

Научная статья

УДК 94(47+57)+630\*3

doi: 10.47475/2542-0275-2024-9-1-66-75

## **«ТРАКТОР НЕ ЗАВОЕВАЛ ВЕДУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ...»: МЕХАНИЗАЦИЯ В ЛЕСАХ В РАЗГАР ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ**

**Иван Валерьевич Зыкин**

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина, Екатеринбург, Россия,  
zivverh@mail.ru, ORCID 0000-0002-9994-6036

**Аннотация.** Механизация производственных процессов в сфере заготовки древесины являлась одним из ключевых направлений развития лесной промышленности в годы первых советских пятилеток. Именно от темпов заготовки и транспорта лесных ресурсов зависело функционирование предприятий. Механизация отрасли получила поддержку на партийных съездах и конференциях и осуществлялась преимущественно путём насыщения предприятий тракторами и автомашинами. Наиболее высокие результаты были достигнуты в годы второй пятилетки. На примере Уральского региона, одного из крупнейших региональных лесопромышленных комплексов Советского Союза, показано, как организовывался транспорт древесины в условиях передачи предприятий от одной организации другой, каким было отношение хозяйственников, рабочих к механизации производственных процессов. На фоне дефицита квалифицированных кадров проявлялось незнание хозяйственниками новшеств в технике и строительстве и нежелание вникать в суть этих вопросов. Каждый лесозаготовительный сезон руководители предприятий тратили много времени на подготовку инфраструктуры и подвижного состава. Не решались многие организационные вопросы, чем сокращались возможности выполнения планов по вывозке древесины.

**Ключевые слова:** лесопромышленный комплекс, первые пятилетки, рационализация, механизация, Наркомлес, вывозка древесины, дороги, техника

**Для цитирования:** Зыкин И. В. «Трактор не завоевал ведущего положения...»: механизация в лесах в разгар индустриализации // *Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2024. Т. 9, вып. 1. С. 66–75.* URL: <https://www.magistravitaejournal.ru/ru/archive/37-magistra-vitae-1-2024.html>. DOI: 10.47475/2542-0275-2024-9-1-66-75

Original article

## **“THE TRACTOR HAS NOT WON A LEADING POSITION...”: MECHANIZATION IN FORESTS AT THE HEIGHT OF INDUSTRIALIZATION**

**Ivan V. Zykin**

Ural Federal University named after the First President of Russia B. N. Yeltsin, Yekaterinburg, Russia, zivverh@mail.ru, ORCID 0000-0002-9994-6036

**Abstract.** The first Soviet five-year plans considered mechanization of production processes in the wood harvesting as one of the key directions of the forest industry development. The functioning of enterprises depended on the pace of harvesting and transport of forest resources. The mechanization of the industry received support at the Party congresses and conferences, being carried out mainly by saturating enterprises with tractors and cars. The second five-year plan witnessed the highest results. Using the example of the Ural region, one of the largest regional timber industry complexes of the Soviet Union, the research shows how such transport was organized when enterprises were transferred from one organization to another, what was the attitude of business executives and workers to the mechanization of production processes. Against the background of a shortage of qualified personnel, business executives showed ignorance of innovations in technology and construction as well as unwillingness to delve into the essence of these issues. Every logging season the heads of enterprises spent a lot of time preparing infrastructure and rolling stock. Many organizational issues were not resolved, which reduced the possibility of implementing plans for the removal of wood.

**Keywords:** timber processing complex, the first five-year plans, rationalization, mechanization, removal of wood, roads, machinery

**For citation:** Zykin IV. “The Tractor has not Won a Leading Position...”: Mechanization in Forests at the Height of Industrialization. *Magistra Vitae: electronic journal of historical sciences and archaeology*. 2024;9(1):66-75. (In Russ.). URL: <https://www.magistravitaejournal.ru/ru/archive/37-magistra-vitae-1-2024.html>. DOI: 10.47475/2542-0275-2024-9-1-66-75

## Введение

В январе 1930 г. в Оборском районе Дальневосточного края пять тракторов простаивали из-за отсутствия масла, а на выкорчёвке пней для прокладки лесной дороги пришлось задействовать 200 рабочих<sup>1</sup>. Этот сюжет, иллюстрирующий начальный этап механизации сферы заготовки древесины, вскоре станет весьма распространённым, а руководители лесопунктов и леспромхозов за невнимание к механизации производственных процессов будут клеймиться как «антимеханизаторы», сниматься с работы и отдаваться под суд. Так, в начале сентября 1937 г. сняли с работы группу хозяйственников треста «Кареллес» (в том числе два директора леспромхоза и девять начальников механизированных лесопунктов). Увольнения были связаны с разворачивавшимися в республике и стране репрессиями, но одними из часто называвшихся причин были «преступно-халатное отношение к автотракторному парку и погрузочно-разгрузочным механизмам», «халатное отношение к использованию тракторного парка», «вредительское строительство круглолежневых дорог»<sup>2</sup>.

Первые советские пятилетки для сферы заготовки древесины прошли под знаком механизации. По сравнению с концом 1920-х гг. достигнутые к началу 1940-х гг. результаты впечатляли, однако сопровождались многими проблемами. Изучение механизации вывозки древесины в годы первых пятилеток показало, что в конце 1920-х — начале 1930-х гг. осуществлялись испытания автотракторной техники в разных природно-климатических условиях, отбор наиболее актуальных моделей [Альбрехт, 1929; Андриевский, 1933; Бабушкин, 1932] и ставка была сделана на массовое применение тракторов и автомашин. Середина 1930-х гг. стала временем значительно увеличения транспортного парка лесозаготовительных предприятий (соответственно были достигнуты относительно неплохие темпы механизации вывозки древесины). Конец 1930-х гг.

следует признать периодом осмысления результатов и перспектив механизации сферы заготовки древесины [Ованесян, 1941], особенно на фоне слабых темпов по переводу транспортного парка на твёрдое топливо (газогенераторы).

В послевоенный период исследователи рассматривали проблему механизации сферы заготовки лесных ресурсов в общем контексте развития лесопромышленного комплекса, фрагментарно [Бедлинский, 1979; Гацкевич, 1977; Кузнецов, 1979; Леса Урала..., 1948; Первозванский, 1959; Algreve, 1966]. Основные акценты делались на увеличении количества техники и темпах механизации. На современном этапе вклад в рассмотрение проблем механизации лесопромышленной деятельности в 1930-х гг. внесли [Александров, 2009; Воейков, 2009; Глузман, 2001; Шегельман, 2008]. Актуальность вопросов строительства лесных дорог, механизации производственных процессов остаётся высокой на современном этапе и вызвана дефицитом средств у лесопромышленных предприятий, особенно небольших, слабым уровнем развития отечественного лесного машиностроения.

Целью статьи является анализ практик Народного комиссариата лесной промышленности СССР, трестов и предприятий по механизированной вывозке древесины в период индустриализации.

Крупных успехов в механизации вывозки лесных ресурсов добились к концу 1930-х гг. хозяйственные организации Уральского региона (в среднем более 50 % при общесоюзном показателе чуть выше 30 %). Очевидно, что этот путь был сложным, и научный интерес представляют в первую очередь отношение к механизации и конкретные действия руководителей предприятий и хозяйственных организаций. Ряд кейсов позволит глубже осмыслить практику строительства лесных путей и применения механизмов в сфере заготовки древесины. В качестве базового периода выбрана вторая — начало третьей пятилетки. Его следует считать наиболее успешным временем в деле механизации вывозки леса. Источниковую основу составили материалы обследований предприятий и совещаний

<sup>1</sup> Маловечкин А. Нет керосина, нет масла... Тракторы стоят // Тихоокеанская звезда. 1930. 7 янв. С. 3.

<sup>2</sup> Бюллетень Народного комиссариата лесной промышленности СССР. 1937. № 27. С. 8.

стахановцев, хранящиеся в региональных архивах: Центре документации общественных организаций Свердловской области, Государственном архиве Свердловской области и Объединённом государственном архиве Челябинской области.

### **Ситуация с механизацией и рационализацией вывозки древесины в середине 1930-х гг.**

Взгляды советских партийных и государственных деятелей, плановые показатели механизации и рационализации сферы заготовки древесины были охарактеризованы [Зыкин, 2022].

В годы первой пятилетки было положено начало активному строительству лесных дорог и созданию транспортного парка лесозаготовительных предприятий. Проведение испытаний техники в разных регионах страны, разработка отечественных машин позволили при планировании второго пятилетнего плана лучше продумать перспективы рационализации и механизации сферы заготовки древесины.

На I Всесоюзной конференции по реконструкции лесной промышленности во второй пятилетке, состоявшейся в 1933 г., основным направлением механизации сферы заготовки древесины признавалось строительство железных дорог специального типа, оснащённых специальной техникой, что позволяло добиться наибольшей эффективности в вывозке сырья. Должны были строиться и другие механизированные и рационализированные пути: ледяные, лежневые, узкоколейные, подвесные и другие типы дорог<sup>1</sup>.

На 1 января 1934 г. по Наркомлесу протяжённость механизированных и рационализированных путей составляла: ширококолейных дорог — 416 км, узкоколейных дорог с паровой тягой — 586 км, с конной — 124 км, подвесных дорог — 319 км, автолежневых — 233 км, тракторно-лежневых — 37 км, тракторно-ледяных — 619 км, тракторно-рельсовых — 121 км. На них должны были работать 307 тракторов, 328 автомашин и 119 тягачей. Потенциал этой инфраструктуры определялся в 15–18 млн м<sup>3</sup> вывезенной древесины, однако фактический показатель 1933 г. составил только 2,5 млн м<sup>3</sup>. Помимо неудовлетворительного использования механизмов строительство дорог вследствие распыления по большому числу объектов велось низкими темпами, из-за чего они сдавались с недоделками, и стоимость механизированного транспорта оказывалась в не-

которых случаях в 1,5–2 раза больше стоимости конной вывозки.

Невозможность получения Наркомлесом необходимого подвижного состава и тягового оборудования для вывозки по рельсовым путям, считавшимся наиболее эффективным направлением, компенсировалась насыщением предприятий тракторами и автомашинами, которые, однако, в беспутину бездействовали [Диканский, 1934, с. 97]. Увеличение капитальных вложений в механизацию вывозки древесины только частично улучшало ситуацию — в основном за счёт увеличения количества техники и строительства более дешёвых рационализированных путей. Тем самым системные проблемы не искоренялись.

В 1934 г. фактическая мощность механизмов Наркомлеса СССР на вывозке древесины оценивалась в 21,36 млн м<sup>3</sup>, планом намечалось с их помощью вывезти 10,18 млн, а фактический показатель, по предварительным данным 1934 г., составил только 5,4 млн м<sup>3</sup>. То есть в реальности потенциал имевшихся механизмов использовался только на 25 %. Конкретные примеры предприятий демонстрируют драматизм ситуации с механизированной вывозкой древесины. В числе предприятий фигурировали и те, на базе которых в начале 1930-х гг. проводились опыты по использованию автомашин и тракторов. Так, десять тракторов Бежецкого леспромхоза треста «Мослеспром» вывезли только 24 м<sup>3</sup>, а весь трест «Уралзападлес» вывез тракторами 10,5 тыс. м<sup>3</sup> при плане 100 тыс. м<sup>3</sup>. В масштабах страны в течение 1934 г. не работало на транспорте древесины от половины до двух третей имевшихся машин и тракторов [Гайнер, 1935, с. 65–66]. Успешные примеры (например, Ленинградского леспромтреста) носили единичный характер и вряд ли могли скрасить положение с вывозкой лесных ресурсов.

Автотракторные базы испытывали жёсткий дефицит вспомогательного оборудования (железнодорожных платформ, мотовозов, саней, прицепов), кадров (плюс проблемы стимулирования их труда). Неудовлетворительно осуществлялся ремонт техники, не на всех базах имелись гаражи, мастерские. Налицо производственный хаос, обусловленный слабой подготовкой Наркомлеса, лесозаготовительных организаций, отдельных предприятий и их руководителей к механизированной вывозке древесины. И преодоление этого хаоса — от психологических до организационно-управленческих аспектов — оказывалось делом чрезвычайно трудным — в силу как раз большого спектра причин, его породивших.

<sup>1</sup> Труды I Всесоюзной конференции по реконструкции лесной промышленности во втором пятилетии 1933–1937. Вып. IV. М., 1933. С. 6.

Внимание партийно-государственных органов и народных комиссариатов к механизации вывозки древесины ощутило возросло накануне сезона 1934/1935 г., когда тресты получили крупные партии тракторов, а на предприятиях начали формироваться постоянные кадры механизаторов. В то же время некоторые моменты подготовительной кампании вызывают недоумение. Так, в Северном крае совещание директоров леспромпхозов и леспромхозов в начале августа 1934 г. рекомендовало за пару месяцев осуществить ремонт и строительство лесовозных дорог, в том числе привлекая — в страду — колхозников, доставить горючее, оборудование и материалы. Куда более понятным для руководителей предприятий был перечень рационализаторских мероприятий, лучше адаптированных к региональным условиям. К тому же многие запчасти, подвижной состав изготовлялся на местах. Региональное руководство поддержало организацию курсов, опытно-показательных участков на базе ряда леспромпхозов леспромхозов, командировав их директоров (когда они должны были заниматься подготовкой к новому лесозаготовительному сезону, не уточнялось) в Карелию, где трудились канадские лесорубы<sup>1</sup>.

По Наркомлесу СССР число тракторных дорог увеличилось с 58 в 1935 г. до 123 в 1936 г. и до 276 в 1937 г., автомобильных — с 40 до 260 за 1936–1939 гг. [Ованесян, 1941, с. 7]. В 1936 г. по ведомству в сфере заготовки древесины имелись 2830 тракторов, 152 паровоза, 1356 автомашин и 93 мотовоза<sup>2</sup>. Удельный вес механизированной вывозки леса повысился с 3,1 % в 1932 г. до 40 % в 1938–1939 гг., но в 1940 г. снизился до 32,6 % вследствие значительного увеличения транспорта гужом. Особенно сильно доля вывозки возросла в 1936 (с 9,8 до 21,6 %) и 1937 гг. (с 21,6 до 34,2 %). Планы механизированной вывозки древесины в 1932–1940 гг. выполнялись в среднем на 50–60 %, гужевой — на 70–80 % [Лесная промышленность за 30 лет..., 1947, с. 8]. В 1933–1940 гг. лидирующим и относительно стабильным был удельный вес вывозки леса тракторами (около 40 %, с повышением до 55–60 % в 1936–1939 гг.). С 12 до 37 % повысилась доля транспорта древесины автомашинами.

<sup>1</sup> Резолюции совещания директоров леспромпхозов и леспромхозов Северного края 1–5 августа 1934 года. Архангельск, 1934. С. 17–19.

<sup>2</sup> Лесная промышленность // Малая Советская энциклопедия / гл. ред. Н. Л. Мещеряков. 2-е изд. Т. 6. М., 1937. С. 264.

## Уральские мотивы

Пример Пармской тракторной ледяной дороги на Урале хорошо показывает, как передача предприятия от одного треста другому негативно сказывалась на функционировании транспортной инфраструктуры и механизации вывозки и кто становился «козлом отпущения».

В конце июля 1934 г. трест «Уралзападолес» передал «Уралбумтресту» Красновишерский леспромпхоз и 12 тракторов «Сталинец» (восемь прибыли в мае, четыре — в сентябре). Данный шаг отразил тенденцию середины десятилетия на создание комплексных предприятий, руководство которых могло управлять полным производственным циклом — от заготовки и вывозки до переработки древесины. А механизация усиливала экономический эффект. Благое намерение Народного комиссариата лесной промышленности СССР натолкнулось на ряд трудностей.

Главным проектом по механизированной вывозке леса для Вишерского целлюлозно-бумажного комбината являлась Пармская тракторная ледяная дорога, однако трест «Союзлесостроймеханизация», которому «Уралзападолес» заказал проект договора, не выполнил обязательства в срок и представил в октябре 1934 г. работу низкого качества, на переделку которой ушло ещё два месяца. В начале лесозаготовительного сезона 1934/1935 г. среднее расстояние вывозки древесины по тракторной ледяной дороге (11 км) увеличилось в связи с удлинением пути, строительством внутривозовских дорог и моста через р. Вижаиху. Эти мероприятия были вызваны нестыковками в проекте дороги и задачами Вишерского комбината, снабжение которого лесом потребовало бы выделения дополнительной рабочей силы и существенных финансовых затрат.

Совокупность обстоятельств: запоздание в составлении и утверждении проекта тракторной дороги, увеличение её протяжённости усугубилась природными условиями. Часть дороги — 6-километровый участок — был продолжен по болоту, которое не замерзло до 25 декабря, а необходимые приготовления к нормальной эксплуатации пути не были выполнены (этого проект не предусматривал, а у леспромпхоза средства отсутствовали). Квалификация трактористов была слабой. В первые дни работы тракторной ледяной дороги (с 27 декабря) из строя вышли 62 из 83 имевшихся комплектов тракторных саней. Из-за дефицита металла пришлось изменить конструкцию крепления деревянных частей саней. Реконструированные сани показали хорошие результаты.

Но в конце января — начале февраля из-за потепления вновь возникли оседания и провалы колеи, что привело к поломкам саней и подвижного состава.

Функционирование тракторной ледяной дороги вовсе не исключало ручной труд на погрузке и разгрузке древесины, использование лошадей на подвозке и погрузке. Несмотря на превышение тракторами нормы воза на треть, из-за осуществления погрузочно-разгрузочных работ вручную, с перебоями число рейсов оказывалось меньше, чем по плану. Но здесь интересны производственные параметры дороги. При её проектной мощности в 80 тыс. ф. м за лесозаготовительный сезон Уральский областной комитет ВКП(б) определил задание на 1934/1935 г. в размере 150 тыс. ф. м<sup>1</sup> (за счёт предусмотренного увеличения протяжённости). На 5 апреля 1935 г. было вывезено 65,5 тыс. ф. м леса, что при обилии проблем следует рассматривать в качестве неплохого результата, близкого к проектной мощности дороги.

Зато размещение объектов тракторной базы по территории Красновишерска приводило к лишним перемещениям людей и техники, расходам на содержание дополнительного персонала. Помимо этого, леспромхозу пришлось возить горючее тракторами за 120 км, так как весной трест «Уралзападолес» его не доставил, сославшись на отсутствие проекта дороги и потребности техники в горючем.

К организационным и техническим проблемам добавилась кадровая: не было специалистов по строительству и эксплуатации ледяных дорог, а знаний работников леспромхоза было явно недостаточно. Трактористов не успели обеспечить хорошо оборудованным жильём, но питание было организовано удовлетворительно. Не вызвали особых нареканий техническое обслуживание тракторов, работа механического цеха Вишерского комбината, диспетчеров. Но квалификация трактористов была низкой. Уполномоченный Уральского областного комитета ВКП(б) М. М. Дзяугис, проводивший обследование тракторной ледяной дороги, рекомендовал организовать обучение рабочих или заменить их между лесозаготовительными сезонами. Качество подготовки и подбор кадров (в основном из числа заключённых или вербованных) зимой 1934/1935 г. он счёл неудовлетворительным. Напротив, работа трактористов из числа спецпереселенцев характеризовалась положительно, как и предсе-

дателя сельсовета В. И. Головина, председателя колхоза Е. Шаломова, бригадира М. И. Щеткина, сумевших организовать колхозников на досрочное выполнение заданий по рубке и возке леса, принятие дополнительных обязательств.

Досталось и руководителям. Обвинения в антимеханизаторских настроениях являлись одними из самых опасных и в тот период могли стоить как минимум карьеры. Директору Вишерского целлюлозно-бумажного комбината М. Н. Ионовскому вменялось игнорирование нужд леспромхоза, механизации вывозки древесины, директору леспромхоза А. А. Гурьеву — невнимание к подбору руководящих и инженерно-технических кадров. Наркомлесу пришлось командировать на должность начальника тракторной дороги квалифицированного специалиста — инженера-механизатора Безгодова. Взыскания затронули в первую очередь начальников подразделений и рабочих. С формулировками «за антимеханизаторские настроения, бесхозяйственность, пьянство» три человека были отданы под суд, ещё три — уволены, восемь работников отделались выговорами<sup>2</sup>.

Обилие критики касательно неудовлетворительных темпов механизации вывозки древесины прозвучало на совещании работников лесной промышленности Свердловской области в декабре 1935 г. В результате главная тема мероприятия — развитие стахановского движения — отошла на второй план.

Г. Я. Сокольников, заместитель народного комиссара лесной промышленности СССР (в годы Новой экономической политики занимал посты народного комиссара финансов, заместителя председателя Госплана), большое внимание в своей продолжительной речи уделил механизации сферы заготовки древесины и борьбе с антимеханизаторскими настроениями. Нетипично для руководящего работника Наркомлеса звучала фраза о том, то в регионе с развитой металлургией не тресты народного комиссариата, а «Востокостальлес» должен задавать векторы развития отрасли. В общем-то реальная ситуация складывалась именно так: лесозаготовительные организации металлургических трестов имели существенный кадровый и материально-технический потенциал и относительно Наркомлеса преуспели в деле механизации производственных процессов.

Сокольников обронил примечательную мысль о недостатках управления народным комиссари-

<sup>1</sup> Фестметр — мера плотной древесины.

<sup>2</sup> ЦДОСО. Ф. 1043. Оп. 1. Д. 3. Л. 13–20об.

атом отраслю: чиновникам из Москвы казалось, что в регионах, которым дано большое количество механизмов, должны быть механизированные тресты. Но на практике срабатывал обратный эффект: техника использовалась крайне слабо. И реальные причины этого руководству Наркомлеса, постоянно отсылавшему к отрицательному отношению начальников трестов, директоров предприятий к механизации, оставались непонятными. Сокольников назвал основной причиной неудовлетворительного функционирования тракторного парка слабую работу предприятий по рубке и подвозке древесины, в результате чего в конце ноября — начале декабря у тракторных дорог не было необходимого для их нормального функционирования запаса сырья.

Далее требовалось выяснить: кто виноват и как нужно организовать работу. Виновные нашлись быстро: директора леспромхозов, начальники тракторных дорог и лесопунктов, председатели районных исполнительных комитетов. Тем более что заместитель народного комиссара побывал на ряде узкоколейных и тракторных дорог в Свердловской области и имел отчётливое представление об имевшихся организационных и технических проблемах. Так, заглянув в один из барачков, предназначенных для размещения колхозников, он не увидел газет в красных уголках (по словам одной из заведующих, рабочие сразу «раскуривали» свежую прессу), вообще какой-либо просветительской работы (что подтвердил и заместитель председателя Свердловского областного исполнительного комитета Н. Д. Иконников).

Наиболее распространённым проявлением антимеханизаторских настроений стало то, что председатели районных исполнительных комитетов, ответственные за мобилизацию колхозников на лесозаготовки, были уверены в достижении плановых показателей посредством выделения дополнительной рабочей силы. Судя по тому, как плохо использовалась техника, директора леспромхозов, начальники дорог и лесопунктов разделяли это мнение. Г. Я. Сокольников сравнил работу тракторного парка в летний период со сном, в декабре — с полусонным состоянием и выразил уверенность, что после совещания ситуация резко изменится, призывая хозяйственников и рабочих не идти «на поводу старых деревенских традиций». В существовавших условиях даже незначительная норма рубки древесины — 3 м<sup>3</sup> на рабочего — оказывалась невыполнимой. После угрозы наказания руководства предпри-

ятий за невыполнение программы механизированной вывозки сформулированное Сокольниковым резюме «Всё в ваших руках» подразумевало улучшение трудовой дисциплины, развитие стахановского движения, поддержку трактористов, грамотный подбор рабочей силы, создание запасов леса у трасс<sup>1</sup>.

Высказывания руководителей леспромхозов, тракторных баз позволяют глубже понять, почему не удавалось добиться выполнения и перевыполнения планов или хотя бы приблизиться к целевым показателям. Можно выделить три главных проблемы: низкое качество планирования и осуществления подготовки к новому лесозаготовительному сезону; дефицит материалов, товаров; нехватка специалистов: механизаторов и инженеров по строительству путей транспорта древесины. Такие ситуации повторялись из года в год, и руководство предприятий, баз, зачастую не имея соответствующего образования, оказывалось один на один с теми новшествами, на которые партийно-государственные органы и народные комиссариаты возлагали надежду в осуществлении индустриализации лесной промышленности. В начале сезона требовалась рабочая сила, но поселить её было некуда, не хватало спецодежды; подготовка и эксплуатация дорог осуществлялась с ошибками, возникали простои техники и рабочих на погрузке и разгрузке.

Так, на Кыновской тракторной базе десять дней, с 29 ноября по 8 декабря, ушло на достижение суточной механизированной вывозки в размере 1 000 м<sup>3</sup>. Странно, что именно в этот период руководители начинали активную деятельность по строительству барачков для сезонных рабочих. Речь шла не о качестве жилья, а о том, чтобы как можно скорее его подготовить. Популярным явлением стала «пробная вывозка», позволявшая, по утверждениям начальников баз, прощупать путь. Хотя на порчу дорог влияли не столько природные условия, сколько ошибки их проектирования и эксплуатации. Руководитель Косуллинской тракторной базы, пущенной во второй половине 1935 г., Чучевикин и не скрывал на совещании «безалаберной работы в течение сентября, октября и даже ноября». Вывозка древесины оказалась под угрозой. Понадеявшись на коллег, начальник базы осенью уехал в г. Кунгур, сославшись на постановление областного комитета партии, затем болел и после выздоровления отправился — уже по собственной инициативе —

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. р-2030. Оп. 1. Д. 14. Л. 15–18, 21–23, 26–27, 29–30.

в другой район. Чучевикин пообещал за пять дней после совещания достигнуть планового показателя вывозки леса<sup>1</sup>.

Главный инженер, исполняющий обязанности управляющего треста «Свердлес», Кузнецов констатировал выполнение плана механизированной вывозки в первой декаде декабря 1935 г. только почти на 20 %. В сутки вместо 23 тыс. ф. м вывозилось 4,5 тыс. Суточный показатель не достигался даже за рабочую неделю. Подготовка дорог к новому сезону была не на высоте: Сысертскую не пустили из-за отсутствия тракторов, Туринская и Сарапульская начали действовать за два дня до конференции. Малиновский участок в летний период не имел производственной программы, его 150 рабочих были заняты подготовкой тракторной дороги, которая, как выяснилось на совещании, не была полностью готова к зиме. Что интересно, дороги удалось обеспечить рабочей и гужевой силой на 80 %, и Кузнецову ничего не оставалось, как признать «отсутствие надлежащего руководства в среднем звене и недостаточное административное и техническое руководство со стороны треста»<sup>2</sup>.

Проблемы механизации вывозки древесины сохраняли своё значение и в последующие годы. Мало способствовало улучшению ситуации и стахановское движение.

Одним из уральских предприятий, подвергшихся острой критике со стороны партийно-государственных органов, стал Новолялинский леспромхоз. «Под раздачу» попали секретарь Новолялинского районного комитета партии Щербачков и председатель районного исполнительного комитета Лещенков, ранее возглавлявший леспромхоз. Народный комиссар лесной промышленности СССР С. С. Лобов, побывавший в феврале 1936 г. в пос. Новая Ляля, выступил на районном партийном пленуме. Руководитель ведомства обрушился с критикой в адрес руководства леспромхоза и района (в день его приезда «не работала ни одна дорога, ни один трактор, ни один лесоруб», лучковые пилы лежали на складах, бараки для лесорубов не отремонтированы, снабжение и бытовое обслуживание рабочих неудовлетворительное)<sup>3</sup>. Главной отговоркой руководителей по поводу неработавших техники и лесорубов стали морозы. Но то, что касается использования тракторов, лучковых пил, улучшения

жилищно-бытовых условий работников, — это прежде всего зона ответственности руководства предприятий и района.

На совещании стахановцев и руководителей лесной промышленности Челябинской области в декабре 1938 г. директор Талицкого леспромхоза треста «Челяблестяж» Коган, будучи уверен в выполнении годовой программы по заготовке древесины, опасался за вывозку. Основная жалоба сводилась к дефициту горючего. Руководство леспромхоза обращалось в районные инстанции, трест, народный комиссариат, но, не получив поддержки, стало переводить транспорт на лигроин (несмотря на стартовавший масштабный перевод техники на твёрдое топливо). Это решение позволило приступить к механизированной вывозке древесины, но привело к увеличению поломок транспорта (использование лигроина не допускалось техническими условиями). Из 43 автомашин на ходу были 19, но и те простаивали из-за отсутствия резины<sup>4</sup>.

Ашинский леспромхоз, располагая 1 300 постоянными рабочими, тремя паровозами и 25 автомашинами, выполнил программу 11 месяцев 1938 г. только наполовину, поставив под угрозу снабжение древесиной лесохимического комбината, металлургического завода и ряд других предприятий, в том числе в соседней Башкирии. Самое интересное, что при показателях производительности труда на заготовке древесины 103 % и вывозке — 100 % производственная программа предыдущего сезона (1937/1938 г.) была выполнена от силы на 10 %. Директор леспромхоза Агафонов видел главную причину этого в отсутствии рабочей силы, но свалил вину на руководителей районных организаций. Заключительная речь директора превратилась в прошения у областных органов о выделении рабочей силы и дров для паровозов<sup>5</sup>. Получалось, что Агафонов ограничивался руководством постоянных кадров, постоянно пребывая в ожидании, когда же районные и областные органы придут на помощь.

### Заключение

В годы первых советских пятилеток рационализация и механизация сферы заготовки древесины получила серьёзную поддержку со стороны партийно-государственных органов. Ключевыми направлениями были признаны строительство лесных, создание парка транспортных средств. Уже второй половине 1930-х гг. большая

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. р-2030. Оп. 1. Д. 14. Л. 36–39.

<sup>2</sup> Там же. Л. 39–41.

<sup>3</sup> «Морозные» настроения // Лесная промышленность. 1936. 17 февраля. С. 2.

<sup>4</sup> ОГАЧО. Ф. Р-685. Оп. 1. Д. 43. Л. 31–32.

<sup>5</sup> Там же. Л. 33–34.

часть леса должна была вывозиться именно этими способами. Предполагалось, что это позволит снизить себестоимость транспорта древесины, сократить число рабочих и повысить производительность труда.

Несмотря на увеличение количества машин, формирование производственной инфраструктуры, результаты были неудовлетворительными. Просчётом партийно-государственных органов и хозяйственных ведомств стало направление большей части инвестиций на приобретение техники. Из-за слабой материально-технической базы, дефицита квалифицированных специалистов, негативного отношения работников к технике существенная часть механизмов простаивала либо использовалась не на полную мощность. Получалось, что освоение работниками новой техники не поспевало за активным её внедрением, зачастую не учитывавшим реальных производственных возможностей хозяйственных организаций. Потребовалось около десяти лет, чтобы специалисты — после многочисленных испытаний и работы техники в реальных производственных условиях — пришли к выводу, что основным видом механизированного транспорта древесины должны были стать узкоколейные железные дороги с паровозной и мотовозной тягой, а ведущим видом тягового механизма — гусеничный трактор с газогенератором и автомашины ЗИС-5 и ЗИС-13.

Пример Пармской тракторной ледяной дороги Вишерского целлюлозно-бумажного комбината показателен тем, какие меры пришлось принимать предприятию, получившему в распоряжение новый объект (который трест так и не «довёл до ума» в процессе передачи), чтобы обеспечить выполнение плановых заданий: реагирование на перепады температуры, поиск нестандартных решений для ремонта саней. На региональных конференциях работников лесной промышленности (что в конце 1935 г. в Свердловске, что в конце 1938 г. в Челябинске) именно проблемы механизации сферы заготовки древесины задавали тон выступлениям и дискуссиям. Получалось, что «трактор не завоевал ведущего положения...», тем более что в конце 1930-х гг. приоритетным видом транспорта были признаны узкоколейки.

Важно и то, что в ходе проверок, обсуждений на конференциях вскрывались многие организационные проблемы, решение которых оттягивалось незнанием хозяйственниками технических и строительных новшеств и нюансов, а порой их нежеланием вникать в суть вопросов (в надежде на использование рабочей и гужевой силы), дефицитом квалифицированных кадров. Констатировалась также слабая результативность директивных и мобилизационных мероприятий партийно-государственных органов и хозяйственных ведомств.

### Список литературы

1. Александров В. А. Механизация лесосечных работ в России. СПб. : Профи, 2009. 256 с.
2. Альбрехт К. И. Рационализация и механизация лесозаготовок / под общ. ред. Н. Г. Смидовича. М. ; Л. : Новая деревня, 1929. 326 с.
3. Андриевский А. Рациональное использование транспорта в лесу // Карело-Мурманский край. 1933. № 9–10. С. 20–28.
4. Бабушкин Е. О механизации лесного хозяйства. М. : Партиздат, 1932. 16 с.
5. Бедлинский С. В., Перепечин Б. М. Первая лесная пятилетка // Лесная промышленность. 1979. № 5. С. 4–5.
6. Воейков Е. В. Проблема автотранспортного обеспечения на лесозаготовках Среднего Поволжья в годы первых пятилеток // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2009. Т. 11, № 6. С. 153–159.
7. Гайнер И. Задачи лесной промышленности в 1935 г. // Плановое хозяйство. 1935. № 2. С. 61–75.
8. Гацкевич В. А. С чего начиналась механизация // Лесная промышленность. 1977. № 10. С. 10–11.
9. Глузман В. Л., Маслюков М. Ф. Лесозаготовительные предприятия Среднего Урала. Екатеринбург : Сократ, 2001. 384 с.
10. Диканский С. Лесная промышленность в 1934 г. // Плановое хозяйство. 1934. № 5–6. С. 96–100.
11. Зыкин И. В. «Чем дальше в лес...» Дороги и транспорт в сфере заготовки древесины в пространстве Советского Союза в конце 1920-х — начале 1940-х гг. // *Magistra Vitae*: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2022. № 1. С. 13–27.
12. Кузнецов А. Ф. Борьба партийных организаций за развитие лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности Урала в 1933–1937 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Свердловск, 1979. 19 с.



13. Леса Урала / под ред. М. Е. Ткаченко. Свердловск : Изд-во Уральского филиала Академии наук СССР, 1948. 231 с.
14. Лесная промышленность за 30 лет // Лесная промышленность. 1947. № 10. С. 5–14.
15. Ованесян С. А. Некоторые итоги работы механизированного лесотранспорта // Лесная промышленность. 1941. № 5. С. 7–9.
16. Первозванский И. В. Очерки по развитию лесного хозяйства и лесной промышленности Карелии // Труды Карельского филиала Академии наук СССР. Вып. XIX. Вопросы рационального использования лесов Карелии. Петрозаводск, 1959. С. 5–75.
17. Шегельман И. Р. Лесные трансформации (XV–XXI вв.). Петрозаводск : Изд-во ПетрГУ, 2008. 240 с.
18. Algvere K. V. Forest Economy in the U.S.S.R. An Analysis of Soviet Competitive Potentialities. Skogsekonomi i Sovjetunionen med en analys av landets potentiella konkurrenskraft. Stockholm : Skogshögskolan Royal College of Forestry, 1966. 449 p.

## References

1. Aleksandrov VA. *Mehanizacija lesosechnyh rabot v Rossii = Mechanization of forestry operations in Russia*. St. Petersburg; 2009. 256 p. (In Russ.).
2. Al'brekht KI. *Racionalizacija i mehanizacija lesozagotovok = Rationalization and mechanization of logging*. Moscow, Leningrad; 1929. 326 p. (In Russ.).
3. Andrievskij A. Rational use of transport in the forest. *Karelo-Murmanskij kraj = Karelo-Murmansk Region*. 1933;(9-10):20-28. (In Russ.).
4. Babushkin E. *O mehanizacii lesnogo hozhajstva = About the mechanization of forestry*. Moscow; 1932. 16 p. (In Russ.).
5. Bedlinskij SV, Perepechin BM. The first five-year forest plan. *Lesnaya promyshlennost' = Forestry industry*. 1979;(5):4-5. (In Russ.).
6. Voejkov EV. The problem of road transport support at logging in the Middle Volga region in the years of the first five-year plans. *Izvestiya Samarskogo nauchnogo centra Rossijskoj akademii nauk = Proceedings of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences*. 2009;11(6):153-159. (In Russ.).
7. Gajner I. Tasks of the forest industry in 1935. *Planovoe hozhajstvo = Planned economy*. 1935;(2):61-75. (In Russ.).
8. Gackevich VA. Where mechanization began. *Lesnaya promyshlennost' = Forestry industry*. 1977;(10):10-11. (In Russ.).
9. Gluzman VL, Maslyukov MF. *Lesozagotovitel'nye predpriyatija Srednego Urala = Logging enterprises of the Middle Ural*. Yekaterinburg; 2001. 384 p. (In Russ.).
10. Dikanskij S. The forestry industry in 1934. *Planovoe hozhajstvo = Planned economy*. 1934;(5-6):96-100. (In Russ.).
11. Zykin IV. "The further into the forest..." Roads and transport in the field of timber harvesting in the space of the Soviet Union in the late 1920s — early 1940s. *Magistra Vitae: jelektronnyj zhurnal po istoricheskim naukam i arheologii = Magistra Vitae: electronic journal of historical sciences and archaeology*. 2022;(1):13-27. (In Russ.).
12. Kuznecov AF. *Bor'ba partijnyh organizacij za razvitie lesnoj, derevoobrabatyvajushhej i celljulozno-bumazhnoj promyshlennosti Urala v 1933–1937 gg. = The struggle of party organizations for the development of the forest, woodworking and pulp and paper industries of the Urals in 1933–1937. Abstract*. Sverdlovsk; 1979. 19 p. (In Russ.).
13. *Lesy Urala = Forests of the Urals*. Sverdlovsk; 1948. 231 p. (In Russ.).
14. Forest industry for 30 years. *Lesnaya promyshlennost' = Forestry industry*. 1947;(10):5-14. (In Russ.).
15. Ovanesyan SA. Some outcomes of mechanized forest transport. *Lesnaya promyshlennost' = Forestry industry*. 1941;(5):7-9. (In Russ.).
16. Pervozvanskij IV. Essays on the development of forestry and forest industry of Karelia. *Trudy Karel'skogo filiala Akademii nauk SSSR. Vyp. XIX. Voprosy racional'nogo ispol'zovanija lesov Karelii = Proceedings of the Karelian Branch of the USSR Academy of Sciences. Iss. XIX. Issues of rational use of Karelian forests*. Petrozavodsk; 1959. Pp. 5–75. (In Russ.).
17. Shegel'man IR. *Lesnye transformacii (XV–XXI vv.) = Forest transformations (15th-21st centuries)*. Petrozavodsk; 2008. 240 p. (In Russ.).

18. Algvare KV. *Forest Economy in the U.S.S.R. An Analysis of Soviet Competitive Potentialities. Skogsekonomi i Sovjetunionen med en analys av landets potentiella konkurrenskraft.* Stockholm, Skogshögskolan Royal College of Forestry; 1966. 449 p.

### **Информация об авторе**

**И. В. Зыкин** — кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России.

### **Information about the author**

**I. V. Zykin** — Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of Russian History.

---

---

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.      The author declares no conflicts of interests.