1922 г.— Петроградская районная станция «Уткина заводь» («Красный Октябрь»), в июле 1924 г.— Кизеловская станция на Урале, в июле 1925 г.— Нижегородская (Балахнинская) и в декабре 1925 г.— Шатурская. Завершались строительством и были торжественно открыты к концу 1926 г. Штеровская (Донбасс), Ярославская и Волховская электростанции.

Большие масштабы нового строительства потребовали создания специальных проектных организаций. 26 ноября 1925 г. на заседании правления Главметалла обсуждался вопрос «О создании Института по проектированию новых заводов». «Металлопромышленность,— говорилось в докладной записке Главметалла,— была первой из всех отраслей, которая, осознав все трудности в этом деле, создала центральные учреждения по проектированию— Государственный Институт по проектированию новых заводов металлопромышленности (Гипромез)»¹⁰². Ко времени возникновения Гипромеза было уже организовано Уральское проектное бюро, учрежденное 27 октября 1925 г. и вошедшее в состав института 1 февраля 1926 г.; Северо-Кавказское, организованное 26 февраля 1926 г. Создание Гипромеза было утверждено СТО 5 февраля 1926 г., а в марте—апреле того же года созданы его филиалы: Тельбесский— 29 марта, Сталинградский— 18 апреля и Днепропетровский— 14 апреля 1926 г.¹⁰³

Усиление темпов реконструкции требовало увеличения капитальных затрат, вкладываемых в промышленность. Если в первые годы восстановительного периода (1921—1924 гг.) капитальные затраты по всей промышленности СССР составляли лишь 126,5 млн. руб., то в 1924/25 г. они увеличились до 329,1 млн. руб., а в 1925/26 г.— до 800 млн. руб. (из них на тяжелую промышленность 502,3 млн. руб., а на легкую— 297,7 млн. руб.)¹⁰⁴.

Таким образом, наибольшие расходы на амортизацию и капитальные затраты падали на тяжелую промышленность и преимущественно на металлопромышленность. Значительные суммы отпускались и текстильной промышленности в 1924/25 г. Капитальные затраты в этой отрасли были даже несколько выше, чем в металлопромышленности, и только в 1925/26 г. это соотношение изменилось.

Значительный рост капитальных затрат, начиная с 1924/25 г., объяснялся также увеличением собственных накоплений в советской промышленности, составивших в 1922/23 г. 241 млн. руб., в 1923/24 г.— 300, в 1924/25 г.— 735, в 1925/26 г.— 970 млн. руб.

Убедительным подтверждением коренного изменения экономической обстановки в 1924/25 г. являлся также тот знаменательный факт, что в 1924 г. впервые был поставлен вопрос о возможности увеличения бюджета. 13 декабря 1924 г. СНК СССР принял следующее постановление: «Ввиду того, что во время исполнения бюджета оказалось возможным увеличение расходной части бюджета, в связи с увеличением доходов, начиная со второго квартала, срочно обсудить вопрос о том, на какие учреждения, цели, ведомства и республики и в каких размерах должны быть произведены дополнительные ассигнования»¹⁰⁵.

9 июня 1925 г. Госплан, обсудив вопрос о распределении дополнительных сумм по бюджету на 1924/25 г., установил, что увеличение доходной части бюджета составит 47,5 млн. руб., и дал свои предложения о распределении этих дополнительных сумм. Совнарком СССР в постановлении от 14 июля 1925 г. «О расширении государственного бюджета на

¹⁰² ЦГАНХ СССР, ф. 4086, оп. 1, д. 91, л. 49; д. 81, лл. 19—20.

¹⁰³ Там же, д. 81, лл. 19—20.

¹⁰⁴ «Советское народное хозяйство в 1921—1923 гг.», стр. 212.

¹⁰⁵ ЦГАОР СССР, ф. 5446, оп. 1, д. 8, л. 244.

1924/25 г.» окончательно утвердил увеличение доходной части бюджета в сумме, предложенной Госпланом (47,5 млн. руб.)¹⁰⁶.

Так начали постепенно возникать внутри страны те источники, которые позволяли с каждым годом все больше увеличивать капитальные вложения в народное хозяйство.

Этим объяснялся и тот факт, что впервые в 1924/25 г. появилась, наконец, возможность постепенно начать залечивать раны, нанесенные войной городскому хозяйству. Москва, например, передала металлопромышленности заказ на изготовление трамвайных рельсов. Необходимо было напрячь все силы, чтобы удовлетворить растущие потребности в области фабрично-заводского и жилищного строительства.

19 мая 1925 г. в повестке дня президиума Госплана стоял вопрос «О заказах на трамвайные вагоны и другие предметы трамвайного оборудования»¹⁰⁷. За три года (1922/23—1924/25 гг.) было выпущено 200 новых трамвайных вагонов, а в 1925/26 г.— 217¹⁰⁸. В 1924 г. были построены две новые трамвайные линии в Баку и в Богородске Московской губ. Во многих городах— Москве, Курске, Царицыне, Саратове, Краснодаре, Астрахани и др.— был произведен капитальный ремонт водопровода¹⁰⁹.

24 июня 1925 г. Госплан одобрил предложение Народного комиссариата почт и телеграфа о постройке в Москве нового здания Центрального телеграфа и постановил войти в СТО с ходатайством о предоставлении необходимых ассигнований для обеспечения начала строительства. 26 августа 1925 г. Совет Труда и Оборона СССР, обсудив вопрос «О постройке нового здания Московского Центрального телеграфа и об отпуске в текущем году 300 000 руб. на подготовительные работы по этой постройке», принял следующее постановление: «Разрешить НКПиТ приступить в текущем бюджетном году к подготовительным работам по сооружению нового здания для Центрального телеграфа в Москве»¹¹⁰.

Советское правительство систематически информировало широкие народные массы о планах нового строительства. Газетный лист еще с 1924 г. и особенно в 1925 г. все больше посвящается сведениям о пуске заводов, начале их реконструкции, перспективных планах нового строительства и т. д.

Все эти факты, собранные воедино, позволяют полнее представить ту новую обстановку, которая сложилась в стране к концу восстановительного периода. Первые советские автомобили, тракторы, электростанции, самолеты, промышленные стройки и грандиозные планы реконструкции и нового строительства— вот чем жила в те годы страна, повернувшись лицом уже не к прошлому, когда начинать приходилось, как говорил Ленин, «с маленького, маленького процента довоенного», а к будущему, устремляя все свои надежды и помыслы к новым величественным задачам социалистической индустриализации.

В приказе ВСНХ СССР от 9 апреля 1925 г. о проведении плана капитального строительства государственной промышленности на 1925/26 г., подписанном Ф. Э. Дзержинским, прямо указывалось, что выполнение этого плана явится «приступом к осуществлению программы мероприятий, связанных с индустриализацией СССР»¹¹¹.

Все это убедительно свидетельствует о том, что 1926 г. не завершал собой период восстановления народного хозяйства, а открывал новый этап в истории страны— этап социалистической индустриализации, хотя взаимное переплетение этих двух задач сказалось со всей ясностью уже в 1924/25 г.

¹⁰⁶ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 13, л. 4; д. 229, л. 353.

¹⁰⁷ Там же, д. 225, л. 481.

¹⁰⁸ «Металлопромышленность СССР за 10 лет», стр. 124—125.

¹⁰⁹ ЦГАНХ СССР, ф. 4372, оп. 1, д. 227, л. 253.

¹¹⁰ Там же, д. 228, л. 334; ЦГАОР СССР, ф. 5674, оп. 1, д. 13, л. 73.

¹¹¹ «Торгово-промышленная газета», 10 апреля 1926 г.

Анализ процесса восстановления народного хозяйства в нашей стране позволяет сделать некоторые основные выводы о характере и особенностях развития социалистической промышленности в годы восстановительного периода.

1. В СССР в 1921—1925 гг. впервые в истории в условиях пролетарской диктатуры осуществлялось восстановление и развитие промышленности не на частнокапиталистической, а на социалистической основе. Этим определялись качественные особенности восстановительного процесса в области промышленности. Именно в социалистическом секторе промышленности полнее всего проявилось действие новых закономерностей развития — основного экономического закона социализма и закона планомерного пропорционального развития. Восстановление социалистической промышленности не являлось и не могло являться поэтому стихийным процессом, как это пытались доказать буржуазно-меньшевистские элементы типа Базарова — Громана. Планирование определяло весь процесс восстановления социалистической промышленности.

Главнейшим итогом восстановительного периода, как подчеркивалось в резолюции XV партконференции, являлось «обеспечение руководящей роли командных экономических высот, находящихся в руках пролетариата»¹¹². Наличие этих командных высот обуславливало основные преимущества советской социалистической системы, огромную быстроту темпов восстановления в СССР по сравнению с капиталистическими странами.

Хотя советская промышленность почти не насыщалась в 1921—1925 гг. новой техникой и в основном возрождались дореволюционные фонды русской промышленности, все же неразрывная связь восстановительных процессов с реконструктивными ярко проявлялась уже в последние годы того периода. Все это и определяло главнейшие особенности восстановительного процесса в области промышленности, как восстановления по-новому, на базе социализма.

2. Восстановление промышленности происходило на основе новой экономической политики. Улучшение форм руководства промышленностью, ликвидация методов военного коммунизма, введение хозрасчета, трестирование, концентрация промышленности и другие мероприятия, осуществленные Советским правительством и Коммунистической партией после перехода к нэпу, укрепили промышленность, а подъем сельского хозяйства, налаживание экономической смычки между сельским хозяйством и промышленностью создали условия для ее быстреего восстановления и развития.

Экономическая политика партии и правительства, с самого начала нацеленная на осуществление задач социалистической индустриализации, обеспечила уже в годы восстановительного периода некоторые важные сдвиги в структуре промышленности. Если коренные изменения в соотношении двух подразделений промышленного производства (групп «А» и «Б») произошли лишь в годы первой пятилетки, то линия партии на преимущественное развитие производства средств производства дала свои первые результаты уже в 1921—1925 гг.

Основное направление развития было определено еще в плане ГОЭЛРО, который устанавливал общий рост продукции крупной промышленности в течение примерно 10—15 лет на 180—200%, а по группе «А» — на 216,7%, по группе «Б» — на 147,7%.

Реализация этой установки нашла свое проявление в некоторых итогах восстановления промышленности, которые иллюстрируются следующими данными (см. табл. 1)¹¹³.

¹¹² «КПСС в резолюциях...», ч. II, стр. 174. (Подчеркнуто мной.— Э. Г.)

¹¹³ «Социалистическое строительство СССР», стр. 2.

ТАБЛИЦА 1

Годы	Темпы роста промышл. продукции (в % к предшеств. году)			Индекс объема продукции			Удельный вес продук- ции крупн. пром.	
	Вся промыш- лен.	Пр-во средств пр-ва	Пр-во предм. потребл.	Вся про- мышл.	Пр-во средств пр-ва	Пр-во предм. потребл.	Пр-во средств пр-ва	Пр-во предметов потребл.
1913	—	—	—	100	100	100	40,7	59,3
1921	142,1	131,7	151,4	19,5	21,0	18,6	43,7	56,3
1922	130,7	133,9	128,2	25,5	28,1	23,8	44,8	55,2
1923	152,9	164,1	143,8	39,1	46,1	34,2	48,1	51,9
1924	116,4	109,6	122,6	45,5	50,5	42,0	45,3	54,7
1925	166,1	159,1	171,8	75,5	80,3	72,2	43,4	56,6
1926	143,2	145,0	141,9	108,1	116,5	102,4	43,9	56,1

Если в 1922—1923 гг. темпы роста тяжелой промышленности были несколько выше, чем легкой, то в 1924—1925 гг. значительно ускоряются темпы восстановления легкой промышленности. Но начиная с 1926 г. и во все последующие годы неуклонно осуществляется преимущественное развитие производства средств производства. Вместе с тем уже в годы восстановительного периода объем продукции тяжелой промышленности неизменно растет быстрее, чем легкой, и в 1925 г. по всей промышленности было достигнуто 75,5% довоенного уровня, по группе «А»—80,3%, по группе «Б»—72,2%. Несколько возрос и удельный вес группы «А» в продукции крупной промышленности по сравнению с 1913 г. (40,7% в 1913 г. и 43,4% в 1925 г.).

ТАБЛИЦА 2

Годы	Число действ. заведений	Число ра- бочих на одном предприя- тии	В % к 1923/24 г.
1923/24	179	1128	100
1924/25	212	1226	109,0
1925/26	233	1579	128,0
1926/27	259	1602	142,5

3. Большое значение имела проведенная в 1921—1925 гг. концентрация промышленности. Известно, что высокий уровень концентрации являлся отличительной чертой дореволюционной русской промышленности. Но в царской России наиболее крупные предприятия были сосредоточены в хлопчатобумажной промышленности, а металлопромышленность в этом отношении далеко от нее отставала. Такое же соотношение в основном сохранилось и в годы восстановительного периода. Так, по данным на 1 января 1925 г., во всей ценовой промышленности приходилось в среднем на одно заведение 239 рабочих, а на предприятиях хлопчатобумажной промышленности—1264, льняной—1015, горной и горнозаводской—906, машиностроительной—393, металлообрабатывающей—160 рабочих¹¹⁴.

В то же время в металлопромышленности было определенное количество очень крупных предприятий, особенно в области металлургии и транспортного машиностроения. Если из всей металлопромышленности выделить данные только по металлопромышленности, планируемой Главметаллом (т. е. наиболее крупные предприятия ценовой промышленности), то мы получим представление о тех существенных сдвигах, которые произошли в этой области.

По числу рабочих, приходившихся на одно предприятие, по промышленности, планируемой Главметаллом, на первом месте стояла черная металлургия (2665 человек), на втором—судостроение (2113), на

¹¹⁴ А. Г. Рашин. Некоторые данные о концентрации промышленности СССР, «Плановое хозяйство», 1925, № 8, стр. 292—293.

третьем — общее машиностроение (2042), на четвертом — цветная металлургия (1617), на пятом — сельхозмашиностроение (784).

Проведение концентрации обеспечило некоторое сокращение общего числа предприятий и увеличение среднего числа рабочих и средней стоимости выработки, приходящихся на одно заведение. Всего на предприятиях, где работало от 500 до 5000 человек и выше, было сосредоточено на 1 января 1925 г. 68,8% всех рабочих, а от 1000 до 5000 — 39%¹¹⁵.

4. Концентрация промышленности означала и концентрацию рабочего класса, той основной силы, которая обеспечила решение задач восстановления промышленности. Изучение истории развития социалистической промышленности в 1921—1925 гг. вплотную подводит нас к вопросу о новой роли рабочего класса СССР на производстве, в обществе и государстве. Поскольку этот вопрос требует специального рассмотрения, мы ограничимся здесь лишь самыми общими выводами, непосредственно связанными с темой статьи.

Задача ликвидации деклассирования, задача собирания и консолидации кадров рабочего класса была полностью решена в годы восстановительного периода. В 1925 г. число рабочих в ценовой промышленности составляло 87,2% довоенного уровня, достигнув к 1 января 1926 г. 2261,7 тыс. человек против 2591,8 тыс. в 1913 г.

Количественно наибольшей группой в составе рабочего класса оставались в 1921—1925 гг. рабочие текстильной промышленности (605,2 тыс. на 1 января 1926 г.), но довоенный уровень в 1925 г. здесь еще не был превзойден (694,5 тыс. в 1913 г.)¹¹⁶.

В то же время показательно, что уже в годы восстановительного периода относительно быстрее росло количество рабочих в тяжелой промышленности. Так, на 1 января 1926 г. удельный вес рабочих ценовой промышленности составлял по группе «А» 52,2% (1180,8 тыс.), а по группе «Б» 47,8% (1080,9 тыс.)¹¹⁷. По важнейшей отрасли металлопромышленности — машиностроению и металлообработке на 1 января 1926 г. было 112,5% от довоенного количества рабочих, по каменноугольной — около 100%, а по текстильной — только 87,2%, по пищевой — 65,1%¹¹⁸. По темпам прироста рабочих металлопромышленность значительно опережала всю крупную промышленность, планируемую ВСНХ¹¹⁹.

¹¹⁵ «Металлопромышленность СССР за 10 лет», стр. 184.

¹¹⁶ См. «Труд в СССР», М., 1936, стр. 93—94.

¹¹⁷ «Социалистическое строительство СССР», М., 1934, стр. 324.

¹¹⁸ «Труд в СССР», стр. 93—94.

¹¹⁹ Отметим, кстати, что этот общий вывод, сделанный нами на основании ряда источников, коренным образом отличается от тех выводов, которые сделал по этому вопросу А. А. Матюгин, автор статьи «Изменения в составе промышленных рабочих СССР в восстановительный период (1921—1925 гг.)» (см. сб. «Изменения в численности и составе советского рабочего класса», М., 1961). В этой в целом интересной и ценной исследовательской работе автор, рассматривая динамику роста рабочего класса по отдельным отраслям промышленности, приходит по данному вопросу к совершенно неправильным, на мой взгляд, выводам. Он утверждает, во-первых, что наибольшее сокращение рабочих в годы гражданской войны падало якобы прежде всего на машиностроительную и металлообрабатывающую промышленность (указ. сб., стр. 77), и, во-вторых, что в этих же областях прирост числа рабочих в годы восстановительного периода был наименьшим (там же, стр. 87).

Первый свой вывод автор основывает на сопоставлении данных о числе рабочих за 1917 и 1920 гг. по отдельным отраслям промышленности. Однако известно, что в годы первой мировой войны за счет расширения военного производства число рабочих в металлопромышленности значительно выросло, а в хлопчатобумажной даже несколько уменьшилось. Так, число рабочих в машиностроении и металлообработке составляло в 1913 г. 356,1 тыс., а в 1917 г. — 537,5 тыс. (увеличение более чем на 180 тыс.), в хлопчатобумажной промышленности — соответственно 491,3 тыс. и 479,5 тыс. (уменьшение почти на 12 тыс.). (Данные за 1913 г. см. «Труд в СССР», стр. 93). А. А. Матюгин опирается, таким образом, на несопоставимые данные. При сравнении числа рабочих в 1913 и 1920 гг. (как это общепринято) получается диаметрально противоположная картина: по всей ценовой промышленности количество рабочих состав-

Новая роль рабочего класса, превращение его в класс не только работающий, но и управляющий, в подлинного хозяина производства, ярче всего демонстрировали новый характер всего восстановительного процесса в промышленности и объясняли основные причины быстрых и решающих побед, одержанных рабочим классом под руководством Коммунистической партии в 1921—1925 гг.

Если в эти годы вводились в действие производственные фонды, оставшиеся в основном от прошлого, от капиталистической России, то новые социалистические производственные отношения, сложившиеся в промышленности, нашли яркое воплощение в самоотверженном труде рабочего класса, в его невиданном героизме, возможном только в условиях нового общественного строя. Именно в 1921—1925 гг. возникли более высокие формы производственной активности рабочего класса — производственные совещания, возросла еще больше его политическая роль усилилось его сплочение вокруг партии (Ленинский призыв). Огромная организаторская работа партии, осуществление ленинских принципов демократического централизма в руководстве промышленностью, мобилизация сил всего народа на борьбу за подъем народного хозяйства — все это обеспечило решение задач восстановления в кратчайшие исторические сроки и создало необходимые и прочные предпосылки для перехода к новому этапу социалистической индустриализации страны.

ляло в 1920 г. 47,1% от довоенного уровня, по хлопчатобумажной промышленности — 27,6%, а по машиностроению и металлообработке — 64,9%, т. е. мы имели здесь на самом деле наименьшее сокращение числа рабочих по отношению и ко всей ценовой промышленности и к отдельным ее отраслям (напр., хлопчатобумажной).

Такое же использование несопоставимых данных и недостаточный анализ всего круга источников характеризует и второй вывод — о наименьшем приросте числа рабочих в металлопромышленности в 1921—1925 гг. Автор сравнивает в этом случае данные за 1921—1924/25 гг., не замечая, что более внимательное изучение основного источника, на который он опирается («Итоги десятилетия Советской власти в цифрах. 1917—1927 гг.»), показало бы значительный рост числа рабочих в машиностроении и металлообработке именно в 1921 г. (год, который является исходной датой для сравнения) и очень большое падение в следующем, 1922 г. — 231,1 тыс. рабочих в 1920 г., 254,1 тыс. в 1921 г. и 175,0 тыс. в 1922 г. («Итоги десятилетия Советской власти», стр. 238—239). В то же время по хлопчатобумажной промышленности, начиная с 1920 и по 1922 г., определился небольшой, но неизбежный рост. Поэтому при сопоставлении 1921 и 1924/25 гг. у А. А. Матюгина получается увеличение количества рабочих по машиностроению и металлообработке за четыре года на 3%, при сопоставлении же 1922 и 1924/25 гг. это увеличение составит уже 49,7%, а в целом с 1922 г. по 1 января 1926 г. количество рабочих в этой области выросло со 175,0 тыс. до 400,8 тыс., т. е. более чем вдвое — на 229%. (Данные на 1 января 1926 г. см. «Труд в СССР», стр. 94). Таким образом, в годы восстановительного периода налицо был не наименьший, а очень значительный прирост количества рабочих в машиностроении и металлообработке, превышавший процент прироста по всей ценовой промышленности в целом, притом при наименьшем сокращении числа рабочих в этой области в годы гражданской войны. Приведенный пример показывает, какое значение имеет всесторонний и широкий анализ источников и их сопоставление для правильных и объективных выводов, к тому же по важнейшему принципиальному вопросу. Ибо наименьшее сокращение и наибольший прирост числа рабочих в машиностроительной и металлообработывающей промышленности являлись наглядным и убедительным выражением всей политики Коммунистической партии, направленной на восстановление, усиление и рост основных индустриальных кадров рабочего класса и прежде всего на предприятиях тяжелой промышленности.

Добавим в заключение, что в своей недавно вышедшей в свет монографии «Рабочий класс СССР в годы восстановления народного хозяйства (1921—1925 гг.)» (М., 1962) А. А. Матюгин, касаясь интересующего нас вопроса, смягчил некоторую категоричность выводов, присущую его статье. Он пополнил данные об изменениях в численности рабочих по отраслям промышленности в 1921—1924/25 гг. (см., напр., стр. 87 статьи и стр. 209 монографии), но сохранил в неизменном виде выводы о динамике численности рабочих по отраслям промышленности, сопоставляя данные только за 1917 и 1920 гг. (см. стр. 77 статьи и стр. 68 монографии). Предмет спора по данному вопросу, таким образом, полностью еще не снят и несомненно заслуживает дальнейшего обсуждения.