А. С. Сенин

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В 1917 году



А. С. Сенин

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В 1917 ГОДУ

Издание второе, переработанное и дополненное



ББК 39.2г 63.3(2)6 65.02

Сенин Александр Сергеевич

Министерство путей сообщения в 1917 году. Изд. 2-е, перераб. и доп. — М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. - 224 с.

В настоящей монографии на основе большого комплекса малоизученных источников (нормативные акты, ведомственная периодическая печать, воспоминания инженеров путей сообщения и архивные материалы) рассматриваются особенности функционирования Министерства путей сообщения в период кризиса Российской империи, существования Временного правительства и первые месяцы Советской власти.

Книга рассчитана на всех интересующихся историей железнодорожного транспорта.

Издательство «Книжный дом "ЛИБРОКОМ"».] 17312, Москва, пр-т Шестидесятилетия Октября, 9. Формат 60х90/16. Печ. л. 14. Зак. № 2015. Отпечатано в ООО «ЛЕНАНД». 117312, Москва, пр-т Шестидесятилетия Октября, ПА, стр. 11.

ISBN 978-5-397-00290-5

©i A. C. Сенин, 2008

© Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2008

НАУЧНАЯ ИУЧЕБНАЯ ЛИТЕРАТУРА

E-mail: URSS@URSS.ru Каталог изданий в Интернете:

http://URSS.ru

Тел./факс: 7 (499) 135^2-16 URSS Тел./факс: 7 (499) 135-42-46 5887 ID 72955



Все права защищены. Никакая часть настоящей книги не может быть воспроизведена или передана в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, будь то электронные или механические, включая фотокопирование и запись на магнитный носитель, а также размещение в Интернете, если на то нет письменного разрешения владельцев.

Родителям-железнодорожникам посвящается

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Примечания	К
Глава 1	
Время надежд	13
Примечания	
Глава 2	
Время тревог	90
Примечания	
Глава 3	
Выбор пути	165
Примечания	
Вместо заключения	201
Примечания	205
Приложения	206
Именной указатель	217
Указатель железных дорог	
(в том числе строившихся и проектировавшихся)	221
Указатель использованных архивных фондов	222

ВВЕДЕНИЕ

К началу XX века Россия стала одной из крупнейших железнодорожных держав мира, восхищавшей высочайшим уровнем подготовки и смелостью решений наших инженеров путей сообщения. Железные дороги России век тому назад были предметом ее законной гордости. Об этом свидетельствуют многочисленные научные издания, путеводители, альбомы. Немало публиковалось исторических очерков об аппарате управления, истории отдельных дорог, выдающихся мостостроителях, конструкторах подвижного состава и др. К сожалению, после 1917 года произошли существенные перемены. В 1920-1930-х годах тема дореволюционного государственного управления не разрабатывалась, а отдельные учреждения (в основном правоохранительные) фигурировали в качестве объекта критики и разоблачений. Редкие упоминания об органах управления железными дорогами в 1917 году можно найти в железнодорожных изданиях и лекционных курсах, читавшихся в учебных заведениях ведомства путей сообщения².

Во второй половине XX столетия проблематика, связанная с историей государственного строительства, появляется в работах по истории органов власти и управления РСФСР и СССР, истории управления народным хозяйством, отдельным аспектам внутренней и внешней политики. Например, в монографии Б. П. Орлова о развитии транспорта в годы советской власти впервые исследовался процесс перехода железных дорог в управление выборных органов железнодорожных рабочих и служащих и о противостоянии железнодорожной администрации и профсоюзов³.

Наиболее обстоятельно исследовал взаимоотношения власти и железнодорожных профсоюзов в феврале 1917 - июле 1918 года П. Ф. Метельков⁴. Он, в частности, впервые показал, что идея автономии, децентрализации управления железными дорогами получила широкий отклик у трудящихся. Синдикалистские настроения, согласно утверждению Метелькова, охватили часть исполкомов, ревкомов и даже партийных организаций большевиков. Местные организации железнодорожных профсоюзов считали возможным вырабатывать производственные нормы и собственные правила внутреннего распорядка, игнорируя при этом интересы других отраслей производства.

В монографиях П. В. Волобуева, И. И. Минца, В. И. Старцева и других специалистов по истории революции 1917 года приводились факты участия железнодорожников в забастовочном движении, борьбы политических партий за влияние на железных дорогах, попыток правительства создать учреждения для рассмотрения конфликтных ситуаций на транспорте и т. п. Старцев, — пусть и попутно решению собственных исследовательских задач, — впервые раскрыл на богатом конкретно-историческом материале глубинную зависимость власти от дееспособности аппарата управления важнейшего вида транспорта страны.

Так, рассматривая обстоятельства, предопределившие относительную легкость свержения царской власти в феврале 1917 года, он подметил, что в момент кризиса Государственная дума сумела перехватить рычаги государственного управления, во многом благодаря использованию телеграфной сети МПС. Именно контроль над аппаратом МПС, отметил исследователь, «позволил Временному комитету Государственной думы сразу быть в курсе всех передвижений грузов и войск». Это во многом предопределило падение власти Романовых⁵.

Исследуя внутреннюю политику Временного правительства первого состава, Старцев отметил потенциальную значимость создаваемых на железных дорогах «наблюдательных комитетов». Формально призванные улаживать взаимные претензии рядового персонала и администрации, комитеты, как удалось выяснить, предназначались для пресечения демократического движения рабочих-железнодорожников. Однако этот инструмент не сработал в интересах правительства: «не все комитеты были созданы, состав был их различен, объем реальной власти меньше, чем это предусматривалось данным постановлением»⁶.

П. В. Волобуев писал о тяжелом наследстве, доставшемся Временному правительству, так как железнодорожный транспорт из всех отраслей народного хозяйства более всего пострадал от военного перенапряжения, что усиливало и обостряло разруху в российской экономике. «Чем больше приходил в упадок транспорт, подчеркивал историк, — тем ощутительнее становились голод, металлический и топливный кризис». Он сделал вывод, что дело упорядочения и восстановления транспорта упиралось не столько в улучшение его технического состояния, сколько в организацию управления, в методы руководства. Ссылаясь на министра путей сообщения Временного правительства Н. В. Некрасова и председателя первой Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих В. Н. Переверзнева, автор акцентирует внимание на бюрократизме всех звеньев управления железными дорогами. Следуя в русле традиционных для России настроений после совершенной революции — винить во всех бедах прежнюю власть, — Волобуев утверждает, что усилиями министра путей сообщения А. В. Рухлова, известного своими правыми взглядами, руководящие посты в министерстве заняли якобы такие же бездарности и отъявленные реакционеры, как и он сам. Это расходится с фактами биографии таких товаришей министров путей сообщения военных лет. как И. Н. Борисов, Д. П. Козырев, Н. Л. Щукин, которые активно сотрудничали в Наркомате путей сообщения в годы Гражданской войны, внесли немалый вклад в дело восстановления транспорта в период нэпа, были отмечены благодарностями и грамотами ВЦИК РСФСР и ЦИК СССР. Что же касается профессионализма, то, к примеру, последний министр путей сообщения царской России Э. Б. Войновский-Кригер за 28 лет службы на казенных и частных железных дорогах прошел путь от помощника машиниста до министра, в то время как первый глава путейского ведомства революционных лет Н. В. Некрасов до своего назначения не работал в администрации железных дорог ни одного дня. Это дает основание более критически воспринимать характеристику «бюрократов» из МПС.

Ошибочно утверждение П. В. Волобуева о том, что после критики буржуазными организациями циркуляра №6321 от 27 мая 1917 года Временное правительство якобы уже не решалось на какие-либо реформы управления транспортом⁸. Реформа МПС, например, началась в августе 1917 года. Вместе с тем Волобуев прав, утверждая, что Временное правительство оказалось неспособным не только

усилить, но даже сохранить имевшуюся у него материально-техническую базу железнодорожного транспорта.

Краткие характеристики управления транспортом содержатся в первых учебных пособиях и учебниках по истории государственных учреждений, подготовленных в 1960-1980-е годы Н. П. Ерошкиным и Т. П. Коржихиной на основе широкого круга источников, в том числе архивных материалов 9.

На рубеже XX-XXI веков возрос интерес к политическим институтам революционной России ¹⁰. Однако Временное правительство, по справедливому замечанию современного историка С. Ю. Малышевой, редко присутствует в монографиях как объект самостоятельного исследования, не говоря уж об отдельных центральных государственных учреждениях.

В начале XXI века научное сообщество откликнулось на 200-летие министерской системы управления рядом научных конференций. Но даже на самой представительной из них — состоявшейся в Санкт-Петербурге 24-25 октября 2002 года — лишь два из почти 200 докладов и сообщений были посвящены центральным учреждениям 1917 года: министерствам финансов и труда¹¹.

Ряд вопросов, связанных с развитием железнодорожного транспорта, его ролью в экономике страны, нашли свое отражение в новейшей учебной литературе по отечественной истории. На общем фоне заметно выделяется работа, подготовленная в старейшем транспортном вузе страны — Петербургском государственном университете путей сообщения. В частности, в книге дана схема структуры Министерства путей сообщения к началу 1917 года¹².

К сожалению, в трудах по истории отечественного железнодорожного транспорта внимания организации управления ведомством в годы Первой мировой войны не уделяется. Например, в коллективном труде «История железнодорожного транспорта России и Советского Союза» $(33,5\ \text{п. л.})^{13}$ вовсе не говорится о структуре и деятельности МПС в революционные годы. То же можно сказать и о статьях в ведомственных энциклопедических изданиях¹⁴.

Некоторые сведения об аппарате управления железными дорогами в 1917 году можно найти в статьях С. Л. Макаровой в справочном издании «Государственность России» 15. Информация о структуре, функциях, руководителях путейского ведомства содержится в документированном справочнике «Высшие и центральные государственные учреждения России» 16. Сведения о руководителях ведом-

ства путей сообщения в 1917 году можно найти в исследовании Д. Н. Шилова¹⁷, в справочном издании Центрального музея железнодорожного транспорта России¹⁸, а также в сборнике статей к 130-летию создания Министерства путей сообщения¹⁹.

Отсутствие монографических исследований о министрах (наркомах), руководителях среднего звена управления, выдающихся ученых (конструкторах подвижного состава, мостостроителях, преподавателях транспортных вузов и т. д.), по истории железных дорог (за исключением юбилейных изданий) говорит о своеобразном отношении руководителей отрасли к своему прошлому. Теперь уже стало известно, какими неимоверными усилиями энтузиастов, невероятным количеством писем, хождений по кабинетам, уговорами удалось преодолеть бюрократическое равнодушие в процессе создания первого в стране музея натурных образцов железнодорожной техники. Во второй половине XX века безразличным стало отношение к железнодорожной форме, традиционной железнодорожной символике. Теперь вот не стало и самого МПС. Нельзя не согласиться с мнением ветерана железнодорожного транспорта А. Б. Вульфова: «В этом факте видится недобрый символический знак. Слишком много значило буквосочетание МПС для России на протяжении почти полутора веков. Слишком много событий кроется за этими буквами. Столь скорый, равнодушный и беспощадный отказ от них представляет собой, на мой взгляд, выражение ослабления национального самосознания. Народ, горячо отзывчивый к своей истории, не позволил бы столь легко перечеркнуть такой символ, с которым была связана его судьба "во дни торжеств и бед", не дал бы вышвырнуть в забвение то, что старо, именито и почтенно. История России без присутствия символа МПС невообразима: да и железная дорога без этого символа словно и не железная дорога» 20. Кстати, МПС можно было бы и сохранить, как орган руководства всеми видами транспорта. Так было в Российской империи и, за небольшим исключением, в СССР до Второй мировой войны. Но нет, реформируя в очередной раз государственный аппарат, пошли по пути заимствования на Западе. В Англии, Италии, США, Франции и др. существуют министерства (департаменты) транспорта...

В работе использован широкий круг источников: законодательные акты Временного правительства, ведомственная документация (циркуляры, инструкции, правила, служебные письма и т. п.), периодическая печать (в первую очередь ведомственная), воспоминания государственных деятелей, а также архивные материалы.

В дореволюционной России Министерство путей сообщения ведало помимо железных дорог водными коммуникациями и шоссейными дорогами. В настоящем исследовании речь идет преимущественно об управлении железнодорожным хозяйством. Рамки книги не позволяют автору рассмотреть все стороны деятельности министерства, и основное внимание уделено наиболее крупным реформам, осуществленным за 8 месяцев 1917 года. Поэтому анализируются преимущественно документы, составленные чиновниками аппарата ведомства путей сообщения, которые в дальнейшем обсуждались Временным правительством или на страницах печати.

Главная задача монографии — показать Министерство путей сообщения на фоне исторических событий, которые, по образному выражению американского журналиста Дж. Рида, «потрясли мир».

Автор выражает свою искреннюю благодарность сотрудникам архивов и Центральной научно-технической библиотеки ОАО «Российские железные дороги» за оказанную помощь при сборе материала для книги.

Примечания

Исторический очерк развития организации ведомства путей сообщения. СПб, [1908]; Исторический очерк деятельности Комиссии подвижного состава и тяги при Инженерном совете. Пг., Б. г.; Исторический очерк развития учреждений и работ ведомства путей сообщения по статистике и карте путей сообщения в 1798-1898 гг. СПб., 1898; К двадцатипятилетию Совета по железнолорожным делам. СПб., 1911: Краткий исторический очерк деятельности Инженерного совета за 25 лет с 1892 по 1917 гг. Пг., 1917; Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898 гг.). СПб., 1898; Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства путей сообщения. СПб., 1900; Кулъжинский С. Н. О реорганизации Центральных установлений Министерства путей сообщения по управлению железными дорогами. СПб., 1911; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время парствования императора Александра III. СПб.. 1902; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. СПб., 1906; Рерберг И. Министерство путей сообщения и железнодорожное дело. Б. м., 1909 и др.

- ²⁾ Например: *Ледовской В. И.* Формы управления железными дорогами в первые годы революции. К 12-й годовщине Октября // Сб. [тр.]. ЛИИПС. Л., 1929. Вып. СП. С. 5-20.
- Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962. Историко-экономический очерк. М., 1963.
- Метельков П. Ф. Железнодорожники в революции. Февраль 1917 июль 1918. Л., 1970.
- ⁵ Старцев В. И. 27 февраля 1917. M., 1984. C. 179.
- 6) Старцев В. И. Внутренняя политика Временного правительства первого состава. Л., 1980. С. 229.
- *Волобуев П. В.* Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 254.
- ⁸⁾ Там же. С. 257.
- Учебник Н. П. Ерошкина «История государственных учреждений дореволюционной России» издавался в 1968, 1983, 1997 гг. Учебное пособие Т. П. Коржихиной «История и современная организация государственных учреждений СССР 1917—1972 гг.» было опубликовано в 1974 г. В 1986 г. Т. П. Коржихина опубликовала учебник по истории государственных учреждений СССР. В 1985 г. был опубликован ее новый учебник «Советское государство и его учреждения: ноябрь 1917 г. декабрь 1991 г.».
- Белошапка Н. В. Временное правительство в 1917 г.: механизм формирования и функционирования. М., 1998; Коваленко Н. А. Центральная власть и аппарат управления в России: механизм формирования и функционирования (февраль октябрь 1917 г.). М., 2000; Малышева С. Ю. Временное правительство России. Современная отечественная историография. Казань, 2000; Руднева С. Е. Демократическое совещание (сентябрь 1917 г.): История форума. М., 2000; Она же. Предпарламент: октябрь 1917 г.: опыт исторической реконструкции. М., 2006 и др.
- Проблемы истории государственного управления: государственный аппарат и реформы в России (к 200-летию министерской системы управления в России): В 2 ч. СПб., 2004.
- 12) Отечественная история: Уч. пособие для технич. вузов / Под ред. В. В. Фортунатова. СПб., 2005. С. 308.
- 13) История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. СПб., 1997.
- ¹⁴⁾ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. М., 1994; Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 4: Железнодорожный транспорт. М., 2003.
- 17) Государственность России (конец XV в. февраль 1917 г.): Словарьсправочник. Кн. 1[^]. М., 1996-2001. См. статьи Макаровой об МПС, Управлении железных дорог МПС, Совете по железнодорожным делам МПС и др.

- 16, Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801-1917. Т. 3: Центральные государственные учреждения. СПб, 2002.
- *Шилов Д. Н.* Государственные деятели Российской империи. Главы высших и центральных учреждений 1802-1917: Биобиблиографический справочник. СПб, 2001.
- 1-) Руководители ведомства путей сообщения России и СССР (1797—1995). СПб, 1995.
- Министры и наркомы путей сообщения. М, 1995.
- Вульфов А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М, 2007.
 С. 130-131.

Глава

ВРЕМЯ НАДЕЖД

Зима 1916/17 гг. оказалась трудной для железнодорожников России В декабре 1916 г. средняя температура на Томской железной дороге составила -30°. Это резко ухудшило все показатели работы дороги- повышенный расход топлива, ухудшение оборота паровозов и вагонов уменьшение составов и скорости движения. Чаще обычного использовались паровозы для подталкивания поездов. Отмечались случаи примерзания паровозов у гидравлических колонок после набора воды Резко выросла заболеваемость паровозных бригад .

Во второй половине декабря 1916 г. наибольшие трудности в движении поездов возникли из-за снежных заносов на Московско-Казанской и Московско-Киево-Воронежской железных дорогах. Плохая погода, несвоевременная подача вагонов, перегруженность отдельных линий были основными причинами снижения отгрузки угля из Донецкого бассейна. Так, за период с 16 по 31 декабря вместо 3742 вагонов по плану было отгружено лишь 3186 вагонов. Недогруз _ 556 вагонов. Погодные условия сказались на перевозке нефтяного топлива. Недогруз составил 2405 цистерн. Из-за холодов мазут застывал в цистернах, и в результате они возвращались, например в Грозный, с остатками топлива².

К концу декабря 1916 г. на сибирских дорогах свирепствовал уже 45-градусный мороз³. Холод сопровождался сильными метелями и снежными заносами, вызвавшими на ряде дорог почти полное прекращение движения. На станциях южного и юго-восточного направления застряло в снегу свыше 50 тыс. груженых вагонов. Московско-Курская железная дорога ограничила прием несколькими десятками вагонов в сутки. Управление железных дорог МПС пред-

дожило железнодорожной администрации принимать меры для борьбы со снегом, не считаясь с расходами. Товарищ министра путей сообщения Э. Б. Войновский-Кригер был вынужден выехать на Екатерининскую и Южные железные дороги, где заносы путей срывали графики движения поездов. 30 декабря на станции Лозовая он неожиданно получил сообщение об отставке А. Ф. Трепова с поста председателя Совета министров и министра путей сообщения. В телеграмме из Петрограда говорилось о назначении Войновского-Кригера управляющим Министерством путей сообщения.

Трепов возглавлял министерство немногим более года и приобрел репутацию сильного руководителя. Многие коллеги Трепова в правительстве даже уверовали в способность главы путейского ведомства предотвратить революционные потрясения. Его личные качества получили признание и в парламенте. Председатель Государственной думы М. В. Родзянко считал, что Трепов «человек большой воли, большого ума, человек, способный на компромисс во имя пользы». По мнению Родзянко, это «один из наиболее удачных министров». Иное мнение складывалось у императора под влиянием императрицы и Распутина.

Положение А. Ф. Трепова было непрочным не только из-за происков недоброжелателей из придворной знати, но и в связи с отказом Николая II от каких-либо компромиссов с общественностью, что явно расходилось с намерениями главы правительства. После же убийства Г. Е. Распутина судьба премьера была решена. 27 декабря 1916 г. А. Ф. Трепов был снят со всех должностей.

В связи с отставкой Трепова по Петрограду стали распространяться слухи о его возможных преемниках. Чаще всего называли начальника Северо-Западных железных дорог Ф. М. Валуева и товарища министра путей сообщения Э. Б. Войновского-Кригера. Николай II сделал выбор в пользу последнего.

Войновский-Кригер был вынужден прервать поездку и возвратиться в столицу. На перронах вокзалов выстраивалось местное начальство, приветствуя нового министра. В Москве, правда, произошел конфуз. Из Серпухова поезд вышел с опозданием, о чем сообщили в управление Московско-Курской железной дороги. Однако паровозная бригада, зная, кто едет в поезде, провела состав до Москвы с повышенной скоростью. Поезд подошел к перрону Курского вокзала строго по расписанию. Министру пришлось дожидаться нового паровоза, чтобы продолжить путь в Петроград.

Эдуард Брониславович Войновский-Кригер родился в 1864 г. Получил образование в Петербургском технологическом институте, а затем в Институте инженеров путей сообщения имп. Александра I. Войновский-Кригер начал службу в Инспекции императорских поездов, затем занимал ряд должностей по службам тяги и движения на Балтийской, Псково-Рижской, Юго-Западных железных дорогах. В 1900 г. его назначили начальником службы тяги Юго-Западных железных дорог. Успехи молодого инженера были отмечены быстрым продвижением по служебной лестнице и наградами. В 1906 г. он получил должность управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС и чин статского советника. В 1909 г. правление Общества Владикавказской железной дороги предложило Войновскому-Кригеру занять место управляющего дорогой.

За годы работы на новом месте Э. Б. Войновский-Кригер приобрел большой опыт административной и хозяйственной работы. Преобразилась и Владикавказская железная дорога. На оборудование дороги было затрачено до 100 млн руб. Было построено около 600 верст новых линий и до 360 верст вторых путей, приобретено много новых паровозов и вагонов, во Владикавказе открыты новые Главные вагонные мастерские, в Ростове-на-Дону — дорожная больница.

За счет дороги строились школы, приемные покои, санатории и курорты для служащих и рабочих. Был разработан проект электрификации части линии. Дорога приобрела в свою собственность нефтяные промыслы и угольные рудники.

В середине ноября 1915 г. Войновский-Кригер был приглашен в Петроград, где только что назначенный управляющим Министерством путей сообщения А. Ф. Трепов предложил ему должность начальника Управления железных дорог МПС. Спустя полгода освободилась должность товарища министра путей сообщения — стал сенатором известный ученый, конструктор подвижного состава Н. Л. Щукин. Трепов представил Николаю ІІ доклад с предложением назначить на эту должность Войновского-Кригера, который «по обширным своим административному опыту и познаниям, приобретенным на предшествовавшей долголетней службе на железных дорогах и в центральных установлениях Министерства путей сообщения, является вполне подготовленным для занятия означенной должности» 26 апреля 1916 г. назначение состоялось. Таким образом, за 28 лет Войновский-Кригер прошел путь от помощника машиниста до одного из руководителей ведомства путей сообщения.

К тому же в обстановке кризиса государственного управления грудно было встретить другого, более спокойного и уравновешенного, дипломатически корректного человека. Еще одним важным качеством Войновского-Кригера было умение четко формулировать задачи перед подчиненными. Он считался в правительственных кругах лучшим оратором, умел находить общий язык с представителями различных политических течений.

К началу 1917 г. Министерство путей сообщения являлось крупным государственным учреждением, в котором работало около 1,5 тыс. человек. Основными структурными подразделениями МПС были: Совет министра; Совет по железнодорожным делам; Инженерный совет; управления — железных дорог (ведало эксплуатацией казенных железных дорог), по сооружению железных дорог- (осуществляло изыскательские работы на трассах и строительство казенных железных дорог), внутренних водных путей, шоссейных дорог; отделы: учебный, статистики и картографии, по испытанию и освидетельствованию заказов МПС. На Инспекцию императорских поездов возлагались надзор за состоянием подвижного состава и координация различных железнодорожных служб при поездках императора и членов его семьи. Главный комитет по охране железных дорог был призван предотвратить политические выступления железнодорожников. Центральный комитет по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам распределял подвижной состав между отдельными регионами и дорогами, определял последовательность перевозок.

В годы Первой мировой войны в составе МПС были образованы временные распорядительные комитеты по железнодорожным и водным перевозкам, которые составляли планы перевозок грузов но заявкам Ставки Верховного главнокомандующего. В составе МПС были учреждены Комитет и Отдел заготовлений (рельсов, подвижного состава и др.). В путейское ведомство была передана Комиссия о новых железных дорогах, ив 1916 г. был разработан первый в стране 5-летний перспективный план железнодорожного строительства.

С учреждением в августе 1915 г. Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива, продовольственных и военных грузов министр путей сообщения, как его председатель, получил дополнительные полномочия. Он имел право требовать от всех государственных учреждений, общественных организаций, частных лиц и предприятий содействия в выполнении возложенных на это Особое совещание задач. Теперь глава ведомства

путей сообщения получил возможность своей властью вводить в действие особые временные (отличавшиеся от действовавших нормативных актов) правила приема, перевозки, хранения, выгрузки и погрузки грузов; устанавливать «принудительное пользование» подвижным составом и складскими помещениями, принадлежавшими частным лицам, обществам и определять условия этого «пользования»; требовать от населения городов и прилегавших к железным дорогам уездов выполнения гужевых перевозок и работ по разгрузке и погрузке вагонов на железнодорожных станциях; в неотложных случаях имел право своей властью разрешить занять земельные участки под строительство подъездных путей, платформ, складов, мастерских и т. п.

Уже первые действия Войновского-Кригера во главе МПС доказали его порядочность, ведь в отличие от многих он не стал чернить своих предшественников. В беседе со своими ближайшими сотрудниками он подчеркнул, что намерен проводить курс, намеченный А. Ф. Треповым, что его цель сохранить ведомство путей сообщения вне политики. В беседе с корреспондентами он отметил, что никакой серьезной реорганизации ведомства он делать в условиях войны не предполагает. В этой связи он собирался отозвать из Государственной думы подготовленный министерством проект реорганизации центрального и местных учреждений ведомства путей сообщения для существенной переработки в направлении децентрализации управления, и особенно заведования хозяйственной частью. Новый министр был за перераспределение прав и ответственности в пользу округов путей сообщения.

Войновский-Кригер признавал слабость железнодорожной сети в целом, из-за чего достигнуть «вполне благоприятных результатов... в условиях военного времени невозможно». Хотя в 1916 г. железные дороги перевезли, например, только минерального сырья значительно больше, чем в 1915 г., они, по словам министра, не могли удовлетворить всех запросов, поскольку для нужд обороны было выделено почти 50% всех перевозочных средств. Что касается пассажирских перевозок, то они неизбежно сократились, так как значительная часть пассажирских вагонов была отдана под санитарные поезда.

Войновский-Кригер предполагал достичь положительных результатов более тщательным распределением имевшегося подвижного состава, установлением гибкого графика перевозок тех или иных грузов. Министр высказался за расширение железнодорожного строительства и осуществление планов комиссии под председательством

товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова, которыми предусматривалось введение в строй ежегодно до 6000 верст. Приходилось своевременно решать вопросы увеличения числа выпускаемых вузами специалистов-железнодорожников, проведения изыскательских работ на трассах будущих магистралей, поиска путей увеличения производства на отечественных заводах подвижного состава и т. п. Войновский-Кригер считал, что заложенное в планах строительства новых дорог соотношение: 1/3 — частных железных дорог и 2/3 — государственных — является оптимальным.

Вместе с тем главной проблемой в зимнее время оставалась борьба со снежной стихией.

22 января 1917 г. под председательством Э. Б. Войновского-Кригера состоялось экстренное совещание руководителей ведомства путей сообщения. Было констатировано тяжелое положение на ряде железных дорог, в том числе Московско-Киево-Воронежской, Московско-Курской, Рязанско-Уральской. Совещание решило обратиться к морскому министру с просьбой в первой половине февраля снабжать Петроградский район запасами английского угля, чтобы временно снизить нагрузку на Северо-Донецкую железную дорогу. Ставке Верховного главнокомандующего было адресовано предложение сократить с 1 по 14 февраля перевозку пополнения на фронт и части интендантских грузов. Рекомендовалось в будущем в большей степени использовать не Московско-Киево-Воронежскую, а Александровскую железную дорогу. Было решено в эти дни полностью прекратить перевозку хозяйственных грузов для железных дорог и материалов для строившихся линий. Управлению железных дорог было предложено рассмотреть вопрос о сокращении пассажирского движения⁵.

24 января 1917 г. Войновский-Кригер направил начальнику Штаба Верховного главнокомандующего, военному министру и командующему Черноморским флотом телеграмму, которой оповестил о сокращении движения пассажирских поездов до одного или двух в сутки из-за тяжелых погодных условий. Речь шла о Московско-Киево-Воронежской, Южных, Екатерининской, Московско-Курской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточных, Северо-Донецкой железных дорогах. В тот же день Войновский-Кригер направил донесение Николаю II о том, что МПС вынуждено сохранить сокращенное движение пассажирских поездов на южных дорогах империи до 7 марта⁶.

4 февраля из-за снежных заносов фактически было прервано движение на Московско-Киево-Воронежской железной дороге. К ве-

черу 6 февраля мороз достиг 30° . Не работали поворотные круги, гидравлические колонки, стрелки. В эти дни на станциях этой дороги остались без паровозов 47 товарных поездов⁷.

Для борьбы со снежными заносами привлекалось местное население. На очистке путей Московско-Киево-Воронежской железной дороги в отдельные дни работало около 23 300 человек, а на Московско-Казанской железной дороге до 11 600 человек. Особенно сильные морозы и метели 24 и 25 февраля 1917 г. фактически парализовали работу Рязанско-Уральской железной дороги. Застрявшие на перегонах пассажирские поезда с трудом убирались на станции двойной тягой.

На Московско-Курской железной дороге 23-25 февраля ветер достиг такой силы, что у многих вагонов на станциях и в пути сносило крыши. В основном стихия буйствовала между Курском и Орлом. Метель не позволяла своевременно очищать стрелки. В результате движение было остановлено. Даже на станциях пришлось прекратить маневровые работы⁸.

В своей работе новый министр путей сообщения опирался на достаточно опытные кадры. Следует отметить, что кадровые перемены в МПС с начала Первой мировой войны были незначительными. Вновь пришедшие в МПС не ухудшили его профессионального уровня.

Должности товарищей (заместителей) министра занимали Д. П. Козырев и И. Н. Борисов. Дмитрий Павлович Козырев поступил на железнодорожную службу в 1883 г. Занимал административные должности на Екатерининской, Либаво-Роменской, Петербурго-Варшавской, Сызрано-Вяземской железных дорогах. Три года Козырев возглавлял Управление железных дорог МПС, ас 1912 г. — Инженерный совет. Иван Николаевич Борисов руководил службой движения на Полесских и Привисленсьсих железных дорогах, был начальником Средне-Азиатской железной дороги. С 1912 г. в центральном аппарате МПС. С мая 1914 г. по февраль 1916 г. начальник Управления железных дорогах, член Особого межведомственного совещания для разрешения вопросов об устроении и развитии Русского Севера.

Должность начальника Управления железных дорог МПС занимал с 22 августа 1916 г. С М. Богашев. Степан Михайлович Богашев по образованию был инженером-технологом. Службу начал на Средне-Азиатской железной дороге. Сын крестьянина, он продвигался по службе без связей в Петербурге, пройдя все ступени

служебной лестницы. Должность начальника Управления железных дорог МПС занимал с 22 августа 1916 г. до Февральской революции⁹. В 1916 г. получил чин действительного статского советника.

Начальником Управления по сооружению железных дорог был назначен известный строитель крупных железнодорожных магистралей Александр Васильевич Ливеровский. Он был у истоков строительства Великого Сибирского пути, работая десятником во время учебной практики на Уфа-Златоустовской железной дороге, а накануне Первой мировой войны под его руководством строился восточный участок Амурской железной дороги. Уже возглавив Управление по сооружению железных дорог, Ливеровский внес заметный вклад в успешное сооружение Мурманской железной дороги.

Отдел статистики и картографии возглавлял профессор Института инженеров путей сообщения имп. Александра I, гидротехник, организатор науки, педагог, общественный деятель В. Е. Тимонов. Всеволол Евгеньевич был олним из самых опытных чиновников МПС. На государственной службе с 1886 г. По его проектам осуществлялась реконструкция портов Азовского, Балтийского, Белого, Каспийского, Черного морей. Участвовал в составлении и издании первого Атласа русских коммерческих портов с описанием портовых сооружений. Входил в состав комиссий по изучению устьев Волги, Днепра, Дона, в состав Комиссии по исследованию сооружения Сибирской ж. д. С 1899 по 1907 гг. начальник С.-Петербургского округа путей сообщения. Руководил постройкой железных городских мостов в Новгороде, Острове, Твери, разрабатывал проект такого же моста через р. Великую в Пскове, проект переустройства Николаевского моста в Петербурге. В 1899 г. разработал проект строительства Беломоро-Балтийского канала. В 1907 г. создал и возглавил первую в России Гидротехническую лабораторию (с 1926 г. носит его имя). Ни одна крупная экспертиза по водным вопросам не проходила без участия Тимонова. Он был почетным членом Общества гражданских инженеров Франции, председателем Ассоциации инженеров — выпускников Парижской школы мостов и дорог, действительным членом Общества гражданских инженеров Америки, Института гражданских инженеров Англии. Бетонного института (Англия), Постоянной международной ассоциации судоходных конгрессов, Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов и т. п. Он был участником различных международных конгрессов по вопросам развития транспорта (гидротехнических, железнодорожных, судоходных и т. п.). В 1912 г. Тимонов избран председателем XII Международного судоходного конгресса в Филадельфии. Он был членом Русского географического общества, Общества для содействия русской промышленности и торговле, Общества судоходства, Российского общества Красного Креста и др. Тайный советник Тимонов награжден почти всеми орденами Российской империи, а также орденами Австрии, Бельгии, Болгарии, Пруссии, Сербии, Франции (кавалер офицерского креста Почетного Легиона).

Учебным отделом в течение всей войны руководил профессор Петербургского технологического института действительный статский советник Павел Семенович Селезнев.

Отделом по испытанию и освидетельствованию заказов и Отделом заготовлений руководил бывший чиновник Министерства торговли и промышленности, горный инженер, профессор, статский советник Александр Николаевич Митинский.

Центральным комитетом по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам руководил профессор Института инженеров путей сообщения имп. Александра I В. Н. Щегловитов. Вениамин Николаевич с 1912 г. был начальником службы движения Северо-Западных железных дорог, а в 1914 г. назначен управляющим эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС.

Должность директора канцелярии министра с 1916 г. занимал А. Н. Яхонтов. Яхонтов получил юридическое образование в Александровском (Царскосельском) лицее. Как известно, обучение в Лицее открывало хорошие перспективы для чиновничьей карьеры. В стенах этого учебного заведения воспитывались дети весьма высокопоставленных родителей, и здесь можно было обзавестись связями, полезными для будущего продвижения по службе ¹¹. А. Н. Яхонтов окончил Лицей вместе с М. И. Горемыкиным, сыном И. Л. Горемыкина, дважды занимавшего должность главы российского правительства. Так он получил влиятельного покровителя. Яхонтов начал службу в центральном аппарате Министерства внутренних дел. В 1906-1909 и 1911-1916 гг. он работал в канцелярии Совета министров, причем с 1914 г. занимал должность помощника управляющего делами Совета министров. В лице Яхонтова МПС получило чиновника с обширными связями в кругах российской бюрократии.

Главным инспектором железных дорог был И. К. Ивановский. Ипполит Константинович имел большой практический опыт службы и хорошо знал всю железнодорожную сеть России, поскольку

занимал разные должности на Жабинско-Пинской, Закаспийской, Сызрано-Вяземской, Сибирской железных дорогах. В 1910-1915 гг. был начальником Николаевской железной дороги. Уже в 1905 г. он получил чин железнодорожного генерала — действительного статского советника 13.

Условия работы последнего министра путей сообщения и его профессиональной команды оказались крайне неблагоприятными. Изменить положение на транспорте они не смогли. Позже, в своих воспоминаниях, Войновский-Кригер так охарактеризовал положение правительства: «Два месяца этой новой для меня, и в другое время очень почетной, роли, при тех общих условиях и обстоятельствах, которые складывались так исключительно несчастливо, были самыми тяжелыми во всей моей жизни в моральном отношении; тяжелыми потому, что налицо имелись уже самые грозные признаки полного развала Государственной власти; Правительство и по своему личному составу, и по настроению Государя Николая II, и по всем сложившимся условиям своей деятельности было уже явно бессильно и беспомощно; оно буквально висело в воздухе, не имея нигде и ни в чем ни доверия, ни опоры, ни власти» 14.

* * *

28 февраля 1917 г. в 12 час. 25 мин. военный министр последнего царского правительства передал в ставку Верховного главнокомандующего следующую телеграмму: «Министр путей вчера был застигнут Мариинском дворце при занятии его мятежниками. Ему удалось скрыться в подвалах, откуда в 4 ч. ночи он незаметно скрышся и, по имеющимся у меня данным, перешел на квартиру сенатора Н. П. Гарина, Миллионная 11. При таких условиях ни он, ни Министерство путей не могут правильно и безостановочно выполнять своих функций, почему управление всей сетью, казалось бы, должно без замедления перейти к товарищу министра на театре военных действий... Беляев» 15. Ознакомившись с телеграммой, начальник Штаба Верховного главнокомандующего наложил резолюцию: «Копию передать ген. Кислякову. Управление всеми железными дорогами временно принимаю на себя через товарища М.П.С. на театре военных действий. Ген. Алексеев» 16.

К этому времени здание Министерства путей сообщения уже контролировалось Государственной думой. 27 февраля депутат Го-

сударственной думы 4-го созыва, инженер путей сообщения А. А. Бубликов обратился к председателю Думы М. В. Родзянко с предложением занять здание МПС, обладавшего собственной телеграфной сетью, не подчинявшейся Министерству внутренних дел. В этом случае депутаты российского парламента, проигнорировавшие указ Николая II о приостановке работы Думы, могли сообщать стране о событиях в столице и, в свою очередь, получать сведения с мест на всей территории от Петрограда до Владивостока. Контроль над МПС позволял также следить за передвижением императорских поездов и переброской войск к столице. По воспоминаниям А. А. Бубликова, Родзянко несколько взволнованным и в то же время каким-то отстраненным голосом сказал ему: «Так если это необходимо, пойдите и займите»¹⁷.

Нерешительность Родзянко можно понять, ибо никто из депутатов не ожидал такого стремительного развития событий. Блестящий хроникер Февральской революции монархист В. В. Шульгин писал: «Мы были рождены и воспитаны, чтобы под крылышком власти хвалить ее или порицать... Мы способны были, в крайнем случае, безболезненно пересесть с депутатских кресел на министерские скамьи... под условием, чтобы императорский караул охранял нас...

Но перед возможным падением власти, перед бездонной пропастью этого обвала — у нас кружилась голова, и немело сердце» 18 .

Началась революция как-то странно, писал позднее Бубликов. Уличные беспорядки делала разношерстная толпа, вначале вполне безобидная. Люди толпились на Невском и близлежащих улицах и шарахались при виде конного патруля. Кто знает, как бы развивались события, если бы полиция не открыла огонь, в результате чего погибли случайные прохожие. Первая же кровь чрезвычайно озлобила людей. В столице отдельные забастовки привели к всеобщей остановке производства; появлению лозунгов «Долой самодержавие!», красных знамен и уличных ораторов. «Все возбуждены необычайным положением, когда вдруг не стало никакого начальства, никакой полиции, никаких обязанностей, ничего запретного, — вспоминал другой очевидец событий тех дней Войновский-Кригер, — но на многих лицах можно было заметить выражение беспокойства, страха и как бы вопроса: что же из всего этого выйдет, что же будет дальше?» 19

По словам Ю. В. Ломоносова, Бубликов прибыл на автомобилях с отрядом солдат, перешедших на сторону Государственной думы, к большому четырехэтажному зданию на Фонтанке, 117, около

З час. ночи 28 февраля. В помещении канцелярии Управления железных дорог он собрал старших агентов министерства во главе с Д. П. Козыревым и С. М. Богашевым и объявил им, что принял на себя управление ведомством²⁰. Александра Александровича Бубликова железнодорожный мир знал хорошо. Он родился в семье чиновника МПС, окончил Институт инженеров путей сообщения имп. Александра І. Участвовал в изучении трасс многих будущих железных дорог на Урале. Он был почетным гражданином города Екатеринбурга²¹. Несколько лет работал в Управлении по сооружению железных дорог МПС. В железнодорожной печати не раз публиковались его острые критические статьи о работе ведомства путей сообщения. В 1912 г. он был избран в Государственную думу от Пермской губернии. В годы Первой мировой войны входил в состав думской комиссии о путях сообщения и в межведомственную комиссию по выработке плана развития железнодорожной сети.

Здесь, в помещении Управления железных дорог, он продиктовал телеграмму для всей сети российских железных дорог: «По поручению Комитета Государственной думы, я сего числа занял Министерство путей сообщения и объявляю следующий приказ председателя Государственной думы: Железнодорожники! Старая власть, создавшая разруху всех отраслей государственного управления, оказалась бессильной. Государственная дума взяла в свои руки создание новой власти. Обращаюсь к Вам от имени Отечества: от Вас зависит теперь спасение Родины. Она ждет от Вас больше, чем исполнение долга, она ждет подвига. Движение поездов должно производиться непрерывно с удвоенной энергией. Слабость и недостаточность техники на русской сети должны быть покрыты Вашей беззаветной энергией, любовью к Родине и сознанием важности транспорта для войны и благоустройства тыла. Председатель Государственной думы Родзянко». К тексту приказа Бубликов сделал приписку: «Член Вашей семьи, я твердо верю, что Вы сумеете ответить на этот призыв и оправдать надежды на Вас нашей Родины. Все служащие должны остаться на своем посту. Бубликов»²².

После этого Бубликов в отдельной комнате переговорил с С. М. Богашевым об отправке его в павильон Государственной думы, чтобы с ним не случилось какой-либо неприятности со стороны враждебно настроенных лиц. Разместившись в кабинете начальника Управления железных дорог, Бубликов звонил и рассылал телеграммы

начальникам дорог, чтобы не допустить остановки железнодорожного движения. В МПС был создан комиссариат. В него входили ближайшие помощники и сотрудники Бубликова. Не обошлось и без авантюристов. По словам историка А. Б. Николаева, охрана зданий МПС оказалась в руках уголовников, выдававших себя за перешедших на сторону революции офицеров²³.

На следующий день на Фонтанку, 117, прибыл министр путей сообщения Э. Б. Войновский-Кригер. Он вошел в здание через черный ход и поднялся в свой кабинет. От секретаря узнал о распоряжениях А. А. Бубликова, выслушал по телефону из Москвы сообщение председателя порайонного комитета о работе железнодорожного узла. Вскоре после окончания разговора в кабинет вошел Бубликов и спросил министра о готовности его поехать в Государственную думу и заявить о поддержке новой власти. Получив отказ, он арестовал Войновского-Кригера. «Он предложил мне выбрать место ареста, — вспоминал Войновский-Кригер, — здесь, в кабинете министра, у себя на квартире или в Государственной думе. Я избрал кабинет министра, но просил не лишать меня телефона,

на что он сразу согласился и вышел» .

В тот же вечер Бубликов вызвал в министерство Ю. В. Ломоносова, известного в железнодорожном мире специалиста. В годы войны он возглавлял министерские комиссии для изучения положения на ряде железных дорог.

В служебной телеграмме Ломоносову предлагалось срочно прибыть в здание министерства и просить караул провести его к Бубликову. «Караул? Дума? Бубликов? Ничего не понимаю, — такую запись оставил в дневнике-воспоминаниях Ломоносов. — Дума захватила Министерство? Четвертая Дума. Это уже революция... во главе с четвертой Думой? Или это одна из самых замечательных страниц истории, или балаган»²⁵.

Последним вечерним поездом из Царского Села он приехал в Петроград. Улицы не освещались, кое-где гремели выстрелы и трещали пулеметы. Неизвестные громили лавки. Проносились автомобили с солдатами. Позже он узнает, что неизвестными на улице был убит начальник Северо-Западных железных дорог Ф. М. Валуев. Такая угроза нависла над другими высшими чиновниками ведомства. Поводом для расправы могли стать знаки различия с самодержавной символикой и просто офицерская шинель, на которую обратил внимание какой-то патруль.

В министерстве Ломоносова ждали. «Бубликов, возбужденный, радостно сидит за столом начальника управления, — вспоминал Ломоносов. — Перед ним, с видом человека, пораженного громом, беспомощно откинувшись на спинку большого кресла, сидит товарищ министра Козырев. Личность поистине редкая: ярый черносотенец, самодур и в то же время честнейший и благороднейший человек. В министерстве его все трепетали... и уважали» 26.

Получив в свое распоряжение нескольких высших чиновников министерства, согласившихся сотрудничать с новой властью, А. А. Бубликов стал делать первые распоряжения по ведомству путей сообщения. Начальником Северо-Западных железных дорог был назначен инженер В. С. Павловский. Установлена связь с Николаевской железной дорогой и выяснено местопребывание царских поездов. Бубликов распорядился не пускать их севернее линии Бологое—Псков, вплоть до разбора пути при попытке прорваться силой. Одновременно была запрещена перевозка войск по железным дорогам в радиусе 250 верст от Петрограда. Центральной телеграфной станции МПС было разрешено принимать телеграммы и депеши за подписями только 12 высших должностных лиц министерства, включая Ю. В. Ломоносова²⁷.

1 марта товарищ министра путей сообщения И. Н. Борисов потребовал от служащих различных железнодорожных учреждений Петрограда начинать рабочий день в 9 час. 30 мин. В тот же день по железным дорогам был распространен циркуляр, подписанный директором канцелярии министерства А. Н. Яхонтовым. Служащим вменялось в обязанность «неуклонно заботиться о всемерном сокращении переписки». По возможности, предлагалось заменить письма личными переговорами и телефонограммами. Результаты наиболее важных переговоров рекомендовалось закреплять краткими актами Эти распоряжения, видимо, должны были создать впечатление налаживания нормальной, спокойной работы, показать, что новая власть уже крепко стоит на ногах. В действительности это было далеко не так.

Нервное напряжение вызвало сообщение о попытке Николая II прорваться в Псков, где размещался штаб Северного фронта. Бубликов перебирал разные варианты: взорвать мост, разобрать путь, наконец, свалить поезд. Об обстановке тех часов Ломоносов писал: «Бубликов (инженеру путей сообщения Л. А. Устругову): "Сейчас же распорядитесь, чтобы на пути литера по Виндавской один из разъездов

был загорожен двумя товарными поездами". — "Такие распоряжения я исполнять отказываюсь!.." — "Нто-о-о?" У обоих в глазах было чтото страшное. Мы с Рулевским (счетовод службы сборов Северо-Западных ж.д. — A. C.) выхватили револьверы. Говорят, я приставил свой к животу Устругова, но я этого момента не помню. Устругов побледнел как полотно и залепетал: "Дорошо, хорошо... сейчас"» 30 .

И все же императорский поезд проскочил в Псков, откуда Николай II стал запрашивать командующих фронтами об их отношении к происходящему в Петрограде. К столице уже шли карательные отряды под командованием генерала от инфантерии Н. И. Иванова. Настроение в МПС было скверное. Ломоносов с инженером путей сообщения Г. В. Лебедевым мрачно шутили о том, как их будут вешать в случае захвата Питера войсками Н. И. Иванова: на газовых фонарях или на электрических. Однако железнодорожникам удалось между Гатчиной и Семрино повалить поезд на пути эшелонов верных императору войск, кое-где сняли крестовины. Иванов не прошел.

Однако в министерство все время поступали тревожные сообщения. Начальник Северо-Западных железных дорог Павловский докладывал руководству МПС: «В Луге гарнизон перешел на сторону революции и грабит город» 31. Квартира начальника Николаевской железной дороги Г. А. Невежина была разгромлена солдатами и служащими дороги: везде следы пуль, мебель поломана, зеркала разбиты. В Москве был арестован начальник Александровской железной дороги А. Л. Чернай. В министерство позвонил бывший министр путей сообщения А. Ф. Трепов с просьбой об аресте, напуганный взбунтовавшимися солдатами. Бубликов послал за Треповым, но тот пришел не один, а с бывшим главноуправляющим землеустройства и земледелия А. В. Кривошеиным.

Тем временем в министерстве стало известно об отречении Николая II и формировании нового правительства. Революционеры и «бывшие» за чашкой чая приступили к обсуждению состава нового Совета министров. Ломоносову он явно не нравился. Вот как он прокомментировал назначение министром путей сообщения Н. В. Некрасова: «Профессор статики сооружений без трудов. Знакомый с путями сообщения по студенческим запискам и по Думе... Разве его можно сравнить с Кригером? Да и почему же из той же Думы не взять Бубликова, Добровольского? Или из нашей среды Воскресенского "Шмита?" Кривошеий пророчески произнес: «Это правительство имеет один серьезный недостаток... Оно слишком правительство

вое... Да. правое. Месяца два тому назад оно удовлетворило бы всех. Оно спасло бы положение. Теперь же оно слишком умерено. Это его слабость. А сейчас нужна сила...» ³⁵ А Бубликов позднее так охарактеризовал членов Временного правительства первого состава: общая черта всех этих министров была та, что они были хорошие, честные, благожелательные, искренне преданные Родине люди, сплошь хорошие ораторы, но в деле государственного управления были новичками³⁶. Более жесткую оценку дал им Э. Б. Войновский-Кригер: «Очень скоро выяснилось, что новые властители России были умны, храбры и энергичны лишь в критике и словопрениях в Думе: для выполнения же реальных жизненных задач и для управления страной они оказались до такой степени слабыми, далекими от жизни и столь не понимавшими положения России, что своими действиями и распоряжениями только углубляли революцию, усиливали анархию и направляли жизнь страны не к успокоению и порядку, а к усилению хаоса»³⁷.

Пока же, 3 марта, А. А. Бубликов запросил генерала Кислякова о положении дел на железных дорогах театра военных действий, и тот четыре дня подряд сообщал в МПС необходимую информацию ³⁸. В тот же день заместитель начальника Управления железных дорог В. П. Рейслер собирал сведения о количестве явившихся на службу ³⁹. Еще один комиссар Думы в министерстве, А. А. Добровольский, добился безостановочной работы Петроградского железнодорожного узла.

По свидетельству Ю. В. Ломоносова, уже 4 марта работа министерства стала принимать все более и более обычный вид. Несмотря на субботний день, «появились просители, представители частных железных дорог, заводов. Ежеминутно приходилось решать несколько вопросов. Жизнь бьет ключом» 10. Одной из главных стала проблема законности. Революция потребовала срочных перемен в многочисленных положениях, правилах, инструкциях, уставах и т. п. «Юрисконсульт почти не выходит из моего кабинета, — пишет Ломоносов. — Оформляем содеянное во время революции» 11.

Все эти дни центральный телеграф МПС связывал новую власть со всей страной. По нему рассылались важнейшие распоряжения Временного комитета Государственной думы, контролировалось движение императорских поездов, эшелонов с войсками генерала Иванова на Петроград. Отсюда подавались распоряжения на доставку продовольствия в столицу. В типографии министерства был

напечатан акт об отречении Николая II от престола и Манифест великого князя Михаила Александровича об отказе его принять верховную власть, манифест Временного правительства.

5 марта стало окончательно известно, что первым революционным министром путей сообщения будет все же Н. В. Некрасов. Это назначение вызвало немало удивлений среди чиновников министерства.

Николай Виссарионович Некрасов родился в семье священника. После окончания Института инженеров путей сообщения имп. Александра I был приглашен штатным преподавателем черчения в Томский технологический институт. Затем последовала двухлетняя заграничная командировка, защита магистерской диссертации, работа на кафедре статики сооружений и мостов в этом же институте. Однако преподавательская деятельность длилась недолго. В 1907 г. Н. В. Некрасов был избран в Государственную думу от Томской губернии. Его увлекла политическая жизнь. Некрасов стал активным деятелем партии кадетов, в 1907-1917 гг. он был членом ее Центрального комитета, одним из лидеров ее левого крыла. С 1910 г. входил в руководящее ядро масонских организаций.

В годы Первой мировой войны Н. В. Некрасов принимал активное участие в деятельности Всероссийского союза городов, вместе с князьями П. Д. Долгоруковым и В. А. Оболенским организовывал санитарные отряды для действующей армии, входил в оргкомитет сибирского общества подачи помощи больным и раненым воинам и пострадавшим от войны. В условиях политического кризиса лета 1915 г. представители буржуазных общественных организаций и депутаты Государственной думы составили список будущего правительства. В двух его вариантах Н. В. Некрасов упоминался в качестве министра путей сообщения. Он участвовал в организации Прогрессивного блока в Государственной думе, призывая использовать в борьбе с властью лишь парламентские методы, был готов идти на сотрудничество с социалистическими партиями. Некрасов так сформулировал требование левой части партии кадетов перед ее ЦК: «Единение демократических элементов страны, тесная связь партии с национальными группами и активные приемы деятельности в стране и Государственной думе» 42. Летом 1915 г. он, однако, вышел (временно) из состава ЦК партии кадетов, заявив, что «пассивное отношение ЦК к событиям, возведенный в культ нейтралитет в отношении правительственной политики и полное преклонение перед западными образцами без учета степени их соответствия нашим условиям» полностью противоречат его убеждениям⁴³.

Политические оппоненты Некрасова характеризовали его не лучшим образом. Так, А. В. Тыркова, видный деятель партии кадетов, говорила: «Он жаден к почету и неразборчив в средствах», а В. А. Оболенский писал в своих мемуарах: «Под личиной его внешнего добродушия и даже некоторой слащавости чувствовался внутренний холодок и двоедушие алчного карьериста, каковым, как мне кажется, он и был»⁴⁴.

В 1916 г. Н. В. Некрасов становится сторонником более радикальной тактики борьбы и одним из активных заговорщиков, цель которых — устранение Николая II. Он входит во временный союз с лидером октябристов А. И. Гучковым. 6 ноября 1916 г. депутаты избирают Н. В. Некрасова товарищем председателя Государственной думы.

Таким образом, до своего назначения на должность министра путей сообщения Н. В. Некрасов ни одного дня не работал на железных дорогах. Еще до официального вступления в должность он прислал в министерство текст телеграммы, подписанной вместе с А. Ф. Керенским, где обещал решить вопрос о представительстве служащих и рабочих в управлениях железных дорог. Ломоносов вспоминал: «Мы с Бубликовым так и ахнули. Во-первых, Некрасов не вступил ведь в должность, а во-вторых, о каком "представительстве служащих и рабочих в Управлениях дорог" идет речь? Какой парламентаризм возможен в железнодорожной организации, которая должна работать как часы, подчиняясь единой воле, в которой все основано на "секундном командовании"?» 5 Бубликов попытался задержать отправление по сети этой телеграммы, безрезультатно доказывая ее ошибочность кому-то во Временном комитете Государственной думы. Пока он по-прежнему себя считал руководителем ведомства путей сообщения. 5 марта он распорядился наложить взыскания на всех служащих министерства, которые на следующий день без уважительных причин не выйдут на работу. Одновременно всем чиновникам МПС было предложено сдать все имевшееся у них на руках оружие⁴⁷.

Около 3 часов дня на Фонтанку приехал Н. В. Некрасов. Он издал приказ о своем вступлении в должность и распоряжение о продолжении работы всех структурных подразделений министерства в полном объеме, без нарушений правил ведения делопроизводства.

Впредь до особых распоряжений он сохранил установившийся распорядок рабочего дня, порядок направления бумаг министру, дни и часы личных докладов у министра начальников управлений 48. Высочайшие приказы по личному составу министерства были замене-

ны приказами по министерству .

А. А. Бубликову предложили должность товарища министра. Он отказался. В ответ на недоуменный вопрос Ломоносова он так объяснил свое решение: «Я не могу с этими хамами служить... я человек свободный и властный, сам хозяин». Через минуту, переговорив с кем-то по телефону, он добавил: «Прохвосты, проходимцы... хамы... губят Россию. Это чистейшая демагогия. Они не просуществуют и двух месяцев... Все пойдет к черту. Их с позором выгонят. .. Такого кумовства и при Распутине не было...» 50

Свержение самодержавия было с энтузиазмом встречено железнодорожниками. От служащих и рабочих железных дорог в адрес Временного правительства поступали приветственные телеграммы. Например, инженеры и служащие постройки новых линий Московско-Казанской железной дороги в телеграмме на имя министра путей сообщения Н. В. Некрасова указали, что «новый режим дает могучий приток новых сил и энергии для плодотворной работы». А в телеграмме на имя М. В. Родзянко они же утверждали, что «под влиянием величия переживаемых событий» они не могут не выразить «своих восторженных чувств», и обещали удвоить силы в работе для победы над врагом, без которой «невозможно устроение мирной жизни свободного народа и процветание дорогой Родины» .

Из Одессы сообщали о необыкновенном подъеме настроения служебного персонала и возросшей работоспособности: «Свершилось чудо, устранившее начавшуюся апатию». Волжские бурлаки, приветствуя одновременно и Временное правительство, и Петроградский совет, твердо верили, что заря новой жизни, занявшаяся над Родиной, «даст возможность передохнуть бурлаку, сняв с него вековечную лямку». Съезд делегатов Юго-Западных железных дорог в телеграмме министру приветствовал в его лице правительство, которое, «опираясь на организованную демократию, ведет дорогую Родину к Учредительному собранию и демократической республике». Искренние пожелания успеха в строительстве «свободной России» и борьбе с германским милитаризмом, «препятствующим единению народов на принципах общечеловеческих идеалов», высказал Союз служащих и рабочих Мурманстройки, а Союз железнодорожников

Богословского горного округа постановил выразить полное доверие новым «вождям русского народа». Служащие, мастеровые и рабочие КВЖД осудили призывы, подрывающие доверие к Временному правительству, а железнодорожники станции Прилуки выразили пожелание «не допускать вредных организаций, расшатывающих строй свободной России». 8 марта в Александровском зале Петроградской городской думы председатель Совета съездов представителей торговли и промышленности Н. Н. Кутлер, приветствуя министров нового правительства, сказал: «Пробил давно желанный час народного освобождения. Пали вековые преграды, мешавшие нашей великой родине свободно и планомерно со всей присущей ей мощью развивать свою хозяйственную жизнь» 52.

6 марта Временное правительство прекратило полномочия комиссаров, назначенных в различные ведомства Временным комитетом Государственной думы. Одновременно было принято решение о назначении в МПС комиссаров от Государственной думы на правах товарищей министра. Оно диктовалось необходимостью привлечения к работе ведомства специалистов-железнодорожников из российского парламента 53 .

В тот же день последовали первые изменения среди высших должностных лиц МПС. Временное правительство удовлетворило прошения об отставке товарищей министра путей сообщения И. Н. Борисова и Д. П. Козырева. При этом Козырев оставался председателем Инженерного совета и Комитета заготовлений. Товарищем министра путей сообщения был назначен Л. А. Устругов. Начальником Управления железных дорог стал бывший начальник Юго-Западных железных дорог Э. П. Шуберский⁵⁴.

Л. А. Устругов после окончания Института инженеров путей сообщения имп. Александра I работал на разных дорогах помощником начальника участка, контролером пассажирских поездов, старшим ревизором службы движения. В ноябре 1916 г. был назначен в Управление железных дорог МПС. Решающую роль в его неожиданном возвышении сыграл С. М. Богашев, направивший в Омск, где работал Л. А. Устругов, шифрованную телеграмму: «Г. министр и товарищ министра непременно желают, чтобы Вы заняли должность помощника начальника Управления железных дорог. Пятнадцать тысяч рублей обеспечены. Срочно телеграфируйте согласие» 55.

Э. П. Шуберский имел более солидный стаж работы на железных дорогах. В 1915 г. был назначен помощником начальника Управ-

ления путей сообщения в Штабе Верховного главнокомандующего, а в ноябре 1916 г. — начальником Юго-Западных железных дорог.

7 марта был уволен директор канцелярии А. Н. Яхонтов. Вместо него назначен уполномоченный Главного комитета Всероссийского земского союза П. И. Корженевский, юрист по образованию, до войны работавший судебным следователем был назначен А. В. Ливеровский, а руководство Управлением по сооружению железных дорог было доверено П. Д. Кандаурову. П. Д. Кандауров участвовал в строительстве Московской окружной железной дороги, проводил изыскания по трассе Черноморской железной дороги, был заместителем начальника работ на строительстве линии Петроград—Волхов. В течение нескольких месяцев в 1911-1912 гг. работал в центральном аппарате МПС 57.

Главным инспектором при министре путей сообщения вместо И. К. Ивановского 10 марта был назначен С. М. Богашев⁵⁸. В числе других перемен, происшедших в центральном аппарате, следует отметить появление первых общественных организаций. 9 марта состоялось заседание Совета союза служащих Управления железных дорог, председателем которого был избран помощник управляющего юридической частью Н. Н. Возницын⁵⁹.

По инициативе служащих МПС был организован Союз инженеров и техников, работающих по путям сообщения. Союз выдвигал ряд политических задач: созыв Учредительного собрания и войну до победного конца. Он провозглашал всемерное содействие улучшению всех видов транспорта, защиту профессиональных прав членов Союза, пропаганду создания новых профсоюзов служащих и т. п. Его руководящим органом стал Временный центральный совет союза во главе с А. В. Ливеровским. Товарищами председателя были избраны П. П. Карелин и В. А. Нагродский, а секретарем — М. И. Васильев⁶⁰.

Уже 5 марта Временное правительство приняло решение о создании в ведомстве путей сообщения особых органов «для разбора недоразумений между рабочими и начальствующими лицами» 61.

На основе указа Временного правительства об амнистии, МПС разослало начальникам и управляющим дорог циркуляр и письма о железнодорожных служащих, подвергавшихся ранее каким-либо внесудебным взысканиям по обвинению в политической неблагонадежности и уволенным в связи с этим. В случае возбуждения соответствующих ходатайств, они освобождались от принятых в от-

ношении их административных мер и восстанавливались на службе и в должностях 62 . Были освобождены лица, подвергнутые аресту или направленные в армию в виде наказания по решениям Главного комитета по охране железных дорог 63 .

Телеграммой от 7 марта Некрасов уведомил администрацию железных дорог о соглашении, достигнутом с министром внутренних дел и военным министром, об отмене указаний Главного комитета по охране железных дорог, обязательных постановлений особых комитетов при управлениях железных дорог за исключением распоряжений об охране сооружений и работы военнопленных⁶⁴.

Ввиду упразднения жандармских полицейских управлений железных дорог Временное правительство разрешило применить на частных железных дорогах статьи из положения «Об осуществлении некоторых постановлений проекта устава о службе на казенных железных дорогах». В частности, речь шла о предоставлении некоторым должностным лицам определенных прав по обеспечению безопасности и порядка на железных дорогах⁶⁵.

Возникшие сразу после революции в ряде городов общественные организации принимали решения о сохранении железнодорожной полиции. В заявлении Некрасова от 8 марта говорилось, что чины этой полиции могут оставаться на станциях железных дорог исключительно для охраны общественного порядка 66. В самом министерстве было срочно разработано «Временное положение о милиции на железных дорогах». Согласно ему, железнодорожная милиция находилась в ведении МПС. При этом главный начальник милиции каждой дороги избирался представительным органом железнодорожников дороги. Полоса отчуждения делилась на районы. Возглавлял милицию района выборный начальник милиции. При главных и районных начальниках милиции предполагалось создать коллегиальные органы — советы, из представителей общественных организаций. Согласно «Временному положению» сотрудники милиции считались служащими железных дорог 67.

13 марта Некрасов в телеграмме начальникам железных дорог рекомендовал использовать для охраны железнодорожных сооружений и имущества железнодорожных стражников, общую милицию или обращаться к помощи воинских частей. Свою точку зрения по этому вопросу высказал начальник Штаба Верховного главнокомандующего М. В. Алексеев. Он считал возможным реорганизовать прежнюю железнодорожную полицию вместо создания некоей стражи.

Судя по телеграмме Некрасова в Ставку 31 марта, вопрос этот не был решен, и дороги были вынуждены нанимать временную охрану⁶⁸.

Необходимость внесения многочисленных изменений в железнодорожные нормативно-правовые акты была вызвана решением Временного правительства образовать при МПС Особую законодательную комиссию. В состав комиссии под председательством члена Государственной думы А. А. Добровольского вошли члены российского парламента Д. И. Герценвиц, В. В. Лашкевич, Ю. М. Лебедев, В. И. Хаустов, В. А. Ржевский и инженеры Н. Л. Щукин, А. Н. Фролов, К. Н. Шауфус. Комиссия могла расширить свой состав до 15 человек⁶⁹.

Уже 8 марта Н. В. Некрасов направил во Временное правительство представление «Об упразднении советов местных управлений казенных железных дорог». Такие советы были созданы из представителей ведомств путей сообщения, финансов и государственного контроля для рассмотрения и решения хозяйственных дел. Опыт войны, по мнению Некрасова, показал, что советы, «стесняя деятельность начальников дорог, препятствуют им во многих случаях». Согласно действовавшим нормативно-правовым актам в советах в обязательном порядке рассматривались вопросы, которые, по мнению многих специалистов, начальник дороги мог решить самостоятельно. По-видимому, эта точка зрения не разделялась в Министерстве финансов и Государственном контроле. 22 марта Н. В. Некрасов своей властью разрешил начальникам дорог самостоятельно принимать решения по всем вопросам, а в советах рассматривать дела «не срочного характера», а также сметы и отчеты 70.

Документы МПС свидетельствуют, что сразу же после революции была фактически свернута работа Отдела административных расследований . Однако правонарушений на железных дорогах после падения самодержавия не стало меньше. К тому же в министерство хлынул поток сообщений о должностных преступлениях служащих при царском режиме. Поэтому 9 апреля Н. В. Некрасов утвердил Положение о комиссиях для расследования злоупотреблений по железнодорожным перевозкам. Они образовывались по местонахождению порайонных комитетов. В их состав входили представители местного земского собрания, городской думы, сельскохозяйственных обществ и торгово-промышленных комитетов, биржевых и губернских продовольственных комитетов и других общественных организаций. Двух представителей в комиссию направляли сами желез-

37

нодорожники, избирая их на собраниях станций в городах, где работали порайонные комитеты. По два представителя направляли Управление железных дорог МПС и Государственный контроль, по одному представителю — военное ведомство. Председателя избирала сама комиссия. Комиссия рассматривала сообщения должностных и частных лиц, но могла провести и собственное расследование. Результаты представлялись начальникам дорог, которые решали дела в административном порядке или передавали в суд⁷².

9 марта Н. В. Некрасов встретился с представителями столичной печати и подробно рассказал о новой правительственной железнодорожной политике и положении на железных дорогах. Он сказал: «Моя задача — сделать логические выводы из совершившегося переворота (так долго еще называли Февральскую революцию сами ее активные участники. — A. C). Выволы эти обусловливают коренные преобразования во всем ведомстве, для приспособления его к выполнению требований, повелительно диктуемых свободным строем нашей государственной жизни. В этом отношении в первую голову я ставлю широкую демократизацию ведомства, связанную с децентрализацией его функций по управлению»⁷³. Некрасов говорил о предполагаемом пересмотре Устава о службе на железных дорогах, который он хотел провести с участием членов Государственной думы и служащих железных дорог. Особенно большое значение он придавал участию служащих в органах управления, принимавших решения по вопросам, касавшимся быта и правового положения служащих.

Важной задачей министр считал реорганизацию МПС: «Законопроект о реформе ведомства из Гос/ударственной/ Думы будет взят мною обратно для переработки его на основе окружной системы, которую я признаю в идее самой правильной» 22 апреля орган МПС уточнил, что имеется в виду учредить для управления дорогами особые округа и предоставить их начальникам широкие полномочия и тем самым разгрузить центральные учреждения 5. Хорошо информированный еженедельник «Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке», выходивший в Харбине, сообщил, что вместо громоздкого Управления железных дорог будет образовано несколько. Среди них хозяйственное, куда войдет самостоятельный отдел по заказам для железных дорог (во главе с инженером В. П. Рейслером), технически-эксплуатационное, для решения всех вопросов технической и коммерческой эксплуатации (во главе с инженером Э. П. Шуберским

с правами товарища министра), и, возможно, юридическое, куда войдут юридические отделы всех центральных управлений, а также отдел отчуждения при Канцелярии министра 76 .

«Я считаю, что основной задачей нашей работы является — заслужить доверие населения, призвавшего нас к власти», — говорил Некрасов журналистам. Сделать это, как и во все времена, предполагалось путем расследования злоупотреблений на железных дорогах, «но в более широком масштабе» и при участии и контроле со стороны общественных организаций и железнодорожных служащих. Министр обратил внимание на вопрос о материальном обеспечении железнодорожных чинов и перешел к теме железнодорожного строительства.

Некрасов признал необходимым поставить дело частного железнодорожного строительства на прочную хозяйственно-экономическую почву, высказался за привлечение иностранного капитала для строительства железных дорог. Министр осудил стремление отдельных дорог заводить побочные предприятия (собственные угольные копи, нефтяные промыслы и т. п.).

Говоря о тяжелом положении на транспорте, Некрасов особо подчеркнул, что это «не находится ни в какой связи с революционным движением» 77 . Он сослался на погодные условия, «вследствие которых поезда запаздывают, паровозы отказываются служить, уменьшился подвоз грузов и пр.». Для улучшения условий перевозок он пообещал снять часть вагонов с фронта, поскольку они там «часто заменяют жилые дома и различные склады». Некрасов говорил о необходимости экстренных мер для ремонта паровозов: «Я вхожу в Совет министров (так до 10 марта именовалось Временное правительство. — A. C.) по этому вопросу с предложением снять в железнодорожных мастерских все заказы на военные нужды, с бездействующих металлургических заводов командировать артели рабочих для усиления железнодорожных мастерских и передать часть ремонта подвижного состава на частные заводы» 78 .

Министр путей сообщения заявил, что считает Особое совеща-"79 т»
ние по перевозке общественной организацией и ждет от Временного правительства указаний по поводу судьбы этого совещания.

Что касается прошедших революционных дней, то министр с удовлетворением отметил, что «почти повсюду начальники железных дорог оценили положение правильно и не препятствовали организации служащих и рабочих для завоевания народом свободы» .

Некрасов подтвердил упразднение особых комитетов по охране железных дорог и восстановление уволенных по их постановлениям служащих.

В вопросе о новых линиях министр выразил обеспокоенность лишь состоянием Мурманской железной дороги. Для ознакомления с положением дел на эту дорогу был командирован главный инспектор железных дорог С. М. Богашев, а 27 марта Временное правительство образовало при МПС Особую комиссию из представителей Министерства путей сообщения, Министерства земледелия, Министерства торговли и промышленности для разработки плана обустройства города Мурманска⁸¹. Продолжило свою работу и межведомственное совещание по обустройству Русского Севера. Только теперь оно действовало под председательством товарища министра торговли и промышленности Б. А. Бахметева⁸².

Выступая на первом, после переворота, заседании Особого совещания по перевозкам, Некрасов заявил о его реорганизации на новых началах, с привлечением к работе представителей общественных организаций и профессиональных союзов. По его мнению, только таким путем было можно выйти из затруднительного положения, в которое поставила страну прежняя политика ведомства. 10 марта министр принял председателей частных железных дорог и, выслушав приветственную речь председателя правления общества Владикавказской железной дороги В. Н. Печковского, со своей стороны заверил, что будет всемерно заботиться о частных железных дорогах, снабжая их всем необходимым наравне с казенными и постарается покончить с устоявшимся отношением к частным дорогам, как к каким-то пасынкам, по сравнению с дорогами казенными.

Под председательством Н. В. Некрасова прошло первое организационное заседание совещания по улучшению материального положения железнодорожных служащих и рабочих, образованного при министерстве. В состав совещания вошли пять членов по назначению и пять членов исполнительного комитета Совета рабочих и солдатских депутатов. Открыв заседание, министр призвал совещание спешно приступить к работе по улучшению материального положения наименее обеспеченных, а также установлению размеров минимальной, необходимой для жизни зарплаты, меньше которой никто из служащих и рабочих не должен получать. По предложению представителей общественности, совещание единогласно

постановило просить принять на себя обязанности председателя известного социал-демократа Γ . В. Плеханова⁸⁴.

В марте - апреле 1917 г. Министерству путей сообщения в первую очередь приходилось решать вопросы кадров, повышения заработной платы, установления 8-часового рабочего дня, выстраивания отношений с железнодорожными профсоюзами.

Хотя абсолютное большинство начальников железных дорог проявили полную лояльность Временному правительству, часть из них были вынуждены покинуть свои посты под давлением местных обшественных организаций. В сущности, им предъявляли стандартное обвинение — они были назначены на свои посты в царской России. Весьма примечательна судьба одного из крупнейших специалистов железнодорожного дела К. Н. Ванифатьева, занимавшего с 1910 г. должность начальника Екатерининской железной дороги. 8 марта 1917 г. Н. В. Некрасов послал ему телеграмму с одобрением позиции, занятой в революционные дни. В частности, Ванифатьев не препятствовал началу работы Совета депутатов Екатеринославского железнодорожного узла. Однако уже 12 марта главу правительства князя Г. Е. Львова посетила делегация временного городского комитета Екатеринославля и поставила вопрос о немедленном удалении начальника Екатерининской железной дороги, как «вызывающего к себе крайне враждебное отношение» 85. Об этом визите Львов немедленно сообщил Некрасову, и Ванифатьев был отстранен от должности. 11 апреля он был назначен членом Инженерного совета МПС.

10 марта 1917 г. МПС назначило инженера Ю. А. Пешеля начальником Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. Однако Общество Московско-Казанской железной дороги, в котором Пешель занимал должность начальника Службы движения, просило Н. В. Некрасова отменить это назначение и оставить этого инженера на работе в Управлении Московско-Казанской железной дороги. Тогда Э. П. Шуберский подготовил доклад министру путей сообщения о предпочтительности назначения руководителем этих казенных железных дорог профессора В. Н. Щегловитова, только что утвержденного начальником Северо-Западных железных дорог был назначен инженер путей сообщения Г. Н. Кириллович, ранее служивший на дорогах Галиции и Буковины⁸⁷. На заседании Экономического совета при Временном правительстве Л. А. Устругов признал, что после Февральской революции не было заменено лишь 5-6 начальников дорог⁸⁸.

Вместе с тем в министерство все чаще стали приходить телеграммы от служащих и рабочих с требованиями о смещении тех или иных должностных лиц. 25 апреля Э. П. Шуберский направил всем начальникам казенных железных дорог телеграмму с просьбой сообщить о количестве отстраненных старших служащих (до начальников главных мастерских включительно) за период с 1 марта 1917 г. Выполнение некоторых требований рабочих могло парализовать работу станций, мастерских, депо. Так, на одной из дорог железнодорожники потребовали устранить 12 из 14 начальников участков. На другой — требовали изгнать тех, кто личным примером доказывал возможность повышения производительности труда . Один из лидеров возрождавшегося на железных дорогах профсоюзного лвижения П. А. Вомпе 11 марта в своем обращении к железнолорожникам призвал «во имя окончательной победы революции и скорейшего окончания войны отложить на время обиды и недовольство и не удалять административных лиц» 91. Справедливости ради следует сказать, что отстраненные от службы часто вновь допускались к исполнению своих обязанностей. Например, на Закавказских железных дорогах из 55 уволенных лишь 16 не нашлось места на этой дороге, а на Либаво-Роменской железной дороге 8 из 13 вернулись на работу. Из 26 уволенных на Юго-Восточных железных дорогах половина в сентябре того же года продолжала работать на дороге. Управляющий Волго-Бугульминской железной дороги сообщил в МПС 28 августа, что «случаев устранения агентов от службы по требованию сослуживиев на вверенной мне дороге не было» 92. К тому же увольняли не только по политическим мотивам и за «деспотическое отношение» к подчиненным, но и за халатное отношение к службе, получение взяток, за безнравственное поведение и т. п. ⁹³

16 июля по представлению МПС Временное правительство упразднило пожизненные бесплатные билеты, которые ранее министерство выдавало за заслуги перед железнодорожным транспортом. Среди лиц, лишенных таких билетов, оказались бывшие министры путей сообщения К. С. Немешаев, С. В. Рухлов и А. Ф. Трепов, товарищ министра П. Н. Думитрашко, начальник Управления железных дорог А. А. Вендрих. Немешаеву и Думитрашко министр мог выдать бесплатные билеты на год. Эта акция выглядела мелкой местью. Уже 25 июля бесплатные ежегодные билеты были выданы большой группе чиновников новых учреждений, появившихся поеле Февральской революции .

Сразу после свержения самодержавия на большинстве дорог стали создаваться профсоюзные организации и их местные комитеты во всех службах, отделах, на станциях, в депо и мастерских. Например, на Московско-Курской дороге были образованы профсоюзы инженеров и техников, начальников станций и их помощников, конторщиков распорядительного движения, коммерческих агентов, телеграфистов, паровозных бригад, кондукторов, рабочих и грузчиков и т. п. 95 Случалось, что профсоюзная организация не распространяла своего влияния за пределы одной станции. Так, на станции Москва-Нижегородская был создан союз профессиональных служащих службы пути⁹⁶. 5 марта начальники ряда дорог приняли решение образовать временное организационное бюро служащих, с последующим созданием Главного комитета Московского узла 97. В 1917 г. в стране возникло много общественных транспортных организаций, которые проводили съезды, печатали листовки и брошюры, обращались с запросами к администрации железных дорог и в МПС. Однако их статус не был законодательно оформлен, министерство не имело сведений об источниках их существования и степени влияния на железнодорожников 98.

13 марта Э. П. Шуберский в телеграмме по сети разъяснил позицию министерства по вопросу организации местных комитетов служащих, мастеровых и рабочих. Такие комитеты могли создаваться «с целью содействовать спокойствию на дорогах путем морального 99 г. воздействия на товарищей, склонных к эксцессам» . В те дни ру-

воздействия на товарищей, склонных к эксцессам» . В те дни руководство министерства еще полагало, что общественные организации железнодорожников окажут существенную помощь в обеспечении устойчивой работы транспорта. Выступая в Москве 23 марта в комитете общественных организаций и в Земгоре 100, Н. В. Некрасов говорил: «Организовать народные массы — это первое наше дело, и, когда это будет сделано, тогда никакие эксцессы никому не будут страшны». «Они будут подавляться не силой, как было при старом режиме, — подчеркнул министр, — а внутренней организацией всех тружеников, общим сознанием всех своего долга перед Родиной» 101. 1 апреля по всей железнодорожной сети была разослана телеграмма, в которой министр призвал начальников дорог оказывать всемерное содействие организации всероссийского железнодорожного союза 102.

С 6 по 22 апреля в Петрограде прошла Всероссийская конференция железнодорожников. Она была созвана железнодорожной

43

комиссией Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов и Временным организационным бюро Всероссийского союза железнодорожников, образованного 8 марта в Петрограде представителями 26 железных дорог, преимущественно частных. Финансировало работу конференции МПС. Н. В. Некрасов видел в новой организации полезный инструмент, позволявший направить стихийное дви-

жение железнодорожных масс на путь созидания .

Председательствовавший на первом заседании В. Н. Переверзнев назвал одной из задач восстанавливаемого союза железнодорожников — решительную и беспощадную борьбу «с наследием старого режима». Он подчеркнул, что прежнее руководство ведомством путей сообщения создало атмосферу, «где с необычайной легкостью культивировались и разрастались самые грандиозные хищения и злоупотребления и где совершенно открытая торговля совестью получила полное право гражданства и сделалась бытовым явлением» . По его мнению, продовольственный и топливный кризис в стране произошел из-за крайне тяжелого состояния транспорта.

8 апреля на конференции выступил Н. В. Некрасов. Он особо подчеркнул роль в февральских событиях железнодорожников, заставивших Николая II метаться по железным дорогам, «как загнанного зверя», а также отметил, что по железнодорожным проводам по стране разошлась «радостная весть о свержении старого режима». Далее он сказал, что революционная власть должна опираться на организованные народные массы. Но правительство не хотело бы диктовать народу формы этой организации. В частности, МПС решило полностью предоставить инициативу отдельным группам работников и только «общая коллективная воля подскажет истинный, правильный путь» 105. Министерство предполагало отказаться от вмешательства в ту сферу деятельности служащих, которая могла регулироваться самими железнодорожниками. В качестве первого шага Некрасов заявил о передаче железнодорожникам всех вопросов продовольственного снабжения. Особо было подчеркнуто возрастание роли порайонных комитетов. Им передавалось право решать многие вопросы, минуя центр. От технических комитетов при мастерских министерство ждало предложений по улучшению положения дел в железнодорожном хозяйстве, а от примирительных камер — улаживания конфликтов между служащими и рабочими. В завершение своей речи Некрасов призвал железнодорожников объединиться «в одну железнодорожную семью».

В тот же день делегаты заслушали доклад транспортной комиссии конференции. Среди основных причин неудовлетворительного состояния транспорта авторы указали на недостаток рабочих рук, переутомление от непрерывной и напряженной работы, материальную необеспеченность, несогласованность в действиях агентов разных служб, нерациональную экономию на ремонте и материалах, нехватку станков и другого оборудования, топлива. В докладе говорилось о возможности более полного использования провозной способности дорог. В частности, речь шла о непроизводительном простое груженых вагонов на передаточных пунктах по конвенционным запрешениям и на станциях под выгрузкой и погрузкой. Указывалось на необходимость сокращения пользования служебными (протекционными) вагонами, а также отказа от предоставления вагонов для жилья и складов на колесах. Часть этих вопросов могли бы решить техническо-транспортные комиссии, которые предлагалось создать при каждом управлении дороги.

13 апреля 1917 г. на конференции началось обсуждение Устава Всероссийского железнодорожного союза. Основной целью союза провозглашалась защита правовых, профессиональных, экономических и культурных интересов железнодорожников, а также наблюдение и контроль «за правильным ведением железнодорожного хозяйства». Члены союза могли состоять в разных политических партиях¹⁰⁶.

Союз состоял из местных союзов рабочих и служащих эксплуатировавшихся и строившихся дорог, а также союзов служащих различных железнодорожных учреждений ведомства путей сообщения. Местными органами железнодорожного союза являлись местные комитеты, районные съезды и комитеты, делегатский съезд дороги

и главный исполнительный комитет дороги . При комитетах создавались примирительные камеры и дисциплинарные суды. Дорожный и районные съезды избирали ревизионные комиссии. Высшим органом союза был Всероссийский железнодорожный съезд и избираемые им Центральный исполнительный комитет, Центральная примирительная камера и Ревизионная комиссия. В Уставе подчеркивалось, что Центральный исполнительный комитет работал по месту нахождения Министерства путей сообщения.

В ходе дискуссии по Уставу выявились разные точки зрения на цели и задачи железнодорожного союза. Например, делегат И. Ф. Крушинский заявил, что после Февральской революции нельзя

смотреть на государство как нечто противостоящее демократии. Поэтому неясно, от кого союз должен защищать своих членов. Далее он утверждал, что в демократическом государстве железнодорожники должны взять на себя управление дорогами: «Мы должны строить железнодорожную жизнь и руководить железнодорожным хозяйством» ¹⁰⁸. Депутат Ф. М. Сенюшкин по этому поводу заметил, что дороги должны стать самоуправляющимися единицами. Каждая дорога, в том числе казенная, должна иметь свой бюджет по примеру железных дорог Швейцарии. Поскольку доходность дорог зависит от труда каждого железнодорожника, соответствующим образом должна распределяться прибыль между ними. При этом премии, выплаты отдельных пособий, вознаграждения за хорошие показатели в эксплуатации должны быть отменены. Конференция приняла решение обсудить все эти вопросы на всероссийском учредительном съезде.

Затем был заслушан доклад трудовой комиссии. Она высказалась за полное равноправие труда мужчин и женщин на транспорте. установление 6-часового рабочего дня для конторских служащих¹⁰⁹, ликвидацию сдельных работ и нормирования работы, как основанных «на недоверии к добросовестному отношению служащих к своим служебным обязанностям». Комиссия высказалась за предоставление всем железнодорожникам ежегодного месячного отпуска, уравнение по всем видам денежного довольствия служащих и рабочих казенных и частных железных дорог, ежегодное предоставление каждому железнодорожнику (и членам семьи) 12 билетов на бесплатный проезд по всей сети российских железных дорог и т. п. Предполагалось, что в служебных поездках железнодорожники будут пользоваться билетами вагонов II класса «независимо от окладов и занимаемых должностей». Комиссия признала необходимым организовать специальное бюро при Исполкоме Всероссийского железнодорожного союза для содействия возвращению на работу железнодорожников, уволенных до революции по политическим мотивам 110.

Большинством голосов конференция решила провести учредительный съезд в Москве.

По свидетельству современников, главные и участковые комитеты в первое время смутно представляли себе поле деятельности и в основном занимались вопросами труда и быта. Железнодорожников волновали продолжительность и оплата труда, жилищные проблемы. Комитетам пришлось улаживать самые разные конфликты. Выплыли старые обиды и огорчения, некоторые работники пытались

свести старые счеты с администрацией. Дело доходило до курьезов: в комитеты шли жены железнодорожников с жалобами на мужей, родители — на детей. Помимо этого, комитеты занимались организацией различных клубов и народных домов, лекций и концертов, устройством детских садов и т. п. К лету комитеты стали приглядываться к деятельности администрации и вмешиваться в назначения на должности начальников участков, мастеров в депо, дорожных мастеров и т. д. Постепенно распространялись анархо-синдикалистские настроения, которые нашли отражение в дискуссиях и решениях всероссийского железнодорожного съезда.

В первые месяцы после Февральской революции инициатива в постановке важнейших социальных вопросов принадлежала руководству МПС. 14 марта Шуберский разослал по казенным и частным железным дорогам телеграмму министерства о введении с 15 марта в мастерских всех служб дорог 8-часового рабочего дня, в том числе по субботам и в канун местных праздников. Сверхурочные работы министерство рекомендовало оплачивать на прежних основаниях 1111. Однако с мест в министерство приходили более радикальные требования. Так, мастеровые и рабочие станций Полоцк-2 и Череповец требовали распространить этот порядок на всех железнодорожников 112. На Владикавказской железной дороге ремонтные рабочие явочным порядком установили 8-часовой рабочий день. МПС разъясняло, что такая продолжительность рабочего дня установлена только для дорожных мастерских"3. Мастеровые и рабочие одного из участков Либаво-Роменской железной дороги потребовали оплачивать работу сверх 8 часов, как сверхурочную. На Южных железных дорогах отмечались факты прекращения работ сразу после отработки 8 часов 114. Введения 8-часового рабочего дня (с 8 до 16 часов) потребовало общее собрание курьеров, сторожей и швейцаров Управления железных дорог МПС. За сверхурочную работу они рассчитывали получать дополнительное вознаграждение 115. Собрание конторских служащих станции Лубны Московско-Киево-Воронежской железной дороги требовало введения во всех конторах 6-часового рабочего дня 116.

После Февральской революции в МПС стали поступать телеграммы, в которых железнодорожная администрация с тревогой сообщала о негативном отношении солдат к знакам различия служащих железных дорог, в которых присутствовала самодержавная символика¹¹⁷. Поэтому представители железнодорожной администрации

поддержали постановление Временного правительства от 16 марта о приостановке награждения орденами и производства в чины по гражданскому ведомству. Например, только что назначенный начальником Александровской железной дороги Л. А. Гринчук-Лукашевич обратился к служащим дороги со следующим воззванием: «Свергнутый строй оставил многим из нас на память ненужные побрякушки в виде орденов и медалей. И в прежние времена эти "почетные награды", за исключением наград за боевые отличия, не пользовались особым почетом, так как их одинаково можно было встретить и на груди честного железнодорожника-труженика, представленного к награде за долголетнюю беспорочную службу, и неизмеримо больше на груди людей, продававших Родину». Далее предлагалось сдать все эти награлы в МПС, поскольку государство нуждалось в золоте и серебре, из которых изготавливались ордена и медали 118. На практике подобные идеи и решения серьезно подрывали дисциплину и производительность труда, лишая железнодорожников материальных и моральных стимулов. К тому же наносилась обида именно тем труженикам, кто многие годы добросовестно трудился на железных дорогах. К таким решениям можно отнести и распоряжение Н. В. Некрасова об отмене ведомственного профессионального праздника, на том основании, что он приурочен к годовщине рождения императора Николая I, по инициативе которого в России началось железнодорожное строительство 119.

Одним из первых требований железнодорожников к новой власти стало повышение заработной платы. Железнодорожники Пермской железной дороги выдвинули требование установить в стране прожиточный минимум 120. На отдельных частных дорогах, например Московско-Киево-Воронежской, рабочие мастерских самостоятельно добились с 1 апреля повышения окладов на 25-83 % 121. Действия железнодорожников первоначально поддерживались в МПС. Так. Некрасов 23 марта на заседании Отдела путей сообщения Земгора в Москве легкомысленно заявил: «Я призываю вас спокойно относиться к требованиям рабочих. Может, первое время будет тяжело, но надо смотреть дальше завтрашнего дня. Вчера я с легким сердцем подписал ассигновку на 28 000 000 руб. рабочим и служащим. Я, конечно, не стою за швыряние народными деньгами, нам нужно считаться с государственной казной, но я должен сказать, что мы прежде считали гроши и тем привели страну к катастрофе» 122.

27 марта Временное правительство предоставило МПС средства на выплату единовременного пособия служащим, мастеровым и рабочим казенных железных дорог. Пособия в размере месячного оклада получили лица, годовой оклад которых не превышал 4800 руб.; работникам, чей годовой оклад был выше, выделили полумесячный оклад. Всего МПС было перечислено 25 млн руб. 123

31 марта Комитет служащих Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги направил в МПС телеграмму с требованием установить на дорогах строгую дисциплину и порядок 124. Начальник Николаевской железной лороги В. П. Юрченко обратился к Н. В. Некрасову с предложением четко разграничить права и обязанности администрации дорог и общественных организаций 125. 7 апреля Совет частных железных дорог направил министру путей сообщения письмо, в котором ссылался на «глубокое расстройство» в деятельности железных дорог, напряженные отношения между администрацией и рядовыми железнодорожниками, участившиеся случаи устранения тех или иных лиц начальствующего состава. Наряду с этим самовольно сокращалась продолжительность рабочего дня. Раздавались требования о повышении оплаты труда, «не считаясь при этом ни с финансовым положением дорог, ни с условиями их работы» 126. Совет просил Некрасова принять необходимые меры, которые могли способствовать «правильному отправлению служебных обязанностей». Одной из таких мер могло стать назначение Временным правительством по согласованию с Петроградским советом рабочих и солдатских депутатов комиссаров на отдельные железные дороги.

З апреля командующий войсками Юго-Западного фронта А. А. Брусилов направил В. Н. Кислякову телеграмму с предложением ввести выборные должности комиссаров и организовать исполнительные комитеты железнодорожных служащих на всех узловых и распределительных станциях ¹²⁷. МПС также подготовило представление «О назначении комиссаров на железные дороги» и передало его Временному правительству ¹²⁸.

Необходимость в комиссарах обосновывалась глубокими изменениями в железнодорожном хозяйстве в результате событий Первой мировой войны и потребностью установления «особого наблюдения за железными дорогами» кроме того надзора, который осуществляло до революции само министерство. Это наблюдение должно было выяснить: 1) насколько та или другая дорога удовлетворяет государственным и общественным потребностям, 2) соответствует

ли новым условиям отношение к служащим и рабочим, нормировка труда и т. п., так как лишь при таком соответствии возможна «правильная и целесообразная работа» 129.

Глава 1

В представлении подчеркивалось, что в современной обстановке само общество, в лице его представителей, имеет полное право наблюдать за работой железных дорог. Сделать это могли особые комиссары, назначаемые на дороги из общественных деятелей. При этом отмечалось, что на казенных линиях комиссары могли назначаться на сами дороги, а на частных — на дороги и в правления обществ, где сосредотачивались все важнейшие финансовые и хозяйственные вопросы. Все свои замечания комиссары были обязаны сообщать начальнику или управляющему дорогой, либо правлению общества. Если на этом уровне замечания оставались без внимания, комиссары могли довести суть дела до МПС для принятия соответствующих мер. Авторы проекта так понимали значение этой меры: «При таком положении дела, с одной стороны, за деятельностью железных дорог осуществится широкий общественный контроль, с другой же стороны, Министерство путей сообщения в более полной мере будет осведомлено о положении дела на линиях и получит возможность своевременно принимать надлежащие меры» 130.

В представлении МПС подчеркивалось, что назначение комиссаров с такими наблюдательными функциями не нарушит уставных прав железнодорожных обществ, так как в них имеется специальная оговорка: во всех случаях, уставом не предусмотренных, общество подчиняется всем общим законам. Пределы полномочий комиссара определялись специальной инструкцией, утвержденной Министерством путей сообщения.

Признание необходимости назначения комиссаров на те или иные линии, равно как и избрание их, согласно представлению, предоставлялось министру путей сообщения. Так как выполнение обязанностей комиссаров связано с постоянными разъездами, то им полагалось платить суточные в размере 20 руб. в сутки. Всего, по расчетам авторов проекта, эта акция должна была обойтись казне в 50 тыс. руб. ¹³¹

В проекте инструкции комиссарам указывалось, что «распорядительной властью комиссар не пользуется», а в рамках своей компетенции он следит за надлежащим устройством станций и остановочных пунктов для приема и отправления поездов; за наличием достаточного количества складских помещений, правильным их за-

полнением и освобождением; за содержанием в порядке пути и сооружений; за правильным использованием провозной и пропускной способности железной дороги; за подвижным составом, правильным его оборотом и своевременным ремонтом; за удовлетворением предъявляемых к железной дороге, как перевозочному предприятию, требований как общего, так и местного значения; за надлежащей организацией охраны порядка и безопасности на железной дороге. Комиссар должен был наблюдать за наличием на дорогах запаса топлива, своевременной его заготовкой. В его обязанности входил контроль за нормированием труда и его оплатой.

При возникновении каких-либо недоразумений между администрацией и служащими или рабочими комиссар «принимает меры в качестве посредника к разрешению этих недоразумений» ¹³². Комиссар в правлении железнодорожного общества взаимодействовал с комиссаром на линии, принадлежавшей данному обществу, чтобы правление могло без промедления решать поступавшие к нему дела. Министр мог поручить комиссару специальное расследование, касавшееся данной линии.

Для выполнения задач, возложенных на него данной инструкцией, комиссар получал право доступа к документации железной дороги. Административные лица казенных и частных железных дорог были обязаны предоставить в распоряжение комиссара всю необходимую информацию; разрешить осматривать мастерские, склады и другие помещения дороги, производимые работы, присутствовать при приемке работ и материалов. При обнаружении недостатков и необходимости принятия тех или иных мер он обращался к начальнику или управляющему дорогой или правлению общества с указанием срока ликвидации указанных недостатков. В случае неисполнения указаний комиссар сообщал министру, «в срочных случаях по телеграфу».

Буква и дух этого документа буквально пронизаны недоверием к существовавшей администрации, и можно предположить наличие неизбежных конфликтов, учитывая, что на местах своих комиссаров на железные дороги направляли Советы рабочих и солдатских депутатов.

15 апреля межведомственное совещание под председательством товарища министра финансов В. В. Кузьминского рассмотрело представление и инструкцию. Оно сочло целесообразным рекомендовать правительству ограничиться на частных дорогах лишь комиссарами

на линиях и уменьшить суточные до 15 руб. В этом случае общий расход средств сокращался вдвое и составлял всего 25 тыс. руб. 133

Временное правительство 7 июня утвердило представление МПС. В постановлении говорилось о праве министра по соглашению с! общественными организациями избирать из общественных деятелей комиссаров на казенные и частные железные дороги, а также в правления железнодорожных обществ для наблюдения за деятельностью дорог и правлений в пределах, определяемых инструкцией, утверждаемой министром путей сообщения. На покрытие расходов был выделен кредит в 25 тыс. руб. 134

Вскоре после указанного выше представления о комиссарах в МПС был разработан еще один документ под названием «О порядке назначения на должности по частным железным дорогам». 21 апреля он тоже был передан во Временное правительство, где следы его затерялись. Суть этого документа, подписанного Некрасовым и ТТТуберским, состоит в следующем. Вновь подтверждая необходимость установления действенного контроля за железными дорогами и справедливо полагая, что успех дела решают люди, министерство решило расширить сферу своего влияния. В указанном представлении отмечалось, что правления железнодорожных обществ, имевшие в силу уставов значительное влияние на прием или увольнение служащих, «не всегда с должной осторожностью избирают кандидатов на открывающиеся вакансии» 135. Поэтому, в целях улучшения состава служащих на частных железных дорогах, авторы проекта считали «целесообразным назначение служащих поставить в большую зависимость от Министерства путей сообщения» 136. При этом они исходили из того, что еще законом от 18 июня 1892 г. за министром было закреплено право утверждения управляющих частных железных дорог. Некрасов просил предоставить дополнительные права МПС в подборе личного состава служащих частных дорог, ослабив влияние со стороны правлений, и передать дела об утверждении служащих на этих дорогах начальнику Управления железных дорог МПС.

С конца марта 1917 г. началась реорганизация центрального аппарата МПС. 30 марта 1917 г. Особое совещание по перевозкам заслушало доклад Управления железных дорог об объединении Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам и Центрального комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам 137. О необходимости этой меры уже давно говорили специалисты железнодорожного дела.

По мнению полковника И. Д. Михайлова, создание Временного распорядительного комитета довело до крайних пределов централизацию перевозок, что не позволяло своевременно и полно учитывать потребности отдельных регионов. Михайлов считал, что эти интересы более точно выражают порайонные комитеты, но в годы войны их права «постепенно все более и более суживались и, наконец, в некоторых своих жизненных частях атрофировались» ¹³⁸.

23 апреля МПС направило Временному правительству представление «О слиянии Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам с Центральным комитетом по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам». Эта мера диктовалась необходимостью «скорейшего объединения в одном органе высшего руководительства распределением как грузовых, так и людских и воинских перевозок по нашей железнодорожной сети» 139

Вопрос этот был, видимо, уже предрешен. Вот почему на основании соответствующего решения Особого совещания по перевозкам от 12 апреля товарищ министра путей сообщения Э. П. Шуберский еще 19 апреля дал циркуляр № 1020 о слиянии этих комитетов в единое учреждение¹⁴⁰.

19 апреля Некрасов подписал постановление МПС о введении в действие нового «Положения о центральном и порайонных комитетах по регулированию перевозок по железным дорогам» ¹⁴¹. Однако в связи с последующей реорганизацией Управления железных дорог это положение было пересмотрено и 17 сентября заменено новым «Положением о центральном и порайонных комитетах по железнодорожным перевозкам». В нем, в частности, было записано: «Для руководства на местах перевозками по железным дорогам, в видах полного и планомерного использования их провозной и пропускной способности, для согласования планов и установления порядка перевозок в смешанных железнодорожно-водных сообщениях, а также для возможно лучшего удовлетворения требований на перевозки со стороны армии, ведомств, промышленности, торговли и населения, учреждаются особые порайонные комитеты и съезды при порайонных комитетах, между коими распределяются железные дороги сети. Комитеты эти находятся в ведении Министерства путей сообщения. и деятельность их объединяется и направляется Центральным комитетом, находящимся в составе Министерства путей сообщения» 142.

Центральный комитет состоял из председателя и управляющего Делами, назначаемых министром путей сообщения, а также предста-

вителей от министерств: военного, морского, внутренних дел, путей сообщения, торговли и промышленности, финансов, земледелия, продовольствия и труда (по назначению начальников названных ведомств), от частных железных дорог и от ряда общественных организаций. В случае необходимости, к участию в заседаниях приглашались представители других ведомств, председатели порайонных комитетов или их заместители, представители округов путей сообщения и другие лица, «могущие быть полезны делу».

Центральный комитет по железнодорожным перевозкам рассматривал общие вопросы распределения подвижного состава для удовлетворения нужд районов; усиления и улучшения железных дорог и связанных с ними водных путей (если работы эти касались двух и более порайонных комитетов); предоставления преимуществ в очередности на отправку грузов какого-либо определенного направления или назначения, если соответственная перевозка совершается в пределах не более двух порайонных комитетов; выяснения и установления по периодам времени потребностей и заданий на перевозку грузов для нужд армии, правительственных учреждений и общественных организаций, городов, промышленных предприятий, населения, которые не могут быть удовлетворены распоряжением порайонных комитетов. Центральный комитет распределял упомянутые грузы по степени их важности и срочности доставки и по районам снабжения; составлял общие планы перевозок этих грузов в соответствии с перевозочной способностью железных дорог. Важной функцией Центрального комитета стало согласование этих перевозок (в пределах более двух порайонных комитетов) в отношении времени и пути следования, а также числа одновременно следующих поездов. В экстренных случаях эти планы согласовывались с Эксплуатационным управлением железных дорог. Центральный комитет утверждал формы для периодических письменных и телеграфных донесений, получаемых от порайонных комитетов, и рассматривал статистические данные о работе железных дорог по І перевозке грузов и об использовании подвижного состава.

Если Центральный комитет по железнодорожным перевозкам не мог разрешить каких-то вопросов, входящих в его компетенцию, они рассматривались в Особом совещании по перевозкам.

Заседания Центрального комитета считались состоявшимися при наличии председателя или его заместителя и не менее двух членов комитета. Решения принимались большинством голосов. При равен-

стве голосов принималось решение, за которое голосовал председатель. В случае появления особого мнения (для подачи его полагалось трое суток) вопрос представлялся на окончательное решение министра путей сообщения.

Предполагалось, что не менее одного раза в год МПС будет созывать съезды из членов Центрального комитета по железнодорожным перевозкам, председателей порайонных комитетов, представителей казенных и частных железных дорог. Съезд рассматривал изменения в действовавших правилах и условиях перевозок грузов, вопросы о предстоящих перевозках, о совершенствовании сети железных дорог, о постройке новых линий, строительстве складов и элеваторов и т. п.

После ликвидации Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам в апреле 1917 г. снова выросло значение порайонных комитетов, пополнившихся представителями земств, биржевых комитетов, различных общественных организаций. По мнению Михайлова, они становились полными хозяевами в своих районах: составляли планы на перевозки очередных и внеочередных грузов, разрешали единичные отправки. Михайлов считал необходимым слияние с порайонными комитетами продовольственных органов, поскольку доставка продовольствия в армию и крупные промышленные центры становилась проблемой политической. Нехватка хлеба, например, могла взорвать хрупкое политическое равновесие в стране, установившееся после сформирования коалиционного состава Временного правительства 143.

Новое положение о порайонных комитетах отражало рост влияния общественных организаций на хозяйственную жизнь. Помимо назначаемых министром путей сообщения председателей и его товарищей в состав этих комитетов входили представители ряда ведомств: военного, торговли и промышленности, земледелия, внутренних дел, финансов, продовольствия и труда. Вместе с ними в порайонных комитетах были представлены местные областные и губернские продовольственные комитеты; заводские совещания; Уполномоченные по топливу и металлам; торговые и промышленные организации; земские и городские органы самоуправления; кооперативные организации; профсоюз железнодорожников; Советы крестьянских депутатов; Советы рабочих и солдатских депутатов.

Порайонные комитеты проводили заседания по мере необходимости, но не реже одного раза в месяц. Их функции по новому

положению практически остались прежними, за исключением пункта о составлении планов перевозок грузов. Больше прав получили председатели порайонных комитетов в вопросах отступления от действовавших правил постепенности и очередности отправки грузов и разверстки вагонов. Правда, речь шла о перевозках только внутри района и в радиусе двух районов.

Работа центрального и порайонных комитетов, проведение съездов финансировались за счет специального сбора с отправляемых грузов. Порядок взимания, хранения и расходования этого сбора определял министр путей сообщения.

25 апреля 1917 г. в докладе министру путей сообщения Э. П. Шуберский указал на необходимость совмещения постов начальника Управления железных дорог и председателя Центрального комитета по регулированию перевозок и, в связи с ростом объема работы, просил назначить ему в помощники А. С. Тухина и Э. В. Ландсберга¹⁴⁴.

А. С. Тухин, инженер-технолог, принадлежал к числу опытных работников министерства. В 1916 г. был назначен управляющим эксплуатационным отделом Управления железных дорог и председателем Нефтяного комитета. С 20 апреля 1917 г. А. С. Тухин представлял МПС в Совете по железнодорожным делам, а с 4 мая стал еще и помощником начальника Управления железных дорог МПС 145 .

Э. В. Ландсберг принадлежал к молодому поколению железнодорожных специалистов. На железные дороги он пришел в 1908 г. и накануне Февральской революции работал начальником Службы движения Варшаво-Венской железной дороги. 4 мая 1917 г. он был назначен помощником Э. П. Шуберского и председателем Центрального комитета по регулированию перевозок по железным дорогам 146.

8 апреля Временное правительство приняло постановление об образовании временных наблюдательных комитетов при центральных и местных учреждениях ведомства путей сообщения. 15 апреля Министерство путей сообщения утвердило правила и инструкцию по выборам в эти комитеты. Учреждались: Главный наблюдательный комитет — при Управлении железных дорог; местные — при всех местных управлениях железных дорог; линейные — при главных мастерских; правленские — при всех правлениях обществ частных железных дорог. Комитеты состояли из назначаемых (соответственно министром, начальниками или управляющими дорог, председателями правлений) и избираемых от служащих и рабочих членов. Задачами комитетов было

разрешение конфликтов между рабочими, служащими и администрацией на всех уровнях. В правилах особо подчеркивалось, что «члены комитета, сохраняя полную справедливость, должны строго относиться ко всем случаям нарушения действующих положении и правил и неисполнения служебного долга» .

В тот же день Н. В. Некрасов передал во Временное правительство записку о расширении компетенции заготовительных подразделений министерства. Это обеспечивалось путем предоставления Комитету заготовлений при МПС прав председателей особых совешаний в деле окончательного установления порядка выдачи поставщикам авансов при заключении с казной договоров на поставку железнодорожных заказов 148. Однако правительство сочло целесообразным вообще упразднить Комитет заготовлений и образовать вместо него Заготовительный комитет, но уже в составе Министерства торговли и промышленности. В соответствии с утвержденным 5 мая положением этот комитет должен был способствовать развитию отечественной промышленности путем установления «единства и планомерности в деле массовых заготовлений». Комитет определял потребности ведомств в сырье, полуфабрикатах и готовых изделиях, выяснял возможность удовлетворения этих потребностей внутри страны или за границей, составлял планы распределения заказов между отечественными предприятиями, рассматривал с точки зрения интересов отечественной промышленности предложения ведомств о казенных заказах за границей. На правах членов в комитет входили представители ряда министерств (в том числе два от МПС), от Всероссийского земского союза, Всероссийского союза городов, от Центрального военно-промышленного комитета и Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов.

12 июня Некрасов подписал представление о выделении Отделу заготовлений 26 тыс. руб. на второе полугодие ¹⁴⁹. Однако в ходе реформы Управления железных дорог и этот отдел вскоре прекратил свое существование.

В апреле 1917 г. главный инженер Отдела по испытанию и освидетельствованию заказов МПС А. Н. Митинский предложил преобразовать возглавляемый им отдел в Главную заводскую инспекцию МПС. Митинский считал, что для повышения качества изделий надо наблюдать за самим производством, не разбирать же паровоз, чтобы проверить качество его сборки. По его мнению, Главная инспекция должна была наблюдать даже за качеством материалов, из которых

на заводах выполняли заказы казенных железных дорог. Штат нового учреждения включал 24 человека. Предложение Митинского было « 150 реализовано уже при советской власти .

В апреле Н. В. Некрасов подготовил документ об образовании Временного комитета по делам частных железных дорог 151, куда, по мнению министра, следовало передать соответствующие дела из Особого присутствия по делам о принудительном отчуждении недвижимых имуществ и вознаграждении их владельцев и Отделения финансов Государственного совета, а также соответствующие дела, рассматривавшиеся в МПС. Постановление об образовании Особого временного комитета по делам частных железных дорог 5 мая было принято Временным правительством 152. В его состав вошли представители от Центрального военно-промышленного комитета, Главного комитета Всероссийского земского союза, Главного комитета всероссийского союза городов и ряда других организаций и учреждений. Министры или представители ведомств могли принимать участие в заседаниях комитета с совещательным голосом. Его постановления утверждались Временным правительством, а делопроизводство вела Государственная канцелярия. За участие в каждом заседании членам комитета выплачивали по пятнадцать рублей из государственной казны. На покрытие расхода был выделен сверхсметный кредит в 10 тыс. руб. 153

Первое организационное заседание в присутствии управляющего Министерства путей сообщения состоялось 23 сентября. Председателем Особого временного комитета был избран К. Я. Загорский. На заседании 29 сентября его заместителем стал А. Н. Фролов 154. 6 и 14 октября комитет рассмотрел следующие вопросы: сооружение на Кавказе Абраусской ветки; открытие обществом Ачинск-Минусинской железной дороги движения на участке Ададым—Глядень; перенос срока окончания строительства Крыловской, Ртищевской, Чигиринской и других железнодорожных линий; увеличение стоимости сооружения Шушинской железной дороги, Средне-Кавказской железной дороги; увеличение облигационного капитала общества Северо-Донецкой железной дороги; изменения некоторых уставов железнодорожных обществ 1555.

Одним из последних документов комитета стало письмо К. Я. Загорского министру торговли и промышленности А. И. Коновалову от 24 октября с просьбой Совета съездов представителей промышленности и торговли о своем представительстве в Особом времен-

ном комитете по делам частных железных дорог. «Учреждением Комитета, — писал Загорский, — имелось в виду создать для рассмотрения дел, касающихся частного железнодорожного строительства, установление, совершенно независимое от борьбы частных интересов и действующее в строгом соответствии с целями общегосударственными» 156. В нем на равных условиях были представлены правительство и рял общественных организаций. Включение иных представителей, по мнению Загорского, вызвало бы проявление в комитете «профессиональных стремлений и требований». Если ввести в этот комитет представителя одного профсоюза, то немедленно своего участия в его работе потребуют, например, Железнодорожный союз, кооперация и т. п. Последствием такого расширения комитета явилось бы «искажение основной его задачи как vчреждения государственного и стоящего вне всяких посторонних влияний» 157. В письме содержалась просьба к Временному правительству не изменять списка членов комитета.

Делопроизводство комитета вела Государственная канцелярия, а затем особый отдел в Канцелярии Временного правительства, на содержание которого было запрошено 74 800 руб. 158

Уже весной 1917 г. станции и поезда захлестнул вал печатной продукции различных политических партий. Не отставала и власть. 1 мая в МПС начал работать Комитет по распространению изданий 159

Временного правительства .

Одной из главных задач ведомства путей сообщения, как сказано выше, Некрасов считал децентрализацию управления. Она пользовалась поддержкой ряда специалистов железнодорожного дела. Например, об этом публично не раз говорил проф. В. Н. Щегловитов, занимавший должность управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС в дни проведения мобилизации 1914 г., а в 1917 г. руководивший Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железными дорогами . Поддерживал эту идею инженер К. Гласков 161, пытавшийся привлечь внимание общественности к идее железнодорожных округов, к которым должен был, по его мнению, перейти ряд полномочий управлений дорог. Так, к окружному управлению должны были отойти врачебносанитарный, юридический и учебный отделы, пенсионная касса, разбор претензий и служба сборов. Округ, по его мнению, должен был самостоятельно решать вопросы, касавшиеся планомерного развития путей сообшения.

3 мая в МПС состоялось заседание специальной межведомственной комиссии по децентрализации управления железных дорог под председательством А. С. Тухина. От Министерства финансов присутствовал вице-директор Департамента железнодорожных дел] Н. Ю. Старынкевич, от Государственного контроля — помощник re-1 нерал-контролера П. П. Сергеев, от МПС — управляющий эксплуатационным отделом Э. В. Ландсберг, его помощник С. Н. Байдак и помощник управляющего юридической части Н. Н. Возницын.

Комиссия приняла решение предоставить местным советам управлений казенных и правлениям частных железных дорог право утверждать договоры, составленные в рамках действовавшего законодательства, на сдачу в аренду железнодорожной земли под склады для перевозимых грузов или строительство жилья для железнодорожников 162. Советы управлений получали также права на сдачу в аренду станционных буфетов и мест продажи печати, размещения объявлений и т. п. Правлениям предлагалось разрешить заключать договоры на постройку и эксплуатацию полъездных путей частного пользования на срок до 12 лет. Управления казенных железных до-1 рог, по мнению Комиссии, могли самостоятельно заключать лого- і воры с артелями и частными предпринимателями на обслуживание! станций носильщиками и на производство товаростанционных операций 163. Наконец, комиссия признала возможным предоставить железным дорогам право решать вопрос об устройстве и открытии остановочных пунктов для пассажирских и грузовых операций за счет заинтересованных лиц и предприятии ...

25 мая 1917 г. Управление железных дорог МПС представило в] Особое совещание по перевозке доклад о расширении прав началь-, ников дорог. В частности, предполагалось разрешить им самим решать вопросы о совместительстве; награждении премиями в разме- ј ре до 150 руб. всех служащих, кроме начальников служб и частей ј управлений, и т. п. 165

29 мая на заседании Особого совещания по перевозкам под председательством товарища министра путей сообщения Л. А. Устругова был рассмотрен доклад Управления железных дорог о децентрализации управления. В целях упорядочения перевозок предполагалось освободить Управление железных дорог от разрешения многих второстепенных вопросов, поступавших в МПС с мест в соответствии с действовавшими распоряжениями министра путей сообщения. В частности, рекомендовалось расширить компетенцию начальника

дороги, предоставив ему следующие права: самостоятельно решать вопросы совместительства для административного персонала, поошрять всех служащих (за исключением начальников служб, частей и их помощников) выплатами в размере до 150 руб.; утверждать все проекты построек и перестроек, за исключением тех, где общая стоимость той или иной работы превышает 300 тыс. руб. Допускалось окончательное решение вопросов по претензиям и искам к дороге на сумму, не превышавшую 50 тыс. руб. 166 Советы местных управлений и правления частных железных дорог должны были получить право утверждать проекты договоров по приписке к парку специальных вагонов на различные сроки без утверждения министром путей сообщения или министром финансов. Правлениям частных железных дорог, как и советам управлений казенных железных дорог, предоставлялось право заключать договоры на постройку и эксплуатацию подъездных путей. Особое совещание одобрило положения данного доклада.

В докладе Управления железных дорог содержалась критика положения дел, сложившегося в ведомстве путей сообщения уже после революции. Акцент был сделан на анархии, возникшей на железных дорогах. Образовавшиеся железнодорожные союзы, комитеты и т. п. объявляли свои дороги «самоуправляющимися единицами» и требовали от руководителей разного уровня отчетов по каждому незначительному распоряжению. При конфликтах начальники, по словам докладчика Э. П. Шуберского, смещаются. Производительность труда падает, а количество прогулов увеличивается. На Казанской дороге рабочим были предложены премии в размере 60 % заработка при условии, что они вернутся к уровню интенсивности работы предыдущего года. Если же они увеличат показатели работ на 25 % против прошлогодней, то размер жалования удваивался. Но рабочие все эти предложения отвергли.

На заседании Особого совещания по перевозкам выступил А. А. Бубликов, подтвердивший сказанное начальником Управления железных дорог. Он рекомендовал пригласить для объяснений министра путей сообщения, поскольку «железнодорожная сеть агонизирует».

Н. В. Некрасов заявил о несогласии с Шуберским в оценке положения на железных дорогах. Самовольные устранения начальства он объяснил политикой старой власти, создавшей на дорогах атмосферу недоверия служащих к своим руководителям. Министр

поддержал деятельность железнодорожных союзов, с которыми у ведомства сложились наилучшие отношения. «Не в конфликтах и не в недоразумениях, — сказал Некрасов, — сейчас опасность. Трагично общее экономическое положение страны, и особенно ярко эта трагедия сказывается на железных дорогах» ¹⁶⁷. Решение частного железнодорожного вопроса возможно лишь при улучшении экономической ситуации, а если разруху не удастся одолеть, то «при финансовом крахе первыми полетят в трубу железные дороги». Некрасов высказался в поддержку политики Временного правительства как единственно возможной и верной в сложившихся обстоятельствах. «Необходимо, — продолжал министр, — стиснув зубы, какнибудь просуществовать этот тяжкий период времени» ¹⁶⁸.

В мае был подготовлен проект реорганизации центрального аппарата МПС. В нем отмечалось, что быстро ликвидировать отставание в развитии железнодорожной сети нельзя. Но повысить эффективность работы транспорта можно путем рационального использования имеющегося оборудования и подвижного состава. По мнению авторов проекта, первым шагом должна стать оптимизация структуры управления железными дорогами. В качестве ее основного недостатка отмечалась крайняя медлительность в принятии решений в Управлении железных дорог МПС. Подчеркивалось, что до войны ни один начальник данного Управления не пробыл на своем посту более двух лет, а в военное время сменилось пять начальников Управления железных дорог «в тщетной попытке подыскать лицо, которое могло бы справиться с возлагаемой на него обязанностью при данной организации» 169. Предлагалось разделить Управление железных дорог на два — Хозяйственное и Эксплуатационное.

Необходимость появления в МПС Хозяйственного управления диктовалась сложившейся в годы войны крайней централизацией снабжения. В проекте подчеркивалось, что даже на частных железных дорогах отделы заготовок образованы не при местных управлениях железных дорог, а при правлениях железнодорожных обществ. В новое управление предполагалось включить Отдел заготовлений и Отдел по испытанию и освидетельствованию заказов. Служащие этого управления должны были заниматься заготовками предметов верхнего строения пути, подвижного состава, топлива и т. д., осуществлять руководство хозяйственной деятельностью местных управлений казенных железных дорог. Предполагалась следующая структура Управления: начальник и два его помощника, Комитет управления,

отделы: подвижного состава, рельсов и металлоснабжения, топлива, по испытанию и освидетельствованию заказов, канцелярия. При Управлении находились юрисконсульт, инспекторы, инженеры для «170

технических занятии .

В мае в МПС произошли новые кадровые изменения. 19 мая прошение об отставке подал Э. П. Шуберский ¹⁷¹. 24 мая Временное правительство согласилось с предложением министра путей сообщения Н. В. Некрасова об учреждении должностей третьего и четвертого товарищей министра ¹⁷². В тот же день товарищем министра путей сообщения был назначен товарищ председателя Исполкома Всероссийской железнодорожной конференции В. Д. Марацевич. Главный инспектор С. М. Богашев получил назначение на должность председателя Сибирского порайонного комитета, а его место в министерстве занял Г. С. Тахтамышев ¹⁷³.

27 мая Н. В. Некрасов издал знаменитый циркуляр № 6321. В свойственной ему манере, министр сначала подчеркнул, что «система управления железными дорогами, основанная на административных репрессиях, угнетении личности железнодорожных тружеников и устранении их инициативы в порученном им деле, должна отпасть» ¹⁷⁴. Поддержание правильности железнодорожного движения, его безопасности и непрерывности должно основываться «на дружном сотрудничестве железнодорожной администрации со служащими и рабочими». Эти задачи объединения железнодорожных служащих и рабочих.

В связи с тем что на местах уже действовали местные органы союза, главные дорожные и районные комитеты, Некрасов признал необходимым, по соглашению с Исполнительным комитетом Всероссийской железнодорожной конференции, внести некоторые изменения в управление железными дорогами. Он, в частности, указал, что МПС и подведомственные ему учреждения «должны и будут строго согласовывать свою работу со взглядами и пожеланиями объединенных железнодорожных тружеников, чутко прислушиваясь ко всем заявлениям, идущим от Союза и через Союз» ¹⁷⁵. При этом министр заявил, что какие-либо требования, идущие не от органов Союза, министерством приниматься не будут.

Всероссийскому железнодорожному союзу, в лице его комитетов в центре и на местах, «должно принадлежать право самого широкого контроля и наблюдения за всеми отраслями железнодо-

рожного хозяйства и вообще за деятельностью железных дорог». Однако распорядительной власти «пока» они не имеют. Далее Некрасов отмечает, что нравственная ответственность за состояние дел на железных дорогах лежит на всех, а ответственность юридическая продолжает в полной мере оставаться на железнодорожной администрации. Вот почему каждый сознательный железнодорожник, проникнутый «идеями революционной дисциплины», обязан исполнять ее распоряжения, хотя бы он и не был с ними согласен.

Вместе с тем комитеты союза имеют право заявить вышестоящим начальствующим лицам о своем несогласии с теми или иными административными распоряжениями, вплоть до обращения в Исполком железнодорожного союза и в МПС, а если и они не сумеют выработать компромиссное решение, — то железнодорожники могут апеллировать к Временному правительству, которое и решает дело окончательно. В свою очередь, Некрасов призвал железнодорожную администрацию «энергично отстаивать свои взгляды по спорным вопросам и с надлежащей полнотой освещать дело с точки зрения интересов службы, чтобы высшие инстанции, куда переходит спорный вопрос, имели возможность сделать вполне беспристрастный и объективный вывод» 176.

Справедливо полагая, что никто из железнодорожников не может быть лишен места или ограничен в служебных правах без рассмотрения его дела в установленном порядке, министр указал на необходимость впредь передачи дел об увольнении, устранении или смещении рабочих и служащих в соответствующий комитет Железнодорожного союза. В циркуляре разъяснялась позиция министра по вопросу о выборах должностных лиц. Некрасов считал применение выборного начала при замещении должностей «невозможным до полного пересмотра всего строя государственного управления Учредительным собранием». Однако он не отрицал право за рабочими и служащими, в лице Железнодорожного союза, возбуждать вопрос о несоответствии вновь назначенных должностных лиц возложенным на них обязанностям. Такое право отвода вновь назначенного лица могло осуществляться в течение двухмесячного срока после назначения, причем соответствующие заявления должны быть комитетами мотивированы. Впредь до отмены назначения уполномоченной на то властью, сотрудник оставался на рабочем месте и исполнял свои обязанности.

В соответствии с данным циркуляром, главные должностные комитеты посылали своих представителей (до трех лиц) в состав советов местных управлений с правом совещательного голоса, и с правом возбуждать вопросы, какие эти представители признают нужным. В циркуляре определялись и другие вопросы взаимодействия администрации и органов Железнодорожного союза (освобождение от службы, содержание, суточные, оплата железнодорожного телеграфа, пользование бесплатными билетами и т. п.).

Циркуляр № 6321 был встречен враждебно значительной частью административного персонала. Пожалуй, впервые Некрасов встретился с серьезной критикой в свой адрес. 5 июня Совет частных железных дорог обратился с письмом к Временному правительству, в котором подводились итоги работы ведомства путей сообщения за первые три месяца после Февральской революции. Выводы были достаточно резкими: «Та политика, которая принята Министерством путей сообщения, то направление, которое дается железнодорожному делу министром путей сообщения, его словесными выступлениями и его циркулярами, угрожает в ближайшем будущем новым расстройством транспорта» ¹⁷⁷. Указания министра на старую систему, будто бы основанную на административных репрессиях, по мнению авторов письма, «доказывают лишь недостаточное знакомство министра путей сообщения с историей русского железнодорожного дела» ¹⁷⁸. В частности, в письме говорилось о героизме и сознательности железнодорожников, проявленных в Мировую войну с первых дней мобилизации. Что же касается негативных моментов прошлого, то ведь Некрасов тоже «вводит на железных дорогах политику, хотя и ярко противоположного направления». Совет частных железных дорог подметил, что министр в своей критике старой системы управления совершенно не учитывает психологических моментов. Действительность же такова, что эти обвинения прошлого «будут неизбежно переложены служащими, мастеровыми и рабочими на своих ближайших начальников и руководителей». Отрицательно отнеслись авторы письма и к такой важной составной части программы Некрасова, как децентрализация. Они утверждали, что она уже широко применяется на железных дорогах в связи с огромными расстояниями и удаленностью отдельных участков от центрального аппарата управления дорогами. Ведь права руководить имели не только начальники управлений, но и главные кондукторы, начальники станций и разъездов, дорожные мастера и т. п.

Не прошли они мимо стремления резко поделить железнодорожников на начальствующих и подчиненных. При этом одни несут полную ответственность, а другие лишь контролируют. Это неминуемо создает только рознь и вражду между ними.

Совет частных железных дорог осудил положение циркуляра о вмешательстве комитетов в распоряжения железнодорожной администрации, ибо «министр путей сообщения фактически вводит не имеющие примера в мировой практике принципы коллективного управления» в дело громадной государственной важности «неустойчивым и переменным составом служащих, большинство из которых не несет при этом ни юридической, ни материальной ответственности»¹⁷⁹.

Был подвергнут критике и сам механизм принятия этого циркуляра. Авторы письма считали, что такая новая и необычная система управления одной из главнейших отраслей государственного управления могла быть введена только Временным правительством. Они видели «незаконность» циркуляра в том, что он противоречил уставам частных железнодорожных обществ и правления оказались поставленными перед выбором: либо нарушать права владельцев дорог, либо не выполнять распоряжение министра. «Составленный в крайне сбивчивых и неопределенных выражениях и полный глубоких внутренних противоречий, — указывалось в письме, — циркуляр неизбежно внесет еще большее разногласие в среду железнодорожных служащих» 180. В случае его применения он может сыграть роковую роль в судьбе железных дорог. Циркуляр был принят без обсуждения с заинтересованными и компетентными лицами и учреждениями — «прием, который в столь серьезных случаях не практиковался даже при старом режиме и признается совершенно недопустимым в правовых государствах». Действительно, по свидетельству одного из руководителей путейского ведомства Э. В. Ландсберга, циркуляр № 6321 был составлен и опубликован без согласования со специалистами Управления железных дорог МПС 181.

Далее авторы письма указывали на развал железнодорожного транспорта, на уход из министерства способных и талантливых работников, на устранение неугодных, на двусмысленное положение служащих, не получивших «ни одного ясного руководящего указания из министерства»

Такое мощное выступление представителей частного капитала вынудило Временное правительство рассмотреть более подробно

положение на железных дорогах, а министру путей сообщения пришлось подготовить подробную докладную записку в ответ на письмо-заявление Совета частных железных дорог.

Н. В. Некрасову пришлось подтвердить, что циркуляр от 27 мая лишь временная мера и что дело государственного строительства на железных дорогах решится на Учредительном собрании. Ссылался он и на трудность общей коренной реформы железнодорожного дела. Так, например, комиссия А. А. Добровольского за два с половиной месяца работы еще не успела закончить и первого чтения пересматриваемого ею устава о службе на железных дорогах. В своем ответе на письмо Совета частных железных дорог Некрасов жаловался на то «роковое наследство последних лет», которое ему пришлось принять. Он вновь подтвердил свою убежденность в том, что отчуждение младших железнодорожных тружеников от старших начальствующих лиц родилось задолго до революции и являлось результатом «правой политики» бывших руководителей ведомства путей сообщения. Именно это привело к устранению по моральным и политическим причинам ряда железнодорожных служащих. Некрасов в то же время подчеркнул, что «к чести железнодорожной семьи... в процентном отношении эти устранения остаются далеко позади других ведомств» 183. Для сравнения он привел Министерство внутренних дел, в системе которого на местах не осталось ни одного представителя высших губернских и уездных лиц. Заменены уже некоторые из назначенных после революции. «Между тем ряд начальников дорог и подавляющее большинство начальников отдельных служб, — писал Некрасов, — по-прежнему продолжают свою работу». В то же время он вынужден признать, что из МПС ушел начальник Управления путей сообщения Э. П. Шуберский, признавший, «что взгляды его и министра путей сообщения на желательную в железнодорожном деле политику не совпадают. Отставка его была, несомненно, очень тяжела для министерства» 184.

Некрасов объяснил поддержку Всероссийского железнодорожного союза стремлением не допустить на железных дорогах анархии, забастовок, эксцессов и т. п. «Для положительной государственной работы, — писал министр, — демократические профессиональные организации представляются сейчас естественной опорой и орудием государственной власти» В качестве положительного примера в деятельности союза он указал на срыв забастовки мастеровых и рабочих Петроградского железнодорожного узла. Попыт-

кой оправлаться прозвучали в его локлалной записке слова о том. что министр «отнюдь не стоит на точке зрения известной части железнодорожных служащих, которые склонны рассматривать железные дороги как самоуправляющуюся организацию с выборным начальством и полной автономностью» 186. Что же касается права условного отвода должностных лиц, предоставленного органам Железнодорожного союза, то, как заверил министр, последнее слово везде останется за представителями администрации. В то же время он вновь повторил, что расстройство транспорта унаследовано от старого режима, отвергавшего принцип общественного контроля и коллективного совета, и это «не может не служить серьезным предостережением для нового строя». А чтобы избежать в будущем упреков в самовластии и дать возможность постоянного обсуждения предпринимаемых Министерством путей сообщения решений, Некрасов считал необходимым преобразовать Особое совещание по перевозкам с введением широкого «демократического» представительства и с переименованием его в государственный Комитет по транспорту¹⁸⁷.

Циркуляр так и не был отменен.

Перед Временным правительством, Министерством путей сообщения стояла задача решительными и целесообразными мерами «поднять транспорт». Для этого нужно было выделить средства на строительство новых железнодорожных линий, усиление пропускной способности существующих дорог, ускорение ремонта подвижного состава и заказа новых вагонов, платформ, цистерн, паровозов на отечественных заводах и за рубежом.

В первой половине 1917 г. Временное правительство предоставило ведомству путей сообщения большие средства для покрытия эксплуатационных расходов, увеличения пропускной и провозной способности дорог, их технического переоснащения.

Так, уже 11 марта правительство предоставило МГТС кредит в 10 млн руб. на покрытие расходов по временной эксплуатации Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог. В июле на эти цели было выделено еще 5 млн руб. В течение марта Временное правительство предоставило в распоряжение министра путей сообщения 22 млн 703 тыс. 13 руб. на увеличение оборотных средств Юго-Западных и Николаевской железных дорог и на расходы, связанные с обстоятельствами военного времени (строительство подъездных путей к военным объектам, удлинение специальных платформ для погрузки и выгрузки военных эшелонов и т. п.) 188; и 29 млн

800 тыс. руб. на покрытие расходов по эксплуатации казенных железных дорог ¹⁸⁹. В июне обществу Московско-Казанской железной дороги Временное правительство выдало ссуду в 27 057 000 руб. из расчета 7 % годовых на расходы по усилению пропускной способности дороги. 28 марта Временное правительство постановило выкупить Олонецкую железную дорогу. Для этой цели министру путей сообщения было выделено 3 млн 67 тыс. 200 руб. ¹⁹⁰ Межведомственная комиссия под председательством члена Государственной думы Д. И. Герценвица, обсудив состояние Московско-Казанской железной дороги, признала желательным ее немедленный выкуп в казну, но этот вопрос в 1917 г. решен не был¹⁹¹.

Более 7 млн руб. потребовалось для увеличения пропускной способности линии Петрозаводск-Кемь до 400 вагонов в сутки. Временное правительство удовлетворило заявку МПС от 10 февраля 1917 г. и выделило 11 млн 400 тыс. руб. на усиление пропускной способности Архангельской линии Северных железных дорог 192. Министр финансов удовлетворил ходатайство частных железных дорог о кредитовании их в частных банках. Ходатайство это мотивировалось тем, что в стране внутренний денежный рынок занят «Займом свободы» и поэтому выпуск специального железнодорожного займа невозможен, между тем как частные железнодорожные общества находились в чрезвычайно тяжелом финансовом положении. Частные банки выразили готовность кредитовать эти железные дороги лишь при условии, если не последует возражений со стороны Государственного банка. Дополнительные кредиты предназначались обществам Московско-Казанской, Северо-Донецкой и других железных дорог 193. Правительство покрыло перерасход по сооружению линии Сорока-Кандалакша и выделило средства на продолжение работ на участке Кандалакша—Кола (25 млн руб.) 194. В июне месяце Временное правительство предоставило МПС дополнительный кредит на расходы по эксплуатации казенных дорог в 160 млн руб. 195

В 1917 г. было введено в эксплуатацию 2488 верст железных дорог. Важнейшими среди них были участки Ачинск—Абакан (459 км), Сорока—Кандалакша (396 км), Кандалакша—Мурманск (278 км), Татарская—Славгород (Кулундинская) (315 км), Алейская—Семипалатинск (299 км), Псков—Полоцк (284 км)¹⁹⁶. К концу 1917 г. было завершено сооружение важной линии Буй—Данилов, значительно разгружавшей Вологодский железнодорожный узел, поскольку часть грузов из Перми и Вятки можно было направлять через Ярославль

на Москву без захода в Вологду. Продолжалось строительство второго пути на участке Челябинск—Чишма (до пересечения с Волго-Бугульминской железной дорогой). В 1917 г. предполагалось завершить сооружение магистрали Казань—Екатеринбург, но отечественные заводы не поставили необходимого количества рельсов. Общество железнодорожных ветвей строило дорогу от линии Вятка—Котлас до фабрично-заводского района Слободское (46 верст). К концу 1917 г. была уложена половина главного пути, построены все деревянные мосты, почти все водопроводные трубы, на 80 % завершено устройство телеграфной связи 1917. Начинались работы по сооружению участка Орехово—Киржач. Был разработан план переустройства станции Орехово в связи с предполагаемым грузопотоком на участках Егорьевск—Орехово и Орехово—Киржач 1918.

21 марта Особое совещание по перевозке признало необходимым осуществление работ по усилению Северных железных дорог 199. В апреле Временное правительство предоставило МГТС 22 млн 200 тыс. руб. на производство изысканий ряда крупных железнодорожных линий: Москва — Донецкий бассейн, Рязань—Тула—Барановичи, Котлас—Сорока. Начальником изыскательской партии северной части дороги Москва — Донецкий бассейн был назначен инженер Ф. Н. Дроздов, а южной — инженер А. Ф. Матусевич 200.

МПС обсуждало предложения передать строительство некоторых линий частным обществам. Временное правительство выделило министерству кредит в 27 млн руб. для Общества Бессарабских железных дорог на строительство линий Одесса—Анкерман, Бессарабская—Прут, Арцыз—Измаил, и 10 млн руб. для Общества Подольской железной дороги на сооружение линий Шепетовка—Ямполь—Збораж, Каменец-Подольск—Ларга, Каменец-Подольск — Иване Пусте²⁰¹.

Комиссия о новых железных дорогах под председательством А. В. Ливеровского приступила к изучению проектов железнодорожной магистрали Рыбинск—Красноуфимск. Эта линия по проекту Общества Московско-Казанской железной дороги должна была пройти через Кострому, Макарьев, Ветлугу, Шахуны (Шахунья), Яранск, Уржум, Камско-Воткинский завод. По проекту инженера Перлова она шла несколько южнее — через Судиславль, Кадый, Варнавин, Яранск, Уржум, Камско-Воткинский завод. Но уже в первом заседании Комиссии выяснилось, что представители мест горячо отстаивали как северный, так и южный варианты

этой новой трассы. Дальнейшее обсуждение проектов пришлось отложить 202 .

В апреле Временное правительство предоставило МПС чрезвычайные сверхсметные кредиты (15 млн руб.) на продолжение работ по сооружению линии Сорока—Кандалакша и Черноморской железной дороги²⁰³. МПС предполагало строить крупные железнодорожные магистрали по кратчайшим направлениям без отклонения пути к крупным городам. С последними эти магистрали должны были соединяться шоссейными дорогами, построенными за счет ведомства путей сообщения. Если расстояние до города составляло от 5 до 40 верст, предполагалось прокладывать подъезд-

ные ветви с конечными станциями в этих городах .

В июне Временное правительство выделило 5 млн руб. на сооружение линий Петроград—Мга и Мга—Рыбинск²⁰⁵. Правительство удовлетворило просьбу частного Общества Токмакской железной дороги о выделении средств на сооружение линии Федоровка-Хорлы и передало ему свыше 21 млн руб. Н. В. Некрасов поручил инженеру Г. О. Графтио разработать проект использования на железных дорогах России электрической тяги вместо паровой, т. е. был поставлен вопрос об электрификации отдельных участков дорог²⁰⁶. МПС разрешило группе инженеров произвести изыскания для постройки железной дороги протяжением до 200 верст в Якутской области от селения Нелькан на реке Майя Ленского бассейна до порта Аян на берегу Охотского моря²⁰⁷. В Управлении железных дорог рассматривалось предложение Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги об электрификации в будущем пригородного сообщения Петрограда с Царским Селом с использованием для этой цели части специальной императорской железнодорожной ветки протяженностью 14 верст. Кстати, в распоряжение этого общества перешел и бывший царский павильон в Петрограде. Другую часть этой ветки было решено разобрать и использовать рельсы для строительства железнодорожных линий на театре военных действий.

Управление постройки Мурманской железной дороги обсуждало перспективы обеспечения грузовых перевозок по этой трассе. С окончанием войны грузы скорее всего станут направляться традиционными маршрутами. Грузоотправителям центральных губерний, Поволжья и даже Западной Сибири выгоднее доставить груз по кратчайшему расстоянию в балтийские или черноморские порты. Чтобы не превратить Мурманскую дорогу в «мертвую», ее строители раз-

работали проект Сибирско-Мурманской железной дороги, которая позволяла сибирским и уральским грузам быстрее достичь незамерзающего северного российского порта. Новая магистраль должна была пройти от станции Пермь в северо-западном направлении через Слободской уезд Вятской губернии, Усть-Сысольский, Велико-Устюжский, Сольвычегодский уезды Вологодской губернии и перейдя Котласскую ветвь Пермской железной дороги достигнуть города Шенкурска Архангельской губернии. Затем трасса пройдет через южную часть Холмогорского уезда, Онежский уезд этой же губернии. Вблизи станции Плесецкой она пересечет линию Архангельск—Вологда Северных железных дорог и далее направится в I Кемский уезд и подойдет к Петрозаводск-Сорокской линии и у станции Сорока примкнет к Мурманской магистрали. Общая длина предполагаемой Сибирско-Мурманской магистрали 1436,88 верст. Стоимость ее сооружения могла составить 281,8 млн руб.

Авторы отмечали относительную легкость строительства трассы: в избытке лес, камень, песок. Причем каменные и песочные карьеры имелись повсеместно вдоль намечаемой трассы. Удобно и водоснабжение. Прилегающая местность благодаря рельефу изобилует речками и озерами. Дорога позволяла вовлечь в хозяйственный оборот огромные естественные богатства этого северного края. Раз- І работка лесных богатств, возникновение ряда лесопильных и деревообрабатывающих предприятий привлечет сюда значительное количество рабочих, что поможет осваивать этот край. К тому же вдоль трассы в перспективе может начаться добыча железной руды, фосфоритов, известняка, а также во многих местах соли. Судьба этого І проекта известна. Такой магистрали до сих пор на карте нет²⁰⁸.

В ведомстве путей сообщения продолжалось обсуждение во- I проса о привлечении средств иностранных государств, прежде всего США, для улучшения работы железных дорог России и строительства новых дорог. В частности, речь шла об участии американских финансовых групп в осуществлении проекта сооружения железной дороги между Москвой и Донецким бассейном. Привлекательность ее объяснялась, во-первых, большим грузовым потоком, а следовательно, быстрой окупаемостью затрат. Во-вторых, National City Bank и американские строительные компании приняли решение о строительстве в Донбассе крупного металлургического завода. Для подвоза сырья и вывоза проката нужны были новые железнодорожные пути. Эту точку зрения защищали А. В. Ливеров-

ский и инженер Φ . А. Липский, представлявший интересы американских компаний.

С ними не согласился инженер К. Смит. Он доказывал, что и в самой Америке необходимы многомиллионные капиталовложения в железнодорожную отрасль. Но, главное, американские предприниматели считали условия железнодорожного строительства в России даже хуже китайских. По его мнению, никогда американский капитал не пойдет в Россию до тех пор, пока условия размещения этих средств не станут для американцев безусловно выгодными. Пока же их не устраивали многие нормативные акты, включая даже Общий Устав российских железных дорог, а также тот факт, что железнодорожные уставы разрабатывались в Министерстве финансов, т. е. в ведомстве, не занимавшемся непосредственно сооружением железных дорог.

К. Смит обратил внимание на антироссийские настроения американского обывателя. «Россия же до сих пор в глазах американцев является страной далекой и чуждой их пониманию, страной полудикой, полного произвола и беззакония, в которой личность и капитал ничем не ограждены», — писал Смит²⁰⁹. Такие представления американцев сложились под влиянием русских эмигрантов, которые вынуждены были покинуть свою страну и переехать за океан. Объясняя причину отъезда, они «не стеснялись распространять о России и о порядках в России, иногда и не без оснований, самые фантастические легенды, в большинстве случаях, конечно, самого

отрицательного и недоброжелательного свойства» .

После Февральской революции состояние железнодорожного транспорта постоянно обсуждалось в печати, на собраниях железнодорожников, на съездах предпринимателей и т. п. Например, выступая на Всероссийском продовольственном съезде, полковник И. Д. Михайлов, известный специалист по экономике железнодорожного хозяйства, говорил о недостаточной пропускной способности ряда важнейших направлений. В результате некоторые грузы долго лежали на складах в портовых городах и приходили в негодность. Михайлов говорил о потерях из-за плохого хранения миллионов пудов грузов в Астрахани, во Владивостоке, в других портах. Большие надежды он связывал с активизацией деятельности порайонных комитетов, пополненных в апреле 1917 г. представителями земств, биржевых комитетов и других общественных организаций²¹¹. В МПС с дорог поступали предложения ввести четкое планирование всех перевозок

внутри страны²¹². В 1917 г. на состоянии железнодорожного транспорта по-прежнему сказывались обстоятельства военного времени. Значительная часть подвижного состава обслуживала действующую армию. Грузовые вагоны использовались под склады военного имущества, пассажирские — под санитарные поезда.

В первом квартале 1917г. основными причинами ухудшения положения дел на железнодорожном транспорте стали острейшая нехватка металла, необходимого для ремонта «износившихся» паровозов. «Мы сейчас на железных дорогах не имеем запасных частей и принуждены ремонтировать котлы старым железом, — говорил членам Исполкома Московских общественных организаций профессор петроградского Института инженеров путей сообщения В. Н. Щегловитов в апреле 1917 г. — Мы принуждены обирать одни вагоны и чинить этими отобранными частями другие вагоны, и таким образом у нас образовались "кладбища вагонов"»²¹³.

Продолжались перебои с поставщиками угля. Подсыпка балласта, смена рельс, шпал и другие работы по ремонту пути производились не в том объеме, в каком они были необходимы для обеспечения безопасности движения. Это, в свою очередь, заставляло снижать скорость движения по железным дорогам. Не жаловала путейцев и погода. Вторая половина марта отличалась многочисленными случаями размывов пути, разрушений мостовых опор (быков), что приводило даже к падению в реки мостовых ферм. Так, из-за повреждения моста через Десну было прекращено движение на Новозыбковском подъездном пути. Вода сбила бык моста через реку Сейм на участке Ворожба — Хутор Михайловский. Разлив рек приостановил работу станций Рязань Московско-Казанской железной дороги и станции Воробьевы горы Московской Окружной железной дороги. Из-за сильного таяния снега на линии Батраки— Волжск произошел размыв пути²¹⁴. На перегоне Сызрань—Батраки обрушился мост. На Юго-Восточных железных дорогах ледоходом был снесен мост через реку Воронеж. На перегоне Себряково— Гурово был подмыт бык моста через реку Медведица. Он обрушился, а фермы оказались на весу. Из-за разлива реки Дон с 11 апреля было прекращено движение на участке Персиановка-Кизитеринка. Вода стояла на протяжении 10 верст по высоте до полусажени над головками рельс, балластный слой был вымыт полностью 215. На линии Ростов на Дону — Новочеркасск движение осуществлялось по одному пути²¹⁶. На Рязанско-Уральской железной дороге из-за

размыва пути было приостановлено движение на Астраханской линии. Таким образом, весеннее половодье привело к серьезным разрушениям в путевом хозяйстве дорог.

Товарищ министра путей сообщения на театре военных действий В. Н. Кисляков писал 9 мая Н. В. Некрасову об участившихся случаях противодействия крестьян заготовкам дров для железных дорог. Он считал необходимым в централизованном порядке, решением Временного правительства установить места заготовки дров и повысить ответственность за выполнение заказов железных дорог. По его мнению, без этих мер в 1917 г. будет невозможно заготовить намеченные 1 200 000 куб. саж. дров²¹⁷.

Весной 1917 г. железнодорожная администрация столкнулась с еще одной проблемой. Как уже отмечалось, часть железнодорожников по закону получила отсрочку от призыва в армию. После свержения самодержавия местные органы самоуправления, возможно, под давлением обывателей, стали требовать снятия железнодорожников с учета у комендантов станций и направления их к уездным воинским начальникам. Это автоматически означало их отправку на фронт. 29 мая Главное управление по делам милиции и обеспечению личной и имущественной безопасности граждан МВД потребовало от местных властей пресекать подобные действия в отношении железнодорожного транспорта, ощущавшего острую нехватку квалифицированных специалистов²¹⁸.

Уже в 1917 г. частью постоянного пейзажа железных дорог стали мешочники. «Приходилось для уборки их (станций — A. C.) высылать порожние составы, так как иначе ни одного поезда отправить было невозможно: переполнение вагонов мешочниками было так велико, что проседали рессоры, и вагоны нельзя было передвинуть», — вспоминал инженер В. О. Клеменчич²¹⁹.

По мнению современных исследователей, важную роль в появлении слоя мешочников сыграло введение Временным правительством хлебной монополии. Уже в мае 1917 г. в прессе появились материалы о ходоках-мешочниках, лицах, раздобывших разрешение на право закупки и провоза провизии для уполномочивших их коллективов. Изучавший эту проблему А. Ю. Давыдов писал, что примерно с мая начало развиваться нелегальное снабжение населения продуктами питания. Оно постоянно усиливалось по мере роста инфляции и недоверия к политике Временного правительства. Он отметил такой факт. Мешочники платили крестьянам любую на-

значенную ими цену, так как хотели быстрее избавиться от постоянно обесценивавшихся рублей. По существу хлеб становился валютой. По мнению исследователя, мешочничество постепенно становилось образом жизни значительной части населения. Следовательно, можно говорить о мешочниках, ездивших за хлебом для своих семей и посылавших их коллективов, и о мешочниках-спекулянтах²²⁰.

О масштабах перевозок грузов мешочниками свидетельствует такой факт. С мая по октябрь 1917 г. они перевезли только по Московско-Киево-Воронежской железной дороге 3,5 млн пудов хлеба. Поскольку их деятельность подрывала политику правительства, 18 октября на совещании в Министерстве продовольствия под председательством С. Н. Прокоповича 221 было решено создавать заградительные отряды из надежных воинских частей, чтобы остановить незаконный провоз хлеба и других продуктов 222. Оценивая влияние мешочничества на жизнь общества, А. Ю. Давыдов подчеркивал: «Происходили важные изменения в народной психологии, и прежде всего в отношении населения к закону, к государственным институтам и, стало быть, к запрещенным властью явлениям (прежде всего к нелегальному снабжению). Простые люди повсеместно переставали стесняться нарушать закон, в том числе закон о хлебной монополии» 223. По мнению Давыдова, мешочничество представляло собой «воплошение элементов деградации общества». Заметим, что все это стало возможным, в частности, в связи с серьезным ослаблением власти, всей правоохранительной системы. Но в любом случае было следствием политики Временного правительства.

Еще одной проблемой стал безбилетный проезд²²⁴ и нарастающая спекуляция железнодорожными билетами, особенно в условиях сокращения пассажирского движения. Уже 17 апреля Временное правительство было вынуждено принять специальное постановление, в котором виновные в перепродаже железнодорожных билетов должны были подвергаться наказанию в виде заключения в тюрьме на срок от 2 до 4 месяцев или ареста на срок от 3 недель до 3 месяцев с одновременным денежным взысканием до 1 тыс. руб. ²²⁵

Разумеется, Временное правительство, Министерство путей сообщения весной и летом предприняло ряд шагов по улучшению положения на железных дорогах. В частности, 30 марта Временное правительство для разгрузки Петрограда ввело принудительную перевозочную повинность. Она распространялась на всех владельцев гужевых средств и автомобилей столицы и ее окрестностей. 10 апре-

ля 1917 г. Временное правительство предоставило железным дорогам право направлять грузы без согласия отправителей смешанным железнодорожно-водным путем²²⁶. Это позволило бы разгрузить железные дороги от таких перевозок, как хлеб, уральский металл или донецкий уголь. Председателям порайонных комитетов были даны указания о необходимости всемерного использования водных путей при составлении планов перевозок. На пристанях Коломны, Перми, Саратова, Череповца и других городов Волжского бассейна началась перегрузка грузов из вагонов на пароходы и баржи²²⁷. Однако уже к августу пришлось признать, что общий вывоз с пристаней хлеба сократился по сравнению с 1916 г. в три раза. Угля по Волге перевезли на 80 % меньше предшествующего года, соли на 33 % и т. п. Исследователи склонны винить в таком положении дел нераспорядительность властей и частных грузовладельцев. Последние бойкотировали водные перевозки, поскольку тарифы на них

были выше, чем на железной дороге . Вместе с тем были и объективные причины. В 1917 г. произошло быстрое обмеление Волги и Камы. И землечерпалки потребовались даже туда, где они обычно никогда не работали. Впрочем, оказалось, что к началу навигации 229

землечерпалки не успели отремонтировать .

МПС рассматривало и более прогрессивные методы перевозки грузов. Еще в конце XIX в. на отечественных железных дорогах применили первые контейнеры, но дальше экспериментов дело не пошло. И вот в военное годы появилось несколько оригинальных проектов, способных существенно изменить технологию грузовых перевозок и реконструировать парк товарных вагонов. 19 мая 1917 г. Собрание инженеров путей сообщения заслушало сообщение инженера А. А. Полиса. По его расчетам, в среднем товарный вагон находился в движении только одни сутки из четырех. Из 72 часов простоя он 5 часов ожидал ремонта (или находился в ремонте), 6 часов стоял в ожидании груза, 18 часов затрачивались на маневры, передачу, приемку и сдачу вагонов кондукторскими бригадами. Наконец, 43 часа вагон находился под погрузкой и выгрузкой. Такие потери времени были обусловлены несовершенством расположения или недостатком складских помешений на станциях, их неприспособленностью для погрузочно-разгрузочных работ. В военное время товарные вагоны с коммерческими грузами часто прибывали на станцию назначения с опозданием. Вследствие неопределенности времени прибытия товарных поездов грузополучатель часто не мог своевременно принять груз. А в случае неявки грузополучателя выгрузка производилась самой дорогой, что еще более увеличивало простой подвижного состава. Часто вагон ожидал выгрузки 3-4 суток.

Полис предложил изменить конструкцию вагонов, превратив кузов в своеобразный контейнер, который подъемный кран мог снять с платформы и поставить на специально оборудованную площадку. На освободившуюся платформу устанавливали такой же кузов-контейнер, ожидавший отправки. Прибывший груз хранился на площадке в таком вагоне без перегрузки в пакгаузы.

Полис предлагал разные варианты конструкции кузовов-контейнеров: для штучных грузов, для ссыпных грузов (например, зерна), для дров. Можно было сделать съемный кузов-цистерну. Грузоподъемность крана для подъема кузовов Полис определил в 1500 пудов. Это мог быть обычный железнодорожный кран или мостовой кран, по типу работавших на паровозо- и вагоностроительных заводах. Инженер считал возможным оснастить такими кранами большинство станций.

Полис указывал на следующие преимущества изобретенной им системы: значительно уменьшался простой ходовой части вагона; станционные пути не загромождались вагонами, ждавшими разгрузки; достигалась экономия средств за счет отказа от строительства новых пакгаузов или крытых платформ; значительно упрощалось составление товарных поездов; появилась возможность перегрузки кузовов-контейнеров с поездов на пароходы и обратно, чрезвычайно упрощая операции по перегрузке на другой вид транспорта.

В ходе состоявшегося обмена мнениями идея А. А. Полиса была признана весьма заманчивой и вполне осуществимой. Использование съемных кузовов позволяло многократно увеличить производительность труда. В несколько раз сокращались простои транспортных средств под грузовыми операциями. Присутствовавшие на собрании видные специалисты по вагонному хозяйству высказались за подробную разработку данного предложения, как с экономической, так и с технической точек зрения. 14 октября Комиссия подвижного состава и тяги Инженерного совета МПС рассмотрела и в целом одобрила аналогичный проект инженера С. Г. Алексеева. Однако начавшаяся Гражданская война не позволила тогда реализовать столь выгодную, далеко опередившую время идею²³⁰.

В целях регулирования перевозок грузов Временное правительство ввело в действие с 1 июля «Правила постепенности отправок

грузов малой скорости». Согласно этим правилам все грузы должны были перевозиться малой, пассажирской или большой скоростью. Причем перевозимые малой скоростью грузы были разделены на внеочередные и очередные. В свою очередь, внеочередные грузы делились на три категории: 1) экстренные, 2) плановые и 3) срочные. Соответственно первыми подлежали перевозке экстренные грузы, к которым относились грузы, имевшие «особо важное государственное или общественное значение». В основном это были военные грузы. К плановым грузам относились проловольственные товары, металлы, топливо и т. п. Срочными признавались грузы «не массового характера, коих перевозка и включение в план заблаговременно не могли быть предвидены и коих срочная доставка оправдывается государственными интересами или неотложными общественными нуждами» ²³¹. В специальном циркуляре МПС разъяснило порядок применения этих правил. Администрация дорог и члены порайонных комитетов предупреждались о том, что «разрешения экстренных перевозок отнюдь не должны носить массового характера». Грузоотправитель должен был доказать необходимость экстренной отправки, а его ходатайства не должны удовлетворяться «без достаточной критики». Необходимо было убедиться в возможности включения этих грузов в плановую перевозку на ближайший период. Наряды на экстренные перевозки выдавали председатели порайонных комитетов или управляющие делами этих комитетов. Если перевозка осуществлялась по трем и более районам, то на это необходимо было получить согласие председателя Центрального комитета по перевозкам массовых грузов 232.

Но и такой подход к упорядочению процесса грузовых перевозок не дал результата. Например, на Северных железных дорогах малой скоростью в 1917 г. было перевезено 400 132 тыс. пудов, большой скоростью 5 588 тыс. пудов, в то время как в 1916 г. соответственно 584 196 и 8 125 тыс. пудов²³³. Перевозка коммерческих грузов на Московско-Киево-Воронежской железной дороге в 1917 г. составила 77,3 % от довоенного уровня²³⁴. На Рязанско-Уральской железной дороге грузов малой скоростью в 1917 г. было перевезено на 99 000 тыс. пудов больше, а большой скоростью на 13 586 тыс. пудов меньше по сравнению с 1916 г.— В целях улучшения состояния подвижного состава Управление железных дорог 10 мая утвердило «характеристику капитального ремонта паровозов и тендеров» и установило предельные нормы износа их частей ²³⁶.

В предвоенные годы русские железные дороги общего назначения не только полностью покрывали все свои эксплуатационные расходы, но и приносили немалый чистый доход '. В годы воины чистый доход железных дорог резко сократился, а Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога закончила 1916 г. с дефицитом в 7,5 млн руб. и получила от казны на его покрытие ссуду²³⁸.

После Февральской революции говорить о доходности железных дорог уже не приходится. В бюджете железных дорог образовался дефицит в 2 млрд. руб. Главными причинами этого были перевозки военных грузов и пассажиров по бесплатному и льготному тарифам, возросшие расходы по эксплуатации, включая рост заработной платы. Определенную роль сыграло поспешное решение Временного правительства об отмене оплаты письменной корреспонденции из тыла в действующую армию '.

Чтобы заделать образовавшуюся финансовую брешь, Временное правительство увеличило с 1 апреля особый сбор с 10 до 30 копеек с вагона²⁴⁰, а с 10 июня тарифы на все грузы, отправляемые с малой, пассажирской и большой скоростью, были повышены на 200 %. Повышены были и станционные сборы: 3 копейки вместо 0,7 с пуда. За погрузку вагона теперь брали 2 копейки с пуда вместо 0,3 и за выгрузку 1 копейку вместо 0,2 с пуда²⁴¹. Тогда же на 50 % были увеличены цены на пассажирские билеты и провоз багажа.

В июле 1917г. Управление железных дорог внесло на рассмотрение Особого совещания по перевозкам представление о подчинении Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) Министерству путей сообщения. В отличие от всех прочих частных железных дорог (за исключением лишь Тавризской), эта дорога в силу утвержденного 4 декабря 1896 г. устава состояла в ведении Министерства финансов. Вследствие этого, МПС для согласования ее работы с общим планом перевозок русских железных дорог в годы войны приходилось каждый раз проводить предварительные переговоры с правлением общества этой дороги, а затем с Министерством финансов, что было весьма обременительным. 27 июля Особое совещание по перевозкам большинством голосов (при одном воздержавшемся представителе Министерства финансов) признало необходимым передать КВЖД в ведение МПС. Однако министр финансов резонно заметил, что действие Положения об Особом совещании по перевозкам ограничивается территорией России, а КВЖД расположена за ее пределами. На этом основании он отказывался выполнять рекомендации Особого совещания. 17 августа это совещание вновь обсудило судьбу КВЖД и постановило «ввиду несоответствия общегосударственным интересам исходной точки зрения этого возражения» Министерства финансов, просить министра путей сообщения внести этот вопрос на рассмотрение Временного правительства³⁴².

В августе стала известна еще одна причина противодействия Министерства финансов планам МПС. Оказалось, что это министерство вместе с Министерством иностранных дел уже вело переговоры об уступке части КВЖД Японии.

В свою очередь, МПС направило свое представление правительству. В нем особо подчеркивалось, что эта дорога управляется русской администрацией и подчиняется русскому министру. С формальной точки зрения не так уж важно, кто он: министр финансов или министр путей сообщения. Но по существу дела этим министром должен быть тот, в руках которого находятся русские железные дороги. А то, что данная дорога проходит по иностранной территории, может быть учтено МПС с таким же успехом, как и Министерством финансов. В представлении подчеркивалось, что МПС лучше осведомлено о положении дел с перевозками на Дальнем Востоке. К тому же принято решение об учреждении во Владивостоке очередного порайонного комитета. МПС обращало внимание членов Временного правительства на то, что участок Владивосток-Пограничная и вся Уссурийская линия находятся в пределах русской территории и уже поэтому должны подчиняться Министерству путей сообщения 243. Разрешить этот спор до Октябрьской революции так и не удалось.

Несмотря на серьезное «расстройство транспорта» весной 1917 г., среди чиновников МПС преобладало мнение о возможности исправить положение на железных дорогах в условиях республиканского строя и решить основные проблемы с помощью Учредительного собрания.

Примечания

⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3463. Л. 53, 55 об.

²⁾ РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 97-100.

³⁾ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 2. Д. 885. Л. 439 об.; РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3463. Л. 65.

⁴⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 1320. Л. 493.

⁵⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 1-1 об.

- ⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 1041. Л. 1; Д. 3677. Л. 4.
- ⁷⁾ РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 345-346.
- 8) Там же. Л. 344 об. 346 об.
- 9) РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 690. Л. 391-399.
- 10) Там же. Оп. 19. Д. 295. Л. 1-9, 36-38.
- И) Совет министров Российской империи в годы Первой мировой войны. Бумаги А. Н. Яхонтова. СПб., 1999. С. 4.
- ¹²⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 5086. Л. 11-21.
- ¹³⁾ Там же. Оп. 18. Д. 3478. Л. 108-117, 231, 322, 459.
- ¹⁴⁾ *Кригер-Войновский Э. Б.* Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции; *Спроге В. Э.* Записки инженера. М., 1999. С. 28.
- РГВИА. Ф. 2004. Оп. 5. Д. 5. Л. 9 об. Генерал от инфантерии М. А. Беляев в январе феврале 1917 г. занимал должность военного министра.
- там же. Л. 9.
- Цит. по: *Бубликов А. А.* Русская революция. Впечатления и мысли очевилиа и участника. Нью-Йорк, 1918. С. 21.
- *ШулъгинВ. В.* Годы. Дни. 1920 год. М. 1990. С. 435.
- Кригер-Войновский Э. Б. Указ. соч. С. 93.
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 4. С. 76.
- ⁽¹⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 883. Л. 110.
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 4. С. 77. Эта телеграмма в те дни сыграла решающую роль в победе революции. Из нее вся Россия, по крайней мере все населенные пункты вдоль железных дорог, узнали о событиях в Петрограде, о переходе власти к Государственной думе. Инженер Ю. В. Ломоносов вспоминал: «Первое впечатление всегда самое сильное... Тот факт, что Бубликов нашел в себе смелость торжественно уведомить всю Россию о создании новой власти в то время, когда фактически еще никакой власти не было, предотвратило на местах даже тень контрреволюционных выступлений». {Станкевич В. Б. Воспоминания. 1914-1919. Ломоносов Ю. В. Воспоминания о мартовской революции 1917 г. М., 1994. С. 230).
- 23) Николаев А. Б. Государственная дума в Февральской революции: очерки истории. Рязань, 2002. С. 82.
- **Критер-Войновский Э. Б.** Указ. соч. С. 94.
- 25) *Станкевич В. Б.* Воспоминания. 1914-1919. *Ломоносов Ю. В.* Воспоминания о мартовской революции 1917 г. М., 1994. С. 224.
- ²⁶⁾ Там же. С. 225.
- ²⁷⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 4.
- **28)** Там же. Л. 5.
- ²⁹⁾ Там же. Л. 2.
- В связи с тем, что воспоминания Ю. В. Ломоносова в 1994 г. изданы в сокращенном варианте, этот эпизод цитируется по книге: *Ломоносов Ю. В.*

- Воспоминания о Мартовской революции 1917 г. Стокгольм; Берлин, 1921. С. 34.
- 3D Цит. по: Ломоносов Ю. В. Воспоминания о Мартовской революции 1917 г. С. 44.
- 32) А. А. Добровольский в Государственной думе возглавлял комиссию о путях сообщений, преподавал в Петербургском политехническом институте.
- **Б.** Д. Воскресенский был начальником Южных ж.д.
- **34)** В. П. Шмит был начальником Северных ж.д.
- 35) *Станкевич В. Б.* Воспоминания. 1914—1919. *Ломоносов Ю. В.* Воспоминания о Мартовской революции 1917 г. М., 1994. С. 260.
- **36)** *Бубликов А. А.* Указ. соч. С. 30.
- 37) Кригер-Войновский Э. Б. Указ. соч. С. 98. 2 марта Войновский-Кригер был освобожден приказом Временного комитета Государственной думы, в котором ему предоставлялась полная свобода «передвижения и проживания в гор. Петрограде, а также с запрещением производить у него обыски». Николаев А. Б. Указ. соч. С. 169.
- РГВИА. Ф. 2004. Оп. 5. Д. 5. Л. 26-32.
- РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3112. Л. 24.
- *Помоносов Ю. В.* Указ. соч. С. 268.
- ⁴¹⁾ Там же. С. 269.
- 42) Цит. по: Политические деятели России 1917: Биографический словарь. М., 1993. С. 231.
- 43) Цит. по: Думова Н. Г. Кадетская партия в период Первой мировой войны и Февральской революции. М., 1988. С. 68.
- там же. С. 72.
- 45) *Ломоносов Ю. В.* Указ. соч. С. 270.
- ⁴⁶⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3112. Л. 26.
- ⁴⁷⁾ Там же. Л. 27.
- ⁴⁸⁾ Было сделано одно исключение: с 10 до 11 час. 30 мин. Некрасов предполагал принимать лишь срочные доклады. (Там же. Л. 75).
- ⁴⁹⁾ Там же. Оп. 1. Д. 3807. Л. 10-10 об.
- ⁵⁰⁾ Ломоносов Ю. В. Указ. соч. С. 274.
- 51) Вестник путей сообщения. 1917. № 11. С. 51.
- ⁵²⁾ По страницам «вестников» разных железных дорог. Промышленность и торговля. 1917. № 8-9. С. 215.
- 53) Архив новейшей истории России. Серия «Публикации». Т. VII: Журналы заседаний Временного правительства: Март октябрь 1917 года. В 4-х т. Т. 1: Март апрель 1917 года. М., 2001. С. 40 (далее: Журналы заседаний Временного правительства). Покидая министерство, Ю. В. Ломоносов решил выразить благодарность А. А. Бубликову и А. А. Добровольскому от имени железнодорожников. Он направил в их адрес телеграмму, текст

которой одновременно передал по телеграфу всем начальникам и управляющим дорог для объявления по сети: «В день оставления Вами Министерства от лица всей железнодорожной семьи позволяю себе выразить благодарность судьбе за то, что в эти исторические дни нам пришлось поработать на пользу Родины под Вашим руководством. Благодаря Вашему мужеству, энергии, знаниям и беспредельной преданности делу свободы Вам удалось не только поддержать в эти дни революции правильное движение, но и предотвратить кровавую бойню в окрестностях Петрограда. Ваших имен Россия никогда не забудет. Ломоносов» (РГИА. Ф. 273. Оп. 1.Д. 3807. Л. 31).

Глава 1

- ⁵⁴⁾ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 31-32.
- ⁵⁵⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 3905. Л. 142.
- ⁵⁶⁾ Там же. Оп. 18. Д. 4213. Л. 1-6.
- ⁵⁷⁾ Там же. Д. 3676. Л. 1-8; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 44.
- ⁵⁸¹ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 71.
- ⁵⁹⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4390. Л. 2.
- ⁶⁰⁾ Известия собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 4. С. 94.
- 61) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 33. О революционных новшествах, например, о примирительных камерах, железнодорожники узнавали из газет. В ответ на запросы дорожной администрации из МПС по сети рассылали телеграммы о том, что соответствующее положение об этих камерах будет в скором времени утверждено (РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3026. Л. 2-7).
- ⁶²⁾ Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 9. С. 21.
- ⁶³⁾ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 47.
- ⁶⁴⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 19.
- ⁶⁵⁾ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 39-40.
- ⁶⁶⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 25.
- 67) РГИА. Ф. 229. ОП. 4. Д. 2008. Л. 70-72.
- ^{6S)} РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 183. Л. 9, 12, 21.
- 69) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 32.
- 70) РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3021. Л. 1-8. Следует отметить, что с 24 декабря 1914 г. особое мнение представителя Министерства финансов в совете местного управления не останавливало решение совета, а представитель Государственного контроля имел лишь совещательный голос. Некрасов в своем решении опирался на телеграмму Э. Б. Войновского-Кригера от 28 февраля 1917 г. о предоставлении начальникам дорог дополнительных прав в решении вопросов оперативного характера.
- Oфициально деятельность Отдела административных расследований была прекращена 1 июня 1917 г. Все его отряды расформированы.

- ⁷²⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3463. Л. 89-89 об.
- ⁷³⁾ Вестник путей сообщения. **1917.** № 11. С. 49.
- ⁷⁴⁾ Там же.
- ⁷⁵⁾ Там же. № 16. С. 74.
- ⁷⁶⁾ Железнодорожная жизнь на Дальнем востоке. 1917. № 13. С. 8-9.
- 77) Вестник путей сообщения. 1917. № 11. С. 50.
- ⁷⁸¹ Там же.
- ⁷⁹⁾ По смыслу закона Особое совещание по перевозкам являлось высшим государственным учреждением.
- ⁸⁰⁾ Вестник путей сообщения. 1917. № 11. С. 50.
- 81) Журнал заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 182.
- ⁸²⁾ Там же. С. 223-224. Решение принято 3 апреля 1917 г.
- ⁸³⁾ Железнодорожная жизнь на Дальнем востоке. 1917. № 13. С. 8-9.
- ⁸⁴⁾ Там же.
- 85) РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 1016. Л. 397. 31 марта 1917 г. К. Н. Ванифатьев так описал эпизод со своей отставкой в прошении на имя начальника Управления железных дорог МПС: «Министр путей сообщения словесно мне указал о невозможности оставления меня в должности начальника Екатерининской дороги. Обвинений мне не было предъявлено. Но при этом министр выразил желание оставить меня в роли советника в ведомстве путей сообщения» (Там же. Л. 427). 12 сентября К. Н. Ванифатьев был назначен начальником Технического управления железных дорог МПС. После Октябрьской революции он также занимал ряд крупных должностей в ведомстве путей сообщения.
- ⁸⁶⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 4800. Л. 327, 333-335.
- 87) Журнал заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 211.
- 88) Стенографический отчет заседания Экономического совета при Временном правительстве (далее: СОЭС). 1917. № 1. С. 24.
- 89) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3815. Л. 168.
- $^{90)}$ Васильев М. И. Организация власти на железных дорогах // Железнодорожное дело. 1917. № 23-26. С. 175.
- ⁹¹⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3815. Л. 9.
- ⁹²⁾ Там же. Д. 4401. Л. 1, 4 об, 9,43-44.
- ⁹³⁾ Там же. Л. 11-13.
- ⁹⁴¹ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3: Июль август 1917 года. М,2004. С. 113, 146; ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1.Д. 898. Л. 1,3.
- 95) См., например: ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 33. Д. 219.
- ⁹⁶⁾ ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 74. Л. 1.
- ⁹⁷⁾ Там же. Л. 5.

Время надежд

- Например: Транспортная комиссия при Иркутском исполкоме общественных организаций, Харбинская транспортная комиссия, Владивостокская транспортная секция при Исполкоме общественной безопасности, Областное самарское транспортное бюро и т. п.
- ⁹⁹⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 26.
- ¹⁰⁰⁾ Сокращенное название единого исполнительного органа Всероссийского земского союза и Всероссийского союза городов Главного комитета по снабжению армии (Земгор).
- 101) Вестник путей сообщения. 1917. № 13/14. С. 61-62.
- 102) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 73. Л. 2. Позднее последовало указание администрации железных дорог выплачивать делегатам Всероссийской железнодорожной конференции суточные в размере 15 рублей (Там же. Л. 7).

ТаняевА. Очерки движения железнодорожников в революцию 1917 г. (Февраль - Октябрь). М.; Л., 1925. С. 15, 19.

Труды Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих, состоявшейся с 6 по 22 апреля 1917 года в Петрограде. М., 1917. С. 9.

¹⁰⁵⁾ Там же. С. 23.

¹⁰⁶⁾ Там же. С. 57.

¹⁰⁷⁾ Там же. С. 58. Районы устанавливались делегатскими съездами дорог.

¹⁰⁸⁾ Там же. С. 67.

- Трудовая комиссия первоначально предлагала установить для конторских служащих 5-часовой рабочий день, поскольку «интеллектуальный труд требует большого умственного напряжения и... труд этот сам по себе при непрерывной работе является более утомительным, чем труд физический». Делегаты отклонили это предложение.
- ^{ПО)} Там же. С. 173.
- 111) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 29.
- 112) Там же. Д. 3830. Л. 8, 10.
- 113) Там же. Л. 1.
- 114) Там же. Л. 2, 6, 15.
- 115) Там же. Оп. 1. Д. 4390. Л. 47.
- 116) Там же. Д. 3812. Л. 143
- 117) Там же. Оп. 1. Д. 3812. Л. 39.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 109-110; Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 8. С. 60.
- 119) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 101, 102.
- ¹²⁰⁾ Там же. Оп. 1. Д. 3830. Л. 62.
- ¹²¹⁾ Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917-1927). Курск, 1927. С. 4.
- 122) Вестник Южных железных дорог. 1917. № 14/15. С. 20.

- ¹²³⁾ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 182. Пособие полагалось постоянно работавшим на железных дорогах.
- 124) РГИА. Ф. 273. Оп. 1.Д. 3812.Л. 53.
- ¹²⁵⁾ Там же. Ф. 229. Оп. 2. Д. 1639. Л. 49.
- 126) РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3024. Л. 9.
- 127) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 2116. Л. 4а.
- $^{128)}$ «О назначении комиссаров на железные дороги» (Там же. Л. 11-12, 22).
- 129) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 875. Л. 2.
- 130) Там же. Л. 3.
- ¹³¹⁾ Там же. Л. 3 об.
- ¹³²⁾ Там же. Л. 4 об.
- ¹³³⁾ Там же. Л. 13-13 об.
- ¹³⁴⁾ CY. 1917. №211. Ct. 1365.
- 135) РАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 877. Л. 1.
- ¹³⁶⁾ Там же.
- 137) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 317-326.
- 138) *Михайлов И. Д.* Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта всероссийскому продовольственному съезду в Москве 21 мая 1917 г. полковника Михайлова. Пг., 1917. С. 2.
- 139) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 878. Л. 1-2.
- $^{140)}$ Указатель правительственных распоряжений по МПС. 1917. № 20. С. 222.
- ¹⁴¹⁾ СУ. 1917. №87. Ст. 496.
- ¹⁴²⁾ CY. 1917. №235. Ct. 1627.
- ¹⁴³⁾ *Михайлов И. Д.* Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта... С. 3, 12.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 3824. Л. 230.
- Там же. Л. 1-9.
- там же. Д. 55. Л. 20-31.
- Идея комитетов принадлежала Н. В. Некрасову и была им изложена в письме А. Ф. Керенскому 4 апреля 1917 г. (ГАРФ. Ф. 1799. Оп. 1. Д. 807. Л. 1-5; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 258-259).
- СУ. 1917. № 141. Ст. 753; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 15.
- ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 854. Л. 6-7. Правда, вскоре эта сумма уменьшилась вдвое (см. новое представление МПС от 2 августа Там же. Л. 9.).
- ¹⁵⁰⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2008. Л. 56, 67.
- ¹⁵¹⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 341. Л. 1 об.
- ¹⁵²⁾ До революции этими вопросами ведал второй департамент Государственного совета. См.: Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 38.

- ^{IB)} CY. 1917. № 125. Ct. 674.
- ГАРФ. Ф. 7434. Оп. 1. Л. 1. Л. 37. Первые заседания были кратки и продолжались около полутора часов.
- Там же. Л. 37^41.
- Там же. Л. 33-33 об.
- 157) Там же. Л. 34.
- Там же. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 802. Л. 3 об.-4 об.
- 159) РГИА. Ф. 229. Оп. 5. Л. 1263. Л. 24-24 об.
- 160) Транспорт. Доклады проф. В. Н. Щегловитова и инж. П. П. Корелина Общему собранию Исполнительного комитета Моск, общ. орг. 15 апреля 1917 года. М.J1917]. С. 7.

Главков К. К вопросу об образовании окружных управлений железных дорог // Известия собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 5. С. 107.

- Ранее такие договоры заключались на срок до 3-х лет с обязательством арендатора убрать все постройки в любое время до истечения срока договора, если арендуемый участок потребуется МПС. К тому же договоры на срок более 3-х лет утверждал единолично министр путей сообщения.
- Ранее такие договоры утверждал министр путей сообщения.
- ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 866. Л. 1-6.
- РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 659. Л. 11.
- Вестник путей сообщения. 1917. № 23. С. 116.
- Железнодорожная жизнь на Дальнем востоке. 1917. № 23. С. 5.
- Там же.
- РГИА. Ф. 273. Оп. 9. Д. 756. Л. 6.
- Там же. Л. 11.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 4756. Л. 116.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. Май июнь 1917 года. M, 2002. C. 128-129.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 131.
- Указатель правительственных распоряжений по МПС. 1917. №25. С. 270.
- Там же.
- Там же. С. 271.
- Временному правительству. Пг., 1917. С. 1.
- Там же.
- Там же. С. 3.
- Там же. С. 4.
- Ландсберг Э. В. К вопросу о положении железнодорожного транспорта 1916-1917 гг. Записка, представленная Центральному Комитету по железнодорожным перевозкам. Пг., 1918. С. 18.
- Временному правительству. С. 5.

- 183) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1.Д. 811.Л. 2.
- ¹⁸⁴⁾ Там же. Л. 4 об. 5.
- Там же. Л. 3.
- Там же. Л. 3-3 об.
- ¹⁸⁷⁾ Там же. Л. 6.
- Там же. С. 91, 105.
- 189) Там же. С. 186.
- Там же. С. 196. 1 апреля 1917 г. Олонецкая железная дорога была присоединена к Мурманской железной дороге (РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3112. Л. 80; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 287).
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 186.
- ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 752. Л. 1, 3, 5-6, 14, 16.
- Вестник путей сообщения. 1917. № 22. С. 112.
- Там же. С. 121-122.
- журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 319.
- Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. М., 2002. С. 93.
- 197) Железнодорожная техника и экономика. 1919. № 1. С. 88.
- РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 1080. Л. 1, 3-5, 21, 30.
- РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 326. Л. 47.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 287; Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 186.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 174, 320.
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 9. С. 209.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 188.
- ²⁰⁴⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 777. Л. 2.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 269.
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 186.
- Там же. С. 113.
- Записка к проекту Сибирско-Мурманской жел. дор. Пг., 1917.
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 183. После Февральской революции посол США в России обратил внимание МИД, что Северо-Американские Соединенные Штаты впредь следует именовать Соединенными Штатами Америки (РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3112. Л. 66).
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 183.
- Михайлов И. Д. Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта... С. 1,3.
- См., например: РГИА. Ф. 229. Оп. 2. Д. 1639. Л. 18-20.
- Транспорт. Доклады проф. В. Н. Щегловитова и инж. П. П. Корелина Общему собранию Исполнительного комитета Моск. Общ. Орг. 15 апреля 1917 года. М., [1917]. С. 2.

- РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Д. 431 об 432 об.
- ²¹⁵⁾ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта 1913-1925. М, 1925. С. 68.
- **РГИА. Ф.** 290. Оп. 1. Д. 4. Л. 509.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 2. Д. 1639. Л. 33-34.
- Вестник Ташкентской железной дороги. 1917. № 15. С. 11—12.
- *Клеменчич В. О.* Итоги работы железных дорог за 3 года (1917-1920 гг.). М., 1920. С. 5.
- Давыдов А. Ю. Мешочники и диктатура в России. 1917-1921 гг. СПб., 221)
- С. Н. Прокопович, экономист, с 1 июля 1917 г. заместитель председателя Главного экономического комитета, с 24 июля министр торговли и промышленности, с 25 сентября министр продовольствия.
- *Давыдов А. Ю.* Указ. соч. С. 64.
- ²²³⁾ Там же. С. 68.
- 224) ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 33. Д. 219. Л. 1.
- ²²⁵⁾ СУ. 1917. №92. Ст. 521.
- журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 265—266.
- РГИА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 4. Л. 510-511.
 - *Волобуев П. В.* Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. Т. 69. М., 1961. С. 261.
- Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. //Россия в XIX-XX вв. СПб., 1998. С. 299.
- Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 12-13. С. 274-278; *Сенин А. С.* Изобретение, опередившее время // Инженер транспорта. 2004. № 10. С. 10.
- ²³¹⁾ Cy. 1917. № 135. Ct. 727.
 - Правила постепенности отправления по железным дорогам грузов малой скорости с циркуляром, изданным в разъяснение сих правил. Пг., 1917. С. 21-22.
- Отчет по эксплуатации Северных железных дорог за 1916 год. Б.м., б.г. С. 486, 538; Отчет по эксплуатации Северных железных дорог за 1917 год. М, 1920. С. 160.
- Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917-1927). Курск, 1927. С. б.
 - Краткий обзор коммерческой деятельности Рязанско-Уральской жел. дор. за время 1909-1919 годов. Саратов, 1922. С. 14, 45.
- 236) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 3142. Л. 41-47.
- В данной работе мы не рассматриваем причины, которые способствовали такому финансовому успеху. Отметим лишь, что многие железнодорожники видели взаимосвязь между этим достижением и неподготовленностью транспорта к длительной войне

- ²³⁸¹ Восстановление транспорта в России. Труды Транспортного комитета при Российском финансово-промышленно-торговом союзе в Париже. 1921-1923. Париж, [1923]. С. 589-590.
- ²³⁹⁾ ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 94. Л. 5.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 215. Особый сбор был установлен 13 мая 1916 г. на время войны в связи с усилением экономического регулирования грузового движения. Полученные средства направлялись на содержание центрального и порайонных комитетов.
- ²⁴¹⁾ Куров Н. Повышение железнодорожных тарифов как мера к уменьшению убыточности железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1.C. 41.
- ²⁴²⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 355. Л. 2 об.
- ²⁴³⁾ Там же. Оп. 1. Д. 817. Л. 3 об.; Оп. 2. Д. 261. Л. 1-12; Д. 355. Л. 3-3 об.

Глава 2

ВРЕМЯ ТРЕВОГ

Несмотря на эйфорию первых месяцев революции, экономическое и внутриполитическое положение России к лету 1917 г. значительно ухудшилось. Продолжалось падение выплавки чугуна и стали, добычи угля и нефти. Падение производства в большинстве отраслей промышленности приобрело хронический характер. Чрезвычайно тяжелым оставалось продовольственное положение города и фронта. Приметами времени были хлебные карточки и длинные очереди у магазинов. В июне подвоз продовольствия в города составлял 26 % плана. В то же время, по сведениям «Торгово-промышленной газеты», весной 1917 г. остались незасеянными около 5 млн десятин помещичьей земли.

Экономический кризис способствовал усилению политического противостояния и дальнейшей радикализации масс, что нашло свое отражение в результатах выборов в районные думы Петрограда и городскую думу Москвы. На этих выборах партия большевиков получила соответственно 19 и 11 % голосов. Примерно столько же получили и кадеты — главная партия российской буржуазии. В отдельных районах большевики уже тогда получили до трети голосов избирателей, а в Выборгском районе Петрограда за них было подано около 60 % голосов 1.

Характерным примером кризиса власти можно назвать решение Кронштадтского совета, состоявшего преимущественно из меньшевиков и эсеров, объявившего Кронштадт независимой республикой. Один из лидеров меньшевиков Н. Н. Суханов вспоминал: «Местные Советы в иных местах стали заявлять: за полной бесполезностью и вредностью официальных правительственных... агентов мы отны-

не перестаем с ними считаться и окончательно закрепляем существующее у нас положение вещей, т. е. формально берем местную административную власть в свои руки. Это произошло во второй половине мая в разных концах России — в Царицыне, в Херсоне, в Кирсанове и еще кое-где» 2 .

На железных дорогах продолжалась практика устранения лиц администрации под давлением рабочих и мастеровых. В некоторых случаях начальники различных служб даже не пытались протестовать, опасаясь насилия.

12 июня Н. В. Некрасов направил по всем железным дорогам телеграмму с протестом против самоуправства, нарушающего «охраняемый революционной демократией порядок»³.

19 июля Временное правительство было вынуждено принять специальное постановление, согласно которому призыв во время войны к неисполнению касающихся железнодорожной службы законов или законных распоряжений власти карался заключением на срок до трех лет⁴. Одновременно министерство юстиции начало разработку нового закона, направленного против агитации среди железнодорожников и подстрекательств их к неисполнению последними своих обязанностей. Министерство юстиции поручило прокурорам судебных палат и окружных судов установить постоянное наблюдение за расследованием всех дел «о преступных деяниях», совершаемых на железных дорогах и водных путях, повлекших нарушение пассажирских и грузовых перевозок. 22 августа Временное правительство приняло решение о привлечении на службу по охране железных дорог вместо мужчин женщин-доброволиц, с предоставлением последним прав военнообязанных⁵.

Летом в МПС произошли новые кадровые перестановки.

12 июня Г. С. Тахтамышев был назначен товарищем министра путей сообщения вместо уволенного В. Д. Марацевича. 22 июня обязанности товарища министра путей сообщения были возложены на директора канцелярии министерства П. И. Корженевского. В новом качестве он курировал вопросы общеадминистративного и юридического характера. За ним было сохранено руководство канцелярией.

3 июля пост министра путей сообщения покинул Н. В. Некрасов⁷.

11 июля управляющим министерством был назначен Георгий Степанович Тахтамышев. После окончания Института инженеров путей сообщения имп. Александра I он работал на Владикавказской железной дороге. Был уволен из-за участия в протесте против рас-

стрела рабочей демонстрации в Ростове на Дону. Вскоре он поступает на работу помощником начальника участка Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги по новым работам на станции Славянск. За участие в железнодорожной забастовке 1905 г. снова был уволен. В декабре 1905 г. арестован, но освобожден под залог. Опасаясь преследования властей, эмигрировал. В Цюрихе окончил политехникум и получил диплом специалиста по постройке мостов. Устроился на частный завод металлических конструкций в Базеле. Через три года Тахтамышев стал начальником технического бюро по проектированию и постройке мостов, а в 1913 г. был назначен директором завода этой же фирмы в Милане. В феврале 1917 г. итальян- ј ское правительство предложило ему возглавить строительство нескольких предприятий на юге страны, но Тахтамышев, узнав о свержении самодержавия, возвратился в Россию⁸.

На съезде начальников казенных железных дорог и управляющих частных железных дорог 12 июля 1917 г. Н. В. Некрасов объяснил назначение Г. С. Тахтамышева управляющим, а не министром соображениями политического характера, а именно «необходимостью оставаться на основе паритета министров-социалистов и министров, не принадлежавших к социалистическим партиям». Он также заявил, что Тахтамышев вполне может получить пост министра путей сообщения⁹. Однако такое назначение не состоялось.

Положение на русских железных дорогах постоянно обсуждалось как на заседаниях Временного правительства, так и вновь созданных высших государственных органов. Так, в июне 1917 г. во Временное правительство был представлен доклад о состоянии железнодорожного транспорта. В нем говорилось, что до конца 1916 г. работа железных дорог, хотя и встречала затруднения, но удовлетворяла главнейшим потребностям государства. Необычайно холодная и снежная зима, затем стремительный разлив рек с размывом полотна, сносом мостов поставил железные дороги в трудное положение. За зиму 1916/1917 гг. предприятия страны, в том числе и железные дороги, не получили 600 млн пудов угля. Весной отгрузка! минерального топлива из Донбасса не увеличилась. Недогруз составил в апреле 45,9 млн пудов и на 85 % произошел из-за отказа каменноугольных шахт от погрузки. В результате Петроградская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги имела запас угля на 4 дня, Московско-Киево-Воронежская железная дорога на 5 дней. Юго-Западные железные дороги на 8 дней.

На железных дорогах отмечено увеличение расхода топлива. В докладе в качестве основной причины названо ухудшение качества угля. На рьюке появилась масса мелких поставщиков. Владельцы этих шахт не могли оборудовать их необходимыми приспособлениями для надлежащей очистки угля. Машинисты же, по мнению МПС, пока не успели приспособиться к новому виду топлива и расходовали его в сравнительно больших размерах. 12 июня Временное правительство предоставило министру путей сообщения право самостоятельно принимать меры по заготовке дровяного топлива для поддержания непрерывного движения поездов10. Далее в докладе говорилось об ухудшении состояния паровозного парка. С 1 января по 15 мая 1917 г. число нуждавшихся в ремонте паровозов возросло с 3382 до 4779. Министерство дало распоряжение увеличить мелкий и средний ремонт паровозов за счет капитального". Впрочем, это означало, что в 1918 г. должен резко возрасти капитальный ремонт. В докладе признавалось, что из-за состояния подвижного состава с наступлением холодов железные дороги уже не смогут удовлетворить требования фронта и тыла. Авторы доклада подчеркивали, что поставки для дорог материалов, топлива, оборудования, обеспечение их квалифицированной рабочей силой должны иметь приоритет перед другими отраслями, работавшими на оборону, так как при расстройстве транспорта экономика страны не сможет нормально функционировать 12.

Для характеристики состояния железнодорожного транспорта летом 1917 г. большое значение имеют материалы съезда начальников казенных железных дорог и управляющих частными железными дорогами, состоявшегося 9-14 июля 1917 г. в Петрограде. На съезде присутствовало большинство руководителей МПС: управляющий министерством Г. С. Тахтамышев, товариши министра Л. А. Устругов и В. Н. Кисляков, председатель Инженерного совета Д. П. Козырев, член этого совета К. Н. Ванифатьев, директор канцелярии министерства П. И. Корженевский, помощники начальника Управления железных дорог В. П. Рейслер и С. И. Данилевский, помошник начальника Управления путей сообщения А. Ф. Величко, управляющие: эксплуатационным отделом Э. В. Ландсберг, техническим отделом И. Я. Манос, хозяйственным отделом Е. П. Иванов, мобилизационной частью В. В. Арнольд, юридической частью А. М. Воронцов, врачебно-санитарной частью Д. М. Успенский, счетной частью Т. П. Кунделеков. В работе съезда приняли участие представители ряда общественных организаций: председатель Всероссийского Исполкома железнодорожной конференции Н. И. Лутугин, представители Всероссийского союза инженеров и техников, работающих по путям сообщения, М. И. Васильев и В. Г. Науман, представители Совета съездов постоянных представителей частных железных дорог Н. Д. Байдак, В. А. Нагродский, С. Н. Соколовский, П. П. Дмитренко. Руководил работой съезда начальников и управляющих железных дорог Л. А. Устругов.

9 июля участники съезда заслушали доклад Э. В. Ландсберга. Он привел новые факты, свидетельствовавшие о развале всей работы транспорта. Недогруз по сравнению с прошедшим годом достиг 700 тыс. вагонов и продолжал расти. Уровень погрузки летом соответствовал зимним месяцам, когда свирепствовали морозы и метели. Пробег товарного вагона в 1916 г. был равен 70 верстам, ныне — 50 верстам. Количество требовавших ремонта паровозов в июне 1917 г. в среднем по сети достигло 24,8 %. За 4 месяца текущего года из капитального ремонта не вышло 115 паровозов. На 24 % сократился пробег товарного вагона. Свыше 40 тыс. товарных вагонов требовали ремонта (в 1916 г. около 22 тыс.). Ландсберг признал: «Положение железных дорог в настоящее время приходится назвать отчаянным»¹³.

Еще более резкие оценки положению транспорта были сделаны Ландсбергом 13 июля на заседании Особого совещания по перевозке. «На дорогах распространяется анархия, — подчеркнул управляющий эксплуатационным отделом, — дисциплина служебная, без которой дороги функционировать правильно не в состоянии, совершенно отсутствует, авторитет власти не признается»¹⁴. Ландсберг говорил о призывах различных агитаторов к захвату власти на железных дорогах, к низвержению Временного правительства. «Администрация на железных дорогах, — отметил далее Ландсберг, — оставленная на произвол судьбы и не находя должной поддержки сверху, стала вести себя пассивно, что усугубляет разруху на железных дорогах». Командированные мастеровые бросали службу и возвращались по месту жительства. Машинисты отказывались ехать на соседний участок, даже если там требовалась срочная помощь. Самовольно уменьшалась длина составов поездов. Наблюдались систематические невыходы паровозных бригал на службу. При этом почти 6 тыс. человек систематически отвлекались на работу в различные общественные организации. «Железные дороги. — делал вывод Ландсберг. — подобно армии, находятся в состоянии разложения» 15

Этот доклад дополнили сообщения инженеров путей сообщения С. И. Данилевского и Е. П. Иванова. Они обратили внимание руководителей дорог на тот факт, что большинство требовавших ремонта паровозов находилось в тылу. Это стало результатом эвакуации с театра военных действий почти всех мастерских по ремонту подвижного состава. Поэтому больные вагоны с фронтовых дорог немедленно направлялись в тыл. Больше всего неисправного подвижного состава было на дорогах: Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Московско-Киево-Воронежской, Самаро-Златоустовской, Северо-Донецкой, Сызрано-Вяземской, Томской, Юго-Восточных и на вновь построенных. Медлительность ремонта паровозов и вагонов объяснялась нехваткой оборудования, запасных частей, материалов. Эвакуированные мастерские на новом месте не достигли прежней производительности труда. Выход из сложившейся ситуации МПС видело в строительстве новых ремонтных заводов, сталелитейных и железопрокатных предприятий, увеличении заказов запасных частей частным заводам. Министерство направило в 1917 г. для ремонта на казенные и частные заводы около 600 паровозов¹⁶.

Выступившие в ходе обсуждения доклада и сообщений дополнили картину отдельными деталями, обращая внимание на самые острые, на их взгляд, проблемы путей сообщения.

Товарищ министра путей сообщения на театре военных действий В. Н. Кисляков говорил о неудачных попытках наладить разработку лесных материалов из-за сопротивления крестьян и недоразумений с отводом лесов под вырубку. По его мнению, такие заготовки должны проводиться централизованно самим министерством. Кисляков признавал неустойчивость обстановки на дорогах: «Каждый день нужно готовиться к каким-нибудь эксцессам». Он выразил пожелание большей решимости МПС в наведении порядка на дорогах. Железнодорожная администрация, по его словам, должна ощущать уверенность, что в случае необходимости «министерством будут приниматься самые твердые меры против дезорганизации и анархических выступлений» Кисляков считал, что в случае дальнейшего ухудшения положения дел на транспорте предстоящая зимняя военная кампания «сделается невозможной».

Управляющий Московской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги Н. В. Харламов обратил внимание присутствовавших на повсеместное падение авторитета начальников. «Администрация терроризирована, — подчеркнул он, — и боится даже

сообщать о многом, так как комитеты считают себя вправе вскрывать корреспонденцию» 18. Проблему заготовки дров он видел с другой стороны. Харламов считал, что местных рабочих просто не хватает, а для нанимавшихся в других губерниях не было жилья.

Управляющий Рязанско-Уральской железной дороги Т. И. Акоронко указал на противодействие заготовкам дров со стороны крестьян. Нерешительность администрации он объяснял тем, что большинство конфликтов «заканчиваются обычно не в пользу администрации». На многих дорогах по-прежнему отсутствовали примирительные камеры. С ним был согласен В. П. Рейслер, отметивший, что центр тяжести современной разрухи отнюдь не в нехватке металлов и топлива, а во взаимоотношениях администрации и служащих. По мнению начальника Сызрано-Вяземской железной дороги А. Р. Карпова, падение дисциплины в тылу было глубоким, чем на фронте. Однако лидер железнодорожного профсоюза Н. И. Лутугин заметил, что разруха царит не только на транспорте, а железнодорожники после Февральской революции в целом проявили высокую сознательность.

На следующий день работы съезда дискуссию продолжил начальник Николаевской железной дороги В. П. Юрченко. Он заявил о необходимости Союза железнодорожников, но круг его деятельности должен определяться интересами работы железных дорог, а не политической борьбой. Он выразил опасение, что в программе ведущего профсоюза говорится о борьбе за политические интересы. «Политика, — отметил Юрченко, — это дело партийное, а железнодорожному союзу не следует касаться этой области». Тем более, в свободной стране невозможно обязать членов профсоюза исповедовать одинаковые политические убеждения. Юрченко считал, что Союз железнодорожников мог наблюдать за правильной постановкой железнодорожного хозяйства, но при этом он должен руководствоваться не интересами демократии, как об этом говорится в его уставе, а общегосударственными интересами. В этой связи Юрченко считал недопустимыми стачки как антигосударственное средство борьбы: «Подобно тому как солдат не может оставить свой пост во время войны, так и железнодорожники не имеют права покидать своей работы. Такого права не признает за ними ни одно демократическое государство» 19. Начальник Екатерининской железной дороги Н. Н. Вейс заявил, что из устава Союза железнодорожников вообще следует убрать формулировку о борьбе за классовые

интересы и заменить ее на формулировку о борьбе за чисто профессиональные интересы.

Острую полемику вызвал вопрос об обязательном участии железнодорожников в едином профсоюзе. Мнения участников съезда разделились. А. Ф. Величко, Н. В. Харламов, В. П. Юрченко, начальник Омской железной дороги И. А. Козырев, начальник Юго-Западных железных дорог И. П. Карелин, управляющий Петроградской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги М. Е. Правосудович, заместитель директора Правления Общества Северо-Донецкой железной дороги П. Г. Таллако в своих выступлениях высказались против обязательности членства в профсоюзе. Они считали, что это поставит в ложное положение железнолорожную администрацию. Начальник любого уровня будет обязан проводить в жизнь решения органов государственной власти, указания МПС и в то же время он будет связан решением, которое примет руководящий орган железнодорожного профсоюза. Более того, решения последнего вполне могут противоречить инструкциям, распоряжениям, правилам и другим актам ведомственного характера.

Другие руководители ведомства (Г. С. Тахтамышев, Н. Н. Вейс, начальник Риго-Орловской железной дороги М. И. Архангельский, начальник Пермской железной дороги Н. Н. Бобин, управляющий Западно-Уральской железной дороги Л. В. Носов и начальник Либаво-Роменской железной дороги Р. А. фон Зеля) высказались за обязательное участие в профсоюзе. По их мнению, на железных дорогах должен быть один профсоюз. В противном случае появится масса мелких профсоюзов, что только усилит анархию на дорогах. Никакого ложного положения по отношению к власти у администрации не будет, так как все права и обязанности единого профсоюза будут прописаны в законе. Наконец, при едином профсоюзе удобно формировать примирительные камеры и товарищеские суды. Начальник Ташкентской железной дороги Я. М. Мовчан-Кухарук предложил записать в законе, что постановления профсоюза не могут противоречить служебным обязанностям железнодорожников. При голосовании постановления съезда победила вторая точка зрения (25 голосов начальников и управляющих дорог против 17)²⁰.

Затем Л. А. Устругов предложил обсудить вопрос о примирительных камерах и дисциплинарных судах. М. Е. Правосудович заметил, что первые должны рассматривать лишь экономические споры, а вторые — чисто профессиональные. Л. В. Носов считал пункт

об обжаловании решений судебных инстанций в дорожном комитете неприемлемым, так как это означало вмешательство в суд посторонних организаций. А. М. Воронцов отметил, что суды не могут рассматривать вопросы, подпадающие под действие уголовных законов. В. П. Юрченко считал, что суды должны рассматривать лишь профессиональные проступки. Нарушения служебной дисциплины и впредь должны наказываться администрацией. М. И. Архангельский говорил, что обвинительной властью должна быть администрация, а выборные из служащих выступать в роли присяжных заседателей. В результате большинство съезда склонилось к тому, что этот вопрос требует более углубленной проработки и должен обсуждаться на специальной секции съезда.

11 июля началось обсуждение циркуляра Н. В. Некрасова № 6321. Тахтамышев, предваряя дискуссию, высказался за сохранение демократического контроля со стороны общественности за работой железных дорог. Акоронко, Вейс, Юрченко настаивали на издании нового циркуляра с разъяснением позиции МПС. В принятой резолюции съезд высказался за то, чтобы вся полнота распорядительной власти на дорогах принадлежала администрации, и решительно отклонил контрольные функции дорожных комитетов.

Серьезному обсуждению на съезде была подвергнута идея выборности должностных лиц. Л. А. Устругов отметил, что в комиссии А. А. Добровольского рассматривался этот вопрос. Л. В. Носов сказал, что комитеты не должны иметь право отвода назначенных должностных лиц, но и назначать их вопреки мнению комитетов не имеет смысла. Он поделился опытом работы своей Западно-Уральской железной дороги, на которой сложилась следующая практика. Управляющий намечал несколько кандидатур на должность, а дорожный комитет выбирал наиболее желательную кандидатуру. Этого человека управляющий утверждал в должности. Против идеи выборности решительно высказался В. П. Юрченко. Он мотивировал свою позицию тем, что в этом случае станет невозможно приглашать специалистов с других дорог, которых железнодорожники не знают. Пострадают служащие окраинных дорог, которые не смогут перейти на работу в центр страны. По его мнению, дорожные комитеты могут предлагать списки кандидатов на должность, но право назначения должно остаться за начальником дороги. Эту точку зрения поддержал и Вейс. Съезд решил передать этот сложный вопрос для рассмотрения в специальную секцию. Съезд обратился к МПС

с рекомендацией издать распоряжение (инструкцию), в которой дополнительно разъяснялись права администрации по отстранению служащих от работы.

Далее съезд обсудил роль и место профсоюза в жизни железных дорог. В полное ведение профсоюза съезд согласен был передать все вопросы, связанные с удовлетворением духовных и отчасти материальных потребностей железнодорожников — библиотеки, читальни, клубы, театры, оркестры, хоры, спортивные кружки и т. п., а также потребительские общества и кооперативы, столовые и чайные, приюты, летние колонии и другие благотворительные учреждения для железнодорожников и их семей ²¹.

Съезд высказался за безусловную отмену 8-часового рабочего дня там, где он был введен явочным путем, и за доведение продолжительности рабочего дня до прежней нормы. Он также высказался за то, что удержание из зарплаты в пользу Союза железнодорожников должно быть делом сугубо добровольным.

Т. И. Акоронко привел подсчеты, согласно которым на 10 июля на 37 дорогах были освобождены от несения службы в связи с участием в работе комитетов различных общественных организаций или службе в железнодорожной милиции 5571 человек. Если считать, что содержание одного служащего в среднем обходится в 2000 руб. в год, то эта общественная деятельность обойдется дорогам в 11 млн 240 тыс. руб. На ряде крупных дорог таких общественников набирается до 1000 человек (например, на Екатерининской железной дороге). Кто покроет дорогам эти расходы, задал вопрос Акоронко. «В интересах успеха железнодорожного транспорта — должно быть разъяснено, что в посторонних для железных дорог организациях железнодорожные агенты могут работать только в свободное от службы время, и никаких расходов на это железные дороги нести не должны»²². Помимо этого резко возросла переписка управлений дорог с различными комитетами, советами и т. п. Увеличилось количество конторских служащих. Акоронко говорил: «Казалось бы, демократизация железных дорог не должна увеличивать числа чиновников, а, напротив, должна уменьшать переписку». А произошло наоборот. Позицию начальника Рязанско-Уральской железной дороги поддержал и Вейс, который отметил, что никто не может выполнять общественные обязанности за казенный счет. Съезд решил рассмотреть эти вопросы более подробно и также рекомендовал обсуждать их на секции.

Заседание 12 июля началось с сообщения В. П. Рейслера о желании членов американской железнодорожной миссии встретиться с участниками съезда, но последний решил провести такую встречу только после выполнения намеченной программы. Затем Рейслер познакомил присутствовавших с финансовым состоянием ведомства. Его сообщение не отличалось новизной. Прозвучали уже известные ссылки на несговорчивость представителей Министерства финансов и Государственного контроля в вопросах выделения МПС дополнительных кредитов. Н. Н. Вейс посетовал на несвоевременность перевода денег даже по утвержденным кредитам и высказался за увеличение выплат командировочных.

В конце этого рабочего дня участники съезда заслушали информацию Л. А. Устругова и ряда руководителей дорог о подготовке к предстоящей демобилизации армии.

13 июля съезд рассмотрел вопросы технического состояния дорог, продовольственного снабжения и утвердил некоторые рекомендации секций. И. Я. Манос посвятил свой доклад состоянию пути и путевого хозяйства. Он обратил внимание на несвоевременные поставки на строившиеся дороги рельсов и скреплений и выступил за то, чтобы Управление железных дорог не чинило препятствий при передаче рельсов и шпал с одной дороги на другую. Съезд поддержал это предложение, рекомендовав в то же время сократить строительные работы, которые не являются остро необходимыми по стратегическим соображениям.

Несмотря на протесты ряда участников съезда, было принято решение об оплате всеми видами довольствия за счет железных дорог членов различных железнодорожных комитетов, советов и т. п. Вместе с тем железнодорожные общественные организации должны были сами покрывать свои расходы всем командируемым от имени этих организаций. В решении съезда было записано, что управления железных дорог могли передавать общественным организациям свободные помещения, но это не должно было вызывать каких-либо новых расходов за счет самих дорог (например, ремонт, охрана и т. п.).

Съезд поддержал сохранение системы сдельной оплаты труда вопреки широко распространившимся среди железнодорожников требованиям повсеместного перехода на почасовую оплату. Л. А. Устругов в своем выступлении по данному вопросу разъяснил позицию министерства: почасовая оплата неминуемо приведет к еще большему падению производительности труда.

Обсуждение вопроса оплаты труда было продолжено 14 июля. И. о. начальника Закавказских железных дорог Б. Н. Окунев говорил о сложившейся практике оплаты сверхурочного труда в конторах, поскольку повсеместно явочным порядком вводился 8-часовой рабочий день. Управляющий Владикавказской железной дороги Н. П. Осипов высказался за сохранение у конторских служащих 6-часового рабочего дня, но при условии права администрации задерживать их в условиях военного времени еще на 2 часа без оплаты труда. Сверхурочные же нужно оплачивать при переработке сверх 8 часов. Эту точку зрения поддержал заместитель начальника Екатерининской железной дороги А. С. Гутовский, а В. П. Юрченко высказался за нормирование труда служащих. Н. Н. Бобин обратил внимание на то, что введение 8-часового рабочего дня для одних ведомств — улучшение условий труда, а для железных дорог — ухудшение. Против увеличения оплачиваемых сверхурочных работ выступили Н. Н. Вейс и начальник Южных железных дорог К. Н. Микульский. Съезд не стал принимать какое-то определенное решение по этому вопросу²³.

Особое решение съезд принял по вопросу о железнодорожной милиции. Было отмечено, что недопустимо разрабатывать положение о милиции без участия представителей Управления железных дорог. Железнодорожная милиция должна находиться в ведении Министерства внутренних дел. Для руководителя дорожной милиции желательно юридическое образование. Все комиссары милиции должны выбираться общественными организациями, в том числе и железнодорожных служащих, но решать текущие вопросы комиссары должны единолично. Съезд высказался за разработку нового положения о железнодорожной милиции при участии представителей казенных железных дорог и Совета частных железных дорог²⁴.

Затем на съезде обсуждалась деятельность комиссии Г. В. Плеханова. Т. И. Акоронко отметил, что прибавка к зарплате железнодорожникам была проведена неверно: отныне различия между штатными окладами служащих и рабочих крайне незначительны. В результате на Рязанско-Уральскои железной дороге найти кандидатов на должности сцепщиков и составителей поездов стало невозможно. У железнодорожников исчез стимул для занятия некоторых более ответственных, но одинаково оплачиваемых должностей. Помимо этого, комиссия Плеханова установила высокие прибавки к жалованию поденных рабочих, и теперь приходилось платить этой категории рабочих значительно больше существовавших расценок на рынке.

Разъяснения о работе комиссии Плеханова дал помощник управляющего хозяйственным отделом В. Н. Соколов. Он признал, что комиссия решала текущие проблемы. Предполагалось, что в дальнейшем произойдет общее повышение зарплаты и тогда разница в оплате труда между более и менее ответственным трудом сохранится на прежнем уровне. По его мнению, завершился лишь первый этап работы плехановской комиссии. Дальнейшую работу по оптимизации зарплаты должен вести специальный отдел труда в МПС. В результате обмена мнениями съезд обратился к министерству с пожеланием дать официальное разъяснение по вопросам заработной платы.

Далее В. П. Юрченко доложил проект положения о железнодорожных судах. Должна была возникнуть новая система судов для оценки служебных проступков. При министре путей сообщения предполагалось образовать Центральный дисциплинарный суд; при начальниках и управляющих железными дорогами — главные дисциплинарные суды; на линиях дорог — районные дисциплинарные суды; при управлениях казенных железных дорог и при правлениях частных железных дорог — местные дисциплинарные суды для своих служащих. Все новые суды должны были стать коллегиальными органами и состоять из лиц по назначению министра или начальников (управляющих) дорог и выборных от железнодорожников. Выборы предусматривались раз в год. Выборные члены судов получали ряд преимуществ. Их нельзя было в течение года увольнять или смещать с должностей иначе как путем привлечения их к уголовной ответственности по суду. Любое перемещение по службе осуществлялось только с их согласия. Предполагалось, что дисциплинарные суды будут выносить следующие взыскания: выговор, строгий выговор, смещение на низшую должность, денежное взыскание, увольнение от службы. В случае несогласия с решением обе стороны могли обжаловать его в этом же суде. Суд в другом составе повторно должен рассмотреть вопрос, и его вердикт будет на этот раз окончательным. Съезд поддержал этот проект²⁵ и на этом завершил свою работу.

15 июля в Москве в помещении Коммерческого института открылся Всероссийский железнодорожный съезд. На нем присутствовало более 500 делегатов. Съезд был призван дать ответ на многие вопросы, вызывавшие тревогу у миллионной армии железнодорожников. На одном из первых заседаний выступил Г. С. Тахтамышев. Призвав делегатов съезда к совместным усилиям по созиданию новой России, преодолению железнодорожной разрухи, управляющий

министерством заявил: «Вся ответственность за железнодорожное хозяйство лежит на мне. Я облекаюсь полнотой власти, а потому Временное правительство потребовало от меня, чтобы административная власть на железных дорогах принадлежала исключительно Министерству путей сообщения. И я неуклонно буду проводить то. что поручило мне Временное правительство. Никакой отмены моих распоряжений, как это было при министре Некрасове, я не допущу. Роль железнодорожных комитетов будет сводиться к контролю и к праву совещательного голоса в административных комиссиях»²⁶. На встрече с представителями печати Тахтамышев еще раз уточнил свою позицию. «Самым ужасным» для железнодорожного дела глава ведомства путей сообщения считал отсутствие понимания железнодорожными комитетами на местах границ своей власти. Ликвидацию этого двусмысленного положения Тахтамышев считал основой своей деятельности в ближайшем будущем. «Я буду требовать от всех служащих неуклонного исполнения моих распоряжений», — подчеркнул управляющий министерством. Он осудил самовольное введение в некоторых железнодорожных мастерских 8-часового рабочего дня, занятие квартиры начальника Николаевской железной дороги и другие подобные эксцессы. Тахтамышев предупредил, что виновные будут привлечены к суду. На вопрос об «урегулировании» зарплаты он ответил, что если останется министром путей сообщения, то введет везде на железных дорогах, как казенных, так и частных, одинаковые условия оплаты труда. Съезд, по его мнению, должен был выяснить соотношение коэффициентов заработной платы служащих низших категорий и высших категорий, ибо только после этого в Министерстве путей сообщения смогут разработать соответствующий законопроект. Тахтамышев проехал по многим дорогам и охарактеризовал отношение железнодорожников к исполнению своих обязанностей в столь трудное для страны время, как героическое.

Один из делегатов съезда так прокомментировал речь Г. С. Тахтамышева 16 июля: «Речь эта... была ушатом холодной воды, вылитой на участников съезда. Среди делегатов все время происходил оживленный обмен мнениями и возгласы "в отставку" — не были одинокими»²⁷. Председательствовавший на съезде М. Д. Орехов, один из основателей железнодорожного союза еще в 1905 г., вспоминал, что после речи Тахтамышева в зале «раздался шум и кашель, явно показывавший отношение съезда к даруемой нам конституции» . Несколько дней делегаты обсуждали выступление управляющего ми-

нистерством и даже посылали в Петроград специальную делегацию для уточнения позиции МГТС. Затем съезд большинством голосов принял резолюцию с осуждением выступления Тахтамышева. В его словах участники съезда услышали угрозу свести железнодорожный союз к роли подсобного работника администрации дорог, что являлось попыткой повернуть революцию вспять и восстановить прежний бюрократический способ управления. Съезд высказался за переход административной и технической стороны железнодорожного дела в руки самих железнодорожников. В резолюции также подчеркивалось, что осуществление озвученного Тахтамышевым плана приведет лишь к дальнейшему разрушению железнодорожного хозяйства. Съезд требовал от МПС согласовывать свою про-

грамму с задачами учредительного железнодорожного съезда .

В ходе работы съезда возник конфликт среди его делегатов. К лету 1917 г. на железных дорогах оформились две системы общественных организаций железнодорожников. Первая была территориальной. Все железнодорожники станций, депо, мастерских дороги избирали свои дорожные комитеты. Делегатские съезды дорог избирали своих представителей на железнодорожный съезд в Москве. Параллельно сложилась чисто профессиональная система союзов, когда представители одной профессии по всей дороге объединялись в свой союз. Они также направили на съезд делегатов³⁰. Однако учредительный съезд по докладу мандатной комиссии отказался признать последних участниками съезда³¹. Оказалось, что эти делегаты представляли профсоюзы, объединявшие примерно 300 тыс. человек (машинистов, смазчиков, стрелочников и др.). Протестуя против решения съезда, представители этих профсоюзов созвали 20 июля свою конференцию и заявили о созыве в ближайшем будущем всероссийского съезда профессиональных железнодорожных союзов. В резолюции этой конференции говорилось, что железнодорожный съезд в Москве может именоваться всероссийским и вынести авторитетные решения только при участии в нем всех сил, организованных на железных дорогах. Поэтому удаление со съезда представителей 300 тыс. железнолорожников, во-первых, позволяет ему именоваться лишь съездом территориальных железнодорожных организаций, а во-вторых, лишает его права выносить решения, касающиеся всех железнодорожников. В резолюции подчеркивалось: «Считаем лишение нас правомочного участия на территориальном съезде одной из самых темных страниц русского профессионального движения». Затем

 $_{\rm c}$ московского съезда были отозваны все делегаты от этих профсоюзов, избранные на делегатских дорожных съездах 32 .

По свидетельству Орехова, к концу работы съезда удалось преодолеть, как тогда казалось, раскол между территориальными организациями железнодорожников и узкопрофессиональными союзами. При выборе Центрального исполнительного комитета было решено включить в состав этого руководящего органа представителей от союзов: коммерческих агентов по передаче грузов и обмена вагонов; составителей, сцепщиков и стрелочников; технических бригад по вагонному делу; паровозосоюза; весового; технического и кондукторов.

Большинством делегатов съезда владели идеи, которые на страницах железнодорожной газеты высказал некто Р. Рубинов: «Всероссийское учредительное собрание провозгласит широкую демократическую республику на началах федерации и децентрализации, и мы должны ясно и определенно сказать, что управление теми отраслями хозяйства и организации его, которые затрагивают общенародные интересы, чем является и железнодорожное хозяйство, должны перейти в руки народа. Следовательно, все управление железными дорогами должно перейти в ведение Всероссийского железнодорожного союза как единственного компетентного в железнодорожном деле учреждения. А раз так, то и Союз должен стать самоуправляющейся государственной единицей, на началах демократизации и децентрализации» 33.

Профсоюзный деятель А. Хаин отмечал в одной из своих статей, что для железнодорожного союза было характерным полное смешение государственных и профессиональных функций. Викжель всегда подчеркивал свои административно-технические задачи на железнодорожном транспорте³⁴. По мнению другого профсоюзного руководителя А. Лозовского, Викжель стремился защищать не только интересы своих членов, но и железнодорожного транспорта в целом. Он с самого рождения был не столько профсоюзом, сколько железнодорожным парламентом. Лозовский писал: «Это не был орган профессионально-организованных рабочих. А орган на три четверти политический с профессиональными функциями, покоившийся на аморфной, неорганизованной массе»³⁵.

Временное правительство полностью отдавало себе отчет в последствиях возможной остановки движения на железных дорогах. Поэтому 21 июля состоялось обсуждение сложившегося положения в Экономическом совете³⁶ при правительстве. С обстоятельным

докладом от МПС выступил товариш министра путей сообщения Л. А. Устругов. За первую половину 1917 г. по сравнению с таким же периодом предшествовавшего года, сказал он, потребители недополучили 700 тыс. вагонов с грузами. Недогруз угля только по Донецкому бассейну составил около 95 млн пудов. Значительно сократились перевозки продовольствия, особенно в крупные города. Например, если в июне 1916 г. в Петроград прибыло 8 664 вагона с продуктами питания, то в июне 1917 г. 5695 вагонов³⁷. Устругов объяснил эти факты плохим состоянием подвижного состава. Причем рост числа неисправных паровозов особенно стал заметен с февраля 1917г. Количество паровозов в стране по сравнению с 1916 г. увеличилось. Если на 1 июля 1916 г. их насчитывалось 19 684, то к 1 июля 1917 г. — 20 774. Количество же исправных паровозов было соответственно 16 373 и 15 730. Процент требовавших ремонта паровозов по всей русской сети достиг к 15 июля 25,3, т. е. стоял каждый четвертый паровоз³⁸. Однако на некоторых железных дорогах этот процент был выше и приближался к 50. Устругов обратил внимание присутствовавших³⁹ на причины этого явления. Если в январе-марте помимо тяжелых погодных условий основной причиной можно было считать отсутствие металла, то в апреле-июне началось падение производительности труда рабочих. Причем в июне это стало главным фактором. Более того, инспектор одного из порайонных комитетов доложил Устругову о наличии металла, вполне достаточного для капитального ремонта, но весь вопрос в рабочей силе. Товарищ министра заметил, что у МПС нет никаких надежд решить этот вопрос ведомственным путем, ибо он перешел в разряд государственных и должен быть урегулирован по всей стране.

Не лучше обстояло дело с ремонтом вагонов. В июне 1916 г. на железнодорожной сети был зарегистрирован 517 441 вагон, а год спустя — 574 486 вагонов. Однако процент находившихся в ремонте вагонов неудержимо рос. Если в июне 1916 г. их было 24 326 (4,7%), то год спустя — 45 886 $(8\%)^{40}$.

Далее Устругов остановился на вопросе использования паровозов и вагонов. Результаты были неутешительны. Средний суточный пробег товарных паровозов в августе 1916 г. составлял 76 верст, а в 1917 г. (среднемесячный показатель) — 55 верст. Аналогичные показатели по вагонам в мае 1916 г. ив мае 1917 г. составили соответственно 71 версту и 55 верст.

Наиболее серьезным вопросом являлась оплата труда. Рабочие настаивали на отказе от системы сдельного расчета и на переходе на почасовую или поденную плату. Но то, что возможно на заводах, на железнодорожном транспорте, по мнению товарища министра, приводило к потере единственного стимула к высокопроизводительному труду. К тому же уравнение расценок при оплате труда разных категорий работников или сведение разницы к минимуму привело к падению стимула к квалифицированному труду. Наличие более крупных заработков в промышленности вело к утечке квалифицированных кадров с железных дорог на заводы и фабрики.

Рассматривая хозяйственно-административные вопросы, Л. А. Устругов обратил внимание на слабую техническую оснащенность железнодорожной сети, особенно казенной. Он отметил, что «железнодорожное хозяйство на казенных дорогах, как коммерческое предприятие, никогда не существовало, и не было достаточных попыток к тому, чтобы улучшение нашего технического оборудования шло действительно за временем» Правда, по инициативе МПС началось сооружение двух ремонтных заводов, но начавшаяся война резко затормозила строительные работы.

Впервые со стороны МПС прозвучала резкая критика деятельности местных органов Железнодорожного союза. На некоторых дорогах комитеты союза выступали за передачу им всей распорядительной власти, ими принимались решения, в которых высказывались идеи «о праве комитетов издавать обязательные постановления на дороге». Кое-где, имея в своем распоряжении газеты, комитеты стали распространять эти решения среди железнодорожников. В результате, по словам Устругова, служащими не исполнялись не только распоряжения местной железнодорожной администрации, но и министра путей сообщения. Товариш министра отметил, что «перекомандировки паровозов с дороги на дорогу, командировки служащих и т. п. только тогда производятся, когда комитеты, собравшись и обсудив то или иное распоряжение администрации, поставят свой гриф на этом распоряжении» ⁴². Самочинные действия многочисленных общественных организаций железнодорожников часто противоречили основным нормативно-правовым актам, включая «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования», «Общий Устав российских железных дорог», отрицали принципы научной организации труда и просто здравый смысл. В качестве примера Устругов привел решение паровозных бригад на Московско-Курской железной дороге сократить район обращения паровозов вдвое. До Февральской революции оборот паровозов совершался в пределах от Москвы до Тулы (183 версты), а летом 1917 г. вдвое укоротился (от Москвы до Серпухова; от Серпухова до Тулы). Такое решение объяснялось желанием паровозных бригад возвращаться в тот же день из рейса домой. Но это требовало или увеличения числа паровозов на данном участке дороги, или числа паровозных бригад и введения сменной езды, что при отсутствии избытка квалифицированного труда оказывалось чрезвычайно затруднительным. К тому же количество отстраненных после 1 марта руководителей на железных дорогах достигло почти 1000 человек и, таким образом, при отсутствии в стране достаточного количества подготовленных руководителей, железнодорожное дело «оставлено на произвол судьбы».

Среди других проблем, с которыми сталкивалось министерство, Устругов назвал топливную. Железные дороги европейской части России использовали в основном донецкий уголь. Но по сравнению с 1916 г. его добыча сократилась. МПС поставило перед правительством вопрос об увеличении заготовок дров. По расчетам министерства железным дорогам до 1 марта 1918 г. требовалось 4800000 куб. саж. В апреле месяце на съезде лесопромышленников, а также Особым совещанием по топливу было признано необходимым сосредоточить в одном учреждении все заготовки леса. Такое учреждение — Центролес — было создано. Оно взяло на себя заготовку дров для железных дорог, но рубка леса неожиданно встретила протесты крестьян, ссылавшихся при этом на закон о прекращении сделок с земельным имуществом. МПС было вынуждено само или с помощью подрядчиков начать заготовку торфа.

В заключение Устругов вновь вернулся к взаимоотношениям администрации и комитетов служащих железных дорог. Он подчеркнул, что железные дороги являются достоянием государства, всего народа, а потому «работа железных дорог должна быть руководима администрацией на тех общих основаниях, которые устанавливаются Министерством путей сообщения в интересах государства»⁴³.

С резкой критикой положения дел на железных дорогах на Экономическом совете выступил инженер путей сообщения А. А. Бубликов. Прежде всего, он обратил внимание членов совета на постоянное уменьшение перевозок. Так, невывоз груза в 1917г. по сравнению с 1916 г. составил в апреле 22 %, в мае 23 %, в июне 25 %,

в первую половину июля 28 "/о⁴⁴. Министерство связывает это с тем, что число требующих ремонта паровозов превысило четверть. Бубликов ставит эти данные под сомнение, ведь зачастую, «чтобы не навлечь на себя гнев начальства, служащие не показывают действительное количество больных паровозов». К тому же на линиях эксплуатировалось, по словам Бубликова, еще 25 % неисправных паровозов. Поэтому в действительности на многих дорогах, прежде всего в районе Архангельска, сообщение «висит на волоске», а с Владивостоком «фактически прервано».

Бубликов заявил: «Мы вступили в преддверие остановки железнодорожных работ, и кое-где мы уже имеем факты остановки, кое-где вот-вот она должна произойти. В связи с этим не приходится предсказывать все последствия, которые связаны с плачевным состоянием транспорта в стране — остановку железных дорог и все голодные и холодные бунты» 45. Он говорил о наличии двухнедельного запаса топлива на дорогах и всего лишь недельном запасе на заводах. «Мы знаем, — продолжал он, — что мобилизация у нас прекратила движение на два месяца, это в то время, когда в России была дисциплина». Теперь же, в преддверии демобилизации и отсутствия дисциплины, имеется неизмеримо больше войск, стремящихся как можно скорее добраться домой. По словам Бубликова, «совершенно ясно и определенно, что производить перевозку возвращающейся армии и одновременно производить подвозку топлива для железных дорог совершенно не представляет никакой возможности» ⁴⁶. Следовательно, всякая перевозка грузов остановится, в том числе и продовольствия. Бубликов в связи с этим предрекал: «Период демобилизации это есть смерть наших городов». Затем Бубликов зачитал выдержки из записки юнкера Шуберского, обратившего внимание на странное поведение власти после Февральской революции: «Власть не поверила, что все это всерьез, что революция произошла, что власть попала в руки других, что нужно править государством, что нужно выполнять обязанности управления, а власть все время думала, что надо еще что-то завоевывать, что надо еще отстаивать, кому-то противостоять, кого-то распропагандировать, и отдельные представители власти забыли, что велик долг, который на них лежит, и, в частности, министр путей сообщения забыл, что на нем лежит простой долг возить» 47. Бубликов считал, что в «чистые сердца» людей, часто малообразованных. «бросили такую смуту», такие понятия, в которых они сами разобраться не могли. Их распропагандировали, «увлекли

на путь демократизации, самоуправления и т. п.», а работа, по мнению Бубликова, «стала на последнем месте». В качестве примера он рассказал о положении дел на Северных железных дорогах. В возникших после революции комитетах на этой дороге заседали 420 человек. Их содержание обходилось ведомству путей сообщения в год 7 742000 руб. К тому же железнодорожники выбирали не худших, следовательно, от работы отвлечен наиболее толковый, развитый, сознательный слой служащих. Могла ли эксплуатация дорог не пострадать? И почему, спрашивал Бубликов присутствующих, никто не подумал объяснить рабочим и служащим о том, чем все это угрожает для железных дорог и для всей страны.

По его мнению, железные дороги были разрушены «сверху, а не снизу». Вот почему, делает вывод Бубликов, главное лечение затянувшейся болезни состоит в том, что во главу угла следовало положить «подлинное государственное отношение», «подлинную государственную мысль». Здесь много зависит от руководителей ведомства. «Доколе эти государственные мысли и государственная воля во главе ведомства не проявятся. — подчеркивал Бубликов. до тех пор эта разруха будет продолжаться» ⁴⁸. Прежде чем обвинять рабочий персонал, говорил он, нужно предъявить счет руководителям ведомства. Ведь уже два месяца нет начальника Управления железных дорог, начальников Курской и Виндавской дорог. Многие кандидаты на должность в последнюю минуту отказывались, так как нет реальной возможности управлять. А те, кто при должностях, лишь делают вид, что управляют. Ибо как только они принимают конкретные решения, «их снизу начинают карать, а сверху их никто не поддерживает». Об этом Бубликову говорили начальники дорог и служб. Бубликов считал, что начинать исправлять положение нужно с изменения государственной политики.

Затем оратор стал говорить о необходимости строительства новых дорог. По подсчетам комиссии И. Н. Борисова предстояло построить 35 тыс. верст. «Было бы весьма печально, — отметил Бубликов, — если бы эту сеть пришлось в надлежащем числе строить распоряжением частных обществ. Это печально с точки зрения будущей эксплуатации, потому что таким образом в район казенных железных дорог, которые можно было бы построить компактной сетью, ворвутся частные дороги и будут все путать и удорожать» 49. Но если уж ничего сделать нельзя, то придется строить дороги с помошью частных капиталовложений.

24 июля министром путей сообщения стал П. П. Юренев. Павел Петрович получил образование в Институте инженеров путей сообщения имп. Александра І. Помимо специальной литературы внимательно изучал историю России, читал запрещенную политическую литературу. После окончания вуза работал на строительстве линий Московско-Киево-Воронежской железной дороги. В Новозыбкове Черниговской губернии Юренев участвовал в организации просветительных кружков и воскресных школ для рабочих. В 1903 г. он стал управляющим Новозыбковским подъездным путем. Вскоре Юренев примкнул к либеральной группе «Союз освобождения», публично выступал с призывами к реформированию российской государственности.

В революционные дни 1905 г. П. П. Юренев вошел в состав забастовочного комитета станции Новозыбков, стал его председателем и активно поддержал всеобщую железнодорожную забастовку. Весной 1906 г. он вступил в партию кадетов. В 1907 г. был уволен со службы, но вскоре избран в Государственную думу 50 . После ее роспуска работал в Москве в различных общественных организациях, возглавлял железнодорожный отдел Московского технического общества.

С 1911 г. Юренев член ЦК партии кадетов. 10 лет он состоял председателем железнодорожного отдела московского технического общества. В январе 1915 г. он стал членом правления общества «Помощь жертвам войны». В том ж году вошел в состав Главного комитета по снабжению армии (Земгор). В январе 1917 г. Юренев становится товарищем председателя отдела путей сообщения Земгора.

На первой встрече с аппаратом сотрудников МПС Юренев, как бы оправдывая свое согласие стать министром, заявил: «Министерский пост не цель, к которой люди стремятся, а обязанность, от которой никто не вправе уклоняться» 51 . Определяя задачи ведомства путей сообщения, он сказал корреспондентам, что видит цель в создании единой, сплоченной, сознательной «железнодорожной армии», проникнутой единой целью спасения Родины 52 .

Новый министр 1 августа выступил на железнодорожном съезде. Он отметил, что говорящие о разрухе на транспорте уже давно не представляют ее подлинных масштабов. По словам министра, в разрухе повинны многие обстоятельства: недостаток топлива, запасных частей и металлов, насилие, которому подвергаются железнодорожники, падение производительности труда и т. п., при этом нельзя лечить все болезни одновременно. О наиболее деликатном вопросе, на котором «сгорел» его предшественник, П. П. Юренев сказал так:

«Существует легенда, что Всероссийский железнодорожный съезд задался целью взять в свои руки железные дороги и начать управлять ими помимо правительства. Граждане, я этому не верю!

Есть и другая легенда, — легенда о том, что правительство становится на путь всемерных репрессий по отношению к общественным организациям, что оно пытается задавить комитеты. Граждане, не верьте этой второй легенде, как я не верю первой!»

Далее он сказал о готовности передать общественным организация руководство такими сферами жизни работников транспорта, как культурно-просветительная, благотворительная и т. п. Спорной областью был контроль. Здесь Юренев высказался за широкое право «участия» в контроле. «К вопросу об управлении, — продолжал министр, — надо относиться с еще большей осторожностью. Мы и так уже слишком дорого заплатили за двоевластие в стране, чтобы повторять вторично этот тяжелый и столь дорого обошедшийся урок»⁵². Государственным преступлением назвал Юренев вмешательство в распорядительную деятельность администрации частных лиц и организаций, «правительством на то не уполномоченных», сопровождаемое к тому же самочинным устранением должностных лиц. Он считал, что об этом должен однозначно заявить сам съезд. Тем самым он внес бы, по словам министра, «здоровую струю в мрачную атмосферу» и помог бы русской армии, переживавшей после провала июньского наступления не лучшие времена.

Протягивая руку примирения, П. П. Юренев обещал предоставить в распоряжение съезда все необходимые материалы и специалистов, которые смогли бы помочь делегатам в работе и ускорить прохождение Устава Всероссийского железнодорожного союза через Временное правительство.

Вернувшись снова к проблемам отрасли, министр призвал участников съезда предпринять усилия для ускорения ремонта подвижного состава: «Если в течение этих двух месяцев... мы не сделаем нечто героическое, то мы должны будем пережить нечто ужасное» ⁵⁴. Речь Юренева была выслушана с вниманием и завершилась аплолисментами.

П. П. Юренев позже в письме Всероссийскому съезду железнодорожников отметил, что рассчитывал на завершение работы над проектом Устава о железнодорожной службе. Однако комиссия под председательством А. А. Добровольского не успела подготовить этот проект и министр просил съезд принять участие в доработке Уста-

ва, чтобы провести его в законодательном порядке. Юренев предложил реорганизовать эту комиссию, введя в ее состав делегатов съезда (не более 20 человек)⁵⁵.

К концу работы московского съезда железнодорожников Тахтамышев разослал по дорогам телеграмму, вызвавшую удовлетворение делегатов. В ней подтверждалась сила циркуляра № 6321, говорилось, что министерство решило передать на решение съезда все продовольственное, санитарное, пенсионно-страховое и учебнопросветительное дело. Тахтамышев подтверждал, что МПС готово и на дальнейшие уступки железнодорожникам, но после обсуждения своих предложений во Временном правительстве. Он просил железнодорожную администрацию «не чинить препятствий нормальной и законной деятельности комитетов». Тахтамышев выразил уверенность в том, что комитеты не будут, со своей стороны, вмешиваться в административно-технические распоряжения руководителей дорог и служб³⁶.

Всероссийский учредительный железнодорожный съезд завершил свою работу 25 августа избранием Центрального исполнительного комитета. Возглавил его социалист-революционер А. Л. Малицкий, работавший ранее помощником юрисконсульта в Управлении Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги.

Позднее, анализируя ход этого съезда, бюллетень крупнейшего объединения железнодорожных профсоюзов напишет, что участниками этого съезда руководила мысль о завоевании политической власти в стране, хотя, конечно, публично эти мысли не высказывались. Считалось, что только это позволит улучшить материальное и правовое положение железнодорожников. То есть первый железнодорожный съезд не удержался на позиции организации исключительно профессионального союза⁵⁷.

На конец августа в Киеве был намечен всеукраинский съезд железнодорожников. 24 августа Г. С. Тахтамышев направил в Киев телеграмму, в которой сообщил о невозможности финансировать съезды по национальному признаку, равно как и обеспечивать льготный поезд делегатов, подачу по льготным расценкам служебных телеграмм организаторов этого мероприятия и т. п. В то же время в телеграмме говорилось, что МПС не будет возражать, если начальники железных дорог найдут возможности пойти на эти льготы из средств своих дорог

В силу специфики железнодорожного транспорта, работники железных дорог острее чувствовали опасность сепаратизма и национа-

лизма, которые расшатывали российскую государственность. «Вестник Южных железных дорог», в частности, писал: «Русской демократии необходимо принять все меры, дабы Россия не превратилась в ряд самостоятельных, независимых, мелких национальных государств, в шахматную доску различных республик, с средневековой замкнутостью, с таможенными рогатками, с особыми войсками и т. п.

Нет большей опасности для мира, всего мира и для культуры человечества, чем эта склонность областей и народов к независимости по Южно-Американскому образцу. Следствием такого распада единого демоса будут: неустойчивость образа правления и экономической мощи этих государств, постоянные споры и раздоры с соседями, развитие, с одной стороны, национального шовинизма, а с другой — анархических течений мысли в массах. Да минует нас чаша сия» 59.

При П. П. Юреневе была начата главная реформа центрального аппарата МПС, в котором работало 3925 человек 60 .

Идея разделения единого Управления железных дорог МПС на четыре самостоятельных управления впервые публично прозвучала на съезде начальников казенных железных дорог и управляющих частных железных дорог 14 июля 1917 г. Товарищ министра путей сообщения Л. А. Устругов подчеркнул, что эта мера временная, вплоть до окончательной реформы МПС. Съезд принял сообщение Устругова к сведению 61.

2 августа 1917 г. МПС направило Временному правительству представление о реорганизации Управления железных дорог. В сопроводительном письме П. П. Юренев подчеркивал, что реформа вызвана необходимостью «осуществления действительного и планомерного надзора за эксплуатацией железных дорог» На этом письме Н. В. Некрасов, бывший тогда товарищем председателя правительства, наложил резолюцию: «К *срочному* докладу Врем. Прав-ву».

В представлении отмечалось, что почти 17-летний опыт деятельности Управления железных дорог показал невозможность «руководить надлежащим образом железнодорожной сетью ввиду крайней многочисленности дел, восходивших на его разрешение, и допущенной при учреждении названного управления централизации» 63. Отмечалась чрезмерная занятость начальника управления, обязанного, кроме решения текущих дел, участвовать в заседаниях многочисленных совещаний, комитетов и комиссий: он «совершенно не имел свободного времени для обсуждения и направления хотя бы даже главнейших вопросов, касающихся эксплуатации железных до-

рог», а его помощники не имели права, да и не брали на себя решение принципиальных вопросов, из-за чего «дела или задерживались, или даже вовсе не получали разрешения». Естественно, что в годы войны все эти недостатки проявились еще сильнее.

Ввиду этого для более действенного руководства железнодорожной сетью было решено разделить Управление железных дорог на четыре управления и возложить ответственность за вопросы эксплуатации железных дорог на большее число ответственных лиц. Общее руководство их деятельностью должен был осуществлять один из товарищей министра путей сообщения. Каждое из этих новых управлений рассматривало бы и решало свою часть вопросов, поступавших ранее в Управление железных дорог МПС. Решено было также объединить с новыми управлениями отделы по испытанию и освидетельствованию заказов и заготовлений «в видах большей планомерности» решения текущих вопросов.

По мнению авторов проекта, предполагаемое преобразование не влекло за собой коренной ломки МПС, которая в условиях войны и экономического кризиса была бы нежелательной.

Представление министерства было рассмотрено правительством весьма оперативно и уже 5 августа утверждено⁶⁴. В соответствии с принятым постановлением, Управление железных дорог, Отдел по испытанию и освидетельствованию заказов МПС, Отдел заготовлений того же министерства, Управление по делам железнодорожного пенсионного комитета упразднялись. Вместо них создавались управления железных дорог: Административное, Эксплуатационное, Техническое и Хозяйственное.

Административное управление должно было состоять из отделов: административного, юридического, по делам железнодорожного пенсионного комитета, мобилизационного; Техническое — пути и сооружений, тяги с конторой опытов, по освидетельствованию и испытанию заказов; Хозяйственное — снабжений и финансового; Эксплуатационное — движения и коммерческого, а также управления делами Центрального комитета по регулированию перевозок. Министру предоставлялось право соответствующей инструкцией определить порядок действий образуемых управлений 65. Реорганизация потребовала дополнительно 65 тыс. руб. 12 сентября указами Временного правительства начальниками управлений были назначены: Административного управления железных дорог — бывший первый заместитель начальника Управления железных дорог, член Совета мини-

стра путей сообщения В. П. Рейслер; Эксплуатационного управления железных дорог — бывший председатель Центрального комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам Э. В. Ландсберг; Технического управления железных дорог — член Инженерного совета К. Н. Ванифатьев; Хозяйственного управления железных дорог — инженер В. Н. Беляев⁶⁶.

В железнодорожном мире наиболее известными из новых руководителей ведомства путей сообщения были В. П. Рейслер и К. Н. Ванифатьев. В. П. Рейслер в годы войны был начальником Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог, с 1916 г. работал помощником начальника Управления железных дорог МГТС⁶⁷. Инженер-технолог К. Н. Ванифатьев был старожилом среди служащих министерства. Впервые он вошел в здание на Фонтанке, 117, в 1888 г., а последние 7 лет руководил Екатерининской железной дорогой⁶⁸. Служба В. Н. Беляева проходила далеко от Петрограда, в основном на Китайской Восточной железной дороге. Впервые начальником одного из центральных железнодорожных управлений в министерстве был назначен коллежский советник.

Процесс реорганизации Управления железных дорог затянулся. 2 октября 1917 г. Союз служащих создаваемого Технического управления обратился в Совет Союза служащих Управления железных дорог с письмом, в котором выражались сомнения в продуманности структуры нового управления. Служащие считали необходимым организацию специальной комиссии с представителями железных дорог, которая участвовала бы в создании этого управления образование четырех независимых управлений железных дорог, вместо единого управления, никакими пользами дела не подсказывалось, а произошло, по-видимому, на почве общечиновничьего стремления повыситься в ранге»

Летом 1917 г. была продолжена реорганизация и других структурных подразделений МПС.

19 июня 1917 г. министр путей сообщения дал указание инженеру В. Э. Эртелю завершить дела по ликвидации Инспекции императорских поездов. Эртель направил директору канцелярии министра путей сообщения П. И. Корженевскому подробную роспись расходов и просил выделить 5 тыс. руб. По мнению Эртеля, все работы должны были завершиться к 15 августа. 25 августа Временное правительство постановило упразднить все должности, предусмотренные шта-

м Инспекции императорских поездов⁷¹. Однако Эртель спустя ровно месяц был вынужден написать управляющему Министерством путей сообщения А. В. Ливеровскому: «Работы по ликвидации Инспекции продолжаются под моим руководством до настоящего времени и производятся делопроизводителем, журналистом, переписчиком и двумя курьерами. Содержание не уплачено с 1 июня»⁷². МПС пыталось получить эти 5 тыс. руб. в Министерстве финансов, но товарищ министра В. В. Кузьминский категорически отказался предоставить эти средства, ссылаясь на отсутствие соответствующего постановления Временного правительства. Эртель был вынужден просить о продлении работ по ликвидации Инспекции до 1 октября, и настаивал на выплате 5 тыс. руб. Тогда П. И. Корженевский обратился к начальнику Административного управления железных дорог В. П. Рейслеру с просьбой выделить эту сумму взаймы из эксплуатационных средств. В деле о ликвидации Инспекции нет сведений о том, были ли найдены, наконец, эти деньги, и о судьбе ее служащих. Олнако документы наглядно свидетельствуют о крайней медлительности в решении, казалось бы, не очень сложного вопроса⁷³.

По указанию Н. В. Некрасова технический отдел Управления железных дорог образовал специальный вагонный участок на Северо-Западных железных дорогах для обслуживания сформированных на базе императорских поездов трех составов так называемых «парадных поездов» для новой власти⁷⁴.

22 июля 1917 г. МПС предложило Временному правительству изменить структуру и функции Учебного отдела. Он должен был руководить деятельностью специальных учебных заведений ведомства, курсами и учреждениями по распространению знаний о железнодорожном транспорте. Существовавший при Учебном отделе Учебный комитет предполагалось в целях взаимодействия «с представителями педагогического дела и практической техники на местах» преобразовать в Центральный комитет по делам образовательных учреждений МПС. Ему предстояло рассматривать проекты уставов, учебных планов и программ преподаваемых дисциплин; решать проблемы технического оснащения учебных заведений; оказывать помощь в издании учебных пособий; проводить испытания на звание преподавателей по специальным железнодорожным дисциплинам; обсуждать годовые отчеты подведомственных учебных заведений.

19-20 августа в Петрограде состоялся VIII съезд представителей порайонных комитетов. Он обсудил новый правительственный

проект положения об этих комитетах. Выступая на открытии съезда, П. П. Юренев сказал, что реформа управления железнодорожного хозяйства, его децентрализация стала неизбежной. МПС признает, что при централизации, «при прежнем обсуждении всех вопросов здесь, в Петрограде, в ведомстве путей сообщения», в условиях быстро растущей сети дорог, оставаться нельзя. Поэтому на очереди стоял вопрос о создании округов и передаче целого ряда функций на места. Проект создания окружной системы управления, по словам министра, уже разрабатывается специалистами и будет представлен на обсуждение железнодорожников. В то же время министр считал ошибочным откладывать реформу порайонных комитетов до образования округов. Более того, министр предположил, что в будущем порайонные комитеты могут войти в состав округов путей сообщения ⁷⁶.

Съезд в целом одобрил проект положения о порайонных комитетах. Была образована особая комиссия для редактирования его текста. В частности, в порайонные комитеты должны были войти представители Совета частных железных дорог и Совета Съезда судовладельцев. Постоянно действующая коллегия преобразовывалась в Совет порайонного комитета, а исполнительным служебным органом становилось управление делами. Съезд учел постановление Временного правительства от 17 июня об объединении Временного распорядительного комитета и Центрального комитета по регулированию массовых перевозок грузов, дав им новое название — Центральный комитет по регулированию перевозок по железным дорогам⁷⁷. 2 сентября 1917 г. Управление железных дорог МПС внесло в Особое совещание по перевозкам доклад о проекте «Положения о Центральном и порайонных комитетах по железнодорожным перевозкам».

21 августа 1917 г. Управление железных дорог МПС направило для согласования в Министерство финансов копию представления о создании в хозяйственном отделе этого управления делопроизводства по заграничным заказам в составе 16 человек. К этому времени всеми вопросами размещения заказов различных ведомств за границей и доставкой в Россию ведало Главное управление по заграничному снабжению, входившее в структуру Военного министерства. Оно собирало необходимую информацию от ведомств, направляя соответствующие запросы. В МПС на эти запросы отвечал хозяйственный отдел. В свою очередь, он должен был наводить справки, сопоставлять, систематизировать различную информацию. По мнению Управления железных дорог, это отрывало сотрудников отдела от

выполнения прямых обязанностей. Поэтому необходимо было создать особое структурное подразделение, которое бы, помимо сбора данных в МПС, вело переписку с Главзаграном, с российскими представительствами в странах Антанты. Оно же могло вести поиск судов для перевозки грузов МПС в порты России. Как и следовало ожидать, Министерство финансов отказалось поддержать инициативу железнодорожников, ссылаясь на отсутствие средств .

* * *

В течение всего 1917 г. продолжала ухудшаться материально-техническая база железнодорожного транспорта. Количество паровозов, нуждавшихся в ремонте, увеличивалось ежемесячно на 200-400 единиц 79 . С января по 12 мая 1917 г. число больных паровозов выросло с 3 382 до 4 779 (на 1 400 больше мая 1916 г.)⁸⁰. К этому следует добавить еще 235 паровозов, которые не прошли капитальный ремонт в 1916 г.⁸¹ В докладе МПС Временному правительству в июне 1917 г. сообщалось о принятом решении увеличить мелкий и средний ремонт локомотивов за счет капитального. Но как этого можно было добиться, когда повсеместно в депо и мастерских сокращалось количество отремонтированных паровозов. Например, на Московско-Киево-Воронежской железной дороге в ее московском депо в 1916 г. было отремонтировано 13 паровозов, в депо Малоярославца — 36, Брянска — 34, Курска — 37. В 1917 г. эти показатели составили соответственно 4, 23, 19, 22 паровоза⁸². В Тульских и Ковровских мастерских Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог в марте 1916 г. выпустили из капитального ремонта 10 паровозов, а в марте 1917 г. — 5^{83} .

Количество паровозов на сети железных дорог*

	На 1 июля 1916 г.	На 1 июля 1917 г.
Инвентарный парк	19 684	20 774
Рабочий парк	16 373	15 730

^{*} Источник: СОЭС. 1917. № 1. С. 3.

К числу главных причин ухудшения состояния подвижного состава в 1917 г. следует отнести и резкое падение производительности труда и дисциплины среди рабочих и служащих, особенно в депо

и мастерских. Повышение заработной платы, которое неминуемо пришлось сделать ввиду вздорожания жизни, помноженное на введение 8-часового рабочего дня и падение производительности труда, привело к резкому росту стоимости ремонта паровоза: с 12-15 тыс. руб. до 80-90 тыс. руб. В то же время еженедельник деловых кругов «Промышленность и торговля» указывай: «Низкая оплата труда на железных дорогах заставляет рабочих искать заработок в других производствах, отсюда — пониженная интенсивность работы в железнодорожных мастерских и большое число прогульных дней. Результатом является плохой ремонт подвижного состава». На негативное влияние диспропорций оплаты труда в отраслях народного хозяйства указал экономический отдел Всероссийского союза городов (ВСГ). Он отметил, что чрезвычайное повышение расценок квалифицированного труда в оборонной промышленности привело к оттоку соответствующих кадров железнодорожников. Повышение заработка рабочих железнодорожных мастерских создало значительные трудности в комплектовании паровозных бригад. По мнению экономического отдела ВСГ, согласование оплаты железнодорожных служащих и рабочих и работников промышленных предприятий «внесло бы существенное облегчение в этот вопрос и должно составлять общегосударственную залачу» . Кое-где наметились дальнейшие перекосы в организации работ. Во многих железнодорожных мастерских рабочие протестовали против введения второй смены работ. В результате этих явлений паровозы в капитальном ремонте, вместо обычных ранее 80 дней, стали простаивать 180-200 дней, в среднем ремонте вместо 30 дней держались от 60 до 80 дней 85.

Анализируя причины падения производительности труда, следует учитывать и психологический фактор. Как было отмечено на собрании Петроградского отдела Союза инженеров и техников, «слишком тяжело было видеть, как верхи власти продавали и развращали страну, как на этой почве выросла дикая вакханалия наживы и звериных инстинктов, для того чтобы можно было также бодро нести труд, как в первые месяцы войны» .

Нельзя сказать, что руководители ведомства путей сообщения не предпринимали попыток исправить положение дел в своей отрасли. Н. В. Некрасов уже 10 марта направил во Временное правительство представление о необходимости привлечь к ремонту паровозов машиностроительные заводы и получил на это согласие⁸⁷. Однако выяснилось, что частный сектор считал ремонт паровозов

делом весьма канительным и экономически не очень прибыльным. Поэтому осуществление постановления Временного правительства о ремонте паровозов на казенных и частных машиностроительных заводах затянулось. На заседании Совета Петроградского общества заводчиков и фабрикантов прямо говорилось, что поскольку «на постройку одного нового паровоза идет столько же времени, как на ремонт четырех старых», постольку «надо просто решить, что выгоднее» Выгоднее было вообще выполнять военные заказы.

К июню МПС достигло договоренности о плановом ремонте 308 паровозов казенных железных дорог на частных предприятиях. Срок ремонта одного паровоза составлял 3 месяца. До конца года предстояло отремонтировать 166 паровозов и 142 в 1918 г. Был составлен план передачи дорогами в ремонт локомотивов (своих и прикомандированных). Например, Северные железные дороги в 1917 г. направляли в ремонт 17 своих паровозов и 3 от Риго-Орловской железной дороги, Екатерининская железная дорога в первую очередь должна была отремонтировать 24 паровоза, доставшихся ей от Привисленских железных дорог, а Николаевская железная дорога — 10 паровозов Северо-Западных железных дорог и т. д. 89

В 1917 г. заводы получили от ведомства путей сообщения заказы на изготовление 1163 пассажирских и товарных паровозов. Для этого было необходимо в месяц выпускать около 100 локомотивов, но заводы с этой задачей не справились. В результате было изготовлено только 407 паровозов 90 .

Выпуск паровозов в 1917 г.

Заводы	Заказано	Изготовлено	
	164	38	
Брянский	265	105	
Луганский Коломенский	145	50	
Коломенскии Невский	163	36	
Путиловский	64	11	
Сормовский	128	57	
	234	110	
Харьковский Итого	1163	407	

[•] Источник: Вестник путей сообщения. 1918. № 4. С. 20.

Временное правительство попыталось улучшить состояние подвижного состава за счет новых заказов за границей. 1 апреля оно утвердило представление МПС о заказе в США 2 000 паровозов и 40 000 вагонов и выделило на эти цели 200 млн долл. У Американская сторона определила стоимость паровоза в 300 тыс. руб., что более чем в два раза превышало среднюю стоимость отечественного паровоза подобного типа. «Американские паровозы — слишком нежная машина, требующая тщательного ухода и особо высокого качества топлива, — писал экономист П. П. Мигулин. — Американцам

С американской стороной была достигнута договоренность о сборке паровозов на Дальнем Востоке. Правительство командировало во Владивосток инженера А. Н. Митинского и поручило ему подготовить для приема американских паровозов и вагонов пять причалов с прилегающей территорией, железнодорожные мастерские на станции «Первая Речка» и мастерские Китайской Восточной железной дороги в Харбине⁹³. С американской стороной было заключено соглашение о предоставлении территории в районе залива Золотой Рог для сооружения сборочного завода⁹⁴, установки подъемных кранов, подаче электроэнергии. Русская сторона обеспечивала проведение всех строительных работ и набирала для завода чернорабочих. Все здания для сборочного производства должны быть готовы к 1 ноября 1917 г. 95

З августа Особое совещание по перевозке приняло решение о работах по приспособлению казенных железных дорог для обслуживания американских паровозов «Декапод» (перестройка поворотных кругов, установка в мастерских нового оборудования и т. п.). На следующий день МПС направило во Временное правительство представление об отпуске аванса в 10 млн руб. на эти цели ⁹⁶. Деньги были выделены 26 сентября ⁹⁷.

Из США в 1917 г. (по 16 сентября) поступило во Владивосток 69 комплектов паровозов «Декапод» 98 , из которых в Харбинских мастерских собрали 22 паровоза. За восемь месяцев из США в Россию прибыл также 561 полувагон 99 .

Временное правительство назначило инженера путей сообщения, проф. Ю. В. Ломоносова уполномоченным МПС по заказам и приемке подвижного состава в США. Ему были предоставлены права товарища министра путей сообщения в отношении установления чертежей и технических условии. 5 августа он сообщил о воз-

можности приобрести 20 готовых паровозов типа 1—4—0, построенных для Финляндских железных дорог, но не отправленных из-за отсутствия транспорта и нежелании властей Финляндии направлять их через Владивосток. Министр путей сообщения П. П. Юренев считал необходимым срочно купить эти паровозы, ибо американцы, прежде чем выполнять русские заказы, выполнят все поставки для Франции, из-за того что там сражались их войска. Юренев написал министру финансов Н. В. Некрасову письмо, указав на неопределенность отношений с Финляндией, правящие круги которой стремились отделиться от России. Это, по его мнению, позволяло решить вопрос положительно. 8 августа Временное правительство согласилось с предложением П. П. Юренева 101.

26 июня Управление железных дорог МПС представило в Особое совещание по перевозкам доклад о подготовке паровозных бригад для американских паровозов. Всего предстояло обучить 3560 бригад. Для этого предполагалось истратить 1 602 000 руб. МПС такими средствами не располагало и просило отнести расходы на военный фонд .

В связи с нехваткой на фронтовых дорогах машинистов, слесарей и прочих специалистов товарищ министра путей сообщения на театре военных действий В. Н. Кисляков 6 мая 1917 г. обратился к начальнику Генерального штаба Г. Д. Романовскому с предложением организовать их подготовку в военных округах из солдат. Романовский и помощник военного министра Г. А. Якубович решили прибегнуть к услугам комитетов военно-технической помощи. Главное управление Генерального штаба Военного министерства приказало штабу Московского военного округа обсудить вопрос об организации таких курсов с Московским комитетом военно-технической помощи и управлениями дорог Московского узла. Московский комитет военно-технической помощи пообещал привлечь к работе на курсах преподавателей Московского технического училища и использовать его лаборатории.

17 июня Романовский и Якубович в письме министру путей сообщения изложили план организации курсов, подчеркнув при этом, что расходы по их содержанию должно нести МПС. Министерство согласилось такие курсы открыть, но запросило у Временного правительства 95 200 руб. К тому же путейское ведомство рассчитывало использовать выпускников курсов и на дорогах тыла (прежде всего в Сибири), а не только на театре военных действий, о чем Л. А. Устругов уведомил Военное министерство 10 июля. В связи с возник-

шими разногласиями по финансированию курсов было созвано межведомственное совещание. Острые политические события в стране затянули его работу. 25 сентября совещание решило: курсы в Москве должны финансироваться из военного фонда, так как это заказ Ставки Верховного главнокомандующего. Время шло, и открыть курсы в период Временного правительства так и не удалось¹⁰³.

Несколько лучше обстояло дело с вагонным парком. Общее количество товарных вагонов в течение 1917 г. практически не изменилось. Немало их было захвачено противником в Галиции при отступлении русских войск. Росло число неисправных вагонов. Но все это было компенсировано поставками новых вагонов с отечественных предприятий и из-за рубежа. К концу 1917 г. в стране было 570 066 вагонов. Из них 36 007 требовали ремонта (6,7 % от общего количества), 8 130 приспособлены под склады и жилье (1,5 %), под прочими надобностями использовалось еще 20 427 вагонов (3,8 %)¹⁰⁴.

Продолжалось строительство вагонов-ледников. К концу 1917 г. «Хладобойня» располагала не менее 3 500 подобными вагонами. Благодаря усилиям военного ведомства, министерств земледелия и путей сообщения удалось за 17 месяцев (с мая 1916г. по сентябрь 1917 г.) направить на фронт 14 745 вагонов охлажденного и замороженного мяса со средней нагрузкой в 300 пудов, т. е. всего — 4 423 500 пудов¹⁰⁵.

В худшем положении оказался пассажирский вагонный парк. В своем исследовании состояния железнодорожного транспорта И. Д. Михайлов справедливо указывал, что к концу 1917 г. пассажирские поезда представляли собой печальную картину. Вагоны были забиты людьми, часто ехавшими без всяких проездных документов. Окна в вагонах были разбиты и служили для входа и выхода, ибо пробраться нормальным путем к дверям было физически невозможно. Отопление во многих вагонах не действовало, а трубы лопнули вследствие замерзания в них воды. Внутреннее оборудование в вагонах было сорвано. В мягких вагонах обивка была обрезана. Мягкие вагоны кишели насекомыми, способствуя распространению эпидемий. Пассажиры, оказавшиеся в купе, по несколько дней не могли из него выйти .

Вот как описывал писатель С. Р. Минцлов свое майское путешествие в поезде из Ростова-на-Дону в Москву через Рязань: «Тысячная толпа с узлами, с чемоданами, густою струей лилась между вагонами, спадала на мостик, через который пропускали только по несколько человек, и затем ринулась на вагоны; раздался вой, крики, шутки, брань; друг друга давили, трещали корзины, слышались вопли — "ой, батюшки, задавили!" Видя, что в двери и через буфера пролезть немыслимо, множество народа бросилось, подсаживая друг друга, в окна. Какие-то мастеровые, один снизу, другой из вагона, подсобили и мне протиснуться через окно, и я уселся на поднятой верхней лавке четвертым номером; внизу, созерцая наши пятки, жалось столько же человек; проходы были забиты людьми и вещами, как бутылка пробкою. Стекол в вагоне нашем не разбивали по дороге только потому, что везде торчали вместо них одни осколки. На крыше топотали десятки ног. За пронос вещей с поезда на поезд грабили с пассажиров, кто сколько хотел» 107. Естественно, что такие переполненные поезда шли медленно, и от станции Рыбное в Москву пассажирский поезд тащился шесть часов.

6 июня начальник эксплуатационного отдела Управления железных дорог и председатель Центрального комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам Э. В. Ландсберг потребовал от начальников и управляющих дорог срочно определить, какие пассажирские поезда можно отменить. 18 июня он настоял на отмене всех дополнительных дачных поездов¹⁰⁸. В результате в июне-июле 1917 г. в Московском узле было отменено 23 пассажирских состава, в том числе два поезда Москва-Петроград, один Москва—Киев, один Москва—Курск, а также поезда до станций Дмитров, Домодедово, Волоколамск, Новоиерусалимская, Клин, Крюково, Лосиноостровская, Лобня, Михнево, Павшино, Пушкино, Сергиево, и др. 109 Временное правительство поручило МПС сохранить некоторые императорские поезда для передвижения представителей иностранных государств по российским железным дорогам. Два императорских поезда были расформированы, а три были переданы Северо-Западным железным дорогам¹¹⁰.

Инфляция вынудила пересмотреть стоимость изготовления подвижного состава на отечественных заводах. В 1915 г. была образована Межведомственная комиссия под председательством товарища государственного контролера А. И. Маликова. К 1917 г. она выработала новые расценки на вагоны. Свои предложения представили и вагоностроительные заводы. После Февральской революции комиссия Маликова была распущена, а ее функции перешли к Межведомственной комиссии по установлению цен на массовые и плановые заказы при Заготовительном комитете Министерства торговли

и промышленности. Эту комиссию возглавил А. И. Яровицкий. По ее представлению Временное правительство утвердило расценки на первое полугодие 1917 г. на товарные вагоны и платформы¹¹¹.

Стоимость новых вагонов с тормозами на 1-е полугодие 1917 г. (в руб.)*

Крытый товарный вагон	4500	
Платформа	4435	
Вагон-ледник для перевозки мяса	16145	
Пассажирский вагон III класса	27730	
Пассажирский вагон IV класса	23340	

Источник: Вестник путей сообщения. 1918. № 4. С. 22.

Комиссия А. И. Яровицкого определила цену паровоза типа 0-5-0 в 131 тыс. руб. Эта цена не была официально утверждена, но ей руководствовались железные дороги при расчетах с паровозостроительными заводами. Стоимость других паровозов определяли сами заводы¹¹².

15 августа Временное правительство разрешило МПС приобрести 4 экскаватора для земляных работ на Северных и МОСКОВСКО- И 3

Курской железных дорогах .

9 августа Временное правительство утвердило представление министра финансов о выпуске нового железнодорожного займа с 4,5 % годовых для производства работ по постройке и усилению пропускной способности отдельных линий. Заем выпускался на сумму 750 млн руб. под гарантию правительства. Чистая выручка, за вычетом комиссионных в пользу банков, должна составить около 600 млн руб. Поддерживая частные железнодорожные общества, правительство рассчитывало на их помощь в ближайшем будущем при восстановлении разрушенного войной железнодорожного хозяйства.

19 августа министр финансов М. В. Бернацкий рассмотрел проект контракта с консорциумом банков относительно реализации нового железнодорожного займа. Он признал, что ввиду большой задолженности частных железных дорог выпуск такого займа, безусловно, своевременен и необходим. Полученные таким образом средства предполагалось предоставить 17 железнодорожным обществам: Ачинск-Минусинской, Бухарской, Бессарабской, Владикавказской, Кольчугинской, Копорской, Московско-Казанской, Московско-Виндаво-Ры-

бинской, Московско-Киево-Воронежской, Оренбург-Уфимской, Подольской, Рязанско-Уральской, Северо-Донецкой, Троицкой, Ферган-- т-. « « Троицкой, Оренбург-Уфимской, Ферган-

В министерстве серьезно подошли к перевозке войск в ходе предстоявшей демобилизации. Конечно, 1917 г. — не 1914-й, когда мобилизация прошла по заранее подготовленному плану и не вызвала нареканий у гражданских и военных властей. Теперь руководители МПС стремились лишь упорядочить перевозки солдат и военных грузов и не допустить грабежа поездов, станций, складских помещений. С этой целью на железных дорогах воссоздавалась своя вооруженная охрана. Для несения караульной службы привлекались воинские части. 22 августа Временное правительство предоставило военному министру право использовать на охране железных дорог формируемые из женщин-добровольцев батальоны и военные команды¹¹⁵.

Для реорганизации транспорта Временное правительство решило прибегнуть к помощи иностранных государств, в первую очередь США. С его согласия в Петроград прибыла «Консультативная комиссия железнодорожных экспертов для России» во главе с Дж. Стивенсом 116. Переговоры начались 12 июля и шли трудно. Американская сторона добивалась значительных прав, включавших осмотр комиссией Владивостокского порта с его верфями, складами, мастерскими и т. п., Уссурийской, Сибирской и Китайской Восточной железных дорог, линий, связывавших Петроград с Донецким угольным бассейном, и т. п. Посол США в России Фрэнсис сообщал в государственный департамент: «Мое определенное соглашение с Некрасовым (министром путей сообщения. -A. C.) состоит в том, что мистер Стивене должен получить абсолютный контроль над конечным пунктом железной дороги во Владивостоке. Для того чтобы этот контроль был эффективным, он должен распоряжаться всеми поездами, прибывающими на станцию Владивосток, и я надеюсь, что через некоторое время, и притом короткое, этот контроль распространится на значительную часть, если не на всю Сибирскую железную дорогу» 117.

В помощь Стивенсу был организован дипломатический нажим. Русский посол в США Ю. А. Бахметев предупреждал Временное правительство, что всемерное содействие Стивенсу необходимо и с «общеполитической точки зрения», ибо американцы вообще могут отказать России в поддержке 118. 5 июля в британском посольстве в Петрограде было подготовлено специальное обращение, в котором союзники прямо заявили, что все дальнейшее снабжение России бу-

дет поставлено в зависимость от принятия рекомендаций по «улучшению работы транспорта». На следующий день обращение было вручено министру иностранных дел М. И. Терещенко.

Временное правительство и МГТС согласились с американскими рекомендациями по эксплуатации железных дорог (устройство механических углеподач, увеличение районов обращения паровозов, горячая промывка и т. п.). Были рассмотрены предложения Стивенса о мероприятиях по увеличению пропускной способности транссибирской магистрали.

К лету 1917 г. во Владивостоке скопилось примерно 42-43 миллиона пудов грузов. Вывозили их прежде всего по КВЖД и смешанным железнодорожно-водным путем на Сретенск, откуда, по мере налобности, в европейскую часть России. Из-за нехватки паровозов и вагонов максимальная пропускная способность Сибирской магистрали, особенно между Иркутском и Челябинском, Омском и Екатеринбургом, ни разу за годы войны реализована не была. А в 1917 г. возникла «пробка» на Томской дороге из-за позиции паровозных бригад, решивших уменьшить вес составов на 20 %. Кстати, эта дорога являлась самой оснашенной в Сибири и была рассчитана на пропуск 48 пар поездов в сутки. С учетом же отсутствия должного количества исправных паровозов на Сибирской дороге сложилась ситуация, когда в день пропускали 4 пары поездов. И это по двухпутной колее, в то время как в период первой русской революции движение было доведено до уровня 23 пар в сутки при одной колее 119. Американская сторона согласилась поставить для Сибирской железной дороги 850 мощных паровозов и 20 тыс. новых вагонов. Как уже отмечалось, сборку их решено было организовать во Владивостоке и Харбине. Сохранилось любопытное письмо Стивенса в Совет национальной обороны США, в котором он советовал прислать нахолящееся в зоне Панамского канала старое оборудование. Это, по словам Стивенса, ускорит поставки, что, во-первых, сразу оценят русские, а во-вторых, «избавит нас от затруднений, связанных со сбытом массы второсортного материала по высоким ценам» 120.

Члены комиссии Стивенса получили право провести обследование дорог Сибири, юга России. Временное правительство дало согласие на размещение на дорогах страны американских железнодорожных бригад в составе начальников поездов, инженеров, диспетчеров, связистов, которых намечалось разместить в крупнейших железнодорожных узлах.

Широко развернув свою деятельность, по выражению товарища министра путей сообщения Устругова, в области «предположений и теоретических подсчетов», комиссия Стивенса мало что сделала для организации реальной технической и материальной помощи русскому железнодорожному транспорту¹²¹.

29 сентября Фрэнсис попросил срочно прислать самым быстроходным кораблем через Атлантику нового высокопоставленного чиновника-эксперта, который будет в России работать совместно с министром путей сообщения и фактически, «как я понял из слов министра иностранных дел, он будет играть главную роль (dominate) на русских железных дорогах, кроме транссибирской системы, которая поручена комиссии Стивенса» В ответ государственный департамент предложил, чтобы пост советника в Петрограде занял Стивене. Временное правительство с необычайной поспешностью исполнило и на этот раз волю американцев, и Стивене был назначен советником министра путей сообщения.

С 1 октября во Владивосток стали прибывать первые группы из затребованных Стивенсом железнодорожных специалистов, составивших вскоре «Корпус русской железнодорожной службы» 123 во главе с полковником Джорджем Эмерсоном. Корпус насчитывал несколько сот человек из мобилизованных в армию железнодорожников и являлся частью вооруженных сил США. Было установлено, что все эти специалисты будут целиком находиться в России на содержании русского правительства 124. Таким образом, иностранная помощь оказалась довольно дорогой.

Состояние железнодорожного транспорта было предметом обсуждения на многочисленных собраниях, совещаниях, съездах, форумах общественных деятелей.

8-10 августа в Москве проходил съезд общественных деятелей, на котором снова обсуждалось положение на железнодорожном транспорте. А. А. Бубликов, не называя фамилии Некрасова, по существу обвинил его в усугублении разрухи через призывы к железнодорожное дело» вместо призыва возить грузы и служить «этому отжившему понятию родины» 125. Этот тезис Бубликов повторил несколько раз: причина кризиса заключается в том, что «единственное цементирующее начало, которое связывало серую массу русского обывателя, сколачивало его в единое целое и сильное, это цементирующее начало нами утрачено. Мы утратили родину» 126. На этой почве пышным

цветом расцвел «зоологический эгоизм масс». Бубликов напомнил собравшимся известное высказывание: «Нет деспотии без страха, монархии без чести и республики без добродетели». В России, по словам Бубликова, последнее как раз отсутствует, так как нет бережливого отношения к государственному достоянию.

Специальный доклад о положении дел на железных дорогах сделал А. А. Чаманский. Он сравнил состояние железнодорожной сети в России и ряде других стран. В России на 10000 жителей 4,7 км железных дорог, а в Соединенных Штатах 44, во Франции — 13, в Германии — 10. Ниже идут Турция и Китай. Он напомнил, что за 10 последних лет в Государственной думе немало говорили о слабости подвижного состава, но железные дороги так и не были усилены настолько, насколько это требовалось условиями движения и работы государства. И все же в 1916 г. железные дороги перевезли в 1,5 раза больше грузов по сравнению с любым предвоенным годом 127. Оратор отметил, что перевозки грузов из портов Черного и Балтийского морей требовали сравнительно небольшого пробега паровозов и вагонов, меньшего, чем теперь из Мурманска, Архангельска и Владивостока. К этим проблемам добавились новые — превратно понятый рабочими 8-часовой рабочий день, отказ от сдельной оплаты и т. п.

Чаманский говорил о техническом переоснащении подвижного состава, поступлении усовершенствованных паровозов типа 0-5-0 «Э», которые везут 95 тыс. пудов против 75 тыс. пудов с паровозом типа 140 «Ш».

В целях создания нормальных условий работы он предложил перейти к частично натуральной оплате труда и выдавать железнодорожникам продовольствие, мануфактуру, обувь и все, что только можно. Надо по возможности ослабить их зависимость от рыночных цен, рыночной мелочной продажи. Оратор также высказался против вмешательства рабочих в дела администрации.

Инженер путей сообщения А. В. Родионов отметил, что «одним из самых слабых мест русского железнодорожного аппарата является ничтожное развитие узлов, передаточных пунктов». В настоящее время на станциях, говорил Родионов, задержано 15 тыс. вагонов, которые не могут пробиться через пробки, образовавшиеся на железных дорогах. Оборот вагона по сети московского порайонного комитета, который обслуживает дороги: Александровскую, Казанскую, Курскую, Сызрано-Вяземскую и Северные — в 1916 г. составлял 5,5 суток, ав 1917 г. — упал до 7,5 суток, т. е. каждый вагон

перевозит почти в 1,5 раза меньше груза. Уменьшилась и скорость его движения. Пробег вагона в сутки составлял в 1916 г. 75,8 верст, ав 1917 г. — 57 верст, т. е. 4 с небольшим версты в час (скорость обыкновенного пешехода!). «Если взять армию людей и на плечи положить товар, — сказал Родионов, — то они с такой же скоростью перенесли бы его, как и наши поезда» 128.

Родионов обратил внимание участников совещания на трагичное положение с топливом. В августе на Александровской и Николаевской дорогах запас топлива составил 6 дней, на Казанской и Курской — 7. В прошлом году, правда, на некоторых дорогах оставалось топлива и на 2 дня, но тогда рядом были дороги с большим запасом топлива. Теперь же ни одна дорога не сможет помочь другой. По мнению Родионова, руководство железных дорог допустило ошибку, сделав ставку преимущественно на Донецкий угольный бассейн, не использовав до конца лесные ресурсы: «Лесная дорога, которая идет сплошь лесами, тащит себе нефть из Баку и уголь из Донецкого бассейна, вместо того чтобы у себя под рукой получать дрова» 129. Родионов говорил о таком отношении к проблеме топлива для железных дорог в условиях войны как о государственном преступлении. К тому же ухудшилось положение в Донецком бассейне. В 1917 г. 270 тыс. рабочих добывали здесь столько же угля, сколько в 1913 г. 168 тыс. Добыча угля на 77 рудниках прекратилась.

Нет никакого сомнения, подчеркнул Родионов, что вопрос о транспорте — есть вопрос жизни и смерти всей страны. Он пытался обосновать тезис о необходимости «разгрузки» Петрограда, т. е. эвакуации значительной части предприятий и учреждений из-за трудности доставки сырья и топлива в столицу. Зимой 1917/18 гг. усложнится подвоз продовольствия в связи с неурожаем в Симбирской, Самарской и Саратовской губерниях, откуда раньше хлеб доставляли водой, не занимая, таким образом, железнодорожные составы. В условиях разрухи везти хлеб из далеких мест по рельсовым путям — верный способ оставить Петроград зимой на голодном пайке. Такой же ошибкой Родионов считал эвакуацию наиболее крупных заводов из Прибалтики в Московский район, который сам получает сырье за тысячу верст.

Затем докладчик привел примеры «чудовищного» падения производительности труда. Так, в главных мастерских Северо-Донецкой железной дороги (изюмских) она с апреля 1916 г. по апрель 1917 г. упала ровно в два раза. Невыходы рабочих котельного цеха в апреле 1917г. удвоились, а в мае — утроились.

На железные дороги давил пресс новых цен. Если в 1914 г. новый паровоз стоил 40 тыс. руб., то в 1917 г. — минимум 110 тыс. руб. Большой ремонт стоил теперь 80 тыс. руб. По расчетам Родионова, железные дороги остановятся через три месяца, и надежда лишь на русский народ, который выходил и не из таких трудностей. Но при этом необходимо четко организовать труд и установить, кто за что отвечает. «Коллективное ведение дела, коллективная ответственность, вернее, безответственность, недопустима», — к такому выводу пришел Родионов 131.

С ним согласился инженер путей сообщения Мелихов, напомнив, однако, что в прошлом русские железнодорожники умели в течение месяцев строить стратегические дороги, перебрасывать мосты через большие реки с постоянными колоннами и аркадами, при больших подводных насыпях и т. п. Он видел причины разрухи в «исторической конъюнктуре» революции. Мелихов предлагал перейти на сдельную и многосменную работу, увеличить численность мастеровых и квалифицированных рабочих, даже отозвав их с фронта, установить премии за ремонт, чтобы ускорить выпуск паровозов. Он также поддержал идею постепенного перевода предприятий, получателей сырья и топлива, к районам их добычи. Должны оказать посильную помощь и другие ведомства, например, морское, постоянно задерживающее выгрузку цистерн.

Инженеры путей сообщения Ночевкин и Наук не согласились с рядом положений предыдущего оратора. Ночевкин заявил: «То, что предлагалось в этом собрании, могло бы иметь реальные результаты только в том случае, если бы члены собрания сами пошли на работу, тогда их резолюция имела бы значение» Соба инженера были сторонниками восстановления дисциплины. Наук эту мысль выразил так: «Транспорт и армия по своей организации очень схожи. И здесь, и там нельзя работать без дисциплины и власти» Он поставил вопрос о том, кого представляют комитеты на железных дорогах. По его словам, в комитете Николаевской железной дороги из 15 человек только пять железнодорожников, а остальные лишь служат на железной дороге (фельдшеры, конторщики и один присяжный поверенный). И вот эти комитеты ставят вопрос о контроле над администрацией, хотя сами ни перед кем не отвечают. Наук высказался за отмену известного циркуляра 6321 от 27 мая, так как он уничтожал

всякую дисциплинарную власть администрации. При таких условиях ничего изменить к лучшему нельзя. Необходимо, по его словам, установить ответственность за проступки: «До сих пор никто, ни за какие проступки не был ответственен и не привлечен» 134.

Докладчик считал, что комитеты должны быть образованы государством и ограничены «узкими профессиональными функциями»; не должны вмешиваться в управление железными дорогами.

В результате обсуждения докладов собравшиеся приняли резолюцию, в которой призвали правительство покинуть «ложный» путь, ведущий Россию к гибели, покончить «с системой безответственного хозяйничанья коллегиальных учреждений в области государственного управления» ¹³⁵.

Обсуждение положения на железных дорогах было продолжено на Государственном совещании в Москве 12-15 августа 1917 г. Председатель съезда железнодорожников М. Д. Орехов в своем выступлении говорил об увольнениях железнодорожников, об отмене 8-часового рабочего дня даже там, где он был введен с согласия администрации дорог, предании суду дорожных комитетов и председателей главных дорожных комитетов. По его словам, репрессии обрушились на железнодорожников в августе, как раз накануне московского совещания¹³⁶.

От имени Совета частных железных дорог его председатель Н. Д. Байдак сделал заявление. В нем говорилось, что причиной кризиса на транспорте стали падение дисциплины и производительности труда, ошибочные решения правительства, постоянное вмешательство в работу дорог «самочинных посторонних организаций». Совет частных железных дорог рекомендовал правительству объявить на дорогах особое положение и признать железнодорожную службу «обязательной государственной повинностью». Снабжение железнодорожников не должно отличаться от снабжения действующей армии. Необходимо положить конец вмешательству профсоюзных организаций в распоряжения администрации железных дорог. Контроль же за этими распоряжениями должно осуществлять только правительство. В свою очередь, администрация дорог контролирует работу подчиненных ей служащих, мастеровых и рабочих. Совет частных железных дорог считал необходимым немедленно ввести сдельную оплату труда. Для обеспечения порядка необходимо было организовать специальную милицию. Эти меры, по мнению Совета, должны быть введены немедленно, и только они помогут восстановить работу всей сети железных дорог 137 .

Позицию значительной части железнодорожных специалистов озвучил на заседании 15 августа представитель Союза инженеров и техников, работающих по путям сообщения, А. Н. Фролов. Он признал, что «все авторитеты» в железнодорожном деле признают неминуемую остановку работы дорог к ноябрю 1917 г. в случае непринятия правительством решительных мер по спасению транспорта. В то же время он иначе, чем Байдак, видел причины кризиса. «Транспорт болен не тем, что у него больны паровозы и вагоны. Транспорт, как и вся Россия, болен духом, — говорил Фролов. — Господа, та революция, от которой мы ждали, что этот дух будет вознесен на недосягаемые высоты, эта революция, к нашему ужасу, низринула этот дух в такие низины, до которых он никогда не падал, и тот чистый источник, к которому мы прикасались тогда, оказался отравленным». Февральская революция смела все сдерживающие моральные опоры и в стране «началась вакханалия». Фролов высказался за объединение «живых сил страны» на патриотической основе. «Нужно, чтобы Временное правительство поняло, что родина есть величайшая ценность сама по себе, а не ценность постольку, поскольку из нее извлекаются политические блага», подчеркнул оратор. Он критически отнесся к фразе из речи на Государственном совещании А. Ф. Керенского о том, что не может быть спасения родины без свободы, и присоединился к словам известного адвоката, члена ЦК партии кадетов В. А. Маклакова: «Мы будем любить родину как свободную, так и несвободную» ¹³⁸. Далее Фролов озвучил предложения Союза инженеров путей сообщения. Они мало чем отличались от содержавшихся в заявлении Совета частных железных дорог. Можно лишь указать на предложение согласовать расценки норм оплаты труда в различных отраслях народного хозяйства и установить обязательные сверхурочные работы в связи с недопустимостью сокращения продолжительности рабочего дня в условиях военного времени.

Редакция профсоюзного железнодорожного еженедельника «Путь» так прокомментировала выступления Байдака и Фролова: «В этих речах скрыты контрреволюционные вожделения, желание задушить демократические организации, а вместе с тем скрутить в бараний рог и демократию, вернувшись к дореволюционным порядкам». В статье эти инженеры обвинялись в том, что никак не

могут понять: революцию делали не для того, чтобы «у разного рода начальства остался прежний безграничный простор в проявле- 139

нии всякого рода усмотрении и произвола» .

За 1917 г. железные дороги России перевезли 14499 873 130 пудов различных грузов, в том числе 2 625 373 998 пудов военных. По данным В. А. Соковича в тот год перевозки каменного угля составили 20,38 % от всего перевезенного груза. Затем шли хлебные грузы (9,28%), дрова (7,81%), лесные и строительные материалы (4,87%) и т. д.""

Результаты эксплуатации железных дорог*

Показатели	1913 г.	1917 г.
Перевезено пассажиров (млн чел.)	250	280
Перевезено грузов (млн пудов)	8000	5500
Валовой доход (млн руб.)	1172	1400
Расход по эксплуатации (млн руб.)	705	3300
Чистый доход или дефицит (млн руб.)	+467	-1900

Источник: Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 24—25.

Испытывая финансовые затруднения, правительство решило сэкономить на зарплате железнодорожников. 22 июня Г. В. Плеханов разослал по линиям телеграмму о прекращении деятельности руководимой им комиссии. Плеханов признал, что «истощение финансовых средств государства лишило ее возможности оказать железнодорожным служащим и рабочим всю ту помощь, в какой они нуждались и нуждаются». Он просил трудящихся принять во внимание тяжелое положение страны. По мнению Г. В. Плеханова, каждый сознательный гражданин, выдвигая те или иные требования, обязан подумать о последствиях, в частности об усилении хозяйственной разрухи. Он выразил надежду, что Министерство путей сообщения и Министерство труда, в свою очередь, не упустят из виду справедливые требования железнодорожников. В тот же день Н. В. Некрасов отправил по всей сети железных дорог свою телеграмму с выражением благодарности Плеханову и членам его комиссии. Он также указал на создание в МПС новой комиссии с участием представителей Министерства труда, Исполкома Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов, Центрального бюро профсоюзов и Железнодорожного союза для предварительной разработки вопросов о нормах и порядке оплаты труда разных категорий трудящихся на железных дорогах 141 .

Но рабочие уже не хотели ждать. На имя министра путей сообщения за четыре месяца — с мая по сентябрь — поступило почти 8600 резолюций собраний железнодорожников, их коллективных заявлений, а также различных ходатайств о немедленном улучшении материального положения (42). Товарищ министра труда К. А. Гвоздев признал требования железнодорожников справедливыми 143. Тогда 4 августа товарищ министра путей сообщения Л. А. Устругов разослал телеграмму о новом минимуме оплаты труда для рабочих мастерских и депо Московского и Петроградского узлов. «Уструговская прибавка» поднимала заработную плату мастеровых и рабочих двух столиц до уровня заработка промышленных рабочих. Остальная масса железнолорожников оставалась в прежнем состоянии. что не могло не вызвать новый всплеск недовольства. Особенно возмущались машинисты, их помощники и кочегары. Например, машинист получал за свой труд, причем в любую погоду и любое время суток, столько же, сколько неквалифицированный рабочий в промышленности 144. Защищавший интересы этой категории железнодорожников Всероссийский профессиональный союз паровозных бригад (Парбриг) назначил на 20 августа забастовку на Московском и Петроградском узлах. Требования паровозных бригад поддержали исполкомы Екатеринославского и Пензенского советов рабочих депутатов 145.

Накануне забастовки министр путей сообщения П. П. Юренев направил по всей сети железных дорог телеграмму, в которой признал, что «паровозные бригады несут самоотверженно тяжелый труд и сравнительно менее обеспечены, чем агенты близких им служб», но он не имеет возможности удовлетворять требования отдельных категорий железнодорожников в сотни миллионов рублей 146.

С П. П. Юреневым срочно провели переговоры делегаты Всероссийского железнодорожного съезда. Министр пригрозил: «Если железнодорожники будут настаивать на прибавках, то Временному правительству придется, в целях изыскания на эти прибавки необходимых средств, вступить на путь предоставления концессии на постройку железнодорожных линий в Сибири иностранным капиталистам» «Железнодорожники указали на непатриотизм подобного заявления. Министр ответил, что если это будет единственной возможностью поддержания государственных финансов, то Временное правительство не остановится перед такой акцией.

В интервью корреспонденту «Утро России» Юренев, в свою очередь, обвинил в отсутствии патриотизма паровозные бригады, решившие начать забастовку в столь драматический для страны момент, и выразил уверенность, что в конце концов долг перед родиной и революцией возьмет верх и железнодорожники не осуществят свою угрозу. Впрочем, министр заметил, что если забастовка состоится, то с ее инициаторами будут бороться как с «врагами родины». Нужно отметить, что в железнодорожной среде предполагаемая забастовка вызывала противоречивые отклики. Со станций, депо, мастерских приходили в Моссовет, на железнодорожный съезд, в Парбриг как телеграммы солидарности, так и осуждения 148. Разослал свою телеграмму товариш министра путей сообщения на театре военных действий генерал-лейтенант В. Н. Кисляков: «Зная самоотверженное исполнение паровозными бригадами своего тяжелого долга перед родиной и армией во все время войны, я не верю в их намерение запятнать себя позорным выступлением в исключительно тяжелое время, переживаемое нашей родиной» ...

Оказавшись под таким давлением со стороны властей, прессы, делегатов железнодорожного съезда, машинисты и кочегары решили отступить и отложили забастовку. В этой ситуации полной неожиданностью стала полученная в МПС телеграмма верховного главнокомандующего Л. Г. Корнилова в поддержку требований паровозных бригад: «...Принимая во внимание их действительно тяжелый, нервный и весьма ответственный труд, я полагаю несправедливым, чтобы машинисты, результаты трудов которых всем очевидны, получали, во всяком случае, меньше, чем мастеровые петроградского и московского узлов, которых уже коснулась заботливость правительства»¹⁵⁰. Генерал, уже готовившийся сместить Временное правительство и разогнать Всероссийский центральный исполнительный комитет, избранный на 1-м Всероссийском съезде Советов рабочих и солдатских депутатов, а также Петросовет, рассчитывал на лояльность железнодорожников.

В конце августа представители Парбрига и Моссовета приехали в Петроград, где работала специальная комиссия ВЦИК, для рассмотрения требований союза. Однако ни данная комиссия, ни Викжель помочь в удовлетворении справедливых требований не смогли. Одновременно в Москве в Управлении Московско-Курской железной дороги прошло совещание представителей администрации и главных дорожных комитетов этой дороги, а также Александров-

ской, Московско-Киево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Николаевской и Северных по вопросам голлаты труда на основе «уструговской прибавки» .

Острота конфликта в конце августа отошла на второй план в связи с мятежом Верховного главнокомандующего Л. Г. Корнилова. В срыве заговора важную роль сыграли железнодорожники во главе с Викжелем.

М. Д. Орехов вспоминал, что на следующий день после своего выступления на Государственном совещании его пригласил Керенский. Он поинтересовался позицией железнодорожников в случае попытки антиправительственного переворота. Орехов заверил главу правительства, что железнодорожники сделают все для подавления мятежа¹⁵².

Утром 27 августа А. Ф. Керенский собрал экстренное заседание правительства, на котором рассказал о ситуации в стране в связи с началом корниловского мятежа и для преодоления кризиса потребовал себе чрезвычайных полномочий. В ответ он услышал от государственного контролера Ф. Ф. Кокошкина обвинение в диктаторских замашках. «Я первым взял слово, — вспоминал Кокошкин несколько дней спустя, — и заявил, что для меня не представляется возможным оставаться в составе Временного правительства при диктаторском характере власти его председателя... После меня заявили о своих отставках и другие министры» 153. Поэтому, когда от имени министра-председателя Н. В. Некрасовым была составлена радиограмма к железнодорожникам, П. П. Юренев отказался ее передавать. Тогда Некрасов передал текст А. В. Ливеровскому, который способствовал немедленной передаче телеграммы. Товарищ министра путей сообщения генерал-майор В. Н. Кисляков распространил ее содержание и передал по железнодорожной сети телеграммы о приостановлении перевозки войск в направлении Петрограда.

Через сутки положение в Ставке, видимо, изменилось, и уже Л. Г. Корнилов обратился к железнодорожникам: «Я требую безусловного исполнения моих приказаний и распоряжений, — заявил Верховный главнокомандующий, — и предупреждаю: всякое неподчинение буду рассматривать как измену святому делу спасения родины и ее свободы, я буду карать беспощадно». Генерал Кисляков перешел на сторону Корнилова и добавил к данному документу от себя: «Объявляю настоящую телеграмму к руководству в спокойной уверенности,

Этот шаг Кислякову обощелся дорого. 29 августа Керенский и Ливеровский подписали указ Временного правительства об отстранении товарища министра путей сообщения на театре военных действий В. Н. Кислякова от должности и о предании его суду за мятеж¹⁵⁵.

27 августа из состава ШИК железнолорожного союза было выделено бюро в составе: М. Д. Орехов (председатель), И. С. Казанович, А. Л. Малицкий, А. А. Платонов, В. Т. Суслов, М. П. Холщевников. В. П. Шеханов. Они приступили к обсуждению прожиточного минимума, организации продовольственного съезда, занялись разбором текущих дел. Неожиданно по телеграфу сообщили о движении на Петроград каких-то войск по Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге. Бюро установило непрерывное дежурство на железнодорожном телетрафе для выяснения количества и направления перевозок мятежных войск. Затем был отстранен от работы управляющий Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги Харламов. Последовала команда Викжеля о прекращении перевозок продовольственных грузов в местности, занятые приверженцами Корнилова. Бюро также распорядилось прекращать движение по мере приближения антиправительственных войск. Рекомендовалось угонять паровозы, разбирать пути и загромождать их составами, снимать с линии всех служащих, мастеровых и рабочих. Петроградское бюро Викжеля организовало разборку путей между станцией Дно и Петроградом. Управляющий МПС А. В. Ливеровский в телеграмме по сети призвал железнодорожную администрацию действовать «в тесном единении с дорожными комитетами и комиссарами Временного правительства» ¹⁵⁶. В ночь на 29 августа было образовано Особое бюро по борьбе с корниловским мятежом под председательством А. Л. Малицкого 157. Оно сумело приостановить движение воинских частей, поддержавших Корнилова, на Москву. Командующий Московским военным округом полковник А. И. Верховский, заявивший о верности Временному правительству, обратился в Викжель о содействии в организации экспедиции в Могилев, в Ставку Верховного главнокомандующего. 1 сентября по согласованию с администрацией Александровской железной дороги был установлен порядок движения поездов. Войска прибыли на станции погрузки, но пришло сообщение о провале мятежа 158.

Новым руководителем МПС стал А. В. Ливеровский. При нем была продолжена работа по реорганизации управления ведомством путей сообщения, но она не была завершена из-за краха режима Временного правительства.

27 сентября состоялось заседание Межведомственного совещания при МПС для рассмотрения проекта учреждения особого Управления труда на путях сообщения. Председательствовал на нем юрисконсульт МПС С. К. Май. Присутствовали представители Министерства финансов и Государственного контроля. Большинством голосов было признано желательным создание такого управления. Возражения последовали лишь от представителя Государственного контроля. Их суть состояла в том, что уже есть Министерство труда. Расходы на новое учреждение составляли минимум 280 тыс. руб. По его мнению, лучше бы в Административном управлении железных дорог создать особое отделение труда. Это обошлось бы казне в 86 тыс. руб. ¹⁵⁹

21 октября министр путей сообщения А. В. Ливеровский просил управляющего делами Временного правительства А. Я. Гальперина внести проект на ближайшее его заседание. Ливеровского можно понять: новое управление министерства должно было взвалить на свои плечи решение вопросов, поднятых только что завершившейся небывалой по масштабам забастовкой железнодорожников.

В представлении, в частности, говорилось: «Водворение демократических начал в государственной жизни сделало необходимым планомерное проведение мероприятий по улучшению экономического, правового и бытового положения трудящихся». Отмечалось, что вопросы труда на путях сообщения приобрели острый характер как в связи с экономическим кризисом (ростом дороговизны, трудностями в снабжении продовольствием и т. п.), так и из-за разобшенности учреждений ведомства путей сообшения и организаций трудящихся и сложных между ними отношений, вызывавших резкие и затяжные конфликты. Особо подчеркивалась необходимость «обеспечения демократическим государством справедливых интересов трудящихся». В проекте нового учреждения в составе МПС сказано, что министерство пока мало приспособлено для решения этих задач. Рассмотрение их носило «случайный характер и сосредотачивалось в различных центральных управлениях министерства и даже — в пределах одного и того же управления — в разных его отделах». Далее шла ссылка на постановление Временного правительства об ассигновании работникам железных дорог на увеличение зарплаты до конца 1917 г. 235 млн руб. Это требовало осуществления в короткий срок грандиозной работы по переработке всей системы оплаты труда. К тому же одновременно к Учредительному собранию нужно срочно готовить проект постоянных правил о службе на железных дорогах и другие документы. Все это, по мнению авторов проекта, вынуждало образовать в МПС Временное управление труда на путях сообщения. Оно должно было разрабатывать и регулировать условия труда и быта служащих и рабочих в учреждениях и предприятиях, подведомственных МПС, рассматривать вопросы повышения производительности труда, осуществлять надзор за охраной труда и содействовать предупреждению и разрешению конфликтов между трудящимися и администрацией 160.

Управление труда составляли: начальник и его помощник, комитет при управлении и инспекторы по вопросам труда, а также представители от министерств: финансов, труда, продовольствия и государственного контроля, представители центральных управлений МПС, союзов служащих, мастеровых, рабочих и других общественных организаций, представительство которых устанавливалось в результате соглашения министерств путей сообщения и труда. В целях большей независимости инспекторы МПС по вопросам труда подчинялись непосредственно министру путей сообщения. Штат нового управления составлял 22 человека 161.

В 1917 г. многие ведомства любыми способами стремились увеличить штат своих работников, создавая им лучшие условия труда и зарплаты в обстановке растущей инфляции и дороговизны жизни. Это привело к переходу служащих в более благополучные ведомства. 13 октября 1917 г. во Временное правительство поступило представление МПС о введении в действие нового штата канцелярии министерства. В качестве основного аргумента выдвигался тезис о том, что ряд правительственных учреждений получил уже штаты, «намного превышающие по условиям служебного обеспечения чиновников» устаревший штат канцелярии МПС. В результате канцелярия лишилась возможности «удерживать на службе в ней опытных и трудно заменимых по своим качествам чинов». Министерство просило выделить дополнительно на эти цели 75 930 руб. Решить этот вопрос Временное правительство не успело.

22 октября 1917 г. инженер Е. А. Сокович в статье «Необходимое преобразование в Министерстве путей сообщения» предложил разделить всю сеть дорог на 6 групп: Кавказских, Северных, Сибирских, Средне-Азиатских, Средней России и Южных железных дорог и предоставить им право самостоятельно решать свои финансовые проблемы, в рамках утвержденной годовой сметы, включая право кредитовать друг друга. Только в случае перерасхода средств

по всем дорогам следовало обращаться за дополнительными кредитами в министерства путей сообщения и финансов¹⁶².

В октябре в МПС был составлен проект реорганизации железнодорожной администрации «Общие основания расширения прав служащих и их участия в делах управления дорогами» ¹⁶³. Министерство согласилось «привлечь самих служащих к активной роли в разрешении разных вопросов, близко касающихся их положения и быта». Предполагалось, что реорганизация управления железными дорогами поможет установить «более тесное единение между всеми служащими дорог, более сознательные отношения младших служащих к своим обязанностям».

Предполагалось разделить все дела по административной части на три категории. В первой оставались чисто служебные дела, относившиеся к выполнению дорогой своих главных, общегосударственных задач (назначение поездов, распределение подвижного состава, поддержание в исправности пути и всех сооружений, все мероприятия по обеспечению безопасности движения, перемещение и командирование должностных лиц, составление смет и т. п.). Дела этой категории должны были остаться в руках железнодорожной администрации. Контролировать ее работу должно было МПС, а на частных железных дорогах — правления обществ.

Вторую категорию составляли дела, хотя и имевшие служебный характер, но непосредственно затрагивавшие интересы служащих (взыскания по службе вплоть до увольнения, смещение с должности или уменьшение оклада, дела пенсионных касс для служащих, оказание служащим врачебной помощи, вопросы образования и воспитания детей служащих, определение норм труда и отдыха, выбор обмундирования, распределение между служащими свободных земельных участков, вопросы страхования, устройство железнодорожных поселков и т. п.). Эти дела должны были рассматриваться в комитетах, состоявших из равного числа членов по назначению и по выборам. При этом вопросы решались большинством голосов.

Наконец, третью категорию составляли дела, относившиеся к удовлетворению духовных и материальных потребностей служащих (устройство и содержание церквей, библиотек, читален, клубов, театров, оркестров, спортивных кружков и т. п., а также касс взаимопомощи, потребительских обществ, летних колоний для детей железнодорожников, судов чести за проступки неслужебного характера). Для рассмотрения и решения этих дел служащие создавали союзы, общест-

ва, кооперативы, кассы и прочие учреждения и организации на общих основаниях с письменным уведомлением управления дороги

Видимо, этот проект отражал максимум уступок, на которые было готово пойти ведомство путей сообщения.

Временное правительство не пыталось объединить управление путями сообщения фронта и тыла. Железными дорогами театра военных действий по-прежнему руководили из Ставки Верховного главнокомандующего. Управление железных дорог Галиции и Буковины после июльского прорыва немецких войск было переведено из Черновиц первоначально в Тарнополь, затем в Новоселиху, а потом в Киев. 1 января 1918 г. оно было преобразовано в Ликвидационное управление железных дорог Галиции и Буковины. Все имущество и личный состав Управления были переданы Управлению Юго-Западных железных дорог Галиции и Буковины.

В начале сентября дорожные комитеты нескольких железных дорог, в том числе Московско-Виндаво-Рыбинской, обратились в местные советы с просьбой поддержать требования железнодорожников к Временному правительству. 6 сентября Моссовет рассмотрел вопрос «О принятии мер к удовлетворению требований железнодорожных служащих в целях предупреждения забастовки железнодорожников». Моссовет решил направить в Петроград новую делегацию во главе с большевиком Г. И. Ломовым.

Реальную помощь железнодорожникам мог оказать пользовавшийся большим влиянием Викжель, но он вел свою игру в условиях нарастающего общенационального кризиса. 2 сентября один из его руководителей А. Е. Гар разослал по железным дорогам телеграмму о создании повсеместно боевых дружин в целях борьбы с контрреволюционными выступлениями и защиты демократического строя в стране. Во главе боевых дружин стояло Главное боевое бюро при Главном дорожном комитете каждой дороги. В бюро входили комиссар, два выборных представителя от соответствующих органов союза и старший по выбору из дружины. Дружины были, как правило, вооружены степени усиливало позиции Викжеля в предстоящей схватке за власть, а забастовка в этот момент ему была очень некстати. Тем более что против забастовки высказывалась даже левая интеллигенция, а некоторые армейские комитеты обвиняли железнодорожников в «шкурничестве».

Тем временем под давлением Моссовета и Петросовета Временное правительство создало специальную комиссию во главе с управ-

ляющим Министерством путей сообщения А. В. Ливеровским. 11 и 16 сентября Ливеровский направлял по сети дорог телеграммы, в которых требовал считать недействительными указания руководителей Викжеля о смещении представителей железнодорожной администрации. По его словам, эти акты несправедливые, неправомерные и чрезвычайно вредные для нормальной работы транспорта. Управляющий министерством распорядился о возвращении к исполнению своих обязанностей всех временно отстраненных лиц административного персонала 167. Об этих днях сам Ливеровский позднее вспоминал: «Я знал настроение железнодорожников... Большинство из них, если не все, были на стороне большевиков, и мне всячески приходилось бороться против забастовочного настроения. Тот тут то там вспыхивали забастовки и грозили перейти на всеобщую забастовку» 168.

И все же забастовка началась. Первыми 13 сентября остановили работу слесари депо Сортировочная Петроградского железнодорожного узла. 15 сентября к ним присоединились поденные временные рабочие и сторожа. Она была подхвачена рабочими Гомельских технических мастерских. 19-20 сентября начались митинги и прекратилась работа в мастерских и депо Тулы, Конотопа, Самары, Ташкента, Царицына и Воронежа¹⁶⁹.

2-й делегатский съезд агентов Службы движения Северных железных дорог постановил «признать необходимым широкое удовлетворение всех без исключения служащих бесплатной медицинской помощью» ¹⁷⁰.

19 сентября Временное правительство образовало новую комиссию и поручило ей рассмотреть вопрос об изменении основных окладов железнодорожников¹⁷¹. 20 сентября МПС направило циркуляр по всем казенным и частным железным дорогам, согласно которому разрешалось лечение за счет железных дорог гражданским женам и внебрачным детям железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих¹⁷². В тот же день Викжель незначительным большинством голосов высказался в пользу забастовки¹⁷³. Как заявил представитель Викжеля 21 сентября в Моссовете, Исполком союза железнодорожников «мог утратить руководство массой и всякий авторитет, если бы не объявил стачку»¹⁷⁴. Как впоследствии стало известно, еще три дня Викжель ожидал от Временного правительства передачи ему ряда ответственных должностей в МПС.

Не ожидая указаний Викжеля, стихийно забастовка постепенно охватывала всю страну. 20 сентября она началась в паровозных и ва-

гонных мастерских Екатеринеслава, Самары, Ташкента, Царицына, 22 сентября — в Барнауле и Коканде, в главных мастерских Владикавказской железной дороги. Временное правительство еще пыталось запугать забастовщиков. В тот же день А. Ф. Керенский послал по железнодорожной сети телеграмму, в которой говорилось: «Я объявляю, что никаких колебаний, никаких потрясений правильной работы железных дорог Временное правительство допустить не может и не допустит. Железнодорожная забастовка неминуемо обрушит неисчислимые бедствия на армию и население больших городов и будет тяжким преступлением против родины и армии. Я надеюсь поэтому, что Временному правительству не придется принимать тех суровых мер, которые по закону полагаются за неисполнение во время войны распоряжений железнодорожных властей, и не сомневаюсь,

что в этот решающий час железнодорожники не прекратят работ» . Управляющий Министерством почт и телеграфов А. М. Никитин дал указания своим подведомственным учреждениям «не отправлять по назначению как явно противозаконные» телеграммы железнодорожников, призывавших к забастовкам. Правительство спешно передало ряд дорог, имеющих стратегическое значение, под контроль военных властей, на некоторые станции были направлены наряды солдат и офицеров. Утром 23 сентября популярная среди работников железных дорог газета «Воля и думы железнодорожника» писала: «Одно не мешает знать и не мешает помнить джентльменам Мариинского дворца: Вы пытаетесь направить на нас темных солдат, играя на их темноте, как старые опричники царя: берегитесь! Кто играет с огнем, может обжечься. Вы с народом играете: он Вас раздавит»

Днем 23 сентября в МПС пришло сообщение с Алтайской железной дороги о поддержке забастовщиков Барнаульским советом рабочих и солдатских депутатов. Представители Совета раздали мастеровым винтовки. Движение поездов пока поддерживалось, но контролировалось забастовщиками 177 . В тот же день возник стачечный комитет на станции Москва I^{178} . А в ночь на 24 сентября в стране началась всеобщая забастовка железнодорожников.

Планом центрального стачечного комитета предусматривалось поэтапное прекращение движения: 1) в полночь с 23 на 24 сентября прекращалось движение пассажирских поездов и график этих поездов отменялся; 2) в полночь с 26 на 27 сентября прекращалось движение поездов местного сообщения; 3) в полночь с 27 на 28 сентября прекращался прием частных грузов и отправление коммерче-

ских поездов; 4) в полночь с 28 на 29 сентября прекращалось всякое движение поездов, кроме санитарных, воинских, продовольственных. Стачечный комитет предупредил все дорожные комитеты, 179 что на фронтовые дороги это решение не распространяется .

25 сентября было сформировано третье коалиционное правительство, в котором министром путей сообщения стал А. В. Ливеровский. В тот же день на специальном правительственном заседании был рассмотрен вопрос о начавшейся всеобщей железнодорожной забастовке. Правительство решило пойти на уступки и заявило о прибавке к зарплате железнодорожников. На эту цель предполагалось выделить 235 млн руб. в 1917 г. и 700 млн руб. в 1918 г. 180 Для I категории служащих, мастеровых и рабочих месячный оклад составлял 40 руб. у женщин и 60 руб. у мужчин. В дальнейшем оклады плавно повышались, и мужчины и женщины XIV категории (высшей) получали в месяц 360 руб. Взамен добавочного вознаграждения, введенного в 1915-1916 гг. и в мае 1917 г. для работающих в крупных городах, административных и торгово-промышленных центрах железнодорожников, устанавливались особые компенсационные выплаты в связи с ростом цен в размерах: в Петроградском и полярном районе — 100 руб., в Центральном (Московском) районе — 90 руб., в Нижне-Поволжском районе — 80 руб. и т. д. ¹⁸¹

Было решено также создать особый продовольственный комитет, независимый от других продовольственных органов, для снабжения железнодорожников продуктами. После этого правительство начало переговоры с Викжелем об условиях прекращения забастовки. В ночь с 26 на 27 сентября на основе постановления Викжеля забастовка была прекращена. Впрочем, на ряде станций она продолжалась еще несколько дней.

30 сентября из Екатеринослава в МПС пришла телеграмма о продолжении забастовки рабочими главных мастерских Екатерининской железной дороги, которые накануне «сняли с работы явившихся на работу рабочих Екатеринославских мастерских, мастерских депо и стрелочной мастерской» и затем пытались помешать выпуску паровозов из депо к поездам в Екатеринославе. Поводом к продолжению забастовки был отказ МПС утвердить нормы оплаты труда, выработанные августовским съездом железнодорожников в Москве В начале октября мастеровые и рабочие удалили администрацию Нижнеднепровских вагонных мастерских на этой же дороге 183. 30 сентября министерство получило телеграмму от телегра-

фистов станции Москва-Пассажирская Северных железных дорог, в которой они заявили о несогласии с новыми расценками оплаты труда. В случае отказа изменить их телеграфисты решили сложить с себя «всякую ответственность за дальнейшую продуктивность работы» 184. Машинисты Николаевской железной дороги заявили о новой забастовке с 15 октября 185. Резолюцию недоверия правительству приняли рабочие петроградского Александровского завода, ремонтировавшие паровозы и вагоны, железнодорожники Красноярска и Саратова.

Председатель Главного комитета Самаро-Златоустовской железной дороги в телеграммах Временному правительству, ВЦИК Советов рабочих и солдатских депутатов, Викжелю, МПС и т. д. утверждал, что новые нормы оплаты труда абсолютно никого не удовлетворяют и не могут решить вопросы материального улучшения быта железнодорожников. Подчиняясь решению Викжеля, забастовка была прекращена, но Главный комитет потребовал созыва нового железнодорожного съезда, который должен был взять на себя дело борьбы «за экономические завоевания, за полную чистку руководителей Министерства путей сообщения во главе с Ливеровским, за создание правительства, способного не считаясь с интересами капиталистов организовать полный контроль и регулирование всех отраслей промышленности». Далее в телеграмме излагалась целая программа деятельности будущего народного правительства: новые налоги с имущих классов, установление твердых цен на все продукты

первой необходимости, скорейшее достижение мира и т. д.

2 октября один из руководителей Викжеля А. Е. Гар на заседании Совета главных дорожных комитетов Московского узла заявил об ухудшающемся положении на транспорте и о неизбежности продолжения борьбы с властями ¹⁸⁷. Викжель, по словам генерал-лейтенанта А. И. Деникина, продолжал предъявлять все новые и новые требования политическо-правового характера, держа все время власть и командование под угрозой возобновления забастовки .

Осенью 1917 г. положение на железных дорогах продолжало ухудшаться. За первую половину сентября недогруз составил 124 тыс. вагонов, а работа дорог фронта сократилась на $30\,\%^{189}$. Главной причиной недогруза оставался отказ грузоотправителей от своих обязательств. За первые десять дней сентября по этой причине в день в среднем не грузились 1299 вагонов, тогда как по причине несвоевременной подачи вагонов — 27; за вторую декаду сентября эти показатели равнялись соответственно 1486 и 11 вагонов. Недогруз за первую

половину октября значительно уменьшился и составил 35 тыс. вагонов, но вместе с тем повсеместно выросло число задержанных в пути груженых вагонов. Если на 15 октября 1916 г. в сутки отставало от графика движения примерно 3 тыс. вагонов, то на 15 октября 1917 г. — 4 тыс. Осенью резко сократились поставки интендантских грузов для фронта. Так, муки было доставлено 25 % от нормы, фуража — 40 %, крупы — 25 %, сена — 70 %, мяса и жиров — 30 % и т. д. 190

Продолжали снижаться показатели работы отдельных железнодорожных узлов. Сократилась погрузка вагонов в Архангельске. В Вологде застряли 900 вагонов с грузами для Москвы. На станциях Московского узла стояли неразгруженными около 700 вагонов с военными грузами и около 1000 вагонов задерживались отправлением. 14 октября Московско-Курская железная дорога прекратила прием поездов от других дорог кроме экстренных, пассажирских и с вагонами Главного артиллерийского управления Военного министерства. Московско-Казанская железная дорога ограничила прием 107 вагонами в сутки, Московско-Киево-Воронежская железная дорога — 75 вагонами. На прилегающих к Московскому узлу станциях в середине октября были задержаны 82 состава 1911.

На снижение производительности труда повлияла отмена сдельных и сверхурочных работ, поверстного вознаграждения паровозным и кондукторским бригадам, всякого рода премий за увеличение состава и коммерческой скорости, за улучшение маневровой работы, увеличение средней нагрузки вагона и т. п. То есть «было уничтожено все то, что так или иначе являлось стимулом к успешной /- « 19? работе, к увеличению полезной производительности труда» .

Э. В. Ландсберг предложил начальникам железных дорог в связи с намеченной эвакуацией учреждений Петрограда прекратить с 14 октября продажу билетов всех классов пассажирских поездов в Петроград и Москву лицам, не имевшим специальных удостоверений. Удостоверения эти выдавались только губернскими, городскими, уездными комиссарами Временного правительства и самими эвакуируемыми учреждениями. Это распоряжение не распространялось на военнослужащих¹⁹³.

19 октября 1917 г. А. В. Ливеровский направил министрам Временного правительства телеграмму, в которой отмечалась серьезность положения, сложившегося на Московском железнодорожном узле. Из-за невывоза груза с товарных дворов, падения производительности труда на станциях узла продолжалось скопление вагонов.

Дальнейший их приток грозил полным прекращением работы узла. Ливеровский был вынужден своей властью запретить погрузку всех без исключения грузов, которые предназначались Московскому узлу или должны были проследовать через этот узел¹⁹⁴.

Из-за анархии, грабежей, хищений грузов Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги обратилось к министру путей сообщения с заявлением, что оно не может нести ответственность за сохранность вверяемых ему для перевозки грузов 195. На станции Пенза в теплушках поезда, прибывшего со станции Уральской, было обнаружено около 4000 пудов муки, которая перевозилась солдатами и частными лицами без всяких документов. Начальник станции распорядился отцепить эти вагоны, но солдаты, перевозившие муку, угрозой насилия настояли на отправке теплушек с грузом далее 196.

Опоздания поездов на Николаевской дороге постоянно увеличивались и в середине октября «достижением» считалось опоздание на 8 часов. Дальние поезда из Кисловодска, Ростова на Дону, Севастополя приходили в Петроград с опозданием на 28 и более часов 197. 24 октября Управление Южных железных дорог заявило о прекращении с 1 ноября движения 20 пассажирских поездов из-за отсутствия угля 198. Характерное для этих дней сообщение МПС получило от Юго-Восточных железных дорог: «Вагоны I и II класса переполняются, несмотря на протесты администрации, грузами, в особенности мукой. Вследствие слишком большой нагрузки, оси вагонов от трения перегорают, а рессоры сгибаются. Крыши вагонов

переполняются массой "пассажиров и продавливаются» . Администрация и профсоюзы все труднее понимали друг друга. В. О. Клеменчич верно подметил, что возникшие на дорогах

Комитеты служащих и другие органы Союза железнодорожников, руководимые властью, не чувствовавшей себя твердо и искавшей в них поддержки путем поблажек, не могли сами по себе ничего сделать. «Чувствовалась необходимость сильной власти», — подчеркивал он²⁰⁰. Часть профсоюзных лидеров стала с большим вниманием относиться к идее власти Советов. Другие, наоборот, считали, что порядок на дорогах будет установлен только с переходом управления всем железнодорожным хозяйством в руки Викжеля.

Противостояние между администрацией железных дорог и Всероссийским союзом железнодорожников резко усилилось после сентябрьской общероссийской железнодорожной забастовки. 7 октября министр путей сообщения А. В. Ливеровский разослал по всей сети

телеграмму, в которой предлагал прекратить сбор средств в пользу Всероссийского железнодорожного союза, производившийся в принудительном порядке в соответствии с известным майским циркуляром Н. В. Некрасова. На запрос Викжеля министр ответил, что сей циркуляр незаконен. Однако вскоре бюро печати при МПС опровергло заявление, якобы сделанное Ливеровским о Некрасове. В телеграмме министра путей сообщения говорилось: «Всякие прочие удержания допускаются с тех лиц, от которых имеется согласие на производство таких удержаний» Совет частных железных дорог постановил прекратить с 1 декабря выплату зарплаты тем железнодорожникам, которые избраны в железнодорожные комитеты и не исполняют служебных обязанностей. Мотивами такого решения стала необязательность для частных железных дорог знаменитого циркуляра Н. В. Некрасова и то, что деятельность этих комитетов сводится к усилению анархии на дорогах 202.

Викжель все более грубо вмешивался в компетенцию должностных лиц ведомства путей сообщения. На основании телеграммы А. В. Ливеровского о тяжелом состоянии дел в Московском узле по инициативе только что назначенного председателем Московского порайонного комитета В. П. Юрченко было решено созвать совещание с участием начальников дорог узла. Тут же председатель Викжеля А. Л. Малицкий дал телеграмму начальникам дорог о том, что профсоюз против самого факта назначения Юрченко на эту должность и поэтому участие представителей Викжеля в созываемом им совещании недопустимо 203. Впрочем, в профсоюзной среде были и другие оценки деятельности этого администратора. Орган профсоюза Сатерд «Наш журнал» писал: причина его гонений кроется в том, что «инженер Юрченко не стесняясь говорит всегда правду, и кроме того проповедует законность и здравый смысл. При своей настойчивости (вероятно по породе малоросса) и спокойной рассудительности, Юрченко мог бы принести немалую пользу николаевцам (Николаевской железной дороге. — A. C), если бы Центральный Комитет (Викжель. -A. C.) протянул ему руку для дружной работы». Далее ставился под сомнение известный эсеровский лозунг «в борьбе обретешь ты право». Викжель, видимо, понял его буквально. «Наш журнал» подчеркнул: «Пройдет время и, вероятно, николаевцы вспомнят уход Юрченко с сожалением»²⁰⁴.

5 октября Главный дорожный комитет Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги обратился к А. В. Ливеровскому с требо-

ванием сместить управляющего этой дорогой Н. В. Харламова. Служащие его распоряжений не выполняли. Оставление его на этой должности, говорилось в телеграмме министру путей сообщения, приведет «к эксцессам». Харламов взял отпуск и подал жалобу прокурору, призвав его разобраться в конфликте. Но в отсутствие управляющего показатели работы этой дороги еще более ухудшились²⁰⁵.

О масштабе противостояния особенно наглядно свидетельствует следующий эпизод. Ездивший в Харьков по служебным делам командующий войсками Московского военного округа полковник К. И. Рябцев при содействии ЦИК Железнодорожного союза получил экстренный поезд при возвращении в Москву. В Харькове не захотели или не догадались прицепить его вагон к любому отправляющемуся в Москву поезду, а свободных мест в пассажирских поездах не было. Во-первых, назначение таких поездов могло происходить только с согласия МПС, а во-вторых, появление на линии экстренного поезда полковника Рябцева спутало весь график движения и вызвало значительную задержку поездов. Естественно, что А. В. Ливеровский, возмущенный таким самоуправством, послал телеграмму председателю ЦИК Железнодорожного союза помощнику присяжного поверенного А. Л. Малицкому, в которой подчеркнул, что «распоряжения по линии о назначении и пропуске экстренных поездов могут давать лишь лица, которым это право предоставлено законом». Однако Викжель нашел свои действия «не только правильными, но и единственно целесообразными». Он вполне одобрил действия своего председателя по поводу требования о беспрепятственном пропуске экстренного поезда командующего и даже выразил «твердую уверенность, что каждый железнодорожник в борьбе с анархией, грозящей гибелью революции и родине, поступит так же». «Русское слово» так прокомментировало это событие: «Впрочем, как бы то ни было, факт остается фактом: министр путей сообщения Временного правительства на каждое свое указание немедленно получает указание от "Викжеля", и в случае с экстренным поездом полковника Рябцева исключения из этого общего правила не было» 20 .

У этой истории было продолжение. Главный комитет профсоюза железнодорожников Московско-Казанской железной дороги обратился в ЦИК железнодорожного союза с требованием отставки Ливеровского с поста министра путей сообщения. В обращении прямо говорилось: «Мы не видим здравых начал политики Ливеровского». Министр должен либо работать рука об руку с Викжелем, либо уступить

место другому, который сможет, наконец, «ввести расстроенное железнодорожное хозяйство в верное русло» 207. Следует отметить, что еще в сентябре викжелевцы обсуждали кандидатуру Л. В. Носова на пост министра путей сообщения. Носов был управляющим Западно-Уральской железной дороги. Он входил в делегацию от дороги на учредительном съезде железнодорожников. Один из немногих представителей администрации, публично высказывался в пользу тесного сотрудничества с дорожными комитетами железнодорожного союза. По своим политическим взглядам Носов был народным социалистом 208. В Москве циркулировали слухи о скором назначении министром путей сообщения инженера Л. Н. Бернацкого, которого служащие избрали управляющим Московско-Казанской железной дороги 209. Были недовольны министром и некоторые чиновники МПС. По мнению Э. В. Ландсберга, руководство министерства в столь критическое время оказалось нерешительным, «недостаточно прямолинейным». Странной оказалась и кадровая политика Ливеровского. Так, на должность товарища министра был приглашен бывший начальник Кавказского округа путей сообщения инженер В. К. Константинов. Быть может, он очень знающий шоссейник и водник, заметил Ландсберг, но «абсолютно не имеющий никакого понятия о сложном железнодорожном хозяйстве вообще и тем более совершенно несоответствующий своему назначению в столь тяжкий момент» 210.

Вскоре уже ЦИК Железнодорожного союза обратился к А. Ф. Керенскому с предложением уволить Ливеровского и других высших чиновников МПС как способствующих разрухе железнодорожного транспорта. «Русское слово» не без иронии заметило: «Комитет железнодорожного союза полагает, что как только А. В. Ливеровский уйдет, железнодорожная разруха сразу кончится и транспорт урегулируется» 21 .

МПС же продолжало получать все новые и новые ультиматумы. Например, Главный комитет Самарского железнодорожного узла потребовал в двухдневный срок решить вопрос о выплате прибавок рабочим, нанятым «по рыночной цене», хотя это противоречило законодательству и достигнутым ранее соглашениям. В случае отказа он оставлял за собой «свободу действий» 212.

На состоявшихся в октябре очередных заседаниях Особого совещания по перевозке под председательством А. В. Ливеровского главным был вопрос о сокращении движения на дорогах в предстоящий зимний период. В частности, предполагалось сохранить в обращении

Сибирский поезд-экспресс, скорый поезд Петроград—Киев, три почтовой скорости поезда на Николаевской железной дороге (один через Москву, Курск, Лозовую с вагонами на Кавказ и Севастополь; два через Рязань с вагонами на Саратов, Челябинск, Ташкент, Симбирск, Казань и Нижний Новгород). Намечалось сохранить поезд из Москвы на Севастополь. К сокращению пассажирского движения решили приступить с 10 ноября. В те же сроки намечалось начать перевозки товарными поездами только внеочередных грузов. Особое совещание по перевозке высказалось за срочный пересмотр грузов по степени их важности для государства и общественных интересов²¹³.

6 октября А. В. Ливеровский утвердил специальные правила плановой перевозки сельскохозяйственных грузов. Они должны были вступить в силу 1 декабря 1917 г. В правилах говорилось, что все продовольственные, зерновые, фуражные и семенные грузы с этого дня будут перевозиться строго по планам, разрабатываемым в Министерстве продовольствия. Поэтому не позднее 10 числа каждого месяца в это министерство все заинтересованные лица, предприятия, учреждения и организации должны подавать заявку о своих потребностях на следующий месяц. В ней должны быть указаны количество, род груза и приблизительное количество вагонов, станция назначения²¹⁴.

Проекты месячных планов поступали в Эксплуатационное управление железных дорог МПС для согласования и подготовки доклада в Центральный комитет по железнодорожным перевозкам. В планы не включались иностранные грузы, поступавшие в Архангельск, Владивосток, Кемь, Мурман, Сретенск и Хабаровск. Для этих грузов Министерство продовольствия разрабатывало особые нормы перевозок по согласованию с Главным управлением по заграничному снабжению Военного министерства. Планы перевозок, утвержденные в Центральном комитете по железнодорожным перевозкам, возвращались в Эксплуатационное управление железных дорог для исполнения, а оно соответственно информировало управления железных дорог и порайонные комитеты. Особые правила разрешали дорогам для использования полной грузоподъемности вагонов догружать их тканями, содой, мылом, обувью, пряжей, спичками и другими товарами массового потребления 215.

17 октября «Русское слово» опубликовало статью под весьма характерным названием «Крах российских железных дорог» ²¹⁶. Ее неназванный автор в своей оценке опирался на «ошеломляющие» цифры — общий недогруз по сравнению с 1916 г. достиг 1,5 млн

вагонов. 20 октября в Москве общее собрание Союза инженеров и техников констатировало, что российские железные дороги находятся в безнадежно катастрофическом состоянии. Инженер А. А. Абрагамсон, один из директоров Правления Общества Московско-Казанской железной дороги, считал, что «спасти русскую железнодорожную сеть, при всем содействии американской железнодорожной миссии, не удастся».

Инженер С. В. Тюменев, бывший помощник управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС и член Центрального комитета по железнодорожным перевозкам, в докладе Комитету Совета съездов промышленности и торговли о состоянии железнодорожного транспорта за октябрь и ноябрь 1917 г. указал, что средняя суточная погрузка грузов в портах постоянно снижалась. В Архангельске грузилось в октябре 198 вагонов, в ноябре — 111 вагонов (норма 250); во Владивостоке соответственно 104, 61 (143); в Сретенске — 41, 36 (64)²¹⁷. Если на 1 октября запас топлива на железных дорогах составлял 18 млн пудов, то на 1 декабря примерно 12-13 млн пудов.

Тюменев подчеркнул, что не только отдельные станции, но целые узлы были переполнены невывезенными грузами. По его оценке, на складах лежало свыше 6 млн пудов грузов. В отличие от прежних месяцев и лет новой причиной невывоза грузов стало опасение получателей грузов за их сохранность. Им приходилось решать вопрос: нанимать охрану для своих складов или платить железной дороге. И они предпочитали платить железной дороге, поскольку товарные дворы пока еще хорошо охранялись. Но в результате, например, на станциях Московского узла в ноябре не были поданы под разгрузку около 7 тыс. вагонов и они превратились в склады на колесах. МПС было вынуждено направить значительную часть поездов в обход Московского узла. Так, поезда из районов Поволжья и юга России следовали на Петроград по Сызрано-Вяземской железной дороге, а в обратном направлении по дорогам театра военных действий, а затем на восток через Брянск и Орел²¹⁸.

Продолжала снижаться производительность труда в железнодорожных мастерских. Уже в августе и сентябре она составила не более 50 % от довоенной. Тюменев обращал внимание на нарушение правил эксплуатации железных дорог самими железнодорожниками. Например, недопустимо сокращались тяговые участки непрерывного обслуживания. Паровозные и кондукторские бригады устанавливали

суточный отдых после каждой поездки. Систематически из депо не выпускались паровозы под уже готовые к отправке поезда. С конца сентября стали отмечаться случаи захвата и разгрома целых составов преимущественно с продовольственными грузами. На станции Царицын на трое суток прекратилась всякая работа из-за того, что большинство осмотрщиков, слесарей, машинистов и кондукторов записывались и проходили обучение в отрядах Красной гвардии. «Эта анархия, — писал Тюменев, — все с возрастающей силой проявлялась и в течение минувших октября и ноября месяцев этого года» 219. Ее усиливали трения между различными железнодорожными профсоюзами и администрацией дорог. Тюменев обратил внимание на разгоревшийся конфликт между Викжелем и союзом служащих МПС на почве требований Викжеля передать ему управление железными дорогами. Тюменев делает вывод: «Если состояние транспорта в октябре месяце свидетельствовало о близости его агонии, то в ноябре месяце эта агония наступила и ныне железных дорог, как планомерно функционирующего механизма, не стало»²²⁰.

Октябрьская революция застала ведомство путей сообщения в период реорганизации. Завершать ее пришлось новой власти.

Примечания

- ⁴ Великая Октябрьская социалистическая революция. Энциклопедия. М., 1987.
- ²⁾ Суханов Н. Н. Записки о революции. Т. 2. М., 1991. С. 231.
- ³⁾ Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 24-25. С. 29.
- ⁴⁾ СУ. 1917. №201. Ст. 1243.
- ⁵⁾ Вестник путей сообщения. 1917. № 30. С. 145; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3. С. 311.
- б Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 248, 329.
- ⁷⁾ Там же. М. 2004. Т. 3. С. 62. Временное управление министерством было возложено на товарища министра Г. С. Тахтамышева.
- ⁸⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 22. Д. 196. Л. 1-6; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3. С. 82.
- ⁹⁾ Там же. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4377. Л. 16. Тахтамышев был назначен управляющим 11 июля (Журналы заседания Временного правительства. Т. 3. С. 82).
- ¹⁰⁾ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 238.
- ^{п)} РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 31-32.
- ¹²⁾ Там же. Л. 33-34.

- ¹³⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 57.
- ¹⁴⁾ Там же. Л. 61.
- ¹⁵⁾ Там же.
- ¹⁶⁾ Там же. Оп. 1. Д. 4377. Л. 1-4.
- ¹⁷⁾ Там же. Л. 5.
- ¹⁸⁾ Там же.
- ¹⁹⁾ Там же. Л. 8.
- 20) Там же. Л. 9.
- ²¹⁾ Там же. Л. 13 об-14.
- 22) Там же. Л. 14 об.
- ²³⁾ Там же. Л. 25.
- ²⁴⁾ Там же. Л. 26.
- Там же. Л. 29-29 об.
- Утро России. 1917. 18 июля.
- Путь. 1917. №4-5. С. 4.
- Орехов М. Д. Полуреспублика семнадцатого года // Очерки по истории союза. 1917 год. М, 1924. С. 15-16.

Глава 2

- Путь. 1917. №4-5. С. 9.
- Наш журнал. 1917. № 2. С. 1.
- Основанием для отказа представительства линейных союзов являлось их голосование в территориальных выборах на съезд. Мандатная комиссия съезда указала на двойное представительство, получившееся смешением выборов территориальных с выборами по профессиям. Поэтому она решила допустить представителей отдельных профсоюзов на съезд с правом совещательного голоса. Но последних такое решение мандатной комиссии не устроило.
- Путь. 1917. №4-5. С. 8.
- Воля и думы железнодорожника. 1917. 26 июля.
- Гудок. 1918. 1 октября.
- Первый Всероссийский съезд железнодорожных профессиональных союзов. М., 1919. С. 3.
- Учрежден 21 июня 1917 г. «для выработки общего плана организации народного хозяйства и труда, а также для разрешения законопроектов и общих мер по регулированию хозяйственной жизни».
- CO∋C. 1917. № 1.C. 3.
- ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 818. Л. 3.
- В состав Экономического совета помимо министров входили представители крупнейших банков, бирж, кооперативных организаций, съездов промышленности, советов, профсоюзов и т. д. Всего 36 человек.
- СОЭС. 1917. № 1. С. 4. В июле процент «больных» вагонов поднялся до 9,1 (ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 818. Л. 4).

- 41) СОЭС. 1917. № 1. С. 6. Критика слабой технической оснащенности железнодорожной сети Л. А. Уструговым, на наш взгляд, не вполне объективна. Техническое состояние казенных и частных железных дорог на
- исходе третьего года войны было примерно одинаковым.
- Там же. С. 7.
- Там же. С. 12.
- Там же. № 5. С. 12.
- Там же. С. 13.
- Там же. С. 14.
- Там же. С. 15.
- Там же. С. 16, 17.
- Там же. С. 18.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 4929. Л. 57-92.
- Речь. 1917. 28 июля.
- **Утро России.** 1917. 26 июля.
- Вестник Южных железных дорог. 1917. № 33. С. 304.
- Там же. С. 305.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 2. Д. 1639. Л. 164-164 об.
- Путь. 1917. №6. С. 7.
- Бюллетень Всопрофжеля. 1918. № 3—4. С. 1.
- РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 141.
- Вестник Южных железных дорог. 1917. № 33. С. 306.
- РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 32. Л. 237 об.
- РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Л. 4377. Л. 26.
- ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 814. Л. 1.
- Там же. Л. 2.
- Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3. С. 235. Учреждались должности четырех начальников новых управлений, трех помощников начальников управлений, 11 начальников отделов, 24 управляющих частями, 1 управляющего канцелярией и 4 секретарей при начальниках управлений. Порядок действий образованных управлений должен был определить министр путей сообщения специальной инструкцией. Права и полномочия начальника Управления железных дорог присваивались начальникам новых управлений по принадлежности. На содержание этих управлений направлялись суммы по смете Управления железных дорог и двух ликвидированных отделов.
- ⁶⁵⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 15. Д. 223. Л. 1.
- Указатель правительственных распоряжений по МПС. 1917. №37. C. 379; №40. C. 419.
- ⁶⁷⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 2380. Л. 498-506 oб.

- 68) РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 1016. Л. 3-18.
- ⁶⁹⁾ Там же. Ф. 273. Оп. 15. Д. 223. Л. 7.
- ⁷⁰⁾ Фролов А. Н. Прошлое и настоящее вопроса об улучшении административной организации железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920.№ 1.С. 103.
- CY. 1917. № 271. Ct. 1985.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 5. Д. 575. Л. 3.
- Там же. Л. 7-8. 28.
- Там же. Ф. 273. Оп. 6. Д. 3142. Л. 214.
- ⁷⁵⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 791. Л. 3.
- ⁷⁶⁾ Там же. Оп. 10. Д. 3679. Л. 96-96 об.
- ⁷⁷⁾ Там же. Ф. 280. Оп. 1. Л. 70. Л. 3.
- ⁷⁸⁾ Там же. Ф. 565. Оп. 12. Д. 1333. Л. 1-8.
- Волобуев П. В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. Т. 69. М., 1961. С. 258.
- ^{KO)} РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 33-34.
- ⁸¹⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Л. 162. Л. 2.
- 82) Вестник Главного военно-революционного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 23. С. 1.
- 83) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Л. 2103. Л. 13.
- 84) СОЭС. 1917. № 1. С. 5; Промышленность и торговля. 1917. № 12-13. С. 385; Мероприятия для улучшения железнодорожного транспорта и формы общественного содействия работе жел. дорог. Б. м. [1917]. С. 4-5.
- *Михайлов И. Л.* Эволюция русского транспорта 1913—1925. М., 1925. С. 71.
- Васильев М. И. Организация власти на железных дорогах // Железнодорожное дело. 1917. № 23-26. С. 174.
- ⁸⁷⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 162. Л. 4.
- Цит. по: Волобуев П. В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. Т. 69. С. 259.
- ⁸⁹⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 3142. Л. 56.
- ⁹⁰⁾ Вестник путей сообщения. 1918. № 4. С. 20.
- ⁹¹⁾ Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 214.
- ⁹²⁾ Новый экономист. 1917. № 30-31. С. 4.
- 93) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 2. С. 83.
- 94) 4 здания длиной в 250 фут длины и 96 фут ширины с тремя путями в каждом русской колеи с подъездными путями.
- ⁹⁵⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 786. Л. 1-3.
- ⁹⁶⁾ Там же. Д. 793. Л. 1.

- ⁹⁷⁾ ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 817. Л. 4 об.
- ⁹⁸⁾ Из 375 заказанных к 15 октября 1917 г.
- 99) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 75-76 об.
- 100) Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 186.
- 101) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 793. Л. 5-6. Д. 817. Л. 2 об. Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3. С. 264.
- 102) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 3142. Л. 57.
- 103) Там же. Д. 3145. Л. 1-4, 17,21.
- 104) Следует отметить, что за весь 1917 г. отечественные заводы изготовили всего 12 561 товарный вагон (при заказе 27 956), 576 пассажирских вагонов (при заказе 1 874) (Вестник путей сообщения. 1918. № 4. С. 20—21).
- ПВІ Каратыгин Е. С. Транспорт и холодильное дело // Железнодорожная техника и экономика. 1919. № 1. С. 21; Денисов П. Народный комиссариат путей сообщения и холодильное дело // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 7. С. 41-43. С 1918 г. решением советского правительства все холодильное дело было передано в Высший совет народного хозяйства.
- *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913-1925. М., 1925. С. 70.
- 107) *Минцлов С. Р.* Трапезондская эпопея: Дневник: Киев. Трапезонд. Финляндия. Берлин, Б. г. С. 267—268.
- 108) РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 659. Л. 29. Следует отметить, что на некоторых дорогах ряд поездов был отменен еще весной, например, Москва—Рязань.
- ¹⁰⁹⁾ Там же. Л. 32-34.
- ПО) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 85; ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1.Д. 770. Л. 18.
- 111) Вестник путей сообщения. 1918. № 4. С. 22.
- там же. С. 21.
- 113) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 187. Л. 175.
- Вестник путей сообщения. 1917. № 34. С. 171; Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3. С. 273.
- 115) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 274. Л. 1-4.
- 116) О пребывании этой миссии в России см: Попова Е. И. Миссия Стивенса и провал железнодорожной политики США в России и Китае в 1917-1922 гг. // Исторические записки. Т. 60. М., 1957. С. 31-38. МПС финансировало пребывание американской технической миссии в России. Для этого Временное правительство выделило ведомству путей сообщения 15 тыс. руб. (Журналы заседаний Временного правительства. Т. 3. С. 146).
- Цит. по: *Попова Е. И.* Указ. соч. С. 34-35.
- Там же. С. 35.
- ¹¹⁹⁾ CO∋C. 1917. № 1.C. 18.
- 120) Цит. по: *Попова Е. И.* Указ. соч. С. 36.
- $^{121)}$ Волобуев П. В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические зиписки. Т. 69. С. 265-266.

- ¹²²⁾ Цит. по: *Попова Е. И.* Указ. соч. С. 37.
- ¹²³⁾ Там же. С. 38.
- После победы Октябрьской революции Корпус русской железнодорожной службы был эвакуирован в Японию, откуда Стивене написал в Вашингтон: «Мы все должны в скором времени вернуться с военной силой 5000 войска. Настало время внушить страх божий этим людям».

Отчет о Московском совещании общественных деятелей 8—10 августа

1917 года. М., 1917. С. 95.

- ₁₂₇₎ Там же.
- Там же. С. 105.
- Там же. C. 111.
- Там же. С. 112.
- Там же. С. 116, 117.
- Там же. С. 119.
- Там же. С. 122.
- ¹³³⁾ Там же. С. 123.
- ¹³⁴⁾ Там же. С. 128.
- ¹³⁵⁾ Там же. С. 135.
- Государственное совещание 12-15 августа 1917 года: (Стенографический отчет). М.; Л., 1930. С. 170.
- ¹³⁷⁾ Там же. С. 173.
- ¹³⁸⁾ Там же. С. 176.
- 139) Путь. 1917. №6. С. 3.
- Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917-1920 гг. М., 1921. С. 32-33; *Сокович В. А.* Организация железнодорожных перевозок. М., 1926. С. 127.

Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 24—25. С. 43. Эта комиссия получила сокращенное наименование «Комиссия Труда».

- Сохранившиеся в фонде канцелярии МПС материалы свидетельствуют о небывалой политической активности железнодорожников летом 1917 г. Телеграммы протеста против тех или иных действий железнодорожной администрации шли из Владивостока и Екатеринослава, Харбина и Харькова, Пензы и Иркутска. Например, 9 августа в адрес железнодорожного съезда пришла телеграмма из Славянска Южных ж. д., в которой железнодорожники требовали прекращения деятельности Государственной думы и Государственного совета, прекращения репрессий против мастеровых и рабочих Славянского депо.
- на расочих Славянского депо. РГИА. Ф. 229. Оп. 2. Д. 1639. Л. 35.
- См.: *Метельков П. Ф.* Указ.соч. С. 166-168.
- 145) РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2005. Л. 41, 43.

- ¹⁴⁶⁾ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 184. Л. 88; РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 129; ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 5.
- ¹⁴⁷⁾ Утро России. 1917. 18 августа.
- 148) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 15-21.
- ¹⁴⁹⁾ Утро России. 1917. 19 августа.
- ¹⁵⁰⁾ Там же. 20 августа.
- ¹⁵¹⁾ ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 79. Л. 1.
- ¹⁵²⁾ *Орехов М. Д.* Указ. соч. С. 23.
- ¹⁵⁵⁾ Цит. по: *Старцев В. И.* Крах керенщины. Л., 1982. С. 15.
- там же. С. 28.
- Указатель правительственных распоряжений по МПС. 1917. № 36. С. 369.
- Очерки по истории Союза. 1917 год. М., 1924. C. 50.
- Особое бюро ЦИК Всероссийского железнодорожного союза действовало до 7 сентября 1917 г.
- ⁵⁸⁾ Орехов М. Д. Указ. соч. С. 33.
- ¹⁵⁹⁾ Г АРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 374, Л. 10 об-11.
- ⁶⁰⁾ Там же. Л. 2-3, 5.
- Там же. Л. 5 об 7 об. Оговаривалось, что число делопроизводителей и приглашенных специалистов будет определяться ежегодно. См. также:
- РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2002. Л. 11-14.
- 163) Речь. 1917. 22 октября.
- РГИА. Ф. 1276. Оп. 14. Д. 358. Л. 2-2 об.
- Датируется по материалам дела. РГИА. Ф. 560. Оп. 26. Д. 1433. Л. 14-15 об.
- РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 1065. Л. 20 об., 184, 198, 205.
- Там же. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 136. Л. 4-5.
- РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2005. Л. 52-54.
- Цит. по: *Метельков П. Ф.* Указ.соч. С. 171.
- Там же. С. 172-173.
- ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 33. Л. 36.
- ГАРФ. Ф. 1809. Оп. 1. Д. 10. Л. 19-19 об.
- цмам. Ф. 2804. Оп. 2. Д. 302.
- 19 членов Викжеля голосовали «за», 13 «против».
- ¹⁷⁴⁾ Цит. по: *Метельков П. Ф.* Указ.соч. С. 188.
- цмам. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 32-32 об.
- Воля и думы железнодорожника. 1917. 23 сентября. Статья «Провокация».
- РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3869. Л. 1.
- ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 42. Днем 23 сентября состоялось собрание служащих центральных управлений МПС, которое большинством голосов признало намеченную забастовку недопустимой (РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4390. Л. 57).

¹⁷⁹⁾ *Метельков П. Ф.* Указ.соч. С. 190.

Метельков П. Ф. Указ. соч. С. 197-198. При Временном правительстве было образовано Совещание по разработке инструкции к постановлению Временного правительства от 25 сентября 1917 г. по вопросу об оплате труда железнодорожников (ШМАМ, Ф. 2158, Оп. 1. Д. 80, Л. 296). В октябре 1917 г. председательствовали в Совещании сначала Г. С. Тахтамышев, затем Л. Я. Гольдмерштейн. Правительство установило деление железнодорожников в отношении зарплаты на 14 категорий. К 1-й категории быши отнесены сторожа, рассыльные, грузчики, младшие стрелочники, дворники, чернорабочие, истопники, курьеры, кухарки, повара, баншики и т. п. 2-ю категорию составили смотрители платформ, кочегары, старшие дворники, ремонтные рабочие, рабочие материальных складов, переписчики, младшие телеграфисты и др. В 3-ю категорию вошли старшие стрелочники, сигналисты, башмачники, сцепщики, трубочисты, плотники, станционные смазчики, экспедиторы, конторщики младшего оклада, кастелянши и т. д. 4-ю категорию образовали младшие кондуктора, машинисты водокачек, осмотрщики вагонов, конторщики среднего оклада, кладовщики мастерских, проводники вагонов, кочегары депо. К 5-й категории были отнесены старшие составители поездов, старшие кондукторы, весовщики, помощники багажных и билетных кассиров, конторщики высшего оклада, помощники делопроизводителей, дорожные мастера 4 разряда, табельщики, заведующие складами, смотрители пакгаузов, старшие осмотрщики вагонов и т. п. 6-ю категорию составили начальники разъездов, помошники начальников станций V и VI классов, дорожные мастера 3 разряда, чертежники 2 разряда, артельщики главных касс, сестры милосердия, экспедиторы, старшие телеграфисты младшего оклада и т. п. В 7-ю категорию вошли багажные и билетные кассиры, дорожные мастера 2 класса, мастеровые 3 разряда, счетоводы 1 разряда, чертежники 1 разряда, делопроизводители 2 разряда, электромонтеры, старшие телеграфисты высшего оклада и др. 8-ю категорию составили письмоводители отделений, смотрители станционных дворов, дорожные мастера 1 класса, мастеровые 2 разряда, помощники поездных машинистов, контролеры поездов, делопроизводители 1 разряда, помощники главных кассиров и бухгалтеров, часовые мастера, заведующие телеграфными станциями и начальники станций V и VI классов. В 9-ю категорию вошли дежурные по отделению, начальники станций IV класса, старшие дорожные мастера, начальники поездов, коммерческие агенты, агенты по розыску грузов, заведующие складами невостребованных грузов и т. п. В 10-ю категорию вошли начальники станций III класса, заведующие кондукторскими бригадами, мастеровые 1 разряда, старшие технические агенты, провизоры, заведующие столами служб сборов и др. 11-ю категорию составили заведующие товарными конторами, помощники начальников депо и начальников станций I класса, мастера малых мастерских и основных депо, старшие счетоводы и делопроизводители и др. 12-ю категорию образовали машинисты, начальники оборотных депо, мастера главных мастерских, инженеры младшего оклада, ревизоры материальной

службы, коммерческие ревизоры, участковые контролеры-механики, механики мастерских телефафа и т. п. К 13-й категории быши отнесены начальники станций II класса, ревизоры вагонного хозяйства, инженеры среднего оклада, помощники правителей канцелярий, ординаторы, врачи при управлении и др. 14-ю категорию составили начальники станций I класса, ревизоры движения, инженеры старшего оклада, архитекторы, начальники основных депо, начальники отделений и т. п.

- ^{Ш)} СУ. 1917. №252. Ст. 1804. *Волошинов* Ф. Ф. Октябрь и железнодорожный пролетариат. Орджоникидзе, 1970. С. 104-105.
- ¹⁸²⁾ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3869. Л. 2.
- ^{ш)} Речь. 1917. 3, 5 октября.
- 184) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3869. Л. 5-6.
- ¹⁸³⁾ Речь. 1917. 3, 5 октября; Русское слово. 1917. 13 октября.
- ¹⁸⁶⁾ Там же. Л. 9-10.
- 187> ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 1. Д. 69. Л. 1. Временное правительство на заседании 6 октября постановило не производить никаких вычетов за время перерыва работ, связанных с сентябрьской забастовкой железнодорожников (РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2005. Л. 77).
- ¹⁸⁸⁾ Деникин А. И. Очерки русской смуты. Т. 2: Борьба генерала Корнилова. Август 1917 г. апрель 1918 г. М., 1991. С. 110.
- is?) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 73 об. Характеристика работ фронтовых дорог (дорог театра военных действий) в справке Эксплуатационного управления железных дорог дана «за последние месяцы».
- ¹⁹⁰⁾ Там же. Л. 74-74 об.
- 191) Там же. Л. 84.
- ^{Ш)} Ландсберг Э. В. Указ. соч. С. 21.
- 193) РГИА. Ф. 269. Оп. 2. Д. 140. Л. 34. В связи с подготовкой эвакуации из Петрограда правительственных учреждений помощник начальника Управления железных дорог А. С. Тухин предложил немедленно отправить из столицы некоторые структурные подразделения министерств, например статистические отделы. Он также считал, что размещением правительственных учреждений в новых зданиях Москвы и других городов центральной части России должен заниматься единый межведомственный орган (Там же. Л. 12).
- ¹⁹⁴⁾ Там же. Ф. 23. Оп. 27. Д. 515. Л. 109.
- ¹⁹⁵⁾ Речь. 1917. 11 октября.
- ^{1%)} Там же.
- 197) Новое время. 1917. 20 октября.
- ¹⁹⁸⁾ Там же. 26 октября.
- ¹⁹⁹⁾ Речь. 1917. 20 октября.
- ²⁰⁰⁾ *Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 4.

- ²⁰¹⁾ Речь. 1917. 7. 11 октября.
- :i)2) Там же. 24 октября.
- ²⁰³⁾ РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 741. Л. 13-15.
- ²⁰⁴⁾ Наш журнал. 1917. № 2. С. 15.
- ²⁰⁵⁾ Русское слово. 1917. 6, 21 октября.
- ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 86. Л. 2; Русское слово. 1917. 15 октября.
- Русское слово. 1917.21 октября.
- Путь. 1917. № 7. С. 8.
- Русское слово. 1917. 15 октября.
- *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 23.
- Русское слово. 1917. 22 октября.
- Речь. 3917. 24 октября.
- Там же. 20, 22 октября.
- Особые правила плановой перевозки продовольственных, зерновых, фуражных и семенных грузов для нужд населения и служащих, рабочих и мастеровых железных дорог. Пг., 1917. С. 5.
- ²¹⁵⁾ Там же. С. 26.
- ²¹⁶⁾ Русское слово. 1917.21 октября.
- ²¹⁷⁾ РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 674. Л. 11.
- ²¹⁸⁾ Там же. Л. 12.
- Там же. Л. 13.
- Там же. Л. 14 oб.

Глава 3

ВЫБОР ПУТИ

Каким виделся выход из создавшейся ситуации специалистам железнодорожного дела? Приведем мнение начальника Эксплуатационного управления МПС Э. В. Ландсберга. На первое место он ставил осознание народом важности железных дорог в экономике страны, которые подобно кровеносным сосудам в организме дают жизнь. Остановка кровообращения в человеческом организме знаменует его смерть. Равно остановка железных дорог повлечет за собой гибель государства.

Ландсберг особо подчеркивал, что железные дороги являются достоянием всего народа, имеют исключительное значение для жизнеспособности и жизнедеятельности страны и должны находиться «под особым покровительством государственной власти и всего народа, и сохранение правильной и успешной работы железных дорог должно составлять особую их заботу»¹.

В вопросах управления железными дорогами Ландсберг допускал разумную децентрализацию с передачей ряда функций Министерства путей сообщения местным органам, объединяющим деятельность группы дорог определенного экономического района. Первоочередной задачей он видел преодоление хаоса на железных дорогах, возникшего в 1917 г. Необходимо было срочно разработать и утвердить в установленном порядке «Положение о службе на железных дорогах». Нужно было срочно поставить «на твердые и справедливые основания» вопросы о пенсиях, об обеспечении старости, о страховании, о поощрении честной и беспорочной службы в виде периодического прогрессивного содержания служащего (за каждое пятилетие), отрегулировать жилищный вопрос для железнодорожников.

Большое значение в вопросе восстановления нормальной работы железнодорожного транспорта Ландсберг уделял повышению производительности труда, особенно в железнодорожных мастерских и депо. Для этого, прежде всего, нужно было разъяснить служащим, мастеровым и рабочим то критическое положение, в котором находился тогда транспорт, и те последствия, которые это имеет для страны, и в частности для них самих. Необходимо было безотлагательно восстановить сдельные, сверхурочные и сверхнорменные работы, ввести различные поощрительные премии, единственно гарантирующие в совокупности повышение упавшей повсеместно производительности труда.

Э. В. Ландсберг считал глубоко ошибочной распространенную точку зрения, будто премиальная система есть «потогонное средство». По его мнению, премии устанавливались исключительно в целях достижения «внимательности, успешности и сознательности в работе», а равно «бережливости в расходовании материалов, составляющих фактически народное достояние»².

Для восстановления нормальной работы железных дорог должно быть совершенно исключено вмешательство посторонних лиц и органов в их работу, а также проявление нетерпимости к лицам, «принадлежащим к партиям "инакомыслящим"».

Ландсберг считал необходимым в кратчайший срок устранить творящиеся на железных дорогах бесчинства и грабежи. В спешном порядке требовалось создать железнодорожную милицию, и она не должна подчиняться ни администрации дороги, ни организациям служащих. Милиция должна комплектоваться из лиц «с безупречной нравственной репутацией, в смысле честности и порядочности»³.

Осуществить все это было крайне сложно. Новой власти от прежней достался тяжелый груз проблем.

II Всероссийский съезд Советов 26 октября принял обращение «Ко всем железнодорожникам», в котором говорилось: «В Петрограде победила рабочая и солдатская революция. Министр путей сообщения арестован в числе других министров. Всероссийский съезд рабочих и солдатских депутатов выражает уверенность, что железнодорожные рабочие и служащие примут меры к сохранению полного порядка на железных дорогах: движение ни на минуту не должно останавливаться. Усиленное внимание следует обращать на беспрепятственный пропуск продовольствия в города и на фронт. Революционная власть Советов берет на себя заботу об улучшении материального положе-

ния железнодорожников. В Министерство путей сообщения будут привлечены представители железнодорожников» 1. Последним пунктом повестки дня съезда было формирование «впредь до созыва Учредительного собрания» нового временного правительства, получившего название Совет народных комиссаров. Из-за отказа войти в это правительство левых социалистов-революционеров, съезд утвердил состав Совнаркома, состоявший из одних большевиков во главе с В. И. Лениным. Пост народного комиссара (так теперь назывались прежние министры) по железнодорожным делам временно остался незамещенным, так как кандидатов на эту должность не успели согласовать с крупнейшим профсоюзом железнодорожников.

Аппарат Викжеля размещался в Москве. Узнав о захвате большевиками власти в Петрограде, члены Викжеля выехали в столицу. Утром 26 октября, прибыв на Фонтанку, 117, они заняли две комнаты. Было заслушано сообщение Петроградского бюро Всероссийского железнодорожного союза о вооруженном захвате власти в столице и о предложении представителя Петроградского военно-революционного комитета А. С. Бубнова образовать для управления ведомством коллегию под его председательством. Бюро не дало ответа на это предложение, сославшись на неправомочность. Днем того же дня состоялось пленарное заседание Викжеля с участием Бубнова. От имени Петроградского ВРК он призвал викжелевцев работать вместе с большевиками в интересах пролетарской революции. Однако Викжель уклонился от прямого ответа, сославшись на необходимость разобраться в создавшейся обстановке. На этом совещании и была разработана дальнейшая стратегия. В тот же день А. Л. Малицкий направил всем местным железнодорожным организациям и Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов следующую телеграмму: «Виюкель в заседании в Петрограде 26 октября в виду отсутствия в настоящий момент уверенности в правомочности созванного сейчас Съезда Советов, отсутствия власти, авторитетной для всей страны, и руководясь необходимостью сохранения единства демократического фронта и самого существования Российской республики, а также для сохранения транспорта от полной разрухи, — постановил: 1) Викжель относится отрицательно к захвату власти одной какой-либо политической партией, 2) власть должна быть революционно-социалистической и ответственной перед полномочным органом всей революционной демократии, 3) впредь до организации такой власти все распоряжения по ведомству путей сообщения, в том числе и по всей сети железных дорог подлежат исполнению лишь в том случае, если они исходят от Викжеля, 4) органы местных дорожных союзов обязаны усилить свою деятельность по контролю над действиями администрации, 5) Викжель принимает на себя общее руководство всем ведомством путей сообщения и для фактического управления текущими делами ведомства избрал из своей среды Бюро из пяти лиц, 6) главным дорожным комитетам предоставляется в случае неясности право назначить особых комиссаров к H (так в телеграммах именовался начальник дороги. — A.C.) с доведением до сведения Викжеля». Далее говорилось о необходимости усиления охраны всех сооружений железных дорог⁵.

Чиновник МПС Э. В. Ландсберг писал, что «телеграмма свалилась чинам министерства как снег на голову, тем более что в министерстве ничего не произошло, что работа в нем не нарушалась и продолжала идти нормально, что, начиная от товарищей министра, начальников управлений и до самых малых служащих, все оставались на своих местах, продолжая нормальную работу в полном сознании всей ее важности и ответственности при царящей на дорогах разрухе»⁶. Признавая всю несерьезность затеи железнодорожного профсоюза, министерство даже не посчитало необходимым разослать по линиям какое-либо разъяснение своей собственной позиции. В то же время высшие чиновники министерства, учитывая тяжелое положение на транспорте, уполномочили товарища министра путей сообщения Г. С. Тахтамышева сделать заявление о пользе и целесообразности совместной работы с Викжелем. Это способствовало контролю за железнодорожной сферой и повышению исполнительной дисциплины. По словам Ландсберга. Тахтамышев пошел так далеко в переговорах с Викжелем, что даже пообещал войти в назначенную этим профсоюзным объединением коллегию, но получил отказ. Таким образом, соглашение не состоялось. Один из членов Викжеля в своих воспоминаниях несколько иначе рисует отношения с чиновниками министерства. 27 октября избранная Викжелем «пятерка» созвала совещание начальников основных структурных подразделений МПС и поставила вопрос о совместной работе. Оно окончилось безрезультатно, поскольку ясного ответа Викжель не получил. В тот же день общее собрание служащих министерства осудило насильственный захват власти «одной группой революционной демократии, вопреки воли других ее частей». Одновременно служащие министерства решили проигнорировать содержание телеграммы А. Л. Малицкого от 26 октября.

В те дни советская власть поддерживала контакты со служащими МПС через Д. Б. Рязанова, который ежедневно (а иногда и по несколько раз в день) приезжал на Фонтанку, 117. Эсеровская газета «Дело народа» писала, что Рязанов отказался от предложенного ему поста наркома путей сообщения⁷. Через Рязанова удалось урегулировать первые конфликты с новой властью в связи с арестами членов дорожных комитетов. Аресты произошли из-за отказа предоставить паровозы и вагоны отрядам красногвардейцев.

С утра 28 октября Викжель обсуждал текст обращения к железнодорожникам. «Во время заседания вбежал член Ревизионной комиссии Викжеля — Климин, — вспоминал один из участников этого заседания, — и сообщил, что красногвардейцы арестовали двух членов Главного комитета Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, вывели их на площадь и расстреляли. Бросились к телефонам. Оказалось, что только арестовали. Вечером по нашему настоянию они были выпущены. Это сообщаю, как характеристику той атмосферы, в которой все время приходилось работать в Петрограде, так как подобные сообщения приходили и днем и ночью чуть ли не через каждые полчаса»⁸. 28 октября от имени Викжеля по железным дорогам была направлена еще одна телеграмма. В ней содержался призыв к железнодорожному союзу соблюдать нейтралитет, поскольку он включал представителей разных партий. «Железнодорожный союз может предоставить весь свой технический аппарат и силы, - говорилось далее в телеграмме, — только той организации, которая обязуется образовать однородное социалистическое правительство, представляющее все социалистические партии от большевиков до народных социалистов включительно» Викжель пригрозил полностью остановить движение в стране в случае насилия над железнодорожниками и органами Всероссийского железнодорожного союза.

По свидетельству члена Викжеля П. А. Вомпе, на ужесточение позиции Викжеля подействовали сообщения его Московского бюро. В частности, в 11 часов утра 28 октября В. П. Шеханов сообщил в Петроград по прямому проводу: «В Москве братоубийственная война дошла до ужасающих размеров; за вчерашний день и ночь число убитых и раненых достигло до семьсот человек. На всех улицах и особенно в центре происходят сражения. Толпа осаждает винный склад; если не удастся его отстоять, то несколько сот тысяч ведер попадут в руки толпы. Анархия неизбежна... Москва дальше в таком состоянии оставаться не может» 10.

Днем состоялось еще одно собрание служащих министерства по вопросу о нейтралитете. По свидетельству очевидца, служащие ответили свистом «и к вечеру вынесли резолюцию, что если Викжель не присоединится к Комитету спасения, то они забастуют» 11.

Вечером с викжелевцами встречались член ЦК партии эсеров В. М. Зензинов и бывший министр труда во Временном правительстве М. И. Скобелев. Они уверяли членов Викжеля, что большевики долго не продержатся. Скобелев в двухчасовой речи пытался доказать ошибочность политики нейтралитета. Однако весь день в адрес Викжеля шли телеграммы дорожных комитетов в поддержку принятой позиции. А в ночь на 29 октября стали приходить сообщения, что из Комитета спасения выходят многие левые эсеры и меньшевики, перешедшие на платформу Викжеля. Определилось также, что большевики пользуются значительной поддержкой рабочих Петрограда и Москвы. Их поддерживал Балтийский флот, некоторые воинские части столичного гарнизона и Северного фронта.

В воскресенье 29 октября Викжель отправил к А. Ф. Керенскому делегацию в составе эсера И. Ф. Крушинского, народного социалиста В. А. Плансона и меньшевика Ф. М. Сенюшкина. Им предстояло обсудить идею формирования правительства из социалистов во главе с Керенским. Керенский обещал обсудить это предложение с бывшими министрами, а также в случае успеха миссии Викжеля не принимать никаких мер в отношении петроградского гарнизона¹³. Ему обещали предоставить поезд для поездки в Могилев на совещание с армейскими организациями.

В связи с поступавшими сообщениями о боевых действиях в Москве, арестах среди членов дорожных комитетов, 29 октября Викжель принял решение об остановке движения на всех железных дорогах в полночь с 29 на 30 октября. Всем железнодорожным организациям было предложено немедленно образовать стачечные комитеты и приступить к подготовке забастовки. Но Викжель переоценил свои возможности и степень влияния на железнодорожников. Со всех дорог в Петроградское бюро Викжеля поступали телеграммы следующего содержания:

«Из Малой Вишеры сообщали, что Чудово отказывается принимать меры к остановке блиндированного поезда из боязни личной безопасности».

«По Николаевской железной дороге из Твери и Москвы следуют вооруженные большевики количеством триста пятьдесят чело-

век. Остановить их служащие бессильны. На Нижегородской дороге станция Ковров занята большевиками и все движение происходит по расписанию большевиков».

«На Александровской дороге идут 20 эшелонов казаков с броневиками и орудиями и на станции Вязьма два эшелона уже прибыли и в городе кровопролитие. Остановить этого движения железнодорожники не могут»¹⁴.

Большинство железнодорожников в те дни действительно не примкнули ни к одной из сторон, и по справедливому замечанию П. А. Вомпе им доставалось, «как вертевшимся под ногами», и от большевиков, и от их противников.

В Саратове, как и в других городах, весть о захвате власти в столице Советами была воспринята неоднозначно. Один из руководителей Главного дорожного комитета Рязанско-Уральской железной дороги М. Д. Орехов так разъяснял железнодорожникам политику нейтралитета, проводившуюся Викжелем: «Каждый из вас пусть решает вопрос, с кем он. Как частное лицо, вне железной дороги, каждый из нас волен взять ружье и идти по ту, или другую сторону баррикады. Общего решения тут быть не может. Но как члены союза, союза беспартийного, вы не имеете права вступать в политическую борьбу» ¹⁵.

Пытаясь несколько разрядить обстановку в Москве, члены Викжеля А. А. Платонов и Н. А. Федотов приняли участие в переговорах с командующим войсками Московского военного округа полковником К. И. Рябцевым и председателем Московского совета рабочих депутатов В. П. Ногиным. Последнему было предложено распустить ВРК и согласиться с идеей формирования однородного социалистического правительства. Одновременно викжелевцы предложили привлечь к переговорам представителей других общественных организаций. Эсеры и меньшевики говорили о разработке конкретного соглашения по преодолению кризиса, но Рябцев отказался. Он настаивал на немедленном очищении Кремля и других государственных учреждений, где был установлен контроль ВРК.

В разгар борьбы за власть, 29 октября в Москве открылся съезд Всероссийского союза агентов техническо-распорядительного движения (Всесатерд). Очевидцы писали, что бои в первопрестольной «мало помешали съезду и, несмотря на стрельбу и грохот орудий, делегаты понемногу прибывали и, путаясь по Москве, доползли до здания Управления Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д., которое любезно предоставило помещение для занятий

съезда» ¹⁶. После двух дней обсуждения положения в стране и железнодорожном хозяйстве, съезд принял резолюцию, в которой выразил недоумение позицией Викжеля и осудил его призыв к забастовке. Затем он приступил к обсуждению вопросов повестки дня: о товарищеских судах, ссудо-сберегательных кассах, культурно-просветительной работе и т. д. ¹⁷

Викжель не без оснований надеялся и на смягчение позиции большевиков. Среди ее лидеров было немало тех, кто был готов уступить требованию меньшевиков и эсеров о создании правительства из лиц, ушедших 25 октября с заседания II Всероссийского съезда Советов. В воскресенье 29 октября прошло заседание ЦК РСДРП(б). В отсутствие В. И. Ленина и Л. Д. Троцкого ЦК принял решение о возможности изменения состава правительства, но при условии, что оно будет формироваться и отчитываться перед ВЦИКом, избранным на только что завершившемся съезде Советов. Признавалась необходимость пополнить ВЦИК представителями партий, покинувших съезд. Также во ВЦИК должны были войти представители железнодорожников, почтово-телеграфного союза и «других подобных организаций». ЦК решил направить на переговоры с Викжелем Л. Б. Каменева и Г. Я. Сокольникова 18.

В 19 часов 29 октября при Викжеле началось совещание представителей СНК, ВЦИКа, Комитета спасения родины и революции, Петроградской городской думы, ЦК партии эсеров, ЦК РСДРП(б), ВЦСПС, меньшевиков-интернационалистов, левых эсеров и т. д. Переговоры шли трудно. Непримиримую позицию по отношению к большевикам заняли Комитет спасения и правые эсеры. Представитель Комитета спасения меньшевик Ф. И. Дан потребовал роспуска Петроградского ВРК и признания II Съезда Советов не состоявшимся. «Это был заговор против демократии, против ее большинства», отметил Дан, характеризуя приход к власти большевиков. Успех же заговора, организованного, по его словам, «за спиной революционной демократии», расколол Советы «на две половины». Меньшевикинтернационалист Ю. О. Мартов говорил о необходимости мирной ликвидации конфликта путем соглашения вовлеченных в него сил. Он заявил: «Ни одна сторона без другой, а тем более против другой не может править» 19. Если же кризис дойдет до конца, то в стране неминуемо установится личная или олигархическая диктатура. «Это дело одной-двух недель», — подчеркнул Мартов. Сокольников согласился с платформой Викжеля. Он сказал: «Большевики не стремятся к власти. На Демократическом совещании они предлагали всем свою поддержку для однородной революционной власти. Вы не приняли тогда нашего предложения и предупредили весь ход событий. Повторяем, мы принимаем предложения железнодорожников... Мы не цепляемся за власть — мы предлагали ее съезду, предлагали другим социалистическим партиям разделить ее с нами». Далее он сказал, что Учредительное собрание будет созвано сразу после выборов и ему «будет передана нами власть»²⁰. От левых эсеров выступил Б. Ф. Малкин. Он предложил преобразовать ВШИК на следующей основе: большевики получают 40 % мест, столько же «оборонцы» и 20 % интернационалисты. В такой же пропорции по партийному принципу должно быть сформировано и правительство. Представитель Петроградской городской думы высказался против железнодорожной забастовки, которая неминуемо вызовет в столице голод. Поздно вечером Викжель телеграфно приостановил начало железнодорожной забастовки, «ввиду происходящего совещания по вопросу примирения и образования нового правительства». Стачечные комитеты рекомендовалось не распускать, оставив «в полной готовности»²¹.

30 октября переговоры продолжились. Они проходили на фоне непрерывно поступавших сообщений о вооруженных столкновениях в ряде городов, расколе среди самих железнодорожников. Созданный накануне в МПС стачечный комитет организовал собрание служащих министерства, где было решено прекратить работу ввиду сложившейся политической обстановки²². Между тем Э. В. Ландсберг писал, что работа в министерстве прекратилась лишь частично. Все отделы и части, имевшие прямое отношение к перевозкам продовольствия, топлива, любого имущества для фронта и самих железных дорог функционировали в обычном режиме²³.

Утром состоялось второе заседание совещания при Викжеле, заслушавшее сообщение о результатах работы комиссии, избранной накануне. По главному вопросу — о вхождении большевиков в будущее правительство — договориться не удалось.

Вечером 30 октября на очередном заседании выступил А. Л. Малицкий. Он говорил, что единая демократическая власть будет поддержана в стране и нужна мирная ликвидация кризиса путем соглашения всех участвующих в конфликте сторон. Осуждая захват власти большевиками, он считал возможным вхождение их в состав будущего правительства. Малицкий говорил: «Если все партии согласны на разоружение обеих сторон (собственно, второй стороны —

Керенского — здесь нет, но есть Комитет спасения), если обе стороны согласны признать демократическую власть, то уже вопрос о личном и партийном составе этой власти остается второстепенным. Демократия должна объединиться на основе требования переговоров о немедленном мире, решения земельного вопроса и созыва Учредительного собрания. Надо дать массе населения уверенность в демократическом порядке. Ясно, что разлад в демократии вызвал страшную Гражданскую войну; ясно и то, что российская демократия еще не обладает силой, которая даст ей гарантии не быть раздавленной неизбежной личной диктатурой или олигархической диктатурой. Единственный исход сейчас — соглашение обоих лагерей демократии» .

Малицкий призывал к мирному исходу противостояния под аккомпанемент сражения, развернувшегося под Петроградом. В тот день утром часть верных Временному правительству войск (9 неполных сотен казаков, 18 орудий, броневик и бронепоезд) под командованием генерал-майора П. Н. Краснова начали наступление на столицу. Поэтому обе стороны могли обвинять инициаторов переговоров в том, что политика «нейтралитета» объективно помогает одной из противоборствующих сторон. Один из членов Викжеля записал в дневнике: «Газеты пестрят словом "Викжель". Ругают и справа, и слева»²⁵.

От имени партии эсеров Н. И. Ракитников сделал заявление. Он сказал, что эсеры не могут войти в правительство, которое «по своему происхождению исходило бы из большевистского переворота». К тому же, утверждал Ракитников, «официальное участие большевиков сделало бы всякую комбинацию неприемлемой» С. Он говорил о формировании правительства особой комиссией, избранной на этом совещании. Оно должно быть ответственным перед Предпарламентом, который «может быть соответственно пополнен». Каменев говорил о возможности изменения состава правительства, но оно должно действовать на платформе решений II Съезда Советов. Изменил свою позицию Дан. Теперь он высказывался против вхождения большевиков в правительство только потому, что на коалицию с большевиками не согласны народные социалисты и Советы крестьянских депутатов.

После прений была избрана комиссия, которой поручалось сконструировать новое правительство.

В 19 часов 31 октября начался очередной раунд переговоров. Был установлен примерный состав нового органа власти — Временного народного совета — на основе ЦИКа 1-го созыва, ВЦИКа

2-го созыва, профсоюзов, Московской и Петроградской дум, представителей армии и флота. Правительство должно было нести ответственность перед этим советом. Поскольку представители сторон заявили об отсутствии у них полномочий обсуждать персональный состав, решено было провести предварительное рассмотрение.

На пост министра-председателя выдвигались кандидатуры В. М. Чернова и Н. Д. Авксентьева. На посты военного и морского министров — соответственно А. И. Верховского и Д. Н. Вердеревского, министра торговли и промышленности — Л. Б. Красина, министра труда — К. А. Гвоздева, министра путей сообщения — И. Ф. Крушинского и т. π . π .

В тот же день состоялось очередное заседание ЦК РСДРП(б). Был заслушан доклад Л. Б. Каменева о ходе переговоров. Л. Д. Троцкий так прокомментировал сложившуюся ситуацию: «Партии, в восстании участие не принимавшие, хотят вырвать власть у тех, кто их сверг». В. И. Ленин высказался за прекращение переговоров с Виюкелем, так как они служили, по его мнению, прикрытием продолжавшихся военных действий. Ему возразил А. И. Рыков: «Если мы прекратим переговоры, то от нас отшатнутся и те группы, которые нас поддерживают, и мы не в состоянии будем удержать власти»²⁸. Он подчеркнул, что относится к переговорам серьезно и, по его мнению. Каменев вел переговоры правильно. Его поддержал Я. М. Свердлов. Л. Б. Каменев и Д. Б. Рязанов считали условия, выдвинутые правосоциалистическими партиями, неприемлемыми, но договариваться с ними все же необходимо. В результате большинство ЦК РСДРП(б) вновь высказалось за продолжение переговоров. Впрочем, в резолюции говорилось, что цель переговоров «разоблачать несостоятельность попытки создания коалиционной власти». Между тем позиции большевиков усилились. Революционные войска перешли в наступление и 1 ноября захватили Гатчину. Керенский бежал. Краснов и его штаб были арестованы. В тот же день, получив подкрепления из многих городов центральной России, отряды Московского военно-революционного комитета заняли почти все стратегические пункты города. За однородное социалистическое правительство от большевиков до народных социалистов, ответственное перед ВЦИК, высказался Петроградский совет профсоюзов. Аналогичные резолющии вынесли собрания рабочих крупнейших столичных предприятий. Викжель посетила делегация рабочих Обуховского завода с требованием ускорить достижение соглашения между различными социалистическими партиями.

В течение всего дня проходили совещания ЦК социалистических партий, обсуждавшие решения комиссии при Викжеле. Наметился раскол среди противников большевиков. ЦК РСДРП (объединенной) признал единственным выходом из создавшегося положения образование правительства из всех социалистических партий без исключения. После этого ЦК покинули многие видные деятели этой партии. Петроградская городская конференция социалистовреволюционеров, на которой преобладали делегаты левой, радикальной части этой партии, высказалась за поддержку правительства В. И. Ленина. В связи с этим ЦК партии эсеров объявил Петроградскую организацию распущенной.

Вечером 1 ноября вопрос о переговорах с Викжелем обсуждался на заседании Петроградского комитета РСДРП(б). По словам Троцкого, Ленин в процессе дискуссии так сформулировал свою позицию: «Зиновьев говорит, что мы не советская власть, мы-де одни большевики, социалисты и революционеры и меньшевики ушли... Но ведь не по нашей вине. Мы избраны съездом Советов. Это организация новая. В нее идут те, кто хочет бороться. Это не народ, но авангард, за которым тянется масса» Поэтому вполне может существовать однородное большевистское правительство. Его поддерживал Троцкий: «Вся эта мещанская сволочь, что сейчас не в состоянии встать ни на ту, ни на другую сторону, когда узнает, что наша власть сильна, будет с нами, в том числе и Викжель... Мелкобуржуазная масса ищет силы, которой она должна подчиниться. Кто не понимает этого — тот не понимает ничего в мире, еще меньше — в государственном аппарате»

В ночь с 1 на 2 ноября состоялось очередное совещание при Викжеле. Положительных результатов оно не принесло. Стороны стояли на противоположных позициях. Комитет спасения упорствовал и настаивал на однородном правительстве без большевиков. Левая часть социал-демократии и социалистов-революционеров, отмежевываясь от комитета, заявляла о недопустимости подавления рабочего движения силой. А. Л. Малицкий еще 30 октября на заседании совещания признал, что большевики являются представителями большей части рабочих масс, и с этим надо считаться. Среди руководства Викжеля не было единства в вопросе об однородном социалистическом правительстве. Еще в дни работы Демократичес-

кого совещания, когда впервые прозвучала эта идея, М. Д. Орехов так оценил ее перспективы: «Представьте кабинет, составленный из товарищей: Керенского, Ленина, Плеханова, Чернова, Церетели, Троцкого, Чхеидзе... Я утверждаю, что в короткий срок Россия очутится не только без правительства, но даже без государства» 31.

Малицкий продолжал убеждать участвовавших в переговорах представителей разных партий в необходимости компромисса. Судя по телеграммам, приходившим с мест в Викжель, в стране фактически уже разгоралась Гражданская война. Сообщалось о передвижении различных воинских эшелонов, преимущественно казаков и красногвардейцев, о введении донским атаманом на территории Донбасса военного контроля за всей телеграфной корреспонденцией. о насилии в отношении дорожных комитетов 32. Ощущался раскол и в железнодорожной среде. 30 октября представители комитетов управлений Николаевской. Московско-Виндаво-Рыбинской и Северо-Западных железных дорог на своем совещании постановили поддержать Комитет спасения. Но уже 1 ноября общее собрание железнодорожников станции Петроград Балтийской линии Северо-Западных железных дорог приветствовало революционный Балтийский флот, Петроградский BPK и Совнарком³³. Один из членов Викжеля записал в своем дневнике, что железнодорожники из числа старших агентов и члены местных дорожных комитетов арестовываются «красногвардейцами из железнодорожников же» 34.

2 ноября ЦК РСДРП(б) принял резолюцию, в которой подчеркивалось: «Вопреки всем трудностям победа социализма в России и в Европе обеспечивается только неуклоннейшим проведением политики теперешнего правительства» 35. Каменев, Зиновьев, Ногин, Рыков и Милютин голосовали против. Однако каждый день работал на сторонников В. И. Ленина. В 17.00 2 ноября Комитет общественной безопасности во главе с московским городским головой правым эсером В. В. Рудневым капитулировал и утром 3 ноября войска ВРК заняли Кремль. Усилилось давление на Викжель тех дорожных, районных и местных комитетов, где были сильны позиции большевиков. Против политики «нейтралитета» высказались железнодорожники Вологодского, Ревельского, Ярославского железнодорожных узлов. На многих станциях Московского узла прошли митинги с осуждением позиции руководства Викжеля. З ноября Петроградский совет рабочих и солдатских депутатов обратился к железнодорожникам с воззванием, в котором призвал переизбрать руководство железнодорожного союза 36. В тот же день состоялось очередное совещание при Викжеле. Малицкий огласил резолюцию общего собрания крупнейшего в Петрограде Путиловского завода. В ней были выражены требования 35 тыс. рабочих, настаивавших на формировании однородного социалистического правительства. Вместе с тем единственным источником власти признавался Всероссийский съезд советов рабочих и солдатских депутатов, поддерживались принятые им декреты о земле и мире.

Затем В. А. Плансон как председатель комиссии по организации власти доложил о ее работе. Руководящий орган власти получил название «Временного народного совета». В его состав должны были войти ВЦИК Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, представители Московской и Петроградской дум, Викжеля, ВЦСПС, Почтово-телеграфного союза. Всего 425 человек. После обсуждения никакой резолюции по существу не принималось, хотя признавалась необходимость формирования социалистического правительства.

В 16 часов 4 ноября вновь собираются члены совещания, но оно не начинается из-за отсутствия большевиков и представителей ВЦИК. Поступает сообщение о выходе из ЦК РСДРП(б) и Совнаркома Л. Б. Каменева, Г. Е. Зиновьева, А. И. Рыкова и других известных лидеров большевиков. В 2 часа ночи 5 ноября состоялось заседание Викжеля с представителями социалистических партий и Общеармейского комитета. К утру участники совещания признали, что оно закончилось неудачей³⁷. Поэтому 5 ноября Викжель разослал по железным дорогам следующую телеграмму: «Ввиду того что власть остается в руках одной партии большевиков, назначившей своего комиссара в Министерство путей сообщения, но таковая власть не признается Викжелем, что под влиянием Комитета спасения родины и революции служащие министерства объявили забастовку и не пожелали поддержать Викжель в его решении сохранить нейтралитет министерства и для этого оставить его в руках союза, Викжель признал необходимым отстраниться от управления центральным ведомством путей сообщения» 38.

По мнению Э. В. Ландсберга, Викжель своими действиями в те дни не только не помог администрации восстановить нормальную работу на железных дорогах, но декларациями и обращениями углублял разруху и вполне сознательно вызывал на железных дорогах анархию.

«Обманутый в своих надеждах и чаяниях, — писал П. А. Вомпе, — убедившись в бесплодности проведения в жизнь своей политической платформы, Викжель вскоре после этого, 6 ноября, решается вернуться обратно в Москву»³⁹. По словам одного из членов ревизионной комиссии Викжеля, железнодорожный союз должен был приниматься за неотложные меры по улучшению транспорта, по разгрузке закупоренных вагонами узловых станций, подготовку к демобилизации армии.

Для понимания политики Викжеля особое значение имеют протоколы московского совещания главных дорожных комитетов 13—15 ноября 1917 г. В своем вступительном слове А. Л. Малицкий подчеркнул, что в железнодорожный союз входят представители разных партий и течений и поэтому он не мог стать на сторону какой-либо из борющихся сил: «Наша позиция нейтралитета оправдывается не партийными взглядами, а сознанием того, что нас выбирали как большевики, так и не большевики: и поэтому мы представляем как ту, так и другую сторону». Викжель организовал совещание социалистических партий, признавшее, что правительство Керенского было не в силах удержать власть. Вместе с тем Викжель считал однопартийное правительство нежизнеспособным. Малицкий просил представителей железных дорог оценить деятельность Викжеля и высказать свое мнение по вопросу управления железнодорожной сетью. При этом он сказал: «Нами была выдвинута пятерка, которая представляла собой коллективное Министерство путей сообщения. По соображениям чисто техническим эта пятерка пришла к заключению, что при создавшемся положении невозможно управлять министерством так, как полагал Викжель» 40. С основным докладом на совещании выступил член Викжеля, счетовод Забайкальской железной дороги Ф. М. Сенюшкин. Он отметил, что России как целого государства уже не существует, а есть отдельные государства (Украина, Сибирь и т. п.). Только единая железнодорожная сеть еще связывает эти территории. По его мнению, именно Всероссийский железнодорожный союз остался единственной силой, способной объединить Россию. Сенюшкин призвал к объединению все демократические силы страны для создания единой власти, которая «спасет то, что еще можно спасти». Его доклад был дополнен сообщением члена Викжеля С. К. Антоневича, телеграфиста Северо-Западных железных дорог. Он сказал, что Викжель не квалифицирует октябрьское движение как движение одной только партии большевиков, ибо правительство Керенского давно уже не пользовалось доверием трудящихся. Однако формировать новое правительство при помощи штыков есть «путь царей и деспотов, который для нас, социалистов и демократов, абсолютно не-

приемлем, это есть нарушение основных понятий государственного строительства и правопорядка»⁴¹. Вместе с тем страна скатывалась к Гражданской войне и перед Викжелем встал вопрос об отношении к власти большевиков. Как один из вариантов Антоневич выдвинул путь примирения с этой властью во имя спасения государства и революции: «Нужно быть гражданином Российской Республики во всеобъемлющем смысле этого слова, и всем необходимо встать на защиту и спасение страны». Он осудил с этой точки зрения позицию банковских служащих, которые объявили забастовку в знак протеста против узурпации власти большевиками. Антоневич признал, что партия большевиков, хотя и опирается на грубую силу, но поддерживается всем пролетариатом России. Более того, он считал, что вместе с левыми эсерами Виюкелю удалось бы заметно скорректировать курс Советского правительства. Правда, в стране набирает силу течение в пользу борьбы с Советом народных комиссаров, «но нужно быть безумным или политическим близоруким, если утверждать, что народ отвернется от тех, кто выкинул лозунги "мир, хлеб и спокойная жизнь"» ⁴².

Представитель Главного дорожного комитета Южных железных дорог Зайцев полностью поддержал политику Викжеля. Главным, по его словам, было не допустить Гражданской войны и быстрее приступить к работе по восстановлению нормальной работы транспорта. Мешков от имени Главного дорожного комитета Николаевской железной дороги заявил: «Большинство на Николаевской ж. д. являлось таковым, что хотело помогать большевикам, и нам впоследствии пришлось считаться с этим фактом» 43. Многие представители дорог отметили крайнюю непопулярность Временного правительства. И многие дорожные комитеты оказались перед дилеммой: либо поддерживать захват власти большевиками, либо «защищать правительство, которое нас не удовлетворяет». Делегатский съезд Самаро-Златоустовской железной дороги в принятой резолюции требовал созыва Учредительного собрания, немедленной передачи земли в распоряжение земельных комитетов, установления твердых цен на все продукты сельского хозяйства и промышленности, установления контроля над заводами и фабриками, скорейшего достижения мира «без аннексий и контрибуций». Эта позиция практически соответствовала политической линии большевиков. Делегатский съезд Юго-Западных железных дорог принял решение о переходе к самоуправлению, а Главный дорожный комитет, по словам его представителя Э. О. Брауна, объявил себя Советом Управления дороги, к которому перешли «функции хозяйственного характера и функции администрирования» 44.

Представитель Главного дорожного комитета Екатерининской железной дороги Воронко считал уход Викжеля из МПС в первые дни восстания большевиков неуместным: «Уход наших товарищей из Министерства П. С. может его разбить совсем» Выразив сочувствие позиции Викжеля, он подчеркнул, что власть в стране должна быть социалистической. Воронко рассказал о сформировании на дороге чисто украинского по составу бюро железнодорожников, но его отношение к Главному дорожному комитету пока оставалось неизвестным. Представитель Главного дорожного комитета Мурманской железной дороги Куницкий считал, что схема организации власти в стране должна быть выработана Викжелем и он должен добиться формирования единого социалистического правительства от народных социалистов до большевиков.

От железнодорожников Московско-Курской железной дороги выступило два представителя — С. Двумянцев и Н. Александров. Они признали, что на дороге «большинство низших агентов стоят на стороне Советов, агенты более привилегированного положения стоят на стороне Комитета спасения». В то же время выступление большевиков будет иметь своим следствием усиление анархии в стране. Александров: «Признается желательным, чтобы союз заведовал транспортом. С Министерством путей сообщения наша дорога никакой связи не имеет и в смысле управления ведомством из чисто хозяйственных соображений нам кажется, что Викжель должен взять в свои руки управление ведомством Министерства путей сообщения» ⁴⁶. Он высказался против забастовок, так как главной задачей являлась попытка ввести жизнь рабочих масс «в более правильное русло».

Представитель Пермской железной дороги зачитал резолюцию Главного дорожного комитета с протестом против захвата власти «группой демагогов» накануне Учредительного собрания. Аналогичную позицию заняли главные дорожные комитеты Полесских железных дорог, Московско-Киево-Воронежской железной дороги. В то же время представитель Главного дорожного комитета Подольской железной дороги А. Ф. Волковский сказал: «Мы не пропустили войск Керенского, но когда проходили войска большевиков, мы их пропускали, потому что мы их понимали, как войска, идущие на народное дело» 47

В принятой большинством голосов резолюции (32 «за», 4 «против» при одном воздержавшемся) позиция нейтралитета и поиска

возможностей для формирования однородного социалистического правительства, занятая Викжелем после вооруженного восстания в Петрограде, была одобрена. Вместе с тем в резолюции отмечалось, что это правительство должно опираться на орган, объединяющий исполкомы Всероссийских советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, пополненный представителями Всероссийского совета профессиональных союзов, Викжеля, Всероссийского почтово-телеграфного союза, демократических организаций армии и флота и т. д. С этой целью Викжель мог войти в состав Центрального исполнительного комитета Всероссийского совета рабочих и солдатских депутатов «настоящего состава при условии вхождения туда прочих политических партий и демократических организаций». Целью вновь организуемой власти должен был стать скорейший созыв Учредительного собрания⁴⁸.

По предложению члена Викжеля Н. Л. Стамо совещание обсудило резолюцию об управлении железными дорогами. В документе осуждалась забастовка служащих МПС, говорилось, что железные дороги брошены на произвол судьбы и в интересах спасения страны и народного хозяйства «необходимо взять кому-либо в свои руки управление и руководство транспортом». По мнению Стамо, способен на это был только Викжель. Поэтому совещание признало необходимым: «1) удаление реакционных элементов и лиц, несоответствующих своим постам, из состава администрации ж. д. и Центрального ведомства МПС с заменой их лицами демократически настроенными. Исполнение этого поручить Викжелю... 2) Выразить единодушный протест от лица всех железнодорожников российской сети ж. д. против забастовки служащих МПС, объявленной ими в нарушение союзной дисциплины и против желания Викжеля... и заявить, что на замену забастовавших чинов центральных органов Управления ж. д. главные дорожные комитеты по первому призыву Викжеля пошлют с мест необходимое количество.богатых опытом агентов дорог, могущих заменить как административный, так и технический персонал МПС; 3) Признать за Викжелем право в случае крайней необходимости взять управление МПС в свои ру-

ки впредь до разрешения настоящего политического кризиса» .

По итогам совещания А. Л. Малицкий разослал по линиям две телеграммы, передававших текст обеих резолюций. Главным дорожным комитетам рекомендовалось образовать по соглашению с администрацией, а «при отсутствии таковой» самостоятельно, особые

техническо-транспортные комитеты для регулирования движения на дорогах, особенно воинских эшелонов, перевозки продовольствия и топлива. Для объединения работы этих комитетов при Викжеле создавалась техническо-транспортная комиссия, «распоряжения коей равносильны распоряжениям Управления жел. дор.» В центре складывалась ситуация троевластия: существовало старое министерство, в Смольном формировался аппарат Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), значительным влиянием пользовался Викжель. На местах установилось многовластие.

Две недели после победы вооруженного восстания в Петрограде и формирования «Временного рабочего и крестьянского правительства» шел поиск кандидатуры на пост наркома по железнодорожным делам. Нужен был человек, так же широко известный в железнодорожной среде, как Н. В. Крыленко в армии и П. Е. Дыбенко на флоте. Поиск осложнялся тем, что влияние большевиков среди железнодорожников было не столь значительным, как в вооруженных силах. С большим трудом удалось уговорить Марка Тимофеевича Елизарова, мужа старшей сестры В. И. Ленина. Позднее, выступая в Самарских железнодорожных мастерских, Елизаров так ответил на вопрос о своем отношении к железнодорожному транспорту: «Родом я из села Бестужевка Самарской губернии, учился в Самарской гимназии, окончил университет. Был в ссылке в Самарской губернии, служил на Николаевской железной дороге в Службе пути. "Прогремел на всю Россию" на железнодорожном съезде 1905 г. Старые железнодорожники должны меня помнить. К управлению министерством был привлечен только потому, что я известен среди железнодорожников»⁵¹.

Железнодорожная служба началась у Елизарова в 1893 г., когда он был принят счетоводом в Управление Московско-Курской дороги. В 1899 г., уже имея университетское образование, он поступил в Московское инженерное училище. Окончить его не удалось. В 1901 г. Елизаров был арестован за участие в революционном движении и сослан в Сызрань под надзор полиции. В декабре 1902 г. стал работать на Китайской Восточной железной дороге в Даляне (Дальнем) и Порт-Артуре. С декабря 1904 г. Елизаров поступил бухгалтером Службы пути Николаевской железной дороги. После январских событий 1905 г. он принимал активное участие в революционном движении железнодорожников, был одним из организаторов и руководителей железнодорожного съезда, создателем Всероссийского

союза железнодорожников. 30 сентября 1905 г. он выступал на съезде с докладом о пенсионном уставе. За участие в работе съезда Елизаров был арестован, уволен с Николаевской железной дороги и выслан в Сызрань под гласный надзор полиции. В 1906-1908 ІТ. сотрудничает в местных газетах («Сызрань», «Сызранское утро», «Самарская лука»). В 1908-1913 гг. работает инспектором страхового общества «Саламандра», а затем Российского транспортного и страхового общества. В 1916 г. его избирают директором-распорядителем Правления пароходного общества «По Волге». Он снова живет в Петрограде, от Союза городов участвует в работе Особого совещания по перевозкам. Поэтому Елизаров был достаточно информирован о состоянии дел на транспорте России.

Возглавив путейское ведомство, Елизаров встретился с бывшим министром путей сообщения А. В. Ливеровским, только что освобожденным из Петропавловской крепости, и предложил ему стать техническим руководителем при наркоме. Ливеровский отказался. сославшись на плохое состояние здоровья. Попытка М. Т. Елизарова наладить контакты со служащими МПС окончилась безрезультатно. Общее собрание служащих министерства даже отказалось предоставить ему слово и вынесло постановление о полном прекращении работы, если он будет вмешиваться в дела министерства. На обращение к начальникам управлений с призывом о совместной работе последние ответили, что они не только не прекращали работу, но даже усилили ее, сознавая всю тяжесть создавшегося в ведомстве положения. Они подтвердили, что не принадлежат ни к каким политическим партиям и руководствуются только интересами службы. Вмешательство народного комиссара в дела министерства поведет к расколу среди служащих, дальнейшему углублению кризиса на транспорте. Руководители МПС считали целесообразным в интересах дела сохранить «status quo» в министерстве до начала работы Учредительного собрания. Управляющий делами НКПС в годы Гражданской войны Н. Н. Павловский вспоминал, что среди служащих министерства существовали забастовочные настроения, но работа была прекращена только в тех структурных подразделениях, которые не влияли на движение поездов⁵². Совет частных железных дорог еще 31 октября принял следующее постановление: «При отсутствии министра путей сообщения... признать для частных ж. д. обязательными лишь распоряжения, исходящие от известных правлениям и управлениям дорог старших чинов ведомства, являющихся преемственными представителями законной власти» ⁵³. По всей видимости, позиция выжидания была наиболее характерной для большинства представителей железнодорожной администрации в ноябре-декабре 1917 г.

Как отмечалось выше, серьезный конфликт существовал между служащими МПС, администрацией железных дорог и Викжелем. По оценке руководителей министерства, многочисленные телеграммы, рассылавшиеся по дорогам от имени этого профсоюзного объединения, не могли не вызывать «самого строгого осуждения и глубокого возмущения со стороны целого ряда компетентных организаций и органов, не касаясь уже самого Министерства путей сообщения»⁵⁴.

В середине ноября позицию Викжеля осудил Центральный комитет по железнодорожным перевозкам. Он отклонил заявление Викжеля, что администрация дорог оказалась не в силах справиться со своими обязанностями. Комитет считал главной причиной кризиса на транспорте вмешательство в его дела различных посторонних организаций и лиц. Он утверждал, что «разруха транспорта не может быть приписана железнодорожной администрации, а является следствием общего положения в стране и царящих в ней анархии и многовластья» 55. В своем заявлении комитет отверг утверждение Викжеля, что железные дороги находятся без всякого руководства со стороны высшей администрации: «Ни высшие чины ведомства, ни центральный, ни порайонные комитеты по железнодорожным перевозкам, ни местные руководители дорог ни на один день не прерывали своей работы и, наоборот, усилили ее в эти тяжелые дни»⁵⁶. Передача же всех рычагов управления ведомством Викжелю неминуемо установит самоуправление во всех государственных учреждениях и предприятиях, что противоречит «основным требованиям гражданственности». Центральный комитет по железнодорожным перевозкам в своем постановлении отметил, что служащие железных дорог являются исполнителями воли народа в целом, а не самостоятельными распорядителями государственного имущества. Изменение основных форм управления государственными учреждениями и предприятиями принадлежит только Учредительному собранию.

Э. В. Ландсберг в своей книге приводит постановление харьковских инженеров. В нем заявление Викжеля о неспособности администрации дорог управлять ими и неумении преодолеть кризис характеризовалось как «злостный вымысел». Инженеры подчеркивали, что вследствие неправильной тактики самого Викжеля работа административного персонала железных дорог протекала «при не-

вероятно тяжелых нравственных условиях, причем администрация во многих случаях фактически лишена возможности применять к поднятию успешности транспорта необходимые меры технического и распорядительного характера»⁵⁷.

В середине ноября в Викжеле выделилась группа, считавшая дальнейшее противодействие большевикам нецелесообразным. На заседании 20 ноября Викжель заявил о признании власти Центрального исполнительного комитета Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, о принятии на себя управления железнодорожным хозяйством, о необходимости перестройки высшего управления отраслью. По его мнению, возглавить транспорт следовало коллегии из представителей Викжеля и Виквода (Центрального исполнительного комитета водных путей сообщения). Именно их общее собрание и должно было избирать комиссара по ведомству путей сообщения. В ответ на это Совет народных комиссаров постановил созвать в декабре железнодорожный съезд для принятия решений о

дальнейшем управлении путями сообщения . В постановлении, в частности, отмечались явные и глубокие противоречия интересов, непримиримые политические разногласия между низами и верхами железнодорожного персонала. В связи с этим Совет народных комиссаров без учета мнения Всероссийского железнодорожного съезда счел «принципиально недопустимым» «вступать в политическое соглашение с верхушкой организации, которая, подобно старым армейским комитетам, старому Центральному исполнительному комитету и пр., во время борьбы рабочих, солдат и крестьян за власть заняла так называемую "нейтральную" позицию, тем самым содействуя контрреволюционной буржуазии против народа».

Чтобы не потерять инициативу в подготовке съезда, Викжель постановил созвать его 15 декабря 1917 г., а 30 ноября вновь выдвинул требование о передаче ему управления бывшим МПС. В тот же день оно было рассмотрено СНК. На заседании правительства с сообщением по этому вопросу выступил М. Т. Елизаров. Было решено вопрос об управлении транспортом не обсуждать до открытия железнодорожного съезда .

25 ноября «Известия ВЦИК» опубликовали обращение к железнодорожникам за подписью М. Т. Елизарова: «Объявляю всем служащим МПС, управлений железных дорог, которые, прекратив свои занятия, уклонились от исполнения своего служебного долга в столь грозный момент, какой переживает наша страна, что если они не во-

зобновят своей работы с 27 ноября, т. е. не оставят саботаж, то будут все уволены и безвозвратно заменены другим служебным персоналом» 60. О масштабах саботажа существуют противоречивые сведения. Но даже прекратившие работу по политическим мотивам служащие не могли не видеть отрицательного отношения к забастовке профсоюзных организаций, пользовавшихся огромным влиянием среди железнодорожников, земских и городских управ, органов Советской власти. Ответом на это обращение стал отправленный по всей сети железных дорог 27 ноября циркуляр товарища министра путей сообщения Г. С. Тахтамышева. В целях предотвращения развала отрасли он содержал следующие установки: «Для сохранения транспорта от полного замирания считаю необходимым, чтобы 1) существующий административно-технический аппарат оставался в полной неприкосновенности, поэтому служащие, которые прекратят несение служебных обязанностей вне законного порядка, будут подвергнуты строжайшей ответственности; 2) вся полнота технической распорядительной власти остается в руках наличной администрации; 3) вмешательство в жизнь дороги посторонних лиц и организаций ни в коем случае недопустимо. Прошу принять все возможные меры к поднятию производительности труда, помня, что всякое затруднение в работе дороги лишает население продовольствия и топлива и приведет к окончательной гибели России... Министерство путей сообщения в лице всех его руководящих лиц будут оставаться на своих постах исполнять возложенные на них законом обязанности доколе этому представится возможность. В случае потери связи с министерством настоящей телеграммой предоставляется Вам право в этом случае решать самостоятельно все вопросы, за санкцией которых Вы обращались в министерство» 61.

Инженер В. О. Клеменчич в своем очерке о работе железных дорог в годы революции и Гражданской войны отметил, что саботаж чиновников МПС в Петрограде по большей части в стране поддержан не был, но тем не менее вызвал настороженное отношение к служащим со стороны местных органов Советской власти. Часть управленческого персонала была уволена вопреки последующим указаниям Совнаркома, стремившегося сохранить прежнюю администрацию⁶².

К концу ноября на железных дорогах активизировалось профсоюзное движение. 27 ноября состоялось расширенное заседание представителей разных железнодорожных профсоюзов. Было реше-

но образовать бюро этих профсоюзов и принять участие в предстоящем железнодорожном съезде. В состав бюро вошли представители таких влиятельных профсоюзов, как Паровозосоюз, Всесатерд, Грузооборот, Союз мастеровых и рабочих Московского узла, Союз кондукторов, Маджель и другие.

2 декабря состоялось заседание центральных правлений этих профсоюзов, решившее организовать Совет союзов, был рассмотрен его Устав. В нем, в частности, говорилось: «Совет имеет своей целью объединить всероссийские профессиональные союзы железнодорожных работников для сплоченной и согласованной работы по проведению в жизнь целей и задач объединяющихся союзов» ⁶³. 4 декабря прошло первое пленарное заседание этого Совета. Единогласно было принято решение воздержаться от работы в Викжеле и участвовать в выборах делегатов на Чрезвычайный железнодорожный съезд⁶⁴.

Железнодорожный Совет Петроградского узла обратился с призывом к служащим, мастеровым и рабочим всей сети дорог о скорейшем созыве железнодорожного съезда. В комментарии газеты «Гудок», опубликовавшей этот призыв, подчеркивалось, что делегаты летнего московского съезда заседали 45 дней, выработали новую тарифную сетку оплаты труда, но так и не смогли провести ее в жизнь 65.

На дорогах начались делегатские съезды. Они показали, что позиции Викжеля значительно ослабли. Большое значение в борьбе Советской власти за симпатии железнодорожников имело принятие 11 декабря декрета о нормах оплаты труда на железных дорогах 66. Они были разработаны еще в августе 1917 г., но Викжель не смог добиться полной реализации решений Всероссийского железнодорожного съезда. Декрет Советского правительства позволил склонить колеблющихся железнодорожников, преимущественно мало- и среднеобеспеченных категорий, на свою сторону. 12 декабря начал работу Чрезвычайный всероссийский съезд профсоюза железнодорожных рабочих и мастеровых. Его председателем был избран один из руководителей вооруженного восстания в Москве, член Московского комитета РСДРП(б) И. А. Пятницкий. Съезд прошел под знаком поддержки политики Советской власти.

Не получив доверия от чиновников Министерства путей сообщения, Елизаров был вынужден начать формировать аппарат НКПС из рабочих и служащих Петроградского и Московского железнодорожных узлов. Первоначально этот аппарат был весьма незначительным. 12 декабря 1917 г. В. И. Ленин утвердил ведомость на вы-

плату жалованья служащим наркомата за ноябрь и декабрь. Помимо членов коллегии в ведомости значились секретарь, комиссар особых поручений, комиссары управлений водных сообщений и шоссейных дорог, 9 низших служащих, а также комиссары петроградских вокзалов. В налаживании деятельности комиссариата большую роль сыграли рабочие-большевики Главных мастерских Северо-Западных железных дорог во главе с членом столичного комитета РСДРП(б) И. М. Москвиным и рабочие-печатники из обслуживавшей министерство типографии. Продолжили работу в новом центральном путейском учреждении сторожа и курьеры бывшего министерства⁶⁷. По воспоминаниям управляющего делами НКПС Н. Н. Павловского, в последних числах января 1918г. начался набор сотрудников НКПС из числа бывших служащих МПС⁶⁸.

Некоторое время в Петрограде МПС и НКПС существовали параллельно. З декабря состоялось очередное общее собрание служащих министерства. Оно приняло постановление о восстановлении в полном объеме работы и о временном управлении ведомством. Служащие подтвердили свое прежнее отношение к Совету народных комиссаров и признали единственным правомочным органом власти Учредительное собрание. В то же время в постановлении говорилось, что продолжение забастовки служащих в центральных учреждениях МПС «может привести к разрыву с линейной демократией». Поэтому с этого дня работа во всех учреждениях министерства восстанавливалась в полном объеме. Далее отмечалась необходимость согласовать действия местной дорожной администрации с требованиями Викжеля в технических вопросах. В постановлении также говорилось об избрании союзом служащих МПС особого комитета. Впрочем, положение о нем еще предстояло разработать. В постановлении подчеркивалось, что следует все приказы об увольнении лиц, принимавших участие «в общем движении служащих МПС,

считать недействительными» .

Кризис управления путей сообщения усугубляла позиция Викжеля. Без согласования с Совнаркомом, с М. Т. Елизаровым, со служащими МПС, 5 декабря он заявил об установлении своего контроля над центральным аппаратом ведомства путей сообщения. Викжель при этом ссылался на требования железнодорожников и затянувшееся рассмотрение вопроса об управлении ведомством во ВЦИКе и СНК. Для руководства МПС Викжель назначил коллегию во главе с И. Ф. Крушинским в составе трех представителей Викжеля, двух

от СНК, по одному от Всероссийского исполкома водных путей (Виквода), Всероссийского исполкома шоссейных дорог (Викшоса) и Союза речников и моряков торгового флота. Викжель заявил, что коллегия ответственна перед ВЦИКом Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов.

Реакция Советской власти на этот демарш последовала незамедлительно. На следующее утро по распоряжению Петроградского ВРК здание министерства на Фонтанке было занято отрядом солдат. Никто из членов Викжеля в него не допускался. Большевики установили полный контроль за центральной телеграфной станцией ведомства путей сообщения 70. Служащим министерства было объявлено, что с 8 декабря к рабочим местам будут допущены только те, кто даст подписку о согласии подчиняться распоряжениям народного комиссара путей сообщения 71. 9 декабря СНК назначил членами коллегии НКПС А. С. Бубнова, В. И. Невского, И. И. Нейманта⁷². В тот же день Елизаров издал приказ по ведомству путей сообщения об освобождении от должностей товарищей министра путей сообщения В. К. Константинова и Г. С. Тахтамышева «за неисполнение служебных обязанностей без объяснения причин» и начальников управлений министерства В. Н. Беляева, И. П. Калинина, В. П. Рейслера и вицедиректора канцелярии МПС А. М. Шабельского «за нежелание нести служебные обязанности и вступить в сношение с должностными лицами, назначаемыми Советом Народных Комиссаров, что лишает возможности наладить правильную работу в министерстве»⁷³.

Действия Советской власти в вопросе установления контроля над МПС были непоследовательными, возможно, из-за непредсказуемости развития событий на предстоявшем железнодорожном съезде. Во всяком случае, в те же дни, 8-10 декабря, в Могилеве проходило совещание, в котором участвовали начальник Эксплуатационного управления железных дорог МПС (уже уволенный!), начальник Управления путей сообщения Ставки, председатель Петроградского порайонного комитета, начальники дорог фронта и Московского железнодорожного узла. Совещание рассматривало вопросы демобилизации армии. По итогам оно приняло постановление о положении в МПС. В нем подтверждалось, что все сотрудники центрального аппарата министерства продолжают «нести свои обязанности по поддержанию железнодорожного транспорта, несмотря на крайне тяжелые условия работы». В то же время действия Петроградского ВРК фактически оставляли железные дороги без центрального руководящего

органа, подчеркивалось в этом документе. Для организации работы МПС было решено избрать коллегию на паритетных началах в составе семи начальников управлений МПС и семи представителей железнодорожных профсоюзов. С правом совещательного голоса в заседаниях коллегии должен был участвовать представитель Союза служащих МПС. Для взаимодействия с Совнаркомом назначался комиссар из числа служащих ведомства путей сообщения. Однако он не имел распорядительных функций. Далее говорилось: «Организация всех центральных и местных учреждений Министерства путей сообщения впредь до решений Учредительного собрания остается прежняя, т. е. бывшая до октябрьского переворота с. г.»⁷⁴. Это постановление председатель Петроградского порайонного комитета А. Н. Фролов должен был огласить на Всероссийском железнодорожном съезде.

19 декабря в Большой физической аудитории Института инженеров путей сообщения в Петрограде открылся Чрезвычайный всероссийский железнодорожный съезд⁷⁵, на котором присутствовало около 700 человек, в том числе 160 большевиков, 100 правых социалистов-революционеров, 55 левых социалистов-революционеров. Среди остальных делегатов было немало меньшевиков различных оттенков, украинских националистов, максималистов, анархистов и т. л. По всем вопросам повестки дня развернулась ожесточенная борьба. Только Президиум выбирали... 12 дней. Не дожидаясь решений съезда, 20 декабря М. Т. Елизаров в своей телеграмме по железнодорожной сети разрешил дорожным комитетам самостоятельно, а в сложных ситуациях совместно с местными Советами рабочих и солдатских депутатов, подготовить планы реорганизации местных управлений на началах «последовательного демократизма, не останавливаясь перед полным упразднением отдельных органов или соединением частей». Неопределенность предложений наркома привела специалистов в изумление. Центральный комитет по железнодорожным перевозкам, озабоченный судьбой порайонных комитетов, так отреагировал на действия Елизарова: «ЦК, заслушав тел. народного комиссара Елизарова от 20/ХП за № 1222, о немедленной и полной реорганизации всего дела управления жел.-дор. сетью. затруднился обсудить эту телеграмму по существу ввиду невозможности установить деловое содержание этой депеши. Однако ЦК пришел к заключению, что названная депеша одним своим появлением даст сильнейший толчок к окончательному разрушению жел.дор. аппарата в целом» 76 .

27 декабря члены Комиссариата путей сообщения В. И. Невский и А. С. Бубнов послали на дороги очередную «революционную» телеграмму, в которой призвали железнодорожников «во имя спасения железных дорог от окончательной разрухи, взять дело управления дорогами в свои руки и работать в тесном союзе как с местными Р. и С. деп., так и вообще с Сов. властью»⁷⁷.

Не возражая против целесообразности разумной децентрализации управления и передачи некоторых функций центрального аппарата местным железнодорожным органам, один из руководителей бывшего МПС Э. В. Ландсберг писал в январе 1918 г., что «самоуправление послужит лишь последним толчком к довершению разрухи на жел. дорогах и к окончательной гибели транспорта, с его грозными последствиями для всего народа и самого государства. Это надлежит глубоко взвесить и продумать всем тем, кто будет, вопреки всякому здравому смыслу, проводить в жизнь автономию жел. дорог» .

Понимал опасные последствия революционного творчества и нарком Елизаров. 2 января он направил по дорогам телеграмму, которой ограничил права железнодорожных комитетов на увольнение представителей железнодорожной администрации. Одновременно в другой телеграмме он разъяснял порядок оплаты труда. Обе телеграммы вызвали раздражение и недоумение среди железнодорожников. По-видимому, разногласия в методах управления железными дорогами спровоцировали первый конфликт среди новых руководителей ведомства. 6 января 1918 г. М. Т. Елизаров написал в СНК заявление о сложении с себя обязанностей наркома путей сообщения. Он объяснил свое решение разногласиями с большинством членов коллегии (Бубновым, Невским, Неймантом). Тем более, что их поддерживала фракция большевиков проходившего в те дни железнодорожного съезда.

Заявление Елизарова было принято, но СНК решил не публиковать его до окончания работы съезда железнодорожников⁷⁹. В одной из статей в апреле 1919 г., посвященных памяти М. Т. Елизарова, говорилось: «Удержать специалиста-техника, примирить его с рабочими, выдержать натиск Викжеля, сохранить, хотя и полуразрушенный, аппарат и вместе с тем повести за Советской властью низы — это была нелегкая задача. И Марк Тимофеевич взялся за это дело, наперед зная, что ему скоро неизбежно придется уйти, так как примирить только что указанные противоречия было не под силу никакому гению»⁸⁰.

В первые дни января 1918 г. наступила развязка на съезде железнодорожников. В 4 часа утра 5 января стали известны результаты

голосования по резолюции об отношении к Учредительному собранию и к Советской власти. За поддержку Учредительного собрания высказалось 273 делегата, за Советы — 261 делегат, 3 делегата воздержались. После оглашения итогов голосования левая часть съезда покинула зал заседания 81 .

Среди основной массы железнодорожников отношение к Учредительному собранию было нейтрально-скептическое. Это мнение наиболее ярко выразил на железнолорожном митинге в Саратове М. Д. Орехов: «Свое мнение об Учредительном собрании я основываю на полученном мною опыте на Государственном и Демократическом совещаниях. На этих совещаниях были лучшие люди из лучших со всей русской земли. И что же дали эти собрания? Ровным счетом ничего. Можете ли вы прислать новых людей на Учредительное собрание? Нет. Что же оно нам даст? В лучшем случае оно распишется в том, что есть. Стоит ли после этого ломать оружие из-за него?» 82. Собрание железнодорожников станций Богородск, Захарово и поста 6 версты Богородской ветки 1 января 1918 г. призвало Учредительное собрание утвердить декреты Советской власти. В противном случае это собрание «не является истинным представителем народа и должно уступить место чисто народной власти: Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов» 83.

Отказ Учредительного собрания утвердить декреты советской власти осудили общие собрания служащих, мастеровых и рабочих станции Лихославль Николаевской железной дороги, станции Канатчиково Московской Окружной железной дороги, станции Люблиносортировочная Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог⁸⁴. Роспуск Учредительного собрания одобрили телеграфисты Курского железнодорожного узла, собрание мастеровых и рабочих станции Москва-Товарная Александровской желез- 8 5 нои дороги .

Левую часть Чрезвычайного железнодорожного съезда поддержали делегатские съезды Забайкальской и Мурманской дорог, общее собрание рабочих Брянского узла. Для настроения рядовых железнодорожников характерен такой факт. Делегаты Риго-Орловской и Южных дорог, примкнувшие к правой части съезда, покинули его. Однако собрания железнодорожников этих дорог заставили их вернуться в Петроград и признать правоту тех, кто защищал советскую власть. Левую часть съезда поддержали также некоторые влиятельные цеховые союзы (Партбриг, Маджель и др.) .

5 января левые делегаты съезда объявили о возобновлении работы Чрезвычайного всероссийского съезда железнодорожников, который продолжался еще 26 дней⁸⁷.

9 января избранная Чрезвычайным всероссийским железнодорожным съездом ликвидационная комиссия приняла все дела Викжеля. В тот же день А. Л. Малицкий направил всем профессиональным железнодорожным союзам телеграмму о прекращении деятельности Викжеля⁸⁸.

Государство признало подлинными хозяевами на железных дорогах органы, избранные самими железнодорожниками. 13 января 1918 г. последовало распоряжение комиссара Государственного банка, что денежные суммы впредь будут выдаваться только предстаяч

вителям главных дорожных комитетов .

23 января Чрезвычайный всероссийский железнодорожный съезд принял резолюцию, подтвердившую, что «отныне управление железных дорог Российской Советской Республики переходит к самим железнодорожникам в лице избранного настоящим съездом Всероссийского исполнительного комитета железнодорожников» 10 первые месяцы после Октябрьской революции именно профсоюзы определяли структуру и методы управления на железных дорогах. Фактическая власть оказалась в руках главных дорожных комитетов. Профсоюзные лидеры в переговорах с центральной властью отстаивали идеи управления на началах выборности, коллегиальности и полной децентрализации, получившие широкое распространение среди железнодорожников. Эти принципы были отражены в «Положении об управлении железными дорогами Российской Республики Советов», принятом Всероссийским железнодорожным съездом 23 января 1918 г.

Параграф 1 «Положения» гласил: «Ведение железнодорожного хозяйства и организация администрации и совместно с профессиональными железнодорожными секциями организация железнодорожного труда принадлежит Советской железнодорожной власти, осуществляемой Советами железнодорожных депутатов и их Исполнительными комитетами» Отныне на дорогах создавались следующие управленческие структуры: дорожные комитеты, районные советы, окружные советы, Викжедор. Последнему, согласно § 18 «Положения», принадлежало «общее руководство железнодорожным хозяйством в административно-техническом отношении». Советы для ведения текущих дел избирали исполнительные комитеты, а они, в свою

очередь, коллегии из 3-5 человек. При коллегиях образовывались необходимые технические и хозяйственные отделы из специалистов.

Чрезвычайный всероссийский железнодорожный съезд избрал новый руководящий орган — Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор). В его состав вошли 56 членов и кандидатов от фракций большевиков, левых социалистов-революционеров, социал-демократов интернационалистов. По составу Викжедор существенно отличался от Викжеля. В основном он включал мастеровых и рабочих: 14 слесарей, 3 машиниста, 3 столяра, 2 токаря, по одному литейщику, вагранщику, кондуктору, осмотрщику, а также 13 младших служащих (конторщики, кассиры, счетоводы, смотрители зданий, телеграфисты и т. п.). К концу 1918 г. Викжедор состоял из отделов: контрольно-инструкторского, конфликтно-информационного, труда и быта, культурно-просветительного, врачебно-санитарного и правления делами. Возглавил Викжедор Д. И. Жук, машинист Юго-Западных железных дорог. На смену викжелевскому железнодорожному парламенту пришел железнодорожный Совет рабочих депутатов с такими же всеобъемлющими функциями.

Для управления всей сетью дорог в административно-техническом отношении съезд избирал из своей среды коллегию. ВЦИК имел право «отвода членов означенной коллегии». При коллегии создавались комиссии из специалистов для руководства отдельными направлениями железнодорожного хозяйства. Избранную съездом коллегию Совнарком утвердил 25 февраля 1918 г. 92

В состав коллегии вошли известные деятели партии большевиков А. С. Бубнов, В. И. Невский, И. А. Пятницкий, А. Г. Рогов и другие. Наибольшей популярностью на съезде пользовался В. И. Невский. Именно его делегаты хотели видеть наркомом путей сообщения. Узнав об этом, В. И. Ленин встретился с Невским и спросил его: «Все ли Вам равно, в каком чине работать на железных дорогах?» Этот вопрос последовал не случайно. Глава правительства считал, что в условиях раскола в железнодорожном профсоюзном движении, неприятия многими инженерами путей сообщения новой власти, во главе наркомата должен был стоять рабочий-железнодорожник. Понимая это, Невский ответил, что лучше его совсем отозвать из НКПС и предоставить другую работу. Но, по мнению Ленина, Невский должен был помогать новому наркому, которым будет А. Г. Рогов. Невский согласился.

Советское правительство назначило Рогова наркомом путей сообщения как более близкого основной массе железнодорожников.

Алексей Гаврилович Рогов родился в Сибири. С юных лет работал в Красноярске в железнодорожных мастерских. В 1905 г. активный участник октябрьской политической стачки, один из руководителей Совета рабочих депутатов «Красноярской республики». После подавления революционного выступления Рогов был арестован. В последующие годы работал слесарем на Томской железной дороге. В марте 1917 г. он был избран председателем местного комитета профсоюза железнодорожников, членом Среднесибирского областного комитета РСДРП(б). На посту наркома Рогов способствовал привлечению к работе в НКПС многих специалистов, в том числе бывших чиновников МПС.

Уже в ходе работы съезда железнодорожников правительству стало ясно, что отныне на железных дорогах будет два хозяина: НКПС и Викжедор. Сложившуюся ситуацию Совнарком обсудил 16 февраля и по докладу В. И. Невского принял декрет «О пределах компетенции Народного комиссариата путей сообщения». Кстати, характерен сам заголовок декрета, которым полнота власти НКПС на транспорте принципиально отрицалась⁹³. Конечно, в декрете говорилось, что только наркомат составляет планы перевозок грузов, в том числе военных, и один несет ответственность за их выполнение. Поэтому все заинтересованные в услугах железных дорог лица, организации и учреждения не имели права передавать комулибо планы на перевозки без согласования с НКПС. Они могли направлять в наркомат своих представителей для согласования этих планов. В то же время в декрете подчеркивалось, что все распоряжения по вопросам движения на линиях, работе станций, маневровым работам, порядке отправления поездов делают только организации железнодорожников. Никакие иные лица, учреждения и организации, «какими бы полномочиями они ни были снабжены», не

г 94

имели права непосредственно вмешиваться в работу дорог.

Двоевластие на дорогах не могло продолжаться долго. Уже 23 марта 1918 г. Совнарком утвердил декрет «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности». Железнодорожникам настоятельно рекомендовалось вернуться к проверенным жизнью принципам управления на транспорте.

Любая революция означает разлив бурной, не поддающейся управлению стихии, но рано или поздно она должна войти в какието берега. Революционный маятник в 1917 г. радикально ушел влево и теперь столь же стремительно возвращался обратно.

Примечания

- ⁴ Ландсберг Э. В. К вопросу о положении железнодорожного транспорта 1916-1917 гг. С. 53.
- ²⁾ Тамже. С. 63.
- ³⁾Тамже.С.64.
- ⁴⁾ Декреты Советской власти. М., 1957. Т. 1. С. 10-11.
- Бомпе П. А. Дни Октябрьской революции и железнодорожники. М., 1924. С. 17.
- ⁶⁾ Ландсберг Э. В. Указ. соч. С. 25.
- 🤼 Дело народа. 1917. 28 октября.
- ⁸⁾ ГАРФ. Ф. Р-5498. Оп. 1. Д. 56. Л. 5.
- ⁹⁾ *Вомпе П. А.* Указ. соч. С. 18.
- ¹⁰⁾ Цит. по: *Вомпе П. А.* Указ. соч. С. 20.
- ^{п)} ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 56. Л. 5.
- 12) Комитет спасения родины и революции был образован в ночь на 26 октября 1917 г. в Петрограде из представителей Городской думы, покинувших И Всероссийский съезд советов делегатов от партий меньшевиков и эсеров, руководителей почтово-телеграфного союза, Центрофлота, Предпарламента и других организаций (председатель эсер Н. Д. Авксентьев).
- 13) Дело народа. 1917. 31 октября; Путь. 1918. № 5. С. 18.
- ⁽⁴⁾ Там же. С. 68-69.
- ¹⁵⁾ *Орехов М. Д.* Указ. соч. С. 39.
- 16) Наш журнал. 1917. № 3. С. 4.
- ¹⁷⁾ Тамже. С. П.
- ¹⁸⁾ *Любимов И. Н.* Революция 1917 года: Хроника событий. Т. 6: Октябрьдекабрь. М.; Л., 1930. С. 22.
- ¹⁹⁾ ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 58. Л. 4.
- ²⁰⁾ Там же. Л. 9.
- ²¹⁾ *Любимов И. Н.* Указ. соч. С. 23.
- Наиболее активно в пользу забастовки, если судить по комментариям газет, выступал председатель союза служащих МПС Николай Николаевич Возницын. Вскоре он был арестован Петроградским ВРК. После освобождения в первых числах декабря он продолжил работу в НКПС, в частности руководил юрисконсультством в Общеадминистративном управлении НКПС. В 1920-1921 гг. был членом Особого совещания при начальнике Главного управления путей сообщения, затем служил в Петроградском округе путей сообщения. В 20-х годах он работал юрисконсультом в Правлении Николаевской (Октябрьской) железной дороги.
- ²³⁾ Ландсберг Э. В. Указ. соч. С. 26.
- ²⁴⁾ ГАРФ. Ф. Р-5498. Оп. 1. Д. 74. Л. 10.

Выборпути

199

- ²⁵⁾ ГАРФ. Ф. Р-5498. Оп. 1. Д. 56. Л. 9.
- ²⁶⁾ Там же. Л. 24.
- ²⁷⁾ Любимов И. Н. Указ. соч. С. 39.
- ²⁸⁾ Цит. по: *Сенин А. С.* А. И. Рыков. Страницы жизни. М., 1993. С. 71.
- Троцкий Л. Д. Сталинская школа фальсификаций // Вопросы истории. 1989. № 10. С. 120.
- Там же. С. 121.
- ³¹⁾ Орехов М. Д. Указ. соч. С. 38.
- ³²⁾ ГАРФ. Ф. Р-5498. Оп. 1. Д. 60. Л. 1-38; Д. 76. Л. 1-9 и др.
- **ад** Там же. Д. 66. Л. 7.
- там же. Д. 56. Л. 9.
- КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1986). Т. 2. С. 11.
- *Метельков П. Ф.* Указ. соч. С. 270-272.
- *Любимов И. Н.* Указ. соч. С. 75—76.
- 38) Цит. по: *Метельков П. Ф.* Указ. соч. С. 273.
- Там же. С. 40.
- Викжель в Октябрьские дни. Протоколы московского совещания главных дорожных комитетов Европейской России 13-15 ноября 1917 г. Пг., 1918. С. 4.
- Там же. С П.
- Там же. С. 14.
- там же. С. 30.
- ⁴⁴⁾ Там же. С. 47.
- ⁴⁵⁾ Там же. С. 52.
- ⁴⁶⁾ Там же. С. 63.
- ⁴⁷⁾ Там же. С. 69.
- ⁴⁸⁾ Там же. С. 84-85.
- ⁴⁹⁾ Там же. С. 105-106.
- ⁵⁰⁾ Цит. по: *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 30.
- 51) Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 157.
- 52) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 26.
- 53) Цит. по: *Орехов М. Д.* Указ. соч. С. 43.
- ⁵⁴⁾ Ландсберг Э. В. Указ. соч. С. 32.
- ⁵⁵⁾ Там же.
- ⁵⁶⁾ Там же. С. 33.
- ⁵⁷⁾ Там же. С. 34.
- декреты Советской власти. Т. 1. М., 1957. С. 131-132.
- ⁵⁹⁾ Протоколы заседаний Совета Народных Комиссаров РСФСР. Ноябрь 1917 март 1918 гг. М., 2006. С. 67; РГАСПИ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 15. Л. 2.

- 60) Цит. по: Министры и наркомы путей сообщения. С. 156.
- 61) Цит. по: *Сенин А. С.* Администрация российских железных дорог в 1917-1918 гг. // Государственный аппарат России в годы революции и Гражданской войны. М., 1998. С. 184.
- ⁶²⁾ Клеменчич В. О. Указ. соч. С. 6.
- 63) Наш журнал. 1917. № 5. С. 4.
- 64) Там же. С. 6.
- 65) Гудок. 1917. 10 декабря.
- 66) Декреты Советской власти. Т. 1. С. 205. Действие закона распространялось на весь период времени с 1 сентября 1917 г.
- 67) Ирошников М. П. Создание советского центрального государственного аппарата. Совет Народных Комиссаров и народные комиссариаты. Октябрь 1917-январь 1918 г. Л., 1967. С. 229-230.
- ⁶⁸⁾ Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 26.
- ⁶⁹⁾ *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 41-42.
- $^{70)}$ Дело народа. 1917. 7 декабря; День. 1917. 7 декабря; Новая жизнь. 1917. 7 декабря.
- ⁷¹⁾ *Ирошников М. П.* Указ. соч. С. 229.
- ⁷²³ Протоколы заседаний Совета Народных Комиссаров РСФСР. С. 96; Газета Временного рабочего и крестьянского правительства. 1917. 12 декабря.
- ⁷³⁾ РГИА. Ф. 229. Оп. 22. Д. 196. Л. 28. Должность М. Т. Елизарова в этом приказе звучала так: временный заместитель народного комиссара путей сообщения.
- ⁷⁴⁾ Ландсберг Э. В. Указ. соч. С. 44-47.
- ⁷⁵⁾ Ход и решения съезда подробно изложены в монографии П. Ф. Метелькова *{Метельков П. Ф. Указ.* соч.).
- там же. C. 50.
- там же. С. 57.
- РГАСПИ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 42. Л. 3-3 oб.
- Цит. по: Министры и наркомы путей сообщения. С. 156.
- Гудок. 1918. 27 января.
- *Орехов М. Д.* Указ. соч. С. 40.
- Воля и думы железнодорожника. 1918. 17 января.
- Там же. 31 января.
- Там же. 17, 25 января.
- метельков П. Ф. Указ. соч. С. 326.
- Там же. С. 324-328.
- К расколу на Чрезвычайном железнодорожном съезде (Исторические материалы).[Пг., 1918]. С. 12. Имущество Викжеля перешло Викжедору.

«Удостоверяю, — писал впоследствии председатель ВЦИК Я. М. Свердлов, — что все имущество Викжеля с январского съезда железнодорожников перешло Викжедору, который и волен им распоряжаться по своему усмотрению». *Ирошнжов М. П.* Создание советского центрального государственного аппарата. Совет Народных Комиссаров и народные комиссариаты. Октябрь 1917-январь 1918 г. Л., 1967. С. 271.

Вестник путей сообщения. 1918. № 1. С. 11.

ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 76. Л. 25.

Вестник путей сообщения. 1918. № 1. С. 2.

⁹²⁾ РГАСПИ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 69. Л. 1 об.

⁹³⁾ Там же. Л. 63. Л. 2.

Сборник декретов, постановлений и распоряжений по Народному комиссариату путей сообщения. По 1-е января 1919 года. М., 1919. Кн. 1: Организация управления путями сообщения. С. 3—4.

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

«Историки будут завидовать нам. Из "прекрасного далека" им будет чудиться, какое трагическое, но и интересное время переживали мы: мировую войну, великую революцию, голод и холод — жизнь, где есть кипение, движение, разрушение и творчество. Но мы, современники, деятели и очевидцы эпохи исторических бурь, уже гнемся под тяжестью креста, который возложен на наше поколение роком истории», — так в августе 1917 года писала газета «Утро России»¹. Да, сегодня нам близки и понятны настроения тех, кто так думал и писал в годы русской революции. Может быть, именно потому, что на очередном витке истории мы готовы подписаться под этими словами...

Первая мировая война стала серьезным испытанием для транспортной системы страны. В феврале 1916 года по сравнению с довоенным периодом движение увеличилось на дорогах Сибири на 40 %, на Московско-Курской ж. д. на 45 %, на Николаевской ж. д. на 60 %, на Архангельской линии на 200 %. Пропускная способность железных дорог в целом в 1916 году выросла по сравнению с 1913 годом² на дорогах тыла на 48 %, на дорогах фронта на 100 %. И это несмотря на сокращение протяженности сети примерно на 6000 верст из-за утраты в ходе военных действий части территории западных губерний России. Так как за время войны подвижной состав увеличился незначительно, то эти результаты были достигнуты за счет интенсификации труда, а главное — благодаря самоотверженному отношению железнодорожников к своему делу. Российские железные дороги в целом работали четко, перевозки войск и грузов совершались по графику.

В 1917 г. Временное правительство, Министерство путей сообщения пытались осуществить реформы, в поддержку которых вы-

сказывались многие видные ученые-железнодорожники и практики еще в довоенное время. Речь шла о децентрализации управления железными дорогами, расширении прав начальников (управляющих) дорог. Высказывались идеи перехода к системе округов, которая приближала администрацию дорог к станциям, депо, мастерским и усилила бы взаимодействия различных дорожных служб. Одновременно предлагалось пересмотреть закон о государственной службе на железных дорогах. Под влиянием опыта войны расширялись масштабы планирования перевозок, проводились мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности дорог. Началась реорганизация центрального аппарата управления. Однако, по словам Ландсберга, реорганизация ведомства проходила «телеграфно, бессистемно», без какой-либо координации и без установления компетенции различных новых органов управления и без какой-либо «их ответственности»³.

Основным недостатком управления путями сообщения оставался так и не преодоленный раздел сети на две неравные части: пути сообщения театра военных действий (ТВД) и на остальной территории страны. Организационная поспешность, проявленная при реорганизации управления на ТВД, показала неподготовленность этого вопроса. Появление новых учреждений (высших и в структуре МПС) явилось реакцией на текущие потребности, не было достаточно обоснованным, усложняло всю управленческую структуру и, как результат, не могло быть стабильным.

Общая оценка перемен в ведомстве путей сообщения, происшедших после Февральской революции, невозможна, на наш взгляд, без характеристики позиции той части интеллигенции, которая взяла на себя штурвал государственного корабля.

Многие десятилетия русская либеральная и радикальная социалистическая интеллигенция с каким-то особенным упорством живописала любой просчет царской администрации, любую ее попытку преобразовать государственный аппарат, сделать его более динамичным и отвечающим современным требованиям, злорадствовала по поводу неудач. И только после свержения царизма, как метко заметил известный русский экономист, философ и публицист П. Б. Струве, стало ясно, «в какой мере "режим" низвергнутой монархии, с одной стороны, был *технически* удовлетворителен, с другой — в какой мере самые недостатки этого режима коренились не в порядках и учреждениях, не в "бюрократии", "полиции", "самодержавии", как гласили общепринятые объяснения, а в нравах народа, или всей

общественной среды, которые отчасти в известных границах даже сдерживались именно порядками и учреждениями»⁴.

Начала государственности не имели массовых сторонников среди интеллигенции России. Философ, юрист и общественный деятель А. С. Изгоев справедливо писал: «Интеллигенция совершенно не понимала ни природы человека и силы движущих им мотивов, ни природы общества и государства и условий, необходимых для их укрепления и развития»⁵. Оказавшись в 1917 году у власти, русские либералы в лице П. Н. Милюкова, А. И. Шингарева, Н. В. Некрасова и других представителей партии кадетов, а также близких к ним по взглядам социалистов А. Ф. Керенского, И. Г. Церетели, А. М. Никитина и др., сразу же занялись переустройством России по западному образцу. И это не случайно. Весь культурный слой России, по словам Э. Б. Войновского-Кригера, «воспитывался исключительно под влиянием Запада; вся внешняя культура, вся идеология и миросозерцание русской интеллигенции были чисто западническими»⁶. Но из окон Таврического дворца и Рейхстага, как справедливо заметил современный историк А. Ю. Давыдов, «открывались совершено разные виды»⁷. Очень скоро выяснилось, что новые властители России «были умны, храбры и энергичны лишь в критике и в словопрениях в Думе», что они совершенно не знали и не понимали российскую действительность. Они казались до такой степени слабыми, далекими от жизни, что своими действиями «только углубляли революцию, усиливали анархию»⁸. Естественный результат их усилий в виде стремительного разрушения страны и унижения нищетой народа не заставил себя ждать. Бывшую думскую оппозицию в министерских креслах постигло полное банкротство. «Все главные политические, социально-экономические и психологические идеи, — подчеркнул Изгоев, -- в которых столетие воспитывалась русская интеллигенция, оказались ложными и гибельными для народа»⁹.

Не смогли оказать им существенной помощи их западные коллеги. По мнению П. Б. Струве, «союзники были очень плохо осведомлены о России, в общем удивительно незнакомы как с ее прошлым, так и с ее настоящим» Это подтверждает в своих воспоминаниях английский дипломат и журналист, а в конце 30-х - начале 40-х годов шеф британской политической разведки Р. Б. Локкарт Иполитическая элита, и общественность западных стран относились к России в целом недоброжелательно. Войновский-Кригер вспоминал: «Не было таких пасквилей и небылиц, попадавших в иностранные

Вместо заключения

205

газеты, которым бы не верили и на основании которых иностранная публика не составляла бы себе представления о России» 12.

Исконная враждебность западной демократической интеллигенции к царизму очень легко и быстро, по словам Струве, «перенеслась на Россию, как Великую Державу»¹³. Наиболее ярко об этом свидетельствуют дневниковые записи британского посла в Париже Ф. Берти: «Нет больше России! Она распалась, и исчез идол в лице императора и религии, который связывал разные нации православной веры. Если только нам удастся добиться независимости буферных государств, граничащих с Германией на Востоке, т. е. Финляндии, Польши, Эстонии, Украины и т. д., и сколько бы их ни удалось сфабриковать, то по мне, остальное может убираться к черту и вариться в собственном соку»¹⁴.

Фактически весь 1917 год стал периодом беспрерывного кризиса власти и управления, показателями которого явились апрельский, июльский (дважды), августовский, сентябрьский кризисы правительства. При этом они становились все более длительными. Майский кризис удалось погасить за несколько дней формированием коалиционного кабинета министров, сентябрьский кризис продолжался уже три недели. Отставка военного министра А. И. Верховского, настойчивые попытки Викжеля сместить министра путей сообщения А. В. Ливеровского обозначили очередной кризис правительства уже в самый канун взятия власти большевиками. Косвенным показателем кризиса являлся созыв Государственного совещания, а затем и Временного совета Российской республики на основе корпоративного представительства. Но наиболее ярким свидетельством кризиса российской государственности стало формирование повсеместно параллельных структур власти и управления.

Стремительное крушение самодержавия, демагогия политиков всех оттенков и психологически объяснимое желание широких масс увидеть результаты революции уже при своей жизни привели к небывалой по глубине радикализации всего общества. Требования безотлагательного решения тех или иных вопросов звучали все настойчивей. В силу целого ряда причин решить эти вопросы в рамках закона не представлялось возможным. А несбывшиеся надежды — грозный призрак смуты. И справа, и слева были готовы разрешить вопрос силой оружия.

Служащие, мастеровые и рабочие ведомства путей сообщения также находились под влиянием господствовавших в обществе на-

строений. В этой связи попытки реформировать управление железными дорогами в самый разгар революции и продолжавшейся уже третий год мировой войны были, на наш взгляд, рискованной затеей, так как требовали немалых финансовых затрат и кропотливой работы специалистов. Последние же с первых дней русской революции находились под подозрением в контрреволюционности и изгонялись со службы.

А главное — не удалось предвидеть последствия принимавшихся сгоряча решений и тем более вести реорганизацию ведомства в комплексе. Проиграв тактически, проиграли и стратегически.

Прошли годы и десятилетия. Локомотив истории постоянно увеличивает ход. Неизмеримо возрастает цена ошибок тех, кто отвечает за организацию и безопасность движения. Сумеем ли мы на этот раз избежать крушения?

Примечания

Утро России. 1917. 10 августа.

²⁾ Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. Т. 26. М., 1948. С. 33-35.

³⁾ *ЛандсбергЭ. В.* Указ. соч. С. 12.

⁴⁾ Из глубины: Сборник статей о русской революции. М., 1990. С. 236.

⁵⁾ Там же. С. 152.

^{б)} Кригер-Войновский Э. Б. Указ. соч. С. 102.

⁷⁾ *Давыдов А. Ю.* Указ. соч. С. 31.

⁸⁾ Кригер-Войновский Э Б. Указ. соч. С. 98.

⁹⁾ Тамже.

¹⁰⁾ Струве П. Б. Размышления о русской революции. София, 1921. С. б.

⁷¹¹⁾ Локкарт Р. Б. История изнутри. Мемуары британского агента. М., 1991. С. 181.

¹²⁾ *Кригер-Войновский Э. Б.* Указ. соч. С. 109-110.

¹³⁾ *Струве П. Б.* Указ. соч. С. 7.

¹⁴⁾ Гудок. 1992. 5 февраля.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

ВОЗЗВАНИЕ ВРЕМЕННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Солдаты, мы свергли старый строй потому, что в нем царили произвол и насилие.

Мы знали, что там, где к личности гражданина нет уважения и где на каждом шагу попирается чужое право, не может быть порядка, а где нет порядка, там не может быть и победы над врагом.

Теперь этот порядок, основанный на уважении чужих прав и чужой личности, особенно необходим на железных дорогах, которые должны с напряжением всех сил своих служащих подвезти к фронту достаточно продовольствия и снарядов.

Между тем со многих дорог приходят сообщения о бесчинствах и насилиях, которые допускаются группами солдат по отношению к пассажирам и железнодорожным служащим, занимают чужие места в пассажирских вагонах, разбивают в них окна, а самые вагоны переполняются солдатами до того, что в них прогибаются рессоры и лопаются оси, а к служащим предъявляются под угрозами насилия требования, противоречащие основным правилам безопасности движения поездов, и был даже случай, когда под угрозой кровавой расправы машиниста пассажирского поезда принуждали отправиться на размытый перегон.

Солдаты, вы должны ясно понять, что каждый лишний поезд с людьми, который двигается по направлению к фронту, вытесняет другой такой же поезд с продовольствием или снарядами. Если изПриложение 1

207

Гучков

за переполнения вагонов на ходу поезда лопнет ось, то не только произойдет крушение с массою человеческих жертв, но и будет перерыв движения, из-за которого нельзя будет подвезти к фронту новых поездов со снарядами и продовольствием.

Таким образом, насилие, совершаемое над железнодорожными служащими, будет насилием над вашими товарищами, находящимися в окопах, а нарушение железнодорожных правил окажется покушением на нарушение целости нашего фронта.

Солдаты, убеждайте своих менее сознательных товарищей, что их собственный интерес требует точного и беспрекословного соблюдения железнодорожных правил и основанных на них распоряжений железнодорожных служащих и что вмешательства в эти распоряжения так же не допустимы и пагубны для дела, как вмешательство в распорядок, установленный на фронте, постороннего, незнакомого с военным делом, лица.

Покажите себя вполне достойными добытой вами свободы и тем самым добейтесь победы над врагом.

князь Львов Министр-председатель Военный министр Некрасов Министр путей сообщения

Источник: Вестник Владикавказской железной дороги. 1917. №7-8. C. 148-149.

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПРЕДПИСАНИЕ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО ДЕЛАМ МИЛИЦИИ И ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЛИЧНОЙ ИМУЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАН ГУБЕРНСКИМ КОМИССАРАМ

от 29 МАЯ 1917 г. ЗА № 17599/Д

В некоторых местностях волостные и уездные комитеты вмешиваются в железнодорожное дело и между прочим требуют снятия с учета у комендантов и отправления к воинским начальникам военнообязанных железнодорожных служащих.

Принимая во внимание, что подобного рода действия совершенно некомпетентных в железнодорожном деле органов, особенно при наблюдаемом остром недостатке служащих и рабочих на железных дорогах, которые по закону подлежат освобождению от призыва в войска, могут вызвать полную дезорганизацию транспорта, предлагаю принять все возможные меры к пресечению указанных явлений, входя в соглашение с представителями судебной власти о привлечении лиц, неповинующихся в этом отношении Вашим распоряжениям, к уголовной ответственности.

Подписал за министра внутренних дел

князь Урусов

Источник: Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 27-28. С. 29.

Приложение 3

ТЕЛЕГРАММА МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

от 12-го июня 1917 г.

Ко мне продолжают поступать сведения об отдельных случаях устранения служащих по требованию их товарищей подчиненных, причем начальствующие иногда мотивируют свое согласие опасением насилий стороны заявляющих требования устранения. Категорически подтверждаю свои неоднократные указания совершенной недопустимости устранения служащих без надлежащего расследования. Признаю возможным согласие начальствующих на устранение лишь случае признания самими начальствующими мотивов устранения правильными. Производимое насилие падает всей тяжестью ответственности на виновников его решающихся самоуправными действиями нарушать охраняемый революционной демократией порядок. Наблюдение за точным выполнением этих указаний возлагаю на нач/альников/ дорог и нач/альников/ других отдельных частей и всех нарушениях предлагаю немедленно доносить мне. Некрасов. № 749.

Источник: Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 24—25. С. 29.

ТЕЛЕГРАММА УПРАВЛЯЮЩЕГО МИНИСТЕРСТВОМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Онепроведении в жизнья вочным порядком постановлений Комитетов Союза служащих, затрагивающих работу железных дорог и вопросов финансового характера

С некоторых дорог получаются сведения о том, что Комитеты Союза служащих выносят постановления, касающиеся не только экономической и бытовой жизни союзов, но и работы железных дорог, как административно-хозяйственной, так и технической. Во избежание недоразумений на местах считаю необходимым разъяснить, что все постановления Комитетов, затрагивающие как работу железных дорог, так и вопросы финансового характера, зачастую требующие решения не только Министерства путей сообщения, а даже санкции Временного правительства, не могут и не должны быть проводимы явочным порядком и могут быть устанавливаемы лишь после признания Министерством путей сообщения или Временным правительством приемлемости и необходимости проведения в жизнь тех или иных правил и норм. № 5414.

Временно Управляющий Министерством

Ливеровский

Источник: Вестник Ташкентской железной дороги. 1917. №15. С. 2.

Приложение 5

((БОЛЬНЫЕ» ПАРОВОЗЫ НАЖЕЛЕЗНЫХДОРОГАХВ 1 9 1 7 Г.

(В % ОТ ОБЩЕГО КОЛИЧЕСТВА НА СЕТИ)

Название железной дороги	Состояние на		
	15 мая	15 июня	15 июля
Александровская	23,3	26,0	26,6
Алтайская	20,0	24,4	27,9
Армавир-Туапсинская	31,4	34,3	38,9
Екатерининская	19,3	21,3	20,6
Забайкальская	14,6	16,1	16,4
МКиево-Воронеж.	26,6	27,8	25,8
Мурманская	34,8	35,2	51,9
Николаевская	24,4	27,6	28,2
Северные	28,6	31,3	34,1
Северо-Западные	22,0	23,7	25,5
Средне-Азиатская	11,0	13,7	13,8
Сызрано-Вяземская	30,8	36,0	34,7
Токмакская	28,5	37,5	47,1
Юго-Восточные	25,5	27,7	29,1
Юго-Западные	21,0	22,4	22,6
Южные	19,5	21,6	20,6

Источник: ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 818. Л. 3.

СРЕДНЯЯ СУТОЧНАЯ ПОГРУЗКА ВАГОНОВ ПО ВСЕЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ВЕД.)

Октябрь	Январь	Апрель	Июль	Октябрь
1916 г.	1917г.	1917 г.	1917 г.	1917 г.
35905	31307	27992	27661	25531

Источник: Восстановление транспорта России. Труды Транспортного комитета при Российском финансово-промышленно-торговом союзе в Париже. Париж, 1921-1923. С. 594.

Приложение 7

ВОЗЗВАНИЕ А. Ф. КЕРЕНСКОГО К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ 28 АВГУСТА

Железнодорожники, судьба России в значительной степени в ваших руках. Вы помогли в свое время низвергнуть старую власть. Вы должны отстоять завоевания революционной России от темных посягательств военной диктатуры. Ни одно приказание, исходящее от ген. Корнилова, не должно быть вами исполнено. Будьте бдительны и осторожны. Творите единственно волю Временного правительства, волю самого народа русского.

Источник: Новое время. 1917. 29 августа.

ТЕЛЕГРАММА Л. Г. КОРНИЛОВА НАЧАЛЬСТВУЮЩИМ ЛИЦАМ ПО ВСЕМ ЛИНИЯМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ДОРОЖНЫМ КОМИТЕТАМ

От министра Керенского разослана Вам телеграмма с распоряжением не исполнять моих приказаний и распоряжений моих агентов как изменников родине. В беспредельной любви к гибнущей родине я решился оставаться верховным главнокомандующим и вырвать наше отечество из рук предателей большевиков, заседающих в Петрограде. Корниловских агентов нет; со мной идут все те, кому дорога честь свободы и спасение России, и изменники не среди нас, а там, в Петрограде, где за немецкие деньги, при преступном попустительстве власти продавалась и продается Россия. Решив жизнь свою пожертвовать для спасения родины, я требую безусловного исполнения моих приказаний и распоряжений и предупреждаю, /что/ всякое неподчинение буду рассматривать, как измену святому делу спасения родины и ее свободы, и буду карать беспощадно.

Верховный главнокомандующий

генерал Корнилов

Объявляю настоящую телеграмму к руководству в спокойной уверенности, что железнодорожники исполнят свой долг для спасения родины.

Товарищ министра путей сообщения на театре войны Кисляков

Источник: Революционное движение в России в августе 1917 г. Разгром корниловского мятежа. Документы и материалы. М., 1959. С. 454-455.

ПОСЛЕДНИЕ ЧАСЫ ВРЕМЕННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

(ИЗ ДНЕВНИКА А. В. ЛИВЕРОВСКОГО)

11 час. 50 мин. Раздался страшный треск и вслед выстрелы в соседней комнате. Оказалось, в коридоре с верхней галереи была брошена бомба матросами, пробравшимися по черным внутренним ходам через лазарет. Через несколько минут к нам внесли раненого в голову юнкера, а другой пришел сам. Кишкин (министр государственного призрения. — A. С.) сделал перевязки. Бернацкий (министр финансов. — A. С.) дал свой платок. Затем тушили пожар, возникший в коридоре от взрыва бомбы.

12 час. 20 мин. Пришел член комитета Крестьянского союза — унтер-офицер части, служащий в Управлении по квартирному довольствию войск. Он пробрался во дворец вместе с несколькими матросами, в то время когда выходил из него женский батальон. Оставленная этим батальоном часть дворца осталась, по его словам, без охраны и туда свободно мог проникнуть с улицы всякий желающий. Пробравшиеся вместе с ним матросы были арестованы.

12 час. 30 мин. Разговор по телефону с Левицким (генерал-майор Военного кабинета министра — председателя Временного правительства и Верховного главнокомандующего. — А. С.) /кажется Никитин говорил/ о сформировании каких-либо частей для ударов в тыл осаждающим.

12 час. 40 мин. Рутенберг (эсер, помощник Кишкина. — A. С.) спросил, нет ли у кого револьвера. Ни у кого не оказалось. Я дал свой маленький никелированный браунинг.

1 час. 10 мин. Рассказ Пальчинского (начальник обороны 3имнего дворца. -A. C.) об аресте 50 человек.

1 час. 20 мин. Дежурный телефонист сообщил о подходе к Зимнему дворцу делегации в количестве 300-^00 человек.

1 час. 50 мин. Арест. Составление протокола.

2 час. 10 мин. Отправились под конвоем.

3 час. 40 мин. Прибыли в крепость (Петропавловскую -A. C).

5 час. 5 мин. Я в камере № 54.

Источник: Исторический архив. 1960. № 6. С. 47.

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

A

Абрагамсон А. А. 154 Авксентьев Н. Д. 175,197 Акоронко Т. И. 96, 98, 99, 101 Александр 1 15, 20, 21, 24, 29, 32, 91, 111 Алексев М. В. 22, 34 Алексеев С. Г. 76 Антоневич С. К. 179, 180 Арнольд В. В. 93 Архангельский М. И. 97, 98

Б

Байдак Н. Д. 94,133 БайдакС. Н. 58 Бахметев Б. А. 38 Бахметев Ю. П. 127 Белошапка Н. В. 11 Беляев В. Н. 116,190 Беляев М. А. 22 БернацкийЛ. Н. 152 Бернацкий М. В. 126,215 Берти Ф. 204 БогашевС. М. 19,24,32,33,38,61 Бобин Н. Н. 97, 101 Борисов И. Н. 7,18,19,26,32,110 Браун Э.О. 180 Брусилов А. А. 47 Бубликов А. А. 23-28, 30, 31, 59, 80, 81, 108-110,129,130 Бубнов А. С. 167,190,192,195

E

Валуев Ф. М. 14, 25 Ванифатьев К. Н. 39, 83, 93, 116 Васильев М. И. 33, 83, 94, 158 Вейс Н. Н. 96-101 Величко А. Ф. 93, 97 Вендрих А. А. 40 Вердеревский Д. Н. 175 Верховский А. И. 139, 175, 204 ВозницынН.Н. 33,58,197 Войновский-Кригер Э. Б. 7, 14-18, 22,23, 25, 27, 28, 80-82, 203, 205 Волковский А.Ф. 181 ВолобуевП. В. 6,7,11,88,158,159 Волошинов Ф. Ф. 163 Воронко !81 Воронцов А. М. 93, 98 Вомпе П. А. 40, 169, 171, 178, 197 Воскресенский Б. Д. 27,81 ВульфовА. Б. 9, 12

r

Гальперин А. Я. 140 ГарА. Е. 143,147 Гарин Н. П. 22 Герценвиц Д. И. 35, 67 Гвоздев К. А. 136,175 Гласков К. 57, 86 Горемыкин И. Л. 21 Горемыкин М. И. 21 Графтио Г. О. 69 Гринчук-Лукашевич Л. А. 46 Гутовский А. С. 101 Гучков А. И. 30,207

Д

ДанФ. И. 172,174 Давыдов А. Ю. 73, 74, 88, 203, 205 Данилевский С. И. 93, 95 Двумянцев С, 181 Деникин А. И. 147,163 Денисов П. 159 Дмитренко П. П. 94 Добровольский А. А. 27,28, 35,65, 81,98, Долгоруков П. Д. 29 Дроздов Ф. Н. 68 Думитрашко П. Н. 40 ДумоваН. Г. 81 Дыбенко П. Е. 182

E

Елизаров М. Т. 183, 184, 186,188, 189, 191, 192, 199 Ерошкин Н. П. 8,11

æ

Жук Д. И. 195

3

Загорский К. Я. 56, 57 Зайцев 180 Зеля Р. А. фон 97 Зензинов В. М. 170 Зиновьев Г. Е. 176-178

H

Иванов Е. П. 93, 95 ИвановН. И, 27,28 Ивановский И. К. 21, 33 Изгоев А. С. 203 Ирошников М. П. 199, 200

K

Казанович И. С. 139 Калинин И. П. 190 КаменевЛ.Б. 172,174,175,177,178 Кандауров П. Д. 33 Каратыгин Е. С. 159 Карелин И. П. 97 Карелин П. П. 33 Карпов А. Р. 96 Керенский А. Ф. 30, 85,134, 138, 139, 145, 152, 170 Кириллович Г. Н. 39 Кисляков В. Н. 28, 47, 73, 93, 95, 123, 137-139 КишкинН. М. 215 Клеменчич В. О. 73, 88, 149, 163, 187, 199 **Климин** 169 Коваленко Н. А. 11

Козырев Д. П. 7, 19, 24, 26, 32, 93 Козырев И. А. 97 Кокошкин Ф. Ф. 138 Коновалов А.И. 56 Константинов В. К. 152, 190 Корелин П. П. 86, 87 Корженевский П. И. 33, 91, 93, 116, 117 Коржихина Т. П. 8,11 Корнилов Л. Г. 137-139,214 Красин Л. Б. 175 Краснов П. Н. 174.175 Кривошеий А. В. 27 Крушинский И. Ф. 43, 170, 175, 189 Крыленко Н. В. 182 Кузьминский В. В. 49, 117 Кульжинский С. Н. 10 Кунлелеков Т. П. 93 Куницкий 181 KypobH. 89 КутлерН. Н. 32

Л

Ландсберг Э. В. 54, 58, 64, 86, 93, 94, 116, 125, 148, 152, 163-166, 168, 173, 178, 185, 192, 197-199, 202 Лашкевич В. В. 35 Лебедев Г. В. 27 Лебедев Ю. М. 35 Левинкий Б. А. 215 Ледовской В.И. 11 Ливеровский А. В. 20, 33, 68, 70, 117, 138-140, 146-153, 184, 204, 205, 210, 215 Липский Ф. А. 71 Лозовский А. 105 ЛоккартР. Б. 203.205 Ломов Г. И. 143 Ломоносов Ю. В. 23, 25-28, 30,31, 80-82, Ленин В. И. 167, 172,175-177, 183,188, 195 ЛутугинН. И. 94.96 Львов Г. Е. 39,207 Любимов И. Н. 197,198

M

Май С. К. 140 Макарова С. Л. 8 Маклаков В. А. 134 Маликов А. И. 125 Малицкий А. Л. 113, 139, 150, 151, 167, 168, 173,174,176-179,182,194 Малкин Б. Ф. 173 Малышева С. Ю. 8,11 Манос И. Я. 93, 100 Марацевич В. Д. 61.91 Мартов Ю. О. 172 Матусевич А. Ф. 68 Мелехов 132 Метельков П. Ф. 6, 11, 160-162, 198, 199 Мешков 180 МигулинП. П. 122 Микульский К. Н. 101 Милюков П. Н. 203 Милютин В. П. 177 Минц И. И. 6 МиниловС. Р. 124.159 Митинский А. Н. 21, 55, 122 Великий князь Михаил Александрович 29 Михайлов И. Д. 51, 53, 71, 85, 87, 88, 124, 158,159 Мовчан-Кухарук Я. М. 97 Москвин И. М. 189

<u>H</u>

Нагродский В. А. 33.94 Наук 132 НауманВ. Г. 94 Невежин Г. А. 27 Невский В. И. 190, 192, 195, 196 НеймантИ. И. 190,192 Некрасов Н. В. 7, 27, 29-31, 34-39, 41, 42, 46, 47, 50, 51, 55, 56, 59-63, 65, 66, 69, 73,91, 92,98, 103, 114, 117, 120, 123, 127, 129, 135, 138, 150, 203, 207, 209 Немешаев К. С. 140 Никитин А.М. 145, 203, 215 Николай I 46 Николай II 14, 15, 18, 22, 23, 26,27, 29, 30, Николаев А. Б. 25,80,81 Ногин В. П. 171.177 Носов Л. В. 97,98,152 Ночевкин 132

Q

Оболенский В. А. 29, 30 ОкуневБ. Н. 101 Орехов М. Д. 103, 105, 133, 138, 139, 156, 161, 171,177,193,197-199 Орлов Б. П. 5, 11 Осипов Н. П. 101

п

Павловский В. С. 26, 27
Павловский Н. Н. 184,189
Пальчинский П. И. 215
Переверзнев В. Н. 7, 42
Перлов 68
Печковский В. Н. 38
ПешельЮ. А. 39
ПлансонВ. А. 170,178
Платонов А. А. 139, 171
Плеханов Г. В. 39, 101, 102, 135, 177
Полис А. А. 75, 76
Попова Е. И. 159,160
Прокопович С. Н. 74, 88
Правосудович М. Е. 97
Пятницкий И. А. 188,195

P

Ракитников Н. И. 174 Распутин Г. Е. 14, 31 Рейслер В. П. 28, 36, 93, 96, 100, 116, 117, 190 Рерберг И. 10 Ржевский В. А. 35 РилДж. 10 РоговА. Г. 195,196 Родзянко М. В. 14, 22, 24, 31 РодионовА. В. 130-132 Романовский Г. Д. 123 Рубинов Р. 105 Руднев В. В. 177 Руднева С Е. 11 Рулевский 27 РутенбергП. М. 215 Рухлов С. В. 7. 10 РыковА. И. 175,177,178 РябцевК. И. 151,171 Рязанов Д. Б. 169,175

C

Свердлов Я. М. 175,200 Сенюшкин Ф. М. 44, 170, 179 Сергеев П. П. 58 СидоровА. Л. 205 Смит К. 71 СкоболевМ. И. 170 Сокович В. А. 135,160 Сокович Е. А. 141 Соколов В. Н. 102 Соколовский С. Н. 94 Сокольников Г. Я. 172 Строге В. Э. 80 Стамо Н. Л. 182 Станкевич В. Б. 80,81 Старынкевич Н. Ю. 58 Старцев В. И. 6,11,161 Стивене Дж. 127-129, 160 Струве П. Б. 202-205 Суслов В. Т. 139 Суханов Н. Н. 90, 155

T

Таллако П. Г. 97
Таняев А. 84
Тахтамышев Г. С. 61,91-93,97,98,102-104, 113, 155,168,187,190
Терещино М. И. 128
Тимонов В. Е. 20,21
Тренов А. Ф. 14, 15, 17, 27, 40
Троцкий Л. Д. 172, 175-177, 198
ТухинА. С. 54,58,163
Тыркова А. В. 30
Тюменев С. В. 154,155

y

Урусове. Д. 208 Успенский Д.М. 93 Устругов Л. А. 26, 27, 32, 39, 58, 93, 94, 97, 98, 100, 106-108, 114, 123, 129, 136,157



Федотов Н. А. 171 Фортунатов В. В. 11 Френсис Д. Р. 127,129 Фролов А. Н. 35, 56, 116, 134, 158, 191

X

ХаинА. 3. 105 Харламов Н. В. 95-97, 139, 150 Хаустов В.И. 35 Холщевников М. П. 139

Ц

Церетели И. Г. 177,203

Ч

Чаманский А. А. 130 Чернай А. Л. 27 Чернов В. М. 175,177 Чхеидзе Н. С. 177

Ш

Шабельский А. М. 190 Шауфус К. Н. 35 Шеханов В. П. 139, 169 Шилов Д. Н. 9, 12 Шингарев А. И. 203 Шмит В. П. 27,80 Шуберский Э. П. 32, 36, 39^41,45, 50, 51, 54,59,61,65 Шульгин В. В. 23, 80,

Щ

Щегловитов В. Н. 21,39,57,72,86,87 ЩукинН. Л. 7, 15,35

3

Эмерсон Дж. 129 Эртель В. Э. 116, 117

Ю

Юренев П. П. 111-114, 118, 123, 136-138 Юрченко В. П. 47, 96-98, 101, 102, 150

A

Якубович Г. А. 123,126 Яровицкий А. И. 126 Яхонтов А. Н. 21,26,33,80

УКАЗАТЕЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

(в том ЧИСЛЕ СТРОИВШИХСЯ и ПРОЕКТИРОВАВШИХСЯ)

Александровская 18, 27, 46, 130, 131, 137, Николаевская 22, 26,47, 66, 96, 103, 121, 139, 171, 193,211 131, 132, 138, 147, 149, 150, 153, 170, Алтайская 145.211 177, 180, 183, 184, 193, 197, 201, 211 Амурская 20 Олонецкая 67 Омская 97 Армавир-Туапсинская 211 Оренбург-Уфимская 127 Ачинск-Минусинская 56, 126 Пермская 46.70.97, 181 Балтийская 15 ТТетербурго-Варшавская 19 Бессарабские 68, 126 Бухарская 126 Петрозаводск-Сорокская 66 Подольская 68, 127, 181 Варшавско-Венская 54 Полесские 19, 181 Владикавказская 15, 45, 91, 101, 126 Привисленские 19, 121 Верхневолжская 127 Псково-Рижская 15 Волго-Бугульминская 40, 68 Риго-Орловская 97.121.193 Ейская 127 Рязанско-Уральская 18, 19, 72, 77, 96, 99, Екатерининская 14, 18, 19, 39, 96, 99, 101, 116, 121, 146, 181, 211 101, 127, 171 Жабинско-Пинская 22 Самаро-Златоустовская 95, 147, 180 Северные 67, 68, 70, 110, 121, 126, 130, Забайкальская 179,193,211 Закавказские 40, 101 138, 144, 147, 211 Закаспийская 22 Северо-Донецкая 18, 56, 67, 95, 97, 127, 131 Западно-Уральская 97,98,152 Северо-Западные 21,25-27,39, 117, 121, Китайская Восточная (КВЖД) 32, 78, 79. 125, 177, 179, 211 116, 122, 127, 128, 183 Сибирская 22, 127, 128 Кольчугинская 126 Сибирско-Мурманская 70 Копорская 126 Средне-Азиатская 19,211 Курско-Харьково-Севастопольская 92 Средне-Кавказская 56 Сызрано-Вяземская 19, 22, 95, 96, 130, 154, 211 Либаво-Роменская 19,40, 45, 97 Тавризская 78 Московская Окружная 33, 72, 193 Московско-Виндаво-Рыбинская 47, 69, 78, Ташкентская 97 Токмакская 69,211 92, 95, 97, 110, ИЗ, 126, 138, 139, 143, Томская 13,95,128,196 150, 169, 177 Троицкая 127 Московско-Казанская 13, 19, 31, 39, 59, 67, Уфа-Златоустовская 20 68, 72, 95, 126, 130, 131, 138, 148, 151, Уссурийская 79, 127 152, 154 Ферганская 127 Московско-Киево-Воронежская 13, 18, 19, Черноморская 33, 69 45.46.74.77.92.95. 111. 119. 126. 138. Шушинская 56 148, 149, 181,211 Московско-Курская, Нижегородская и Муром-Юго-Восточные 18, 40, 72, 95, 149, 211 ская (Московско-Курская) 13,14,18, Юго-Западные 15, 31-33, 39, 66, 92, 97, 143, 19, 39,41, 57,108, 110, 116, 119, 126, 130, 180, 195, 211 131, 137, 148, 171, 181, 183, 193, 201 Южные 14, 18,45, 101, 149, 160, 180, 193, Мурманская 20,38,69,70,181,193,211 211

УКАЗАТЕЛЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ АРХИВНЫХ ФОНДОВ

Государственный архив Российской Федерации

- Ф. 1779 Канцелярия Временного правительства
- Ф. 1809 Комиссия по улучшению материального положения железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих
- Ф. Р-5498 Исполнительный комитет Всероссийского железнодорожного союза (Викжель)
 - ф, 7434 Особый временный комитет по делам частных железных дорог
 - Ф. 7742 Министерство путей сообщения Временного правительства

Российский государственный архив социально-политической истории

Ф. 19 — Протоколы Совета Народных Комиссаров (СНК РСФСР), Комиссии при СНК РСФСР (Малого Совнаркома), Совета рабоче-крестьянской обороны (СТО) РСФСР

Российский государственный архив экономики

Ф. 1884 — Народный комиссариат путей сообщения

Российский государственный военно-исторический архив

Ф. 2004 — Управление начальника военных сообщений

Указательиспользованныхархивныхфондов

223

Российский государственный исторический архив

- Ф. 32 Совет съездов представителей промышленности и торговли
- Ф. 229 Канцелярия Министерства путей сообщения
- Ф. 268 Департамент железнодорожных дел
- Ф. 269 Главный и старший инспекторы
- Ф. 273 Управление железных дорог
- Ф. 274 Управление по сооружению железных дорог
- Ф. 560 Общая канцелярия министра финансов
- Ф. 1276 Совет министров

Центральный исторический архив Москвы

Ф. 414 — Управление Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог

Центральный муниципальный архив Москвы

- Ф. 2158 Управление Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог
- Ф. 2210 Управление Московско-Казанской железной дороги
- Ф. 2804 Управление Северных железных дорог

348

И

ee

ee

ee

09

URSS.ru URSS.ru URSS.ru URSS.ru

Уважаемые читатели! Уважаемые авторы!

Наше издательство специализируется на выпуске научной и учебной литературы, в том числе монографий, журналов, трудов ученых Российской академии наук, научно-исследовательских институтов и учебных заведений. Мы предлагаем авторам свои услуги на выподных экономических условиях. При этом мы берем на себя всю работу по подготовке издания — от набора, редактирования и верстки до тиражирования и распространения.



C»

09

09

C/3

E31

URSS

Среди вышедших и готовящихся к изданию книг мы предлагаем Вам следующие:

Сенин А. С. Московский железнодорожный узел. 1917-1922 гг.

Сенин А. С. и др. Московской Окружной железной дороге 100 лет.

Плотников А. Ю. Русская дальневосточная граница в XVIII— первой половине XX в. Плотников А. Ю. Прибалтийский рубеж: К десятилетию заключения российсколитовского договора о границе.

Ященко В. Г. Антибольшевистское повстанчество в Нижнем Поволжье и на Среднем Дону: 1918-1923.

Михалева В. М. и др. (ред.) Реввоенсовет Республики. 1920—1923.

Кирьянов Ю. И. и др. (ред.) Трудовые конфликты в Советской России 1918-1929 гг.

Гришина Р. П. (ред.) Национальный вопрос на Балканах через призму мировой революции.

Никаноров Г. Л. Надрыв: Правда и ложь отечественной истории XX века.

Роберте Дж. Победа под Сталинградом. Битва, которая изменила историю.

Калинин Л. А. Интервью со Сталиным.

Барский Л. А. Сталин. Портрет без ретуши.

Бузгалин А. В., Калганов А. И. Сталин и распад СССР.

Ахметьева И. П. Род Гаттенбергеров на службе России.

Кульпин Э. С. Путь России: Генезис кризисов природы и общества в России.

Кульпин Э. С. Золотая Орда. Проблемы генезиса Российского государства.

Степанищев А. Т. История России IX—XVII веков: От Российской

государственности до Российской империи.

Сурин А. В., Панов М. И. (ред.) Судьбы творцов российской науки.

Бонгард-Левин Г. М., Захаров В. Е. (ред.) Российская научная эмиграция.

Горобец Б. С. Круг Ландау: Жизнь гения.

Горобец Б. С. Круг Ландау: Физика войны и мира.

Горобец Б. С. Круг Ландау и Лифшица.

Горобец Б. С. Секретные физики из Атомного проекта СССР: Семья Лейпунских.

Быховский М.А. (ред.) Создание современных систем радиосвязи и телерадиовещания в России. В 2 кн.

Мазаев А. И. Искусство и большевизм (1920—1930-е гг.).

Манин В. С. Искусство в резервации. Художественная жизнь России 1917—1941 гг.

Стигнеев В. Т. Век фотографии. Очерки истории отечественной фотографии.

Хан-Магомедов С. О. 100 шедевров советского архитектурного авангарда.

По всем вопросам Вы можете обратиться к нам: тел./факс (499) 135-42-16, 135-42-46 или электронной почтой URSS@URSS.ru Полный каталог изданий представлен

в интернет-магазине: http://URSS.ru

Научная и учебная литература

URSS.ru URSS.ru

IURSS.ru

URSS.ru

В настоящей монографии на основе большого количества малоизученных источников (нормативные акты, ведомственная периодическая печать, воспоминания инженеров путей сообщения и архивные материалы) рассматриваются особенности функционирования Министерства путей сообщения в период кризиса Российской империи, существования Временного правительства и первые месяцы Советской власти.

Наше издательство предлагает следующие книги:















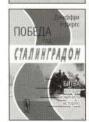




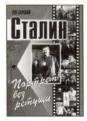












5887 ID 72955



НАУЧНАЯ И УЧЕБНАЯ ЛИТЕРАТУРА

Тел./факс: 7 (499) 135²-16 Тел./факс: 7 (499) 135–42–46



E-mail: URSS@URSS.ru Каталог изданий в Интернете: http://URSS.ru

Любые отзывы о настоящем издании, а также обнаруженные опечатки присылайте по адресу URSS@URSS.ru. Ваши замечания и предложения будут учтены и отражены на web-странице этой книги в нашем интернет-магазине http://URSS.ru