
Секция
«ТРАНСПОРТ В ПОРТРЕТАХ И ЛИЦАХ»

УДК [006+629.422]:821.161.1

В. А. ФРОЛОВ, Е. В. КОСАЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

**НОРМАЛИЗОВАННАЯ ГАЙКА.
СТАНДАРТИЗАЦИЯ, УНИФИКАЦИЯ И ПАРОВОЗОСТРОЕНИЕ
В АГИТПРОПЕ ВЛАДИМИРА МАЯКОВСКОГО**

На первый взгляд, трудно установить соответствие между этими двумя непересекающимися плоскостями, одной – творческой в лице громогласного бунтаря-агитатора русской литературы начала XX века, взломавшего, как ледокол, витиеватые и тонкие стихотворные каноны, и другой – нормативно-технической с упорядоченной структурой стандартизации, нормалей и чертежей паровозостроения.

Многогранность и гениальность Маяковского подтверждается временем. Он как чернорабочий словесности извлекал из рудников редкоземельные металлы, припечатывал их шершавым языком плаката, приравнивал слово к штыку так, что впоследствии его изыскания становились векторами направлений, признавались эталонами форм, жанров и стилей (рисунок 1).

Сам поэт открыто заявлял, что он не пишет, а именно делает стихи, и этап 1919–1922 годов показывает, что эта была напряженная работа, своеобразное конструкторское бюро, творческая лаборатория по борьбе с контрреволюцией, разрухой, эпидемиями, буржуазными пережитками и мещанством, бюрократической волокитой – всем тем, что удерживало корабль на якоре, не давало набрать скорость в бушующей стихии начала XX века.

Это тот пароход современности, с которого «нужно было бескомпромиссно бросить Пушкина, Достоевского, Толстого и прочих...» (из Манифеста футуристов «Пощечина общественному вкусу»).

Поэзия – та же добыча радия.

В грамм добыча, в год труды.

Изводишь единого слова ради

Тысячи слов словесной руды...

«Разговор с фининспектором о поэзии», 1926 г.



Рисунок 1 – Подписи В. В. Маяковского к плакатам

Для понимания положения на железной дороге перенесемся в 1917–1919 годы, когда при отдельных достижениях в стандартизации организованной, последовательной и системной работы в области унификации и стандартизации не велось, а проводились лишь обособленные исследования и разработки. Прогрессивные идеи русских инженеров, в том числе в области стандартизации, не могли быть востребованы в царской России.

По этим причинам в целом техника железных дорог не соответствовала требованиям дальнейшего развития транспорта и отличалась неоправданной разнотипностью применяемых технических средств, их основных узлов и деталей. Этому способствовало наличие конкуренции между железными дорогами в виде акционерных обществ. Последние строили дороги бессистемно, исходя из интересов крупного капитала частных учредителей акционерных обществ, применялись в ряде случаев нетиповые методы организации движения и эксплуатации. Следствием этого, в частности, явилось то, что Московско-Рязанская железная дорога долгое время оставалась левопутной.

После отречения Николая II от престола с марта 1917 года наступает время стремительных перемен, и заботы производства подвижного состава уходят на второй план. Во Временном правительстве идет чехарда министров. На фоне таких перемен и в предшествовавших кризисных условиях с конца апреля разруха на транспорте быстро возрастала. Резко падает по-

грузка, количество вагонов в обращении сократилось более чем в два раза (до 256 тыс. единиц). В крайне тяжелом состоянии оказался локомотивный парк: каждый третий паровоз был непригоден к эксплуатации. Железнодорожное ведомство систематически докладывало правительству об ухудшении положения на сети (рисунок 2).



Рисунок 2 – Состояние паровозного парка в 1917 году

Обострились хронические проблемы с тягой, передвижением пассажиров, грузов, воинскими перевозками и их управлением. Юг и угольный бассейн Донбасса, питающий сеть углем, был отрезан от поставок Добровольческой Армией Деникина и Врангеля, в Сибири наступали Колчак и белочехи, на Петроград надвигался Юденич.

В 1918 году ожидаемо продолжают падать основные показатели отрасли. В инвентарном парке НКПС числились 8852 единицы паровой тяги, из них более половины – в нерабочем состоянии. Выпуск паровозов сократился еще в два раза (до 214 машин).

В это же время началась национализация железнодорожного транспорта, которая перешла под управление Наркомата путей сообщения. В марте 1918 года Совнарком принял декрет «О централизации управления, охраны дорог и повышения их провозоспособности». В ноябре на железных дорогах введено военное положение и все работающие стали считаться военными. Постановлением Совета Обороны от 11 декабря 1918 года ведомствам и профсоюзам было запрещено вмешиваться в работу транспорта.

Осенью 1919 года число неработоспособных паровозов дошло до 60 %. Специалисты утверждали, что к весне 1920 года этот процент может дойти до 75. Железнодорожное движение теряло при этом всякий смысл, так как при помощи 25 % полуживых паровозов можно было бы обслуживать лишь потребности самих железных дорог, «живших» на громоздком древесном топливе. Инженер Ломоносов, фактически управлявший в те месяцы транспортом, демонстрировал перед правительством диаграмму паровозной эпидемии. Указав точку на прогнозном графике 1920 года, он заявил: «Здесь наступает смерть» (рисунок 3).

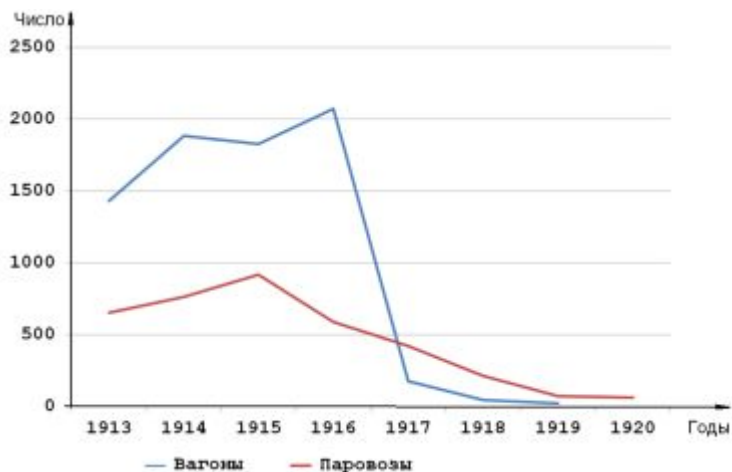


Рисунок 3 – Паровозо- и вагоностроение в 1913–1920 гг.

В это время на железных дорогах потребность в запасных частях для паровозов была удовлетворена только на 24 %, а для вагонов – на 15 %. Так описывал положение Лев Троцкий, который по заданию Председателя Совнаркома В. И. Ленина занялся восстановлением транспорта.

Исторически сложившиеся разносерийность и разнотипность железнодорожной техники весьма затруднили ремонт паровозов, определяя развитие малопроизводительного несовершенного кустарного производства, которое требовало огромных затрат рабочей силы, времени и материальных средств. Это явилось серьезным препятствием при восстановлении разрушенных хозяйств и взаимодействия служб.

Сложность проведения работы на транспорте в то время определялась отсутствием в промышленности единых норм по общему машиностроению и системной работы по общегосударственной стандартизации. Поэтому внимание железнодорожников было уделено, в первую очередь, разработке ряда общих норм. Вопросы нормализации и взаимозаменяемости при постройке и ремонте паровозов были центральными на первом съезде по новому паровозостроению и ремонту в 1920 году.

В сентябре 1918 года при Всероссийском центральном исполнительном комитете (ВЦИК) было создано Российское телеграфное агентство (сокращенно РОСТА), которое, по сути, должно было отвечать за агитацию и освещение текущих событий и военных новостей и доносить эти вести понятным всем языком до общественности. Эту работу возглавил художник Михаил Черемных вместе с журналистом Николаем Ивановым-Граменом. Они

стали создавать агитационные плакаты, так называемые «Окна сатиры РОСТА», которые размещали в пустовавших витринах коммерческих магазинов, на рынках, вокзалах, агитпунктах – там, где всегда были люди. Именно такой плакат однажды увидел В. В. Маяковский и с октября 1919 года погрузился в эту работу с головой, став, пожалуй, одним из самых увлеченных, последовательных и инициативных членов творческой команды. В «Окнах РОСТА» он и рисовал, и писал тексты.

Маяковский сразу изменил структуру плаката. Постепенно исчезли плакаты-странички сатирического журнала. Теперь лозунги и рисунки стали соответствовать одной теме, и уже совсем скоро подобный тип окна установился окончательно (рисунок 4).



Рисунок 4 – Тематический подбор плакатов по железной дороге

Процесс выглядел следующим образом: сначала из-под пера Маяковского вылетали громкие тексты, которые задавали тон всему плакату, после чего материал, уже имеющий в себе какой-то образ, передавался художнику, который, отталкиваясь от литературного замысла, завершал творческий процесс. Таким образом, Маяковский нес ответственность за этическое и художественное начало «Окон» (рисунок 5).



Рисунок 5 – Тематический подбор плакатов по электрификации

Простота, четкость, сжатость – вот что привлекало массовое население и помогало доносить идеи партии. Для него это было нечто большее, чем просто творчество и соцзаказ. Это была возможность быть на острие трагических, переломных и победных событий, ощущая пульсацию и тахикардию революционного времени. Он писал по разным данным от 80 до 85 % подписей к плакатам, но и все прочие темы и тексты также проходили через него (рисунок 6).



Рисунок 6 – Революционная и производственная тематика в «Окнах РОСТА»

«Окна РОСТА» во многом держались на трудовом энтузиазме, достоинстве Павки Корчагина, и прежде всего – на феноменальной работоспособности Маяковского, который не только держал на себе текстовую часть, но и был одним из трех главных художников проекта (рисунок 7).

Сам Маяковский в статье «Прошу слова» пишет: *«Работали в огромной нетопленной, сводящей морозом (впоследствии – выедающей глаза дымом буржуйки) мастерской РОСТА.*

Придя домой, рисовал опять, а в случае особой срочности клал под голову, ложась спать, полено вместо подушки с тем расчётом, что на полне особенно не заспишься... С течением времени мы до того изожили руку, что могли рисовать сложный рабочий силуэт с закрытыми глазами... Требовалась машинная быстрота: бывало, телеграфное известие о фронтовой победе через сорок минут – час уже висело на улице красочным плакатом».



Рисунок 7 – Плакатные призывы В. В. Маяковского

Ударная работа Маяковского продолжалась около двух с половиной лет, до начала февраля 1922 года. Всего сохранилось порядка 400 плакатов работы Маяковского и многие сотни стихотворных подписей (рисунок 8).



Рисунок 8 – Творчество В. В. Маяковского в плакатах 1920-х годов

Понимая величайшую значимость железных дорог для советской власти, Маяковский неизменно и точно обостряет тематику – восстановление железных дорог, снабжение фронта и тыла, ремонт и выпуск паровозов (рисунок 9).



Рисунок 9 – Восстановление транспорта в плакатах «РОСТА»

В «Окнах РОСТА» публикуются призывы Маяковского:

*Идет больной паровоз, – он
Больше всех несет ремонта.
Как увидите – паровозы дымятся,
Значит, стала Россия от болезни подниматься.
Да здравствует неделя ремонта! (выпуск № 294).*

*Коммуна далека,
Не дойдешь никак.
То ли дело починенный паровоз –
На всех бы парах в Коммуну ввез.
Да здравствует неделя ремонта! (выпуск № 301).*

*Слушай! Паровозы стонут.
Товарищ, внимателен будь!
Чтоб уголь пришел с Дону,
Чините железный путь.
Слушай! Паровозы стонут... (выпуск № 609).*

*До сих пор Россия снаряды, пулеметы, пушки возила.
Теперь на новую работу пойдет пролетарская сила.
Паровоз отремонтируем
И им к Коммуне помчим.*

На новые рельсы (выпуск № 744).

*В России два миллиарда десятин земли,
А обработано только сто три миллиона.
А остальную попробуй запаши!
Где слишком сыро, где слишком сухо.
И лошадьё не запашишь глубоко,
Если ребра у нее вылезают из бока.
А если электрифицируем Россию,
В ход машины пустим
И ими*

30 000 000 десятин новой пахоты подыдем.

Да здравствует электрификация (выпуск № 757).

*В начале настоящего года у нас было 3833 здоровых паровоза.
А сейчас – 7461.*

*Блестящее выполнение ремонта дало возможность
Нам повысить программу выпуска в 1920 году.
Единственно, чего мало – материала.
Если на транспортных заводах труд не будет плох –
Срок выполнения приказа 1042 с четырех лет
Упадет до трех.*

В начале настоящего года у нас было 3833 здоровых паровоза (выпуск № 776).

Важный аспект – вопросы нормализации (стандартизации) и взаимозаменяемости при проведении и ремонте паровозов были центральными на проведенном в 1920 году Первом съезде по новому паровозостроению, ремонту и нормализации. Широкое обсуждение на этом съезде и в печати в это время способствовало тому, что Владимир Маяковский пишет и публикует стихотворение «Нормализованная гайка» в номере № 176 «Окон».

*Подходи, рабочий!
Обсудим, дай-ка
Что это за вещь такая гайка?
Что гайка?!
Ерунда! Малость!
А попробуй-ка
Езжай, ежели сломалась.
Без этой вещи,
Без гайки той –
Ни взад, ни вперед.
Становись и стой!
Наконец отыскали гайку эту...
Прилаживают...
Никакой возможности нету!..
Эта мала, та велика, –
словом, не приладишь ее никак.
И пошли пешком,
Как гуляки праздные.
Отчего?
Оттого, что гайки разные.
А если гайки одинаковые введешь,
Сломалась – новая сейчас же есть.
И нечего долго разыскивать тут:
Бери любую –
хоть эту, хоть ту!
И не только в гайке наше счастье.
Надо всем машинам
Одинаковые части,
А не то, как теперь –
Паровоз и паровоз, –
Один паровозом,
а другой, как воз.
Если это поймет
рабочего разум –
К Коммуне на паровозах
Ринемся разом.*

Маяковский бросает клич паровозным депо по мобилизации сил, смелых и новаторских начинаний, а конструкторов заводов и ученых институтов призывает к поиску решений в проектировании и выпуске в производство машин с унифицированными деталями и узлами (рисунок 10).

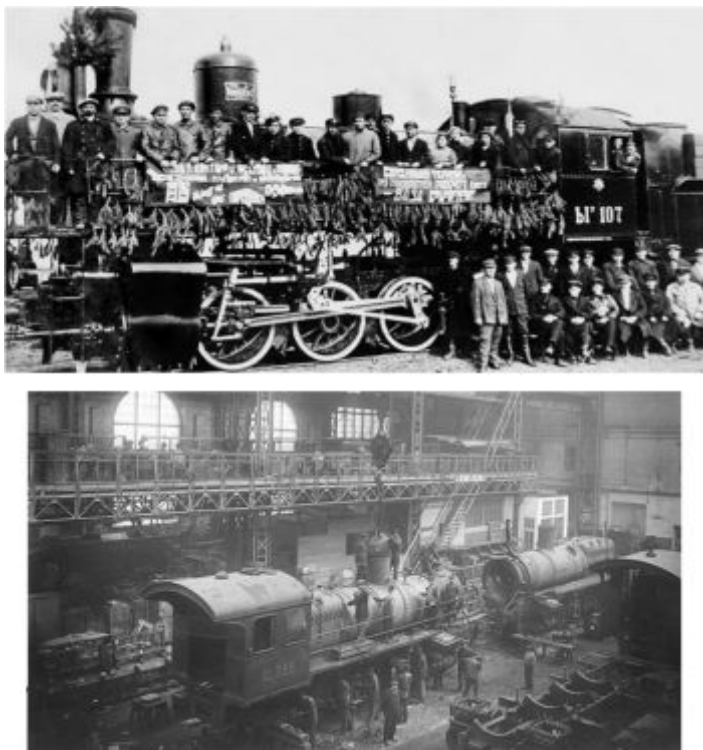


Рисунок 10 – Восстановление локомотивного парка на заводах страны

Сложность проведения работ по стандартизации на транспорте определялась как отсутствием в промышленности в то время единых норм по общему машиностроению, так и в целом отсутствием организованной работы по общегосударственной стандартизации. Поэтому значительное внимание железнодорожниками было уделено разработке ряда общих норм.

Троцкий вспоминал: «Огромное количество паровозных и вагонных типов (имеется в виду разных моделей – прим. автора) загромождало железные дороги и мастерские. Нормализация транспортного хозяйства, которое до революции было наполовину казенным, наполовину частным, стала предметом больших подготовительных работ. Паровозы были подобраны по сериям, ремонт их принял плановый характер, мастерские получали точ-

ные задания в соответствии с оборудованием. Доведение транспорта до довоенного уровня было рассчитано на 4,5 года». Принятые меры привели к успехам: весной и летом 1920 года транспорт начал выходить из паралича.

В НКПС началась системная работа по стандартизации. Были разработаны нормы на чертежи, условные графические обозначения, метрическую резьбу, болтовые крепления и их детали, различные шарнирные соединения с кольцами, шайбами и шплинтами, мелкие винты различного типа, прокладные кольца трубопроводов и арматуры, шпоночные соединения и др. Ряд норм был утвержден в период 1921–1924 гг., которые получили наименование Российские нормы путей сообщения РНПС с утверждением НТК НКПС. В дальнейшем они были взяты за основу и использованы при разработке соответствующих стандартов общепромышленного применения.

Ценным являлся опыт НКПС по комплексной разработке нормативно-технической документации широкого применения как технических условий (ТУ). В 1922 году создана постоянная комиссия по пересмотру ТУ на важнейшие материалы и изделия. Результатом работы явился утвержденный сборник технических условий ТУ-24. Во второе дополненное издание 1927 года включено более 200 техусловий.

В эти годы установлены стандартные нормы на жаровые и дымогарные трубы, медные трубы, буферные приборы, нормальные типы колес, бандажей и другие виды деталей, узлов и оборудования. Разработаны и утверждены рекомендации по стандартизации (нормализации) паровозов, вагонов и их частей, а также типовые технические условия на постройку подвижного состава.

Материалы нормативного сборника использовались в те годы не только на транспорте, но и на индустриальном поприще. Они были широко распространены в стране и нашли отражение в издаваемых в тот период технических справочниках и при разработке в последующем многих государственных стандартов ГОСТ и ОСТ.

Имея большой опыт ведомственной стандартизации, специалисты принимали активное участие в общесоюзной стандартизации, в том числе в разработке, обсуждении и утверждении первых важных государственных стандартов на прокат черных металлов в 1926 году (ОСТ8-СТ31), причем не только по специальным, но и по общим и строительным профилям.

Титаническими усилиями и невероятной самоотдачей, основанной на уверенности в великом деле пролетарской революции, исправлялось положение в стране и на железных дорогах. Маяковский оставил величайшее наследие, след во времени, отражая успехи и достижения молодой страны Советов (рисунки 11).



Рисунок 11 – Пакаты «Окон РОСТА»

Его слово, как сургучный оттиск в языке, и сегодня мы нередко хлестко, емко и метко впечатываем в диалог, заменяя абзацы словооборотов. Очевидно, что в поэтическом и плакатном творчестве Владимира Маяковского паровоз и железная дорога стали ярким символом нового времени и прогресса, поры надежд и тревог, но неизменно уверенного движения в светлое будущее.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дубовик, В. Д. «Окна РОСТА» 1919–1922 / В. Д. Дубовик. – 1957. – 189 с.

2 *Маяковский, В. В.* Сочинения / В. В. Маяковский. – М. : Художественная литература, 1970. – 361 с.

3 *Суворов, А. Н.* История железных дорог России : от создания паровых машин до современных скоростных поездов / А. Н. Суворов. – М. : Эксмо, 2023. – 240 с.

4 *Павлов, В. Е.* История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. В 3 т. Т. 2: 1917–1945 гг. / В. Е. Павлов. – СПб., 1997. – 416 с.

УДК 656.1

Н. Ф. СЕМЕНЮТА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. П. РУМЯНЦЕВ – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ, ИНИЦИАТОР РАЗВИТИЯ ГОМЕЛЯ КАК КРУПНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Транспорт Беларуси неразрывно связан с именем Николая Петровича Румянцева (1754–1826), идеала передового интеллигента-интеллектуала своего времени. Получив образование в Лейденском университете, он отличался любовью к науке и истории. Им издано много научных трудов, снаряжена первая русская кругосветная экспедиция и собраны ценные коллекции монет и минералов. Был сенатором, канцлером, состоял членом различных комиссий и комитетов. Велики заслуги Н. П. Румянцева и в период его работы во главе Департамента водяных коммуникаций (1801–1809), положившего начало создания «водяной», а затем и сухопутной транспортных систем, составивших основу будущих путей сообщения России и Беларуси [1].

Отметим также деятельность Н. П. Румянцева в Гомеле, доставшегося ему в 1796 г. по наследству от отца, известного Российского полководца фельдмаршала П. А. Румянцева-Задунайского (1725–1796). В Гомеле Н. П. Румянцев покровительствовал развитию промышленности, сельского хозяйства, строительству, народному просвещению, обеспечивал «нужды города веским словом и материальной поддержкой».

Одним из направлений деятельности Н. П. Румянцева стало создание нового облика Гомеля. Унаследовав Гомельское имение в 1796 г., он разворачивает полномасштабные строительные работы. В начале XIX в. центре города была сформирована площадь, от которой лучами разошлись три главные улицы: Пробойная (сейчас Советская), Садовая (проспект Ленина), Фельдмаршальская (Пролетарская). На центральной площади возведены общественные здания: гостиный двор, ратуша, костел, доходное училище, чуть в стороне – Петропавловский собор, дом для проживания владельца, дом для летнего проживания, более известный гомельчанам под названием «охотничий домик», немецкий и русский трактиры. На улице Советской выросли каменные аптека, больница, ланкастерская школа, начала строить-