

Баева Ольга Владимировна

ВЛАСТЬ И КОНСТРУИРОВАНИЕ ВРЕМЕНИ ПОВСЕДНЕВНОСТИ РАБОТНИКОВ СЕВЕРО-КАВКАЗСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 1920-Е ГОДЫ

В работе исследовано управление социальным временем. На примере работы Северо-Кавказских железных дорог вскрыта такая функция власти как распоряжение временем, фактически превратившееся в управляемый процесс "цивилизации". В статье проанализирован феномен превращения советских граждан в потребителей готовых временных форм, вскрыто двойственное отношение ко времени в 1920-е годы: одновременно существовало отношение ко времени, характерное для традиционного и индустриального обществ.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/3-2/1.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 3 (41): в 2-х ч. Ч. II. С. 13-16. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/3-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 93/94

Исторические науки и археология

В работе исследовано управление социальным временем. На примере работы Северо-Кавказских железных дорог вскрыта такая функция власти как распоряжение временем, фактически превратившееся в управляемый процесс «цивилизации». В статье проанализирован феномен превращения советских граждан в потребителей готовых временных форм, вскрыто двойственное отношение ко времени в 1920-е годы: одновременно существовало отношение ко времени, характерное для традиционного и индустриального обществ.

Ключевые слова и фразы: повседневность; социальное время; история железных дорог; традиционное общество; индустриальное общество; культура в годы нэпа.

Баева Ольга Владимировна, к.и.н.
Южный федеральный университет
olabaeva@mail.ru

**ВЛАСТЬ И КОНСТРУИРОВАНИЕ ВРЕМЕНИ ПОВСЕДНЕВНОСТИ
РАБОТНИКОВ СЕВЕРО-КАВКАЗСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 1920-Е ГОДЫ[©]**

Повседневность человека в значительной степени определяется отношением ко времени. Ощущение времени в различные эпохи и в различных единицах социального пространства связано с календарями, часами работы и отдыха, с насыщенностью жизни событиями, с динамичностью социальных процессов в целом. В общественных процессах присутствуют такие характеристики времени, как повторяемость и ритм. Собственно, повседневность и есть повторяемость определенных действий и их ритм.

Без исследования понимания времени, присутствующего в образе мира любой культуры, невозможно осмысление исторической эпохи. Ведь наш жизненный мир не задан изначально, а сформирован многими факторами, важнейшим из которых, на наш взгляд, выступает социальное время. По справедливому замечанию Л. А. Штомпель, «смысл времени (как бы он ни был интерпретирован конкретно-историческим субъектом) выражает определенное историческое отношение человека к действительности» [13, с. 5]. Мы вслед за Э. Дюркгеймом признаем, что восприятие времени отдельным индивидом обусловлено коллективными ритмами общества, т.к. это необходимо для поддержания социального порядка.

Исследованию социального времени посвящены фундаментальные труды, однако труды эти социологической, психологической и философской направленности. Современные историки повседневности недостаточно учитывают пространство и время. Эти категории лежат в сфере интересов представителей архитектуры (пространство) и философии, социологии, культурологии и психологии [9; 13].

В данной работе исследуется повседневность рабочих Северо-Кавказских железных дорог в 1920-е годы через изучение структурирования времени их социального бытия. Мы исходили из положения о том, что политическая сфера осуществляет функцию распоряжения временем, а индивид лишь пользуется отведенным ему временем [13, с. 63]. В основу данного исследования положены идеи последователей Н. Элиаса, рассматривающих прогресс как «переплетение – на уровне повседневной жизни – разнообразных практик воспитания, познания, труда, власти и способов их упорядочивания, закрепленных различными институтами... На первый план в таких исследованиях вышло изучение процесса «цивилизации», то есть контроля со стороны общества, перешедшего в самоконтроль и самодисциплину» [8]. В данном исследовании мы хотим показать? как управление временем, осуществляемое властью, выполняло функцию контроля, т.е. стало фактически управляемым процессом «цивилизации»: перехода от традиционного к индустриальному обществу.

Целью данной работы является выявление того, как через управление временем власть регулировала повседневные практики в 1920-е годы с целью внедрения значимых для нее ценностей индустриальной эпохи. Данные процессы исследованы на примере повседневной жизни рабочих и служащих Северо-Кавказских железных дорог. В статье на конкретном историческом материале проанализирован феномен превращения советских граждан в потребителей готовых временных форм, вскрыто двойственное отношение ко времени в 1920-е годы: одновременно существовало отношение ко времени, характерное для традиционного и индустриального обществ.

Северо-Кавказские железные дороги выбраны не случайно. Особое внимание представители власти уделяли возрождению работы железнодорожного «нерва» страны. Быстрое восстановление зависело от человеческого фактора, от отношения работников к труду, осознания важности и значимости того, что они делают, и, разумеется, от организации рабочего и свободного времени рабочих и служащих. Железные дороги еще до революции были большими промышленными предприятиями, рабочие которых имели богатый опыт стачечного и забастовочного движения. Институт железных дорог относится к индустриальному типу производства, что важно для данного исследования.

В социологической науке принято различать микросоциальное время, в котором существуют группы и небольшие социальные общности, и макросоциальное время. Индивид существует в них одновременно. Макросоциальное время осталось за рамками данного исследования, т.к. представляет самостоятельной и сложной темой, достойной отдельного изучения. За единицу микросоциального пространства взяты железные

дороги Северного Кавказа. Под социальным временем понимается форма бытия общества, выражающая длительность исторических процессов, их смены, возникающие в ходе деятельности людей [9, с. 262].

В послереволюционные годы большевики начали перестройку всей мировоззренческой системы людей на новых началах. Неотъемлемой частью формирования нового общественного сознания стала, с одной стороны, организация, а с другой – контроль над социальным временем. 1920-е годы – время выработки теорий о том, каким должно быть общественное сознание в переходный период. Теоретики часто выдвигали нереализуемые идеи, однако даже в период «революционных мечтаний» власть все более усиливает контроль над временем. Выдвигается лозунг «малых дел», власть пытается регламентировать повседневность: выделять время на самообразование, культурный досуг, чистку зубов, мытье полов и т.п.

К концу 1920-х годов утвердилась точка зрения о том, что новый быт нельзя создать декретным путем [4, с. 12], но его можно контролировать и им необходимо руководить. Создавалась разветвленная сеть различных учреждений, занимавшихся организацией нерабочего времени. Принцип, лежавший в основе этой политики, – как можно меньше времени оставлять человека наедине с собой. Это была так называемая «философия активности»: после окончания рабочего дня человек должен был опять оказаться в коллективе, «проживая» свое время так, как решила власть. Ставка делалась в первую очередь на молодежь, считалось, что старшее поколение насквозь пропитано мещанским духом, и задача власти – спасти молодые души «от тлетворного влияния семьи». Здесь большевистские идеологи точно определили специфику такой социальной группы, как молодежь, старшее поколение наиболее консервативно, и время для него имеет большую ценность. Общественная работа, к которой привлекалась молодежь, отнимала много времени. Многие собрания активистов, репетиции спектаклей и т.п. проводились после окончания рабочего дня и затягивались до глубокой ночи. Однако и здесь распределение времени оставалось под контролем власти. Она сама определяла степень значимости рабочего времени и общественной работы. Согласно данным статистики за март и апрель 1922 года, на 1 работника Северо-Кавказского округа путей сообщения неявок на работу по причине участия в различных собраниях в среднем приходилось 2,2 и 2,4 дней в месяц соответственно [1, с. 17], что равнялось примерно 20–23% от общего количества пропусков по уважительной причине (отпуск, болезнь и др.). Во втором квартале 1925 года по Главным железнодорожным мастерским Ростова-на-Дону невыход на работу делегатов различных съездов и собраний составил 22% от общего количества пропустивших работу по уважительной причине [3, д. 789, л. 69 об.].

С другой стороны, потребности восстановления народного хозяйства, нехватка рабочих рук на железной дороге, прогулы и большое количество пропусков по болезни заставляли представителей власти увеличивать продолжительность рабочего дня. В начале 1920-х годов нормальной стала практика запрещения на железных дорогах очередных отпусков. В первую очередь в отпусках отказывали «лицам оштрафованным, имеющим много прогулов», неблагонадежным с точки зрения большевистской идеологии [7, д. 8, л. 86]. Увеличивалась продолжительность рабочего дня и во время различных «трудовых недель». Так, например, транспортная трудовая неделя увеличивала рабочий день железнодорожных служащих до 10 часов, а рабочих – до 12 часов. Еще одним способом увеличить продолжительность рабочего дня (уже за плату) являлись сверхурочные работы, которых особенно много было в первой половине 1920-х годов. В случае отказа человек мог лишиться премиальных и, как ясно из сказанного выше, лишался права на отпуск. Таким образом, власть гибко контролировала и регулировала время человека в зависимости от его благонадежности. По сути, время становится привилегией.

Для идеологов большевизма в первой половине 1920-х годов основной задачей стала борьба за переход от агитации к систематической пропаганде [11, д. 4, л. 41], которая стала бы частью повседневности. Особое значение придавалось клубам и театрам – местам организации свободного времени трудящихся. Через них власть могла контролировать время и наполнять его событиями, которые ей задуманы.

Клубная работа на железных дорогах Северного Кавказа была организована еще до установления советской власти. Не имея точных распоряжений из центра о правильной постановке дела, правление клуба «Железнодорожный пролетарий» в 1920 году собирало детей работников для празднования Рождества. При Ростовских железнодорожных мастерских был организован театр им. В. И. Ленина, рассчитанный на 800 мест, хотя в Ростове помимо него существовало еще 2 больших театра. Сделать посещение театра организованным, запланированным, а главное – регулярным советская власть смогла только во второй половине 1920-х годов, после улучшения экономического положения. В феврале 1925 года ЦК Всерабиса в циркулярном письме рекомендовал ориентироваться на организованного в профсоюзы зрителя, что несомненно усиливало контроль над нерабочим временем трудящихся. Организованный зритель привлекался путем распространения абонементов и кредитования. В 1926 году театр при Ленинских железнодорожных мастерских стал проводить так называемые закрытые спектакли, на которые привлекались члены профсоюза железнодорожников.

К 1924 году наладилась и клубная работа. На Северо-Кавказских железных дорогах на 1 июля 1924 года имелось 43 клуба с числом членов 8550 (всего рабочих и служащих – членов профсоюза – 43 348) [3, д. 579, л. 36]. В дальнейшем число членов стремительно растет, к 1 октября их насчитывалось уже 11 228 [Там же, л. 55]. Это притом, что членство в клубах в период нэпа было платным, а заработная плата железнодорожников не обеспечивала прожиточного минимума.

Одной из особенностей повседневности является повторяемость, привычное структурирование времени. Как замечает Л. А. Штомпель, «время в культуре – это передача определенных ритмов и последовательности действий... Поскольку категории «время» невозможно подобрать однозначный чувственный денотат, следует вычленивать те социальные образования, которые навязывают обществу определенную последовательность действий, определенный строй мыслей...» [13, с. 27]. Время в культуре 1920-х годов было строго иерархично: высшей ценностью признавалось рабочее время, о чем речь пойдет ниже. Нерабочее время делилось на праздничные дни и остальные.

Советских праздников было много, они стали еще одним важным моментом в управлении временем человека. Массовые народные празднества планировались как шествия «высшего порядка и ритма» [6, с. 4]. Главными компонентами праздников стали демонстрации и митинги, грандиозные массовые действия, захватывающие зрителей и управлявшие их временем. Власть всячески пропагандировала коллективные праздники. Так, железнодорожники Новочеркасска встретили Новый 1924 год в клубе. Праздник состоял из диспута на тему «Значение науки и техники для рабочего класса» и спектакля «Ножницы и задача рабочего класса и крестьянства на 1924 год» [10, с. 3].

Стремление заполнить «пустоту», не допускать длительных «разрывов времени» привело к замене старых религиозных праздников советскими. Комсомольское рождество, коммунистические крестины, гражданские браки – призваны были заполнить пустоту, оставшуюся после отказа от дореволюционного времяпровождения.

Анализ отношения власти большевиков к управлению временем заставляет нас согласиться с утверждением Л. А. Штомпель о том, что «на первых порах индустриальное общество требует регламентации не только производственной деятельности, но и повседневной жизни» [13, с. 49]. Большевики, совершившие прорыв в индустриальное общество, создали тоталитарное государство. Поэтому относились они ко времени не только как к богатству, обеспечивавшему рационализацию производства, но и как к фактору контроля над общественной и личной жизнью. Важнейшая задача превращения страны из аграрной в индустриальную осознавалась властью, и прорыв в индустриальную цивилизацию был осуществлен в короткие сроки за счет административно-командной системы управления. Здесь необходимо обратить внимание на мнение специалистов о том, что в индустриальном обществе человек оказывается один на один со временем, поскольку он не может убежать от времени на работе, он убегает от него во время досуга. С этим связано большое количество форм развлечений [Там же, с. 50]. Однако в Советской России эти «развлечения» большевики навязывали обществу, насильно загоняя в клубы, театры, на праздники и т.д. «Напрасно думают... что до седьмого пота будто бы добивался русский народ театральных радостей, которых его раньше лишали, и что революция открыла для народа двери театра, в которые он раньше безнадежно стучался. Правда то, что народ в театр не шел и не бежал по собственной охоте, а был подталкиваем либо партийными, либо военными ячейками. Шел он в театр по наряду» [12, с. 45]. Невольно вспоминается идея, принадлежащая Н. Бердяеву, о том, что СССР – страна государственного капитализма. Историки подвергли ее критике, указав на то, что не существовало рынка, конкуренции и различных форм собственности, а следовательно, и возможности говорить о капитализме. Разделяя эту точку зрения и соглашаясь, что признаки капитализма отсутствовали в СССР, хочется взглянуть на проблему под несколько другим углом зрения. Необходимо говорить о государственно-административном построении индустриального общества. С. Коткин, анализируя формирование сталинской цивилизации в 1930-е годы, приходит к выводу о том, что это была попытка с помощью государства навязать гражданам идею рационального управления обществом [14]. Разделяя его мнение, заметим лишь, что, на наш взгляд, этот процесс включает и 1920-е годы, а поэтому правильнее было бы употреблять термин «советская цивилизация».

Рабочее время в индустриальном обществе, как справедливо замечает Л. А. Штомпель, становится тем вторым пространством, в котором осуществляется материальное производство [13, с. 78]. Опираясь на идеи марксизма, для которого время являлось мерой труда, большевики особое внимание уделяют поиску рациональных приемов работы методом хронометрирования движений рабочих, последовательности выполнения рабочих операций. На Северо-Кавказских железных дорогах такие исследования проводились регулярно с 1923 года [2].

Однако в отношении власти ко времени сохранялся и традиционализм. В. Зомбарт отмечает, что для традиционного общества характерна преимущественная ориентация на прошлое: «При принятии решения... смотрят прежде всего не вперед, не на цель, спрашивают не исключительно о целесообразности этого мероприятия, но оборачиваются назад и смотрят на примеры прошлого, на образцы, на опыт» [5, с. 18]. В целом отвергая дореволюционную культуру, большевики сделали ее своеобразным эталоном для сравнения, обращение к которому позволяло выявлять «устаревшее буржуазное» и «передовое социалистическое». В оценке эффективности производства и работы промышленности за основу брались не столько задачи развития промышленности, сколько показатели дореволюционные. Так, показатели восстановления работы Северо-Кавказских железных дорог сравнивались с достижениями 1913 года. Планы восстановления практически отсутствовали, те, что все-таки были разработаны, не отвечали потребностям, а за основу для сравнения брались дореволюционные показатели работы. Более того, при проведении хронометражных исследований обращались к дореволюционным нормам времени (а ведь до 1917 года использовался «капиталистический принудительный труд») [2, № 1, с. 5-14].

Что же касается отношения ко времени рабочих и служащих железных дорог Северного Кавказа, то оно, как представляется, полностью соответствовало традиционному типу. Так, В. Зомбарт указывает, что в доиндустриальную эпоху когда только можно прогулять рабочий день – его прогуливают [5, с. 17]. Проблема прогулов работы на Северо-Кавказских железных дорогах в изучаемое время стояла остро. Сведения о прогулах рабочих и служащих ежедневно подавались в Управление Северо-Кавказских железных дорог. В 1920-1923 годах большое количество пропусков было связано с подработками, т.к. заработная плата работников железной дороги не обеспечивала прожиточного минимума. В эти годы процент отсутствующих рабочих железнодорожных мастерских Тихорецка, Ростова-на-Дону и др. мог превышать 30% от общего числа работников. Согласно данным за март и апрель 1922 года, на 1 работника Северо-Кавказского округа путей сообщения приходилось прогулов 3,5 и 2,7 дней в месяц соответственно [1, с. 17]. За пропуски работы без уважительной причины рабочих арестовывали или заставляли отработать пропущенное время. После улучшения экономического положения рабочих в 1925-1926 годах по неуважительной причине работу пропускало до 15% от общего количества не вышедших на работу работников.

Большой процент прогулов работы приходился на религиозные праздники. Так, в 1921 году рабочие и служащие Главных мастерских Ростова-на-Дону, не вышедшие на работу по случаю религиозных праздников, не объявленных выходными, лишались дневного заработка, пайка и премиальных [3, д. 132, л. 34]. Вместе с тем власть не решалась отменить главные религиозные праздники. Поэтому делопроизводственные материалы тех лет сохранили такие «причудливые» с точки зрения последующей советской эпохи приказы: «Дни празднования Пасхи и 1 мая 1924 г. по Ростовскому участку Северо-Кавказских железных дорог. Работа заканчивается в пятницу 25 апреля в 2 часа дня, и празднование продолжается 26, 27, 28. Приступают к работе 29 и 30 работают до 2 часов дня. 1 мая праздник, 2 выходят на работу, 3 работают до 2 часов дня и 4 празднуют воскресенье. С 5 мая начинают работать нормально» [Там же, д. 580, л. 5 об.]. Общеизвестным является тот факт, что число праздников в традиционном обществе было громадным. В 1920-е годы их было много, т.к. к важнейшим дореволюционным праздникам добавились новые советские.

«Нет совсем никакого интереса в том, – замечает В. Зомбарт, – чтобы (в традиционном обществе – О. Б.) что-нибудь было сделано в короткое время или чтобы в течение определенного времени было изготовлено очень много предметов» [5, с. 17]. Производительность Северо-Кавказских железных дорог в изучаемый период была низкой. К середине 1920-х годов наблюдается ее повышение, но процесс этот шел медленно, хотя в условиях нэпа значительный процент рабочих был переведен на сдельную оплату труда и вводилась система различных премий. Разумеется, производительность железных дорог нельзя связывать исключительно с работой железнодорожников, она во многом зависит даже не от уровня заработной платы, а от общего состояния экономики страны и края. Однако интересные наблюдения сделаны хронометражной группой, проводившей исследования летом 1923 года. В среднем 42% рабочего времени железнодорожников Северо-Кавказских железных дорог было не заполнено фактической работой, причем на некоторых станциях этот процент доходил до 60-70% [2, № 21, с. 17-18].

Таким образом, в повседневной жизни железнодорожников Северо-Кавказских железных дорог 1920-х годов переплелось отношение ко времени, характерное для традиционного и индустриального обществ. Притоку традиционализма способствовали, как правило, крестьяне и казаки из близлежащих к железнодорожным узлам населенных пунктов, перебивавшиеся из сельской местности в годы революции и Гражданской войны, спасавшиеся от продразверстки.

Приемы управления временем, используемые властью для поддержания социального порядка, свидетельствуют о зарождении новой «социалистической цивилизации». Поставить под тотальный контроль частное и рабочее время в условиях разрушенного хозяйства и нэпа власть была не в силах. Вместе с тем отчетливо наметились основные приемы и методы, в полной мере используемые в 1930-е годы.

Список литературы

1. Вестник Кавказского округа путей сообщения. 1922. 20 ноября.
2. Вестник Северо-Кавказского им. С. Д. Маркова округа путей сообщения. 1923.
3. Государственный архив Ростовской области (ГАРО). Ф. Р-2287. Оп. 1.
4. Григоров Г., Шкотов С. Старый и новый быт. М. – Л., 1927.
5. Зомбарт В. Буржуа. М.: Наука, 1994. 443 с.
6. Луначарский А. О народных празднествах // Организация массовых народных празднеств. М., 1921. С. 2-6.
7. Протокол собрания технического персонала Тихорецких мастерских // ГАРО. Ф. Р-1880. Оп. 1.
8. Пушкарева Н. Л. «История повседневности» как направление исторических исследований [Электронный ресурс]. URL: http://www.perspektivy.info/history/istorija_povsednevnosti_kak_napravlenije_istoricheskijh_issledovanij_2010-03-16.htm (дата обращения: 21.01.2014).
9. Руденко А. М. Философия в схемах и таблицах. Ростов-на-Дону: Феникс, 2013. 382 с.
10. Трудовой Дон. 1924. 10 января.
11. Центр документации новейшей истории Ростовской области (ЦДНИРО). Ф. 4. Оп. 1.
12. Шаляпин Ф. Маска и душа // Роман-газета. 2006. № 12. С. 40-50.
13. Штомпель Л. А. Смыслы времени. Ростов-на-Дону, 2001. 103 с.
14. Kotkin S. Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization. Berkeley: University of California Press, 1995. 639 p.

AUTHORITY AND CONSTRUCTION OF CASUALNESS TIME OF NORTH-CAUCASIAN RAILROAD EMPLOYEES IN THE 1920S

Baeva Ol'ga Vladimirovna, Ph. D. in History
Southern Federal University
olabaeva@mail.ru

Social time management is studied in the article. By the example of the North-Caucasian railroads operation such a function of authority is revealed as the regulation of time, which in fact turns into the controlled process of «civilizing». The phenomenon of soviet citizens' transformation into the consumers of ready-made time forms is analyzed in the article, dual attitude towards time in the 1920s is revealed: there was attitude towards time that is characteristic both for traditional and industrial societies.

Key words and phrases: casualness; social time; history of railroad communications; traditional society; industrial society; culture during NEP period.