А.С.Сенин

1 05 – 13 / 50

# МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ



## 1917–1922



УРСС

А.С.Сенин

1 05 – 13 / 50

# МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ

## 1917–1922

МОСКВА

УРСС

ФБ2

ББК 63.3(2)6




*Издание осуществлено при финансовой поддержке Московской железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги»*

**Сенин Александр Сергеевич**

**Московский железнодорожный узел. 1917–1922 гг.** — М.: Едиториал УРСС, 2004. — 576 с.

ISBN 5–354–00900–6

В монографии отражена история одного из крупнейших железнодорожных узлов страны в период революций и Гражданской войны. Рассмотрен ряд вопросов железнодорожного права и экономики. Изучено состояние подвижного состава, пути и путевого хозяйства, показаны условия труда и быта железнодорожников. Рассказывается о трудовой и научной деятельности многих инженеров путей сообщения. Особое внимание уделено вопросам управления и эксплуатации московской сети железных дорог.

Книга предназначена для всех интересующихся историей российских железных дорог.

РОССИЙСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ БИБЛИОТЕКА 2005

*Рецензенты*:

доктор исторических наук, профессор *В. Т. Логинов*,
кандидат технических наук, профессор *Н. А. Зензинов*

*Автор выражает искреннюю благодарность начальнику Московской железной дороги В. И. Старостенко за помощь, оказанную при издании этой монографии.*

Издательство «Едиториал УРСС». 117312, г. Москва, пр-т 60-летия Октября, 9.
Лицензия ИД № 05175 от 25.06.2001 г. Подписано к печати 23.09.2004 г.
Формат 60×90/16. Тираж 500 экз. Печ. л. 36. Зак. № 216

Отпечатано в ГП «Облиздат». 248640, г. Калуга, пл. Старый Торг, 5.

**ISBN 5–354–00900–6**

© А. С. Сенин, 2004
© Едиториал УРСС, 2004

ИЗДАТЕЛЬСТВО УРСС
НАУЧНОЙ И УЧЕБНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
E-mail: URSS@URSS.ru
Каталог изданий
в *Internet:* http://URSS.ru
Тел./факс: 7 (095) 135–42–16
Тел./факс: 7 (095) 135–42–46

2760 ID 23828



# Оглавление

**Введение** . . . . . 5

**Глава I**
**Управление железными дорогами в Российской империи** . . . . . 17

§ 1. Нормативно-правовая база организации и работы казенных железных дорог . . . . . 17
§ 2. Нормативно-правовая база организации и работы частных железных дорог . . . . . 49
§ 3. Железнодорожная служба . . . . . 59

**Глава II**
**Управление московской сетью железных дорог в годы революции и Гражданской войны** . . . . . 84

§ 1. Борьба за власть на железных дорогах . . . . . 84
§ 2. Национализация частных железных дорог . . . . . 113
§ 3. Администрация железных дорог в условиях политики «военного коммунизма» . . . . . 122
§ 4. Администрация железных дорог в первые годы новой экономической политики . . . . . 149

**Глава III**
**Московский железнодорожный узел в 1917 году** . . . . . 162

§ 1. Железнодорожное хозяйство накануне Февральской революции . . . . . 162
§ 2. «Расстройство транспорта» . . . . . 191

**Глава IV**
**Московская сеть железных дорог в годы «военного коммунизма»** . . . . . 225

§ 1. Общая характеристика положения железных дорог . . . . . 225
§ 2. Путь, путевое хозяйство и средства связи . . . . . 255

§ 3. Подвижной состав железных дорог . . . . . 266
§ 4. Железнодорожные перевозки . . . . . 286
§ 5. Условия труда и быта железнодорожников . . . . . 316

**Глава V**
**На рельсах нэпа . . . . . 339**

§ 1. Общая характеристика положения железных дорог . . . . . 339
§ 2. Технические средства транспорта . . . . . 369
§ 3. Железнодорожные перевозки . . . . . 382
§ 4. Социальная сфера . . . . . 402

**Заключение . . . . . 420**

**Примечания . . . . . 424**

**Русская система мер . . . . . 487**

**Список использованных источников и литературы . . . . . 488**

**Именной указатель . . . . . 506**

# Введение

Москва накануне Первой мировой войны являлась крупным промышленным и транспортным центром. В городе в 1913 г. действовало около 1 тыс. промышленных предприятий, на которых работали 160 тыс. человек. К Москве сходились 10 железнодорожных линий: Москва—Петербург, Москва—Савелово, Москва—Ярославль—Архангельск, Москва—Нижний Новгород, Москва—Казань, Москва—Саратов—Астрахань, Москва—Курск, Москва—Брянск—Киев, Москва—Смоленск—Брест, Москва—Ржев—Виндава. Разветвленная железнодорожная сеть связала Москву с основными внутренними районами страны и морскими портами на Балтийском, Белом, Каспийском и Черном морях. Введение в эксплуатацию в 1908 г. Окружной железной дороги позволило создать уникальную транспортную развязку, не имевшую аналогов в мировой практике. Значительно выросли транзитные перевозки. По сведениям Ф. Н. Еремеева, заведовавшего статистикой в московском порайонном комитете по регулированию массовых перевозок на железных дорогах, в 1911 г. город получил 414,2 млн пудов груза и сам отправил 79,1 млн пудов. Транзитом через Москву проследовало 267,6 млн пудов. Таким образом, грузооборот Московского железнодорожного узла составил 760,9 млн пудов [1)].

Следует отметить, что в научной литературе и учебных изданиях [2)] отсутствует общепринятое определение территории Московского узла. А. М. Соловьева, автор фундаментального исследования «Железнодорожный транспорт во второй половине XIX в.», характеризует узел с чисто экономической точки зрения. «Ведущее место в российской железнодорожно-транспортной системе принадлежало Московскому узлу, охватывавшему шесть центральных губерний страны», — подчеркивает Соловьева. По ее оценке, общая сумма промышленного производства Московской, Владимирской, Тульской, Калужской, Тверской и Рязанской губерний в конце XIX в. достигала 755 млн руб. Здесь было сосредоточено около 33 тыс. верст железных дорог и 40,4 % всей численности рабочих обраба-

тывающей промышленности дореволюционной России[3]. Вместе с тем, в документах ведомства путей сообщения начала XX в., под узлом понимались московские вокзалы, пассажирские, технические, грузовые и сортировочные станции, грузовые дворы, депо и другие сооружения железных дорог в пределах территории города. Потребность в более четком определении границ узла возникла накануне Первой мировой войны в связи с учреждением должности начальника Московского железнодорожного узла. В проекте инструкции начальнику узла, составленной в 1915 г., указано, что «в состав Московского железнодорожного узла входят: вся Окружная жел. дорога с ветвями, а равно все соединительные ветви, находящиеся в кольце Окружной ж. д. со всеми пассажирскими и товарными станциями и постами на них расположенными, а также все передаточные станции магистральных дорог, участвующие в передаче вагонов в Московском узле»[4]. Это означает, что в состав узла были включены все станции, в название которых входило слово «Москва»[5], станции в пределах Московской Окружной железной дороги, а также на прилегавших к ней линиях: Бескудниково, Бирюлево, Кунцево, Кусково, Лосиноостровская, Люблино, Перово, Ховрино, Царево-Дачное и др.[6]

В годы Первой мировой войны выросло значение станций, расположенных на территории Московской губернии. Город не мог вместить огромный поток беженцев, разместить оборудование эвакуируемых предприятий, имущество и личный состав вывозимых из западных губерний страны учреждений. Постоянно рос объем военных перевозок. Из-за дороговизны городской жизни москвичи предпочитали снимать квартиры в ближнем Подмосковье и ездить на работу по железной дороге. В результате осенью 1915 г. поток пассажиров и грузов превысил возможности узла. Особое совещание по перевозкам, Министерство путей сообщения приняли меры по переустройству ряда станций за пределами Московской Окружной железной дороги. Все чаще в делопроизводственных документах для характеристики работы узла стали использоваться данные о перевозках пассажиров и грузообороте таких станций как Дмитров, Можайск, Орехово, Подольск, Пушкино и др. Под Московским узлом теперь подразумевались Московский округ путей сообщения, сфера деятельности Московского порайонного комитета, зона пригородного пассажирского сообщения и т. п.

В сентябре 1920 г. Народный комиссариат путей сообщения РСФСР утвердил «Положение об управлении Московским узлом»[7]. Оно во многом повторяло инструкцию начальнику узла 1915 г.

В данной книге под Московским железнодорожным узлом понимаются линии и станции в пределах Московской губернии. Во-первых, такое определение границ узла обусловлено как современным административным делением города и области, так и состоянием Московской железной дороги в начале XXI в. — существованием на территории Московской области Большого кольца с крупными узловыми станциями на пересечении с радиальными направлениями. Во-вторых, в ряде случаев это позволяет более адекватно воспринимать статистические сведения, проекты железнодорожного строительства, структуру и функции отдельных звеньев управленческого аппарата и т. п. При сравнении результатов работы станций узла по переработке грузов и перевозке пассажиров приводятся данные о станциях, располагавшихся в те годы на территориях соседних губерний. В исключительных случаях в книге используются сведения о дорогах, управление которыми осуществлялось из других городов (Николаевская и Рязанско-Уральская железные дороги).

Роль Москвы как крупнейшего транспортного узла страны получила скромное отражение в отечественной историографии. За годы советской власти появилось только одно издание по истории Московской железной дороги, носящее научно-популярный характер[8]. Другая книга вышла к 850-летию города[9]. В ней показано становление и развитие ряда московских железных дорог до и после объединения их в единую Московскую железную дорогу; даны очерки истории вокзалов столицы. Отдельные главы посвящены проблемам социального развития, пассажирского комплекса, деятельности дороги в период реформ 90-х гг. XX в. Два исследования за целый век... Думается, что железнодорожники столичной магистрали заслуживают большего внимания со стороны историков.

XX век в отечественной историографии прошел под знаком господства макроистории, что отразилось на изучении и железнодорожного транспорта. За редким исключением, монографии и коллективные исследования затрагивали данную отрасль народного хозяйства в рамках десятилетий и столетия[10]. В частности, по истории ведомства путей сообщения в прошедшем столетии были опубликованы всего две монографии, посвященные устрой-

ству его центрального аппарата в 1917–1918 гг.[11] Отсутствуют монографические исследования, посвященные руководителям министерства (наркомата) путей сообщения в XX в.[12], а тем более — работникам среднего звена управления. Счастливым исключением стала работа профессора Н. А. Зензинова о Б. К. Саламбекове, которому довелось руководить Октябрьской, Омской, Красноярской, и Восточно-Сибирской железными дорогами[13].

Структурным подразделениям Министерства путей сообщения Российской империи, управлению железных дорог посвящены статьи С. Л. Макаровой в справочном издании «Государственность России»[14]. В публикации «Организация работы железных дорог в Российской империи» автор отмечает, что сегодня, в период активного акционирования и начала приватизации части железнодорожного хозяйства, вполне может быть использован отечественный опыт[15]. Одной из первых, С. Л. Макарова обратила внимание на то, что в ходе реформ на транспорте начала 20-х гг. XX в., советское руководство использовало опыт работы дореволюционной администрации железных дорог по сближению транспорта с промышленностью и сельским хозяйством. «К нужному типу, — подчеркивает автор, — наиболее подходила структура Правлений бывших частных дорог, которая и легла в основу транспортной реорганизации»[16].

С середины XIX в. железнодорожный транспорт стал и до сих пор остается опорой хозяйственного комплекса страны. Он сыграл решающую роль в освоении богатств и просторов России, обеспечении развития промышленности и сельскохозяйственного производства, укреплении экономических связей с другими странами и обороноспособности государства. «Так сложились географические, исторические, экономические условия, что железная дорога стала своего рода символом России» — справедливо заметил министр путей сообщения Г. М. Фадеев[17].

Интерес к истории железных дорог усиливается еще одной особенностью. Выступая на Всероссийском съезде железнодорожников в мае 1996 г., митрополит Волоколамский и Юрьевский Питирим отметил, что «транспорт, и железнодорожный в частности, — это наиболее организованное из всех структур (после армии) тело государственности»[18]. Именно с этой позиции автор исследует историю Московского железнодорожного узла в один из критических периодов российской государственности. Хронологические рамки

исследования очерчены крайними датами Февральской революции и Гражданской войны в России.

В книге рассматривается аппарат управления железными дорогами и Московским железнодорожным узлом в целом, его реорганизация в чрезвычайных условиях военного времени; проблемы эксплуатации железных дорог; правовая база их деятельности; экономическая политика; специфика делопроизводства; условия труда и быта железнодорожников; проблемы кадрового обеспечения различных служб; приводятся сведения о руководителях железных дорог. Особое внимание обращено на сочетание традиций и новаторства в вопросах управления железнодорожным транспортом.

При изучении указанных проблем был использован широкий круг источников.

Прежде всего, законодательные акты, вошедшие в «Свод законов Российской империи» [19], «Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате», «Декреты Советской власти» [20], многочисленные нормативно-правовые акты, а также приказы по личному составу, воззвания к железнодорожникам, телеграммы, опубликованные в сборниках документов [21]. В железнодорожной среде в дореволюционной России лучшим справочником нормативно-правовых актов считалось издание Н. Л. Брюлля [22]. Министерство путей сообщения провело работу по кодификации только распоряжений по Службе пути [23]. Управления железных дорог на местах обыкновенно издавали только приказы начальников дорог. Все эти сборники составлялись без всякой системы, и работать с ними довольно трудно. Это же относится и к документам периода Гражданской войны [24].

Особый интерес для изучения деятельности железных дорог имеет изданный в 1885 г. «Общий Устав российских железных дорог», который регулировал порядок обслуживания пассажиров, приема грузов и ответственность за их сохранность и срочность доставки. Не меньшее значение имели утвержденные в 1898 г. «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования». Они устанавливали обязательный порядок работы государственных и частных железных дорог, организацию движения поездов, требования к содержанию и охране пути и сооружений, содержанию подвижного состава и пользования им.

При изучении вопросов экономики и эксплуатации железных дорог использовалась ведомственная статистика. Следует сразу

отметить, что железнодорожная статистика в дореволюционной России находилась в ведении трех центральных государственных учреждений: Министерства путей сообщения, Министерства финансов и Государственного контроля. Наиболее полные сведения о состоянии железных дорог издавались Статистическим отделом МПС. Каждая дорога публиковала ежегодные (иногда за несколько лет) отчеты по эксплуатации, краткие обзоры коммерческой деятельности и т. п.[25] Существенно отличается в этом отношении информация периода революций и Гражданской войны. Как отмечалось в железнодорожной периодике, «преобладание интересов момента, лихорадочное стремление удовлетворить текущие потребности дня, мало интересуясь прошлым и почти совершенно не загадывая хотя бы на несколько месяцев вперед, породили особый вид так называемой „распорядительной отчетности“»[26]. Эта отчетность была построена на телеграфных донесениях (литерные депеши, суточные рапорты о грузовой работе, многочисленные диспетчерские сведения и т. п.). Современники называли это «суррогатом отчетности». Здесь было немало ошибок, которые, впрочем, в срочном порядке корректировались и дополнялись в последующих телеграммах. Ежемесячная отчетность оказалась заброшенной. Составлялась она с опозданием и включала механически переносимые сведения из «распорядительной отчетности». На основе месячной отчетности строилась годовая. Наркомат путей сообщения и другие органы законодательной и исполнительной власти, обращаясь к железнодорожной статистике и оперируя ей, имели дело, в сущности, «с совершенно ненадежным материалом»[27].

К сожалению, нельзя поручиться и за полноту этих сведений, что отмечали составители статистических сборников НКПС. Отчеты в годы революций и Гражданской войны составлялись небрежно. Отдельные формы в них вообще не заполнялись. По некоторым станциям отчеты за отдельные месяцы и даже годы, не поступали. Часто встречающаяся неоднородность сведений делает их несопоставимыми. Одни дороги учитывали только коммерческие грузы, другие — включали в отчеты военные грузы, перевезенные в коммерческих поездах. Например, в некоторые отчеты о перевозке грузов включались сведения о топливе для самих железных дорог и т. д. и т. п. Достоверные данные о перевозке пассажиров за 1917–1921 гг. вообще отсутствуют. В самом конце Гражданской войны при Бюро правлений железных дорог была образована комиссия, которая изу-

чала состояние статистики на основе материалов железных дорог Московского узла. Выяснилась неудовлетворительная постановка статистики практически на всех дорогах. Комиссия констатировала «целый ряд расхождений статистических данных по отдельным службам, разнообразный метод статистической обработки первичного материала, отсутствие точной терминологии, вкладывание различного содержания в установленные понятия» [28]. Однако данные, содержащиеся в сборниках «Материалы по статистике путей сообщения», отчетах железных дорог, статьях в железнодорожной периодике, все же позволяют проследить основные тенденции в перевозках, значение отдельных дорог и станций и многое другое.

Широко использовалась периодическая печать: издания отдельных железных дорог [29], министерств (наркоматов) [30], местных органов власти [31], а также профсоюзные и партийные издания [32].

Существенную помощь автору оказали справочные издания [33], справочники, составленные Г. М. Афониной, И. Д. Михайловым, А. Н. О'Рурком, Г. В. Эфросом [34], а также изданная в эмиграции известными специалистами железнодорожного дела книга «Восстановление транспорта в России» [35].

Рассматриваемый период в истории железнодорожного транспорта не очень богат на мемуарную литературу. Мало опубликовано воспоминаний тех, кто служил в администрации дорог или аппарате НКПС. К работе над книгой привлекались, в частности, воспоминания Э. Б. Войновского-Кригера и Ю. В. Ломоносова [36].

В книге использованы материалы из фондов Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Российского государственного исторического архива (РГИА), Центрального исторического архива Москвы (ЦИАМ), Центрального муниципального архива Москвы (ЦМАМ). В общей сложности были изучены 493 дела.

Особый интерес для автора представляли материалы железных дорог, администрация которых находилась в Москве. Это прежде всего протоколы заседаний общих собраний Советов железнодорожных депутатов, Главных дорожных исполнительных комитетов, журналы заседаний Советов управлений, постановления Комиссии о разгрузке Московского железнодорожного узла, приказы и циркуляры начальников дорог, переписка администраций дорог

с Народным комиссариатом путей сообщения, представителями военного ведомства и местных территориальных органов управления, телеграммы и депеши распорядительного характера (о движении поездов, о погрузке и выгрузке вагонов, происшествиях, снабжении хозяйственными материалами) и т. п. Эти документы сосредоточены преимущественно в Центральном муниципальном архиве Москвы. Отдельные факты, относящиеся к 1917 г. уточнялись по фондам Центрального исторического архива Москвы.

В фонде Канцелярии Временного правительства (ГАРФ. Ф. 1779) изучались дела, позволившие лучше понять ситуацию на дорогах после Февральской революции: о ликвидации особых комитетов по охране железных дорог, жандармских полицейских управлений железных дорог, появлении временных наблюдательных комитетов в целях разрешения конфликтов между рабочими и администрацией, о попытках децентрализации управления дорогами, о привлечении к управлению представителей общественных организаций, введении института правительственных комиссаров и т. п.

Для поиска сведений о руководящем составе железных дорог использовались материалы Наркомата путей сообщения (РГАЭ. Ф. 1884), и Канцелярии Министерства путей сообщения (РГИА. Ф. 229). По документам РГАЭ уточнялись отдельные детали национализации частных железных дорог (Ф. 6936 — Всероссийская Центральная ликвидационная комиссия по делам частных железных дорог).

В документах Главного политического управления НКПС (РГАСПИ. Ф. 111) изучались протоколы заседаний политотдела Московского железнодорожного узла, доклады комиссаров железных дорог о состоянии подвижного состава и путевого хозяйства, переписка с политотделами дорог по вопросам борьбы с контрреволюцией, спекуляцией и должностными преступлениями работников дорог, о политическом настроении рабочих, первых коммунистических субботниках, проведении «недель ремонта», исследовались циркуляры Главполитпути по личному составу, особенно по вопросам привлечения на железные дороги специалистов. Для анализа реформ управления дорогами в период новой экономической политики привлекались материалы фонда бывшего наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского (РГАСПИ. Ф. 76).

Книга снабжена аннотированным именным указателем. Его подготовка потребовала проработки материалов фондов указанных выше архивов, а также Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА). Изучались послужные и формулярные списки; анкеты, поступавших на службу в НКПС и его местные органы; анкеты переписи работников советских учреждений; личные анкеты комиссаров на железных дорогах; анкетно-аттестационные и личные карточки работников аппарата НКПС; матрикулы и автобиографии. При подготовке биографических справок использовались справочные издания и публикации в периодических изданиях.

Следует пояснить ряд терминов, употреблявшихся в документах тех лет и используемых в данной книге.

*Работой* железных дорог принято было называть сумму их суточной погрузки и приема груженых вагонов с соседних дорог. Существует и более широкое толкование этого термина. Так, в 20-х гг. XX в. известный специалист в области железнодорожной статистики Л. В. Некраш писал, что под работой вагона следует понимать и те случаи, когда в буквальном смысле слова «вагоном работы никакой не производилось, а он просто числился в составе рабочего парка»[37].

Универсальным показателем работы железных дорог является *оборот вагона*. Он показывает время от начала одной погрузки до начала другой, т. е. время, затраченное вагоном на выполнение полного перевозочного цикла. Оборот вагона включает в себя затраты времени на погрузку (включая время на подачу и уборку вагона), на формирование поезда (включая время накопления), на движение вагона в составе поезда по перегонам, время на переработку (переформирование) вагона на сортировочных и участковых станциях, время нахождения вагона на станции выгрузки, время пробега вагона в порожнем состоянии до станции новой погрузки (если погрузка вагона производится не на той станции, где он выгружен). Таким образом, охватывая все производственные операции по перевозке, оборот вагона является наиболее общим и в то же время основным качественным показателем работы железнодорожного транспорта, характеризующим как степень использования вагона, так и слаженность работы, и дисциплинированность всех звеньев железнодорожного хозяйства. Наряду с оборотом вагона используются и другие качественные показатели работы, например, объем перевозок в пудо-верстах, среднесуточный пробег вагона и другие.

Под *хозяйственными перевозками* понимались перевозки для нужд самих дорог (перевозки шпал, питьевой или технической воды и т. п.). По хозяйственным перевозкам и хозяйственному движению поездов велся особый учет. Все данные о грузообороте железных дорог и о работе подвижного состава показывались без хозяйственных перевозок и хозяйственного движения.

*Пропускная способность* выражается в количестве пар поездов, которое данный перегон, участок или линия могут пропустить за сутки. О пропускной способности данной дороги судят по ее самому трудному перегону. Пропускная способность зависит от числа путей на перегонах, расположения станций и путей на них, их длины, профиля, наличия различных технических устройств. Чем длиннее перегон или чем круче его подъемы и кривые, тем больше нужно времени поезду, чтобы пройти этот перегон. Чем дольше будет находиться поезд на перегоне, тем меньше поездов можно пропустить за сутки по этому перегону. *Провозной способностью* называлась вся совокупность грузов, которую данная дорога могла перевезти наличными у нее паровозами и вагонами[38]. Оставляя пропускную способность участка неизменной, можно повысить его провозную способность, увеличив, например, вес поездов посредством использования более мощного локомотива или двойной тяги.

С учетом того, что основные массовые грузы (уголь, нефть, лес, руда, строительные материалы, металлы, дрова и хлеб) составляли свыше трех четвертей грузов, применялась *маршрутизация перевозок* — один из методов организации вагонопотоков и повышения эффективности перевозок. Среди маршрутных поездов чаще всего формировались так называемые отправительские составы. Это составы установленного веса, загруженные с одного или нескольких пунктов погрузки одним или несколькими отправителями, назначением на одну станцию выгрузки или на устанавливаемую дорогой станцию расформирования маршрута. Как правило, такие поезда проходили большое количество попутных участковых и сортировочных станций без изменения составов. Маршрутными были также составы из порожних вагонов, которые в порядке регулировочного задания Наркомата путей сообщения шли с одной дороги на другую.

Подвижной состав железных дорог состоял из *паровозного и вагонного парков*. Парки были инвентарные (собственность кон-

кретной дороги), наличные (все наличные свои и чужие паровозы и вагоны на данной дороге) и рабочие (действующие, которыми можно располагать для перевозок). Излишний подвижной состав составлял запас.

До 1920 г. железнодорожники подразделялись на рабочих, мастеровых и служащих. Рабочий не имел квалификации и выполнял главным образом вспомогательные операции. Мастеровыми назывались квалифицированные рабочие, самостоятельно выполнявшие производственные задания. Служащими назывались все железнодорожники, занимавшие определенный штатный пост — от начальника дороги до сторожа на переезде.

В законах, ведомственных нормативных актах, в периодической печати изучаемого периода широко использовался термин «агент». Так назывались уполномоченные администрацией лица, поверенные какой-либо промышленной или торговой фирмы (в особенности страховых, кредитных, транспортных), ведавшие коммерческими делами. На железнодорожном транспорте использовалось более широкое толкование этого слова. Например, агентами назывались все станционные служащие.

В книге все даты до 1 февраля 1918 г. приводятся по старому стилю.

* * *

2 августа 1923 г. член Правления Московско-Киево-Воронежской железной дороги Михаил Михайлович Рябков написал следующее заявление: *«Прошу правление дороги разрешить мне 2-х месячный отпуск по болезни с сохранением содержания и выдачею 2-х месячного пособия.*

*Присовокупляю, что прослужив на транспорте 23 года и на М. К. В. ж. д. почти 20 лет, я за время службы на дороге имел лишь отпуск в 1906 г. на 10 дней, что и дает мне основание надеяться на удовлетворение моей просьбы»* [39].

Вспомним, что это годы — трех российских революций, мировой и Гражданской войн, годы краха империи и первой буржуазной республики, кризиса ценностей прежнего мира, его культуры и быта, становление новой власти, — годы колоссального напряжения. Страна пережила это лихолетье благодаря труду таких как Рябков, каждый день приходивших на работу и привычно делавших свое

дело, несмотря на революции, войны, лихие социально-экономические эксперименты.

Автор посвящает эту книгу тому поколению работников Московской железной дороги, которое своим добросовестным отношением к делу, трудолюбием, терпением и настойчивостью способствовало превращению нашей Родины в великую державу XX столетия.

# Глава I

# Управление железными дорогами в Российской империи

## § 1. Нормативно-правовая база организации и работы казенных железных дорог

Согласно «Уставу путей сообщения» [1] непосредственное руководство принадлежавшими государству железнодорожными линиями в Российской империи вверялось местным *управлениям казенных железных дорог*. Осуществляя эксплуатацию дороги, Управление имело право вести любые работы по улучшению ее состояния, выбирать подрядчика и заключать с ним договор. Оно утверждало технические проекты сооружений стоимостью до пятидесяти тысяч рублей, «кои, по типу постройки или свойству материалов, употребляемых в дело, не являются новыми для данной дороги» [2], сдавало в аренду имущество подведомственных линий на период до трех лет.

В годы Первой мировой войны в структуру Управления, как правило, входили:

1) канцелярия начальника дороги;
2) службы: врачебно-санитарная, движения, коммерческая, материальная, пути, сборов, телеграфа, тяги;
3) отделы: мобилизационный, образовательных учреждений, по отчуждению имуществ, юридический;
4) главная бухгалтерия;
5) пенсионная касса.

При Управлении существовали коллегиальные органы: Совет управления и Общее присутствие [3].

Права и обязанности начальника дороги, Совета управления и Общего присутствия были изложены во «Временной инструкции местным управлениям казенных железных дорог», утвержденной 22 мая 1898 г. товарищем министра путей сообщения Н. П. Петровым[4)].

Администрацию казенной железной дороги возглавлял *начальник*. Он назначался императором и обладал широкими правами и обязанностями в отношении личного состава служащих дороги и всего ее имущества. На него был возложен инспекторский надзор за примыкавшими к дороге частными ветками. Его отношения с центральными учреждениями ведомства путей сообщения, другими государственными учреждениями, особенно Государственным контролем, и соответствующим жандармским полицейским управлением железных дорог определялись «Общим учреждением министерств», «Временным учреждением Министерства путей сообщения», другими законами и ведомственными нормативными актами.

Начальнику дороги подчинялись служащие, мастеровые и рабочие всех служб и отделов дороги. Он отвечал за подбор квалифицированных работников в соответствии со штатным расписанием, назначал на должности и увольнял всех служащих дороги. Исключение составляли начальники отделов и служб, главный бухгалтер, старший врач, юрисконсульт, начальники участков по Службе пути, начальники отделений и старшие ревизоры по Службе движения, начальники главных мастерских и участков тяги. Они назначались и увольнялись приказами министра путей сообщения по представлению начальника дороги.

Коммерческие интересы дороги требовали умелого применения тарифов, точного исполнения действовавших правил перевозок. Учитывая экономические особенности района, обслуживаемого дорогой, он должен был содействовать учреждениям Министерства финансов в выработке новых тарифов и условий их применения. Начальник дороги, руководствуясь статьями Общего Устава российских железных дорог, постановлениями Общего съезда представителей русских железных дорог (утвержденными Управлением железных дорог МПС), мог самостоятельно удовлетворять претензии отправителей багажа и другого груза за просрочку, утрату и порчу во время перевозки и хранения на дороге.

Начальник дороги отвечал за разработку проектов развития дороги и составление проектов смет. Текущие ремонтные работы

осуществлялись в пределах годовой сметы. Начальник дороги следил за целевым расходованием денежных и материальных средств, за своевременностью расчетов с другими дорогами и учреждениями других ведомств. В случае перерасхода утвержденной сметы, он немедленно докладывал в Управление железных дорог, а затем (после обсуждения в Совете управления) направлял туда представление о дополнительных кредитах. Его обязанностью было своевременное представление в Управление железных дорог отчетов о полученных сборах, о состоянии кредитов, оборотного капитала и других сведений, требуемых МПС. Начальник дороги руководил и всеми строительными работами на дороге. При производстве работ на дороге он мог вносить изменения в уже утвержденные проекты[5]. Он же принимал построенные объекты в эксплуатацию.

Согласно Правилам технической эксплуатации железных дорог на него возлагалась ответственность за целесообразность всех производимых на дороге работ, за ее исправное состояние, правильность и безопасность движения[6]. Начальник дороги заключал на годовой срок договоры, если стоимость каждой отдельной работы не превышала 10 тыс. руб. Если сумма оказывалась более высокой, то вопрос рассматривался в Совете управления дороги. Работы и поставки на дороге могли совершаться как подрядным, так и хозяйственным способом (путем выполнения работ служащими и рабочими дороги).

Начальник дороги был обязан рассматривать причины происшествий на дороге. В случае длительного перерыва движения поездов (из-за крушения, снежных заносов, размывов путей в результате наводнений и т. п.) он должен был принять все меры «к уменьшению неудобств, испытываемых пассажирами». Необходимые для этого расходы производились за счет дороги. В особо исключительных случаях, в целях безопасности и непрерывности движения, начальник дороги имел право отступать от буквы инструкции от 22 мая 1898 г.[7]

Для обсуждения различных финансовых, хозяйственных и коммерческих вопросов дороги, под председательством начальника дороги действовал *Совет управления*[8], в который помимо начальников всех служб (кроме врачебно-санитарной) входили представители Министерства финансов и Государственного контроля[9]. Иногда эти ведомства представлял главный контролер Контроля дороги. В отдельных случаях на заседания Совета управления с пра-

вом совещательного голоса приглашались юрисконсульт, главный бухгалтер, старший врач.

Совет управления рассматривал ряд финансовых вопросов: перерасход средств по отдельным работам и поставкам; условия сдачи в аренду движимого и недвижимого имущества; производство торгов; цены на строительные и иные работы; поставки различных материалов; причины, которые вызывали изменение сроков договорных обязательств. Он принимал решения о выплате единовременных пособий служащим и их семьям, ежегодных пособий лицам, оставлявшим службу на дороге, а также компенсаций пострадавшим на ней. Здесь обсуждались претензии частных лиц, казенных учреждений и общественных организаций к дороге. Совет управления пытался разрешить эти претензии мирно, без судебного разбирательства. Он заслушивал годовые отчеты по эксплуатации железной дороги.

Решения принимались большинством голосов, а при равенстве их определяющим был голос председателя. Если члены указанных выше ведомств в Совете оказывались в меньшинстве или высказывали особое мнение, то его постановление вместе с этим особым мнением передавалось в Управление казенных железных дорог МПС. Представители Министерства финансов и Государственного контроля своим особым мнением могли аннулировать любое решение Совета. Решение Совета по финансовым вопросам направлялось в комитет этого управления МПС, который не мог из-за огромного объема работ быстро рассматривать все представления дорог. В результате решение о предоставлении кредита приходило на дорогу тогда, когда острота вопроса уже миновала или заканчивался строительный сезон. Принятое 3 мая 1899 г. «Временное учреждение Министерства путей сообщения» расширило права начальника дороги. Отныне он мог в чрезвычайных условиях давать распоряжения вопреки мнению большинства в Совете управления, не говоря уж об особых мнениях представителей Министерства финансов и Государственного контроля. Однако о принятых решениях он немедленно ставил в известность Управление железных дорог МПС. Лишь в одном случае он был обязан подчиниться воле Совета. Единогласно принятые Советом управления решения о выплате единовременных пособий служащим и их семьям, в том числе пострадавшим на дороге, не превышавших 3 000 руб. в год, считались окончательными.

Для рассмотрения административно-технических вопросов под председательством начальника дороги работало *Общее присутствие* из начальников служб, входивших в состав Управления дороги, а также (с правом голоса) юрисконсульта, главного бухгалтера и старшего врача. Своего представителя в Общее присутствие направлял Государственный контроль. Члены присутствия рассматривали техническую сторону проектов сооружений и работ, затрагивавших интересы нескольких служб, а также вопросы реорганизации управления дорогой. Одной из задач присутствия было изучение дел о виновности служащих дороги в особо сложных ситуациях, допущенных ими нарушениях различных нормативных актов. Оно также заслушивало все результаты расследований о нарушениях служащими правил пользования бесплатными билетами. Решения в Общем присутствии принимались большинством голосов.

Делопроизводство Совета и Особого присутствия вела Канцелярия начальника дороги.

В случаях, не предусмотренных временной инструкцией от 22 мая 1898 г., начальник дороги в своей деятельности руководствовался существовавшими законами или указаниями Управления железных дорог МПС.

Рассмотрим функции структурных подразделений Управления дороги.

*Канцелярия начальника дороги* рассылала по линиям все инструкции, положения, приказы, циркуляры и т. п., вела переписку с Министерством путей сообщения и, прежде всего, с Управлением железных дорог, с другими высшими, центральными и местными государственными учреждениями, частными предприятиями, общественными организациями, ведала личным составом служащих. Возглавлял канцелярию правитель (заведующий).

Одним из основных структурных подразделений Управления дороги была *Служба движения*, руководившая всеми пассажирскими и грузовыми перевозками. Руководителями службы были начальник, помощник начальника и старший ревизор движения.

Канцелярия Службы движения регистрировала всю входящую и исходящую корреспонденцию, осуществляла переписку: по движению пассажирских поездов; по запросам контролировавших инстанций и Службы сборов о результатах и упущениях, обнаруженных при ревизии станций и поездов; по отдаче в аренду станционных буфетов. На канцелярию были возложены переписка

и составление отчетности о мероприятиях различных благотворительных учреждений на железной дороге, об открытии на станциях почтовых и ссудосберегательных учреждений. Она заключала договоры с артелями носильщиков, занималась организацией камер хранения ручного багажа, вопросами торговли на станциях печатной продукцией, предметами кустарных промыслов и т. п.

Служба движения была разделена на семь отделов: технический, статистики, пассажирский, товарный, хозяйственный, личного состава (контора движения), счетоводства.

Технический отдел занимался распределением товарных вагонов для коммерческих и хозяйственных перевозок по отделениям и регулировкой их оборота в зависимости от объемов работы. Он учитывал оборот паровозов и вагонов, контролировал коммерческую скорость [10], производил расчет потребности подвижного состава для порайонных комитетов. На отдел был также возложен учет и наблюдение за перевозкой специальных грузов, за своевременным следованием грузов, составление указателя ограничений на перевозку отдельных грузов, объявления о прекращении перевозок в силу исчерпания пропускной или провозной способности, из-за стихийных бедствий и т. п. Отдел вел статистику происшествий на железной дороге. Им же составлялось расписание движения экстренных поездов, расписания и графики движения поездов в военное время, пояснительные записки к ним и т. п.

Пассажирский отдел составлял расписание движения, распределял пассажирские вагоны в поездах и для резерва, организовывал перевозку арестантов, переселенцев, рабочих, почты и багажа, распоряжался оборотом вагонов-теплушек при перевозках, составлял график работы пассажирских бригад.

Следует отметить, что на железных дорогах в довоенное время действовало в целом рационально составленное расписание движения прямых и дальних поездов, что позволяло на узловых станциях своевременно распределять пассажиров по поездам [11]. Особо следует обратить внимание на использование прямых беспересадочных вагонов всех трех классов не только в сообщении от Москвы и Петербурга, но и от всех крупных городов и курортов. Дальние поезда со спальными вагонами и ресторанами связывали обе столицы со всеми наиболее отдаленными крупными городами, такими как Батум, Владивосток, Ташкент и другие, а также с пограничными станциями. Э. Б. Войновский-Кригер, по-

следний министр путей сообщения Российской империи, в своих воспоминаниях отметил: «Значительная скорость сообщений при весьма редких несчастных случаях с пассажирскими поездами, наконец, дешевизна проездного тарифа, бесплатная перевозка пуда багажа, прекрасные и дешевые станционные буфеты — все это давало возможность пассажирам всех классов совершать путешествия по нашим дорогам с такими удобствами, какие в Западной Европе существовали только для богатых людей, ездивших в 1-м классе различных экспрессов» [12]. Важной функцией отдела был контроль движения пассажирских поездов. Здесь регистрировали и выясняли причины опоздания этих поездов, составляли отчет о степени заполнения пассажирами вагонов разных классов.

Перевозка почты осуществлялась в почтовых отделениях пассажирских вагонов или в почтовых вагонах (не более 100 пудов), которые прицеплялись к пассажирским поездам. Почтовые вагоны принадлежали Управлению перевозки почт по железным дорогам [13], но техническое обслуживание осуществлялось в основном железнодорожниками. По истечении определенного срока службы, по соглашению ведомств путей сообщения и внутренних дел, почтовые вагоны становились собственностью дорог [14].

Товарный отдел вел общее делопроизводство по вопросам перевозки грузов, по соблюдению условий перевозки согласно Общему Уставу российских железных дорог, изданным в его развитие нормативным актам, решениям конвенционных [15] съездов представителей железных дорог. Рассмотрим в качестве примера содержание одного из соглашений между железными дорогами.

Общее Соглашение между русскими железными дорогами о взаимном пользовании товарными вагонами было заключено на съезде представителей железных дорог, и каждый год в него вносились изменения или дополнения. После утверждения в правительстве Российской империи, новый вариант Соглашения вступал в силу. Соглашение, обязательное для всех железных дорог, касалось условий перехода товарных вагонов с дороги на дорогу, технического осмотра вагонов при передаче, условий ремонта и снабжения их запасными частями, возврата вагонов на дороги-собственницы, расчетов по взаимному пользованию вагонами и т. п. Например, Соглашение предусматривало, что крытый вагон грузоподъемностью в 1 800 пудов сдавался в обмен на два крытых же грузоподъемностью в 750, 900 или 1 000 пудов. Использование подвижного состава,

поступившего в обмен, осуществлялось бесплатно. За использование же подвижного состава, переданного на срочный возврат без обмена, устанавливалась плата в пользу дороги-собственницы по отдельному соглашению дорог. Ежегодные съезды представителей железных дорог определяли максимальное количество вагонов и платформ, которые могли быть переданы на обмен.

Соглашение регулировало вопросы ремонта вагонов. В частности, дорога, пользовавшаяся вагоном, исправляла все повреждения за свой счет. Однако если неисправность вагона вызывалась его ветхостью и непрочностью конструкции, то ремонт выполнялся за счет дороги-собственницы. Все расчеты между дорогами производились по ценам, установленным Соглашением. Например, дорога, разбившая чужой вагон, выплачивала дороге-собственнице следующие суммы: за крытый вагон 1 200–1 250 руб., за платформу 950–1 400 руб., за вагон-цистерну — 1 800 руб. и т. д. Если при крушении состава разбивалась цистерна, то дороге-собственнице этой цистерны, помимо полной ее стоимости, выплачивалась компенсация в размере от 60 до 120 руб. [16)]

Товарный отдел вел учет товарно-станционных работ. Он выдавал разрешение на начало, ограничение или прекращение работ по погрузке и выгрузке вагонов, принимал решение о закрытии и открытии станций. Он руководил сооружением складских помещений, зернохранилищ, оборудованием временных площадок для складирования грузов, установкой вагонных весов. Здесь принимались решения по продаже невостребованных багажа и грузов, а равно найденных и забытых вещей. Отдел вел всю переписку по розыску багажа, грузов и почтовых мешков, составлял доклады в связи с недостачей, порчей и хищением грузов [17)].

Напомним некоторые особенности перевозок грузов и пассажиров. Россия накануне Первой мировой войны оставалась преимущественно аграрной страной, и поэтому сельскохозяйственная продукция, в первую очередь хлеб, явно преобладала среди всех грузов. Своего максимума перевозки хлеба достигали осенью, тотчас после уборки урожая. Поскольку сразу отправить весь хлеб было невозможно, на станциях образовывались так называемые «залежи». Весной в связи с распутицей, разливом рек, праздником Пасхи движение на дорогах значительно сокращалось. Летом в основном перевозили лес, основная часть которого сплавлялась по рекам, к местам перегрузки в вагоны, а также сено, собиравшееся с покосов.

Летом достигали пика и пассажирские перевозки. Все это вызывало сезонную неравномерность движения поездов, и железнодорожники должны были учитывать эти особенности в организации работы.

Хозяйственный отдел занимался снабжением станций и складов различным инвентарем, упаковочными материалами, брезентами, топливом, в том числе для осветительных приборов, обмундированием и канцелярскими товарами. Он же организовывал ремонт железнодорожного имущества.

Отдел личного состава (Контора движения) рассматривал и решал все вопросы, касавшиеся персонала этой службы (кроме вопросов, находившихся в ведении Отдела счетоводства). То есть здесь была сосредоточена вся переписка по назначению на должности, перемещению по службе, предоставлению отпусков, награждениям и взысканиям, увольнению со службы и т. п. В отделе разрабатывалась штатная ведомость, велись различные алфавитные и вспомогательные книги по учету служащих, составлялись списки кандидатов на замещение должностей линейных агентов, контролировалась их подготовка к занятию этих должностей, проводились экзамены на знание предстоящей работы. Отдел распределял среди служащих казенные квартиры, выдавал удостоверения личности и бесплатные билеты, книжки на получение дров со складов дороги, оказывал материальную помощь семьям железнодорожников.

Отдел статистики вел учет пробега поездов и вагонов, их наличного парка. Здесь фиксировался оборот специальных вагонов (в том числе срочного возврата), платформ и цистерн. Отдел вел расчеты с дорогами по задержкам специальных вагонов и платформ срочного возврата; по задержкам передачи вагонов взамен разбитых, за пользование и несвоевременность возврата брезентов и т. п. Сюда стекались сведения со станций о приеме на свою дорогу и передаче на соседние дороги товарных вагонов. Здесь решались вопросы о премировании за эффективность использования подвижного состава. Отдел рассчитывался с владельцами подъездных ветвей за подачу и задержку подвижного состава, а также за повреждение подвижного состава других дорог. Разумеется, главной функцией отдела была обработка различных статистических сведений для отчета о деятельности дороги за год.

Отдел счетоводства составлял общую смету и годовой отчет по Службе движения, списки на выплаты служащим всех видов денежного довольствия. Он вел расчеты с уволенными служащими,

определял размер кредитов по книжкам Общества потребителей. Здесь рассматривались докладные записки по краткосрочным ссудам для проработавших не более пяти лет [18]. Сотрудники отдела готовили платежные документы поставщикам и подрядчикам, ежемесячные материальные отчеты, годовые нормы расходов на освещение и отопление, вели бюджетные и вспомогательные книги по учету всех расходов по Службе движения. Отдел осуществлял проверку правильности оплаты погрузочно-разгрузочных работ на станциях.

Наконец, в данном отделе была сосредоточена работа по розыску утерянных и задержанных частных и казенных грузов; предварительное рассмотрение дел, поступавших затем в специальную комиссию по претензиям при Коммерческом отделе и Службе сборов.

В административном отношении по Службе движения дорога делилась на отделения, протяженностью от 200 до 400 верст. Начальники отделений были старшими представителями этой Службы на линии и наблюдали за точным исполнением агентами своих обязанностей [19]. Им помогали ревизоры движения, контролировавшие знание линейными агентами нормативных актов. Они разъясняли агентам суть допущенных ошибок, проводили инструктаж и периодически проверяли станционное делопроизводство.

Помимо ревизоров в прямом подчинении начальников отделений движения были начальники станций, сигналисты блокпостов, семафорщики, составители поездов, проводники паровозов (на станциях, где имелись депо), стрелочники, кондуктора, носильщики и т. д.

Для сопровождения поездов назначалась поездная бригада. Она состояла из главного кондуктора (начальника поезда) и младших кондукторов. Перед отправлением поезда главный кондуктор проверял правильность составления поезда, сцепки вагонов, обеспечение поезда всеми необходимыми сигналами. В поездке кондуктора следили за безопасным движением поезда и, в случае остановки в пути, принимали меры к ограждению его сигналами, уведомляя о случившемся начальников близлежащих станций. Младший кондуктор мог также исполнять обязанности сцепщика и смазчика.

Основной объем работы Службы движения был сосредоточен на станциях. Станции делились на классы. К 1-му классу относились самые большие конечные, портовые и узловые станции. Как правило, здесь размещались мастерские и депо. Ко 2-му

классу относились станции менее значительные в техническом и коммерческом отношении. Они имели коренное или оборотное депо. Станции 3-го класса имели малое паровозное депо на один или два паровоза для резерва и маневров. Станции 4-го класса характеризовались незначительным пассажирским и грузовым движением. К 5-му классу относились полустанции, разъезды, посты, служившие для технических нужд самой железной дороги [20]. Коммерческого значения они не имели. В среднем расстояние между станциями по всей сети составляло 12,4 версты. На дорогах Московского узла оно колебалось от 8 верст (Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги) до 15,3 верст (Московско-Казанская железная дорога).

Накануне войны на станциях Лосиноостровская, Люблино, Перово, Ховрино и других были построены горочные сортировочные пути. На горках отечественных железных дорог использовались более крутые уклоны по сравнению с зарубежными аналогами, что позволяло ускорить роспуск составов. К 1917 г. на сети дорог было 10 горочных сортировочных станций [21].

На станциях всех классов были станционные сторожа. Они охраняли и убирали станционные помещения, подавали звонки перед отправлением поезда и исполняли другие обязанности, возлагавшиеся на них начальниками станций. На крупных станциях для делопроизводства имелись так называемые конторщики.

По мнению товарища министра путей сообщения В. А. Мясоедова-Иванова, образцом технической, распорядительной и коммерческой организации станционного хозяйства были столичные станции Николаевской, Московско-Курской, Московско-Казанской железных дорог. Каждая из них была разделена на две: пассажирскую и товарную. Штаты этих станций заметно отличались от других станций 1-го класса. Так, в довоенное время в Москве число служащих на пассажирской станции Московско-Курской железной дороги достигло 156 человек, а товарной — 282 [22].

*Служба пути* (*Служба пути и зданий*) ведала содержанием в исправности и охраной путей и сооружений железной дороги. Начальник этой Службы отвечал за исправное состояние как самой линии, так и всех сооружений технического и хозяйственного характера, руководил составлением всех проектов, смет и отчетов по Службе, наблюдал за производившимися работами. При начальнике Службы пути были технический отдел, счетоводство и канцелярия.

Все гражданские сооружения на железных дорогах делились на две категории: путевые и станционные. К первым относились путевые будки, полуказармы и казармы. Будки предназначались для путевых и переездных сторожей. Полуказармы — для артельных старост и старших ремонтных рабочих. Казармы — для дорожных мастеров, старших рабочих и ремонтных рабочих.

К станционным зданиям принадлежали здания самого разнообразного назначения. Это здания администрации дороги (дома Управления дороги); вокзалы и пассажирские платформы; пакгаузы и платформы (крытые и открытые) для грузов; жилые дома для железнодорожных служащих; железнодорожные школы, общежития и больницы; мастерские и депо. Исключительное значение при использовании паровозной тяги имело водоснабжение станции. Поэтому у рек, ручьев, прудов, колодцев возводились водоподъемные здания с насосами, накачивавшие воду в особые резервуары, устанавливавшиеся в высоких зданиях (водонапорных башнях). Из этих зданий вода поступала к гидравлическим колонкам или кранам, из которых заправлялись водой тендеры паровозов. Принципы размещения пунктов водоснабжения были разработаны инженером А. П. Бородиным[23)].

Все линии дороги в административном отношении по Службе пути делились на отделения, дистанции, околотки дорожных мастеров, рабочие участки и сторожевые (путевые) обходы.

Начальники отделений были главными представителями Службы на линиях дороги и осуществляли общий контроль за состоянием сооружений и проводившимися на территории отделений работами. Протяженность дистанций и участков[24)] варьировалась от 20 до 120 верст, составляя в среднем, по данным С. Д. Карейши, примерно 100 верст[25)]. Начальники дистанций и участков наблюдали за исправностью путей и сооружений, периодически производили подробный осмотр рельсового пути, распоряжались проведением работ в пределах дистанции или участка.

Протяженность околотков составляла около 20 верст одиночного пути[26)]. Заведовал околотком дорожный мастер, который непосредственно отвечал за состояние пути. Он был обязан регулярно (не менее двух раз в неделю на прямых участках и один раз — на закруглениях) с помощью шаблонов определять степень износа рельсов и измерять расстояние между их головками. Особому вниманию подлежало состояние полотна дороги во время снежных заносов,

весеннего половодья и летних ливней. В случае обнаружения повреждения пути, он должен был немедленно сообщать об этом начальникам ближайших станций и начальнику участка пути. Ремонт пути был текущим и капитальным. Первый означал устранение просадок пути, одиночную смену рельсов, скреплений и шпал, рихтовку, очистку канав, кюветов и лотков, локальную перешивку пути и т. п. При втором проводилась сплошная или выборочная смена рельсов, шпал, стрелочных переводов, ликвидация пучин и т. п.

Околотки делились на рабочие участки длиной от 4 до 6 верст двухпутной линии. Старший рабочий участка осматривал его не менее трех раз в неделю и вместе с подчиненной ему артелью ремонтных рабочих (3–4 человека) непосредственно производил необходимые работы на полотне дороги.

Длина путевого обхода колебалась от 1 до 3 верст. Специально назначенные в обход путевые сторожа, помимо осмотра пути, должны были пресекать хождение по путям посторонних лиц, не допускать разведения огня под мостами и вблизи полосы отчуждения, препятствовать перегону скота через пути. В случае остановки поезда они должны были явиться к главному кондуктору для выяснения причин остановки и оказания необходимой помощи поездной бригаде. Важную роль в обеспечении безопасности движения играли переездные и мостовые сторожа. Первые должны были перекрывать переезд на время прохода поезда. Они же занимались благоустройством и охраной переездов. Мостовые сторожа назначались для наблюдения за исправным состоянием мостов и рельсового пути, прилегавшего к ним. Мелкий ремонт мостов вели мостовые слесаря [27)].

К ведению *Службы подвижного состава и тяги* относилось содержание подвижного состава: распоряжение всеми паровозами и вагонами, как приписанными к дороге, так и переданными ей во временное пользование. Часто эту службу сокращенно называли службой тяги, поскольку она прежде всего ведала паровозами, предназначенными для передвижения поездов, маневров, а также находившимся в резерве. Она следила за исправностью всех весовых приборов, водоснабжением, пожарным обозом (насосами, рукавами и пр.). Службой руководил начальник, как правило, из инженеров-технологов и его помощники.

Служба тяги состояла из отделов: паровозного, вагонного, ремонта подвижного состава и мастерских, технического, счетоводства и личного состава, канцелярии. Начальнику Службы

подчинялись ревизоры тяги, которые непосредственно наблюдали за состоянием подвижного состава, паровозных депо, мастерских и всех зданий, находившихся в ведении Службы.

Все линии были разделены на участки тяги (от 150 до 350 верст). К каждому из них было приписано определенное число паровозов, которые ходили только в пределах своего участка (тягового плеча). В середине такого участка находилось основное депо с малыми мастерскими, а по границам участка — оборотные депо. Иногда основное депо одного участка служило оборотным для другого. Накануне Первой мировой войны ближайшие к Москве депо находились на станциях: Александров, Богородск, Бронницы, Воскресенск, Дмитров, Дрезна, Клин, Коломна, Можайск, Мытищи, Наро-Фоминская, Орехово, Павловский Посад, Перово, Подольск, Раменское, Савелово, Сергиев Посад, Серпухов, Щелково. Основное и оборотное депо находились друг от друга на расстоянии, преодолевавшемся поездом максимум за 12 часов (предельное время непрерывной работы паровозной бригады). Все депо имели устройства для экипировки паровозов (снабжения топливом, водой, песком, смазкой), кочегарные канавы для чистки топок, поворотные круги и треугольники. Для подъема паровозов применялись подъемные краны. В депо выполнялся текущий и средний ремонт паровозов. Для капитального ремонта их отправляли в главные мастерские железных дорог.

Начальник участка тяги, он же начальник основного депо, ведал всеми паровозами участка и водоснабжением, наблюдал за подготовкой паровозов к поездкам согласно графику.

Пассажирские вагоны приписывались к вагонным депо. Здесь производился их ремонт и обслуживание. При следовании по другим дорогам их обслуживание осуществляли пункты технического осмотра и ремонта. Товарные вагоны приписывались к дорогам. Их ремонт и обслуживание осуществлялись по месту нахождения. На Московском железнодорожном узле наиболее развитыми (на одну ремонтируемую вагонную ось приходилось свыше 100 кв. саж. общей площади) и оснащенными считались Перовские вагонные мастерские[28].

Для большого ремонта подвижного состава создавались главные мастерские[29], которые, как правило, находились в ведении начальника дороги. Следует отметить, что мастерские железных дорог представляли собой достаточно крупные промышленные пред-

приятия с большим количеством служащих, мастеровых и рабочих. Мастерские состояли из цехов во главе с мастерами. Эти должности занимали лица с высшим образованием, чаще всего инженеры-технологи. Оборудование мастерских и квалификация персонала позволяли не только производить ремонт подвижного состава, но и налаживать производство в небольших количествах паровозов и вагонов. На казенных дорогах Московского узла к началу войны действовали следующие мастерские: на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах — Ковровские паровозовагонные, Московские вагонные, Тульские паровозные; на Александровской железной дороге — Московские паровозовагонные, Минские вагонные; на Северных железных дорогах — Вологодские паровозовагонные, Московские паровозовагонные, Урочские паровозовагонные (для подвижного состава узкоколейных железных дорог), Ярославские паровозные.

Низшими агентами Службы подвижного состава и тяги являлись дежурные кочегары в депо, паровозные машинисты и их помощники.

В довоенное время каждый паровоз обслуживался одной паровозной бригадой. При угольном и нефтяном топливе она состояла из двух человек (машинист и кочегар), при дровяном — из трех человек (машинист, его помощник и кочегар)[30]. Это позволяло машинисту, на которого возлагалась вся ответственность за правильное содержание паровоза и его эксплуатацию, лучше изучить свою машину. Даже при одинаковой конструкции, паровозы имели свои технические особенности.

Такая система обслуживания паровоза приводила к его простою во время отдыха паровозной бригады, набора воды и топлива, а также текущего ремонта или промывки котла. В среднем при самых благоприятных условиях поездной паровоз работал не более 11 часов в сутки, а на некоторых дорогах всего 4,9 часов в сутки[31]. В годы войны из-за недостатка паровозов стали прибегать к их обезличиванию (американская система) или к двухсменной езде. В первом случае паровоз передавался любой готовой к работе бригаде. Во втором случае — его обслуживали две бригады.

Машинист был весьма почетной фигурой на железных дорогах и обладал определенными правами в организации движения. Зная от агентов служб движения и пути о состоянии полотна дороги, он мог, например, потребовать от начальника станции

уменьшения состава. По оплате труда машинисты приравнивались к мастерам главных мастерских, контролер-механикам, ревизорам Материальной службы, т. е. хорошо оплачивавшимся работникам. Многие выпускники Института инженеров путей сообщения и технологических институтов считали необходимым в начале своего служебного пути овладеть профессией машиниста. Известно, что министр путей сообщения М. И. Хилков иногда поднимался в будку машиниста и вел состав.

Начальнику депо подчинялись осмотрщики вагонов и вагонные смазчики. Они наблюдали за исправным состоянием вагонов и за своевременным их ремонтом. Дежурный кочегар наблюдал за мелким ремонтом паровоза и подготовкой паровоза к поездке. В число агентов Службы подвижного состава и тяги входили также истопники вагонов, машинисты и кочегары водокачек. Для обслуживания классных вагонов пассажирских поездов назначались проводники [32].

Рассмотрим функции *Службы телеграфа*. На большинстве дорог эта служба была вполне самостоятельной, на некоторых — ее начальники были подчинены начальнику Службы движения. При исполнении своих служебных обязанностей телеграфисты подчинялись также начальникам станций и в чисто административном отношении — контролер-механикам телеграфа, которые руководили линейными участками телеграфной линии. В подчинении последних для ремонта телеграфных линий и наблюдения за исправностью телеграфных аппаратов были так называемые надсмотрщики (по одному на каждые 100 верст). На некоторых больших станциях телеграфисты подчинялись заведующим телеграфными станциями.

Следует отметить, что в ведении Службы телеграфа находились не только телеграфные линии железных дорог, но и телефоны, блокировочные устройства, колокольная сигнализация, электрическое освещение, электрические станции и другие электрические установки. Согласно действовавшим правилам технические агенты Службы движения должны были уметь работать на телеграфном аппарате; и на небольших станциях допускалось совмещение обязанностей по движению и телеграфу.

*Материальная* служба во главе с начальником обеспечивала все службы дороги необходимыми материалами. Все приобретаемое этой службой принималось специальной приемочной комиссией, в составе которой был представитель Государственного контроля.

В центральных пунктах дороги (крупные станции, железнодорожные узлы) размещались главные склады, на более мелких станциях — участковые склады, находившиеся в ведении смотрителей. Непосредственную выдачу материалов вели раздатчики. В вопросах снабжения все линии делились на материальные участки во главе с заведующими. При необходимости, материалы (дрова, каменный уголь, шпалы и т. п.) перевозились из любой точки дороги. Такие перевозки назывались хозяйственными.

В круг обязанностей *Коммерческой службы* входили: выработка правил и условий перевозки пассажиров и грузов; представление проектов тарифов[33] в Управление железных дорог МПС[34]; введение в действие утвержденных в установленном порядке тарифов, правил и условий перевозки грузов; переписка по соглашениям, договорам и конвенциям о прямом сообщении с железными дорогами, пароходными, транспортными обществами и т. п.; рассмотрение дел по претензиям, жалобам пассажиров и грузохозяев на нарушение станционными агентами Общего Устава российских железных дорог; переписка с военным ведомством о перевозке воинских чинов и военной клади; рассмотрение ходатайств об открытии новых остановочных пунктов и развитии коммерческих операций на существующих станциях; составление ежегодных обзоров о развитии торговли и промышленности в районах, прилегающих к железной дороге; переписка по всем вопросам, имевшим отношение к коммерческой эксплуатации железных дорог.

Коммерческая служба состояла из следующих структурных подразделений:

1) делопроизводства — коммерческое, претензионное;
2) столы — заграничных сообщений, статистический;
3) общее письмоводство.

На линии Коммерческая служба не имела своих постоянных представителей, и все функции по коммерческим операциям были возложены на персонал станций. Специальные коммерческие агенты были только на крупных станциях. В административном отношении они подчинялись начальнику движения, по коммерческим вопросам — начальнику Коммерческой службы. Последнему подчинялись так называемые коммерческие ревизоры (ревизоры-инструкторы). Они наблюдали за правильностью коммерческих операций на станциях.

На российских железных дорогах действовали единая классификация номенклатуры грузов и общая тарифная схема. Применялся принцип дифференцирования тарифных ставок. С увеличением расстояния перевозки увеличивался и тариф. Изменения в тарифах рассматривались на периодически созываемых Общих тарифных съездах представителей российских железных дорог. Затем они утверждались в Министерстве финансов.

На железных дорогах Российской империи действовала следующая система пассажирских тарифов[35]. Проезд в вагоне III класса на расстояние до 160 верст оплачивался по наиболее крупной ставке — 1,45 коп. с версты. Со 161 по 300 версту поверстная ставка понижалась (0,9 коп. с версты). Свыше 300 верст тариф исчислялся уже не с каждой версты, а с группы верст (пояса). Как правило, пояс включал в себя от 25 до 50 верст. 1-й пояс оплачивался в размере 24 коп, а остальные 65 поясов — по 20 коп. каждый. Тариф в вагонах II класса был выше в полтора раза, а тариф в вагонах I класса — в два с половиной раза. Пассажир мог бесплатно провезти ребенка в возрасте до 5 лет (если он не занимал отдельного места), детей в возрасте от 5 до 10 лет — за четверть платы. С пассажира взимался сбор (5 коп.) в пользу Российского Общества Красного Креста (с каждого билета, стоимостью в 2 и более рублей для вагонов I и II классов, и 8-ми и более рублей для вагонов III класса). Управления дорог получили право устанавливать на крупных станциях перронный сбор за право выхода на платформы лиц, не имевших пассажирских билетов.

Ряд пассажирских перевозок осуществлялся на особых условиях. Дороги по льготному тарифу перевозили служащих МПС и приезжавших с проверками чиновников других ведомств. По особому тарифу возили войска, ополченцев, арестантов, учащихся. Студенты вузов ездили в вагонах III класса по детским билетам. Учащиеся низших учебных заведений на расстояние до 50 верст ездили бесплатно, а от 50 до 300 верст — по детским билетам.

Офицеры русской армии за проезд в вагоне I класса платили по цене билета вагона III класса с небольшой доплатой. Генералы ездили в вагонах I класса по билетам II класса. В Российской империи льготами пользовались отставные и находившиеся на службе или в запасе офицеры, которым покровительствовал Александровский комитет о раненых. Они могли ездить в вагонах II класса по цене билетов вагонов III класса. Дороги определяли плату

за проезд служащих и рабочих железных дорог к месту их работы[36]. Следует особо подчеркнуть, что с 1894 г. пассажир, оплативший проезд, не обязан был ехать именно тем поездом, на который куплен билет. В случае отказа от поездки, в кассах станций на билет наносились компостерные знаки другого поезда. Ручная кладь перевозилась бесплатно. Количество ее не оговаривалось, но она не должна была стеснять других пассажиров.

В начале XX в. на железных дорогах действовала достаточно сложная система тарифов на перевозку грузов[37]. Она постоянно совершенствовалась и играла заметную роль в экономическом развитии страны.

Грузоотправитель оплачивал перевозку грузов большой скоростью из расчета 1 коп. с пуда, малой скоростью — от 0,2 до 0,5 коп. с пуда в зависимости от категории груза. Помимо этого отправитель груза платил за составление копии с накладной, за щиты, мешки, чехлы и т. п., принадлежавшие дороге, за использование вагонов-ледников или отапливаемых вагонов, специальных вагонов для перевозки свежих фруктов и ягод, за проезд по некоторым мостам (особенно через Волгу), за подачу вагонов к карьерам или пристаням, за остановку перевоза груза на промежуточной станции, заявление о которой подано уже после ухода поезда, или о возврате груза и т. п. Грузополучатель оплачивал уведомление о прибытии груза на станцию.

Все перевозимые по железным дорогам грузы делились на перевозки местного и прямого сообщения. Под первыми подразумевались перевозки грузов в пределах одной дороги. Перевозки прямого сообщения осуществлялись между станциями разных дорог[38]. В тарифном отношении грузы подразделялись на попудные, повагонные и поштучные. Грузы по способу приемки от отправителей и погрузки в вагоны делились на перевозки со счетом мест, в навалку, в ссыпную и наливом[39]. В России главными грузами, перевозимыми по железным дорогам, были каменный уголь (более 1/5 всех грузов), лес (примерно 1/6 всех грузов), хлеб (примерно 1/7 всех грузов)[40].

С 1896 г. на железных дорогах действовали правила постепенности отправки грузов, делившихся на внеочередные и очередные. К первым относились воинские грузы, легковоспламеняющиеся и взрывчатые вещества, а также грузы, перевозка которых диктовалась чрезвычайными ситуациями, например продовольственные

грузы, направляемые в районы бедствия. Все остальные грузы считались очередными, и порядок их отправки устанавливался министром путей сообщения.

Накануне Первой мировой войны все очередные грузы были разделены на пять категорий. Первую категорию составляли так называемые живые грузы (скот, птица), а также рыба, мясо, овощи, ягоды и т. п. Ко второй категории относились все остальные грузы, не превышавшие по весу 75 пудов. К третьей категории — домашняя кладь, ценные предметы, хранение которых требовало особых условий. К четвертой категории — все прочие грузы, кроме навалочных (дрова, камень, кирпич, лесные грузы и т. п.), составлявших пятую категорию. Очередность отправки грузов корректировалась МПС и порайонными комитетами, особенно в случаях образования залежей грузов или перегруженности отдельных линий, недостатка подвижного состава.

1 мая 1912 г. на казенных железных дорогах вступило в силу «Временное руководство для производства коммерческих операций по перевозке грузов большой и малой скорости на казенных железных дорогах». Оно дополняло Общий Устав российских железных дорог. В частности, руководство уточняло причины отказа от перевозки тех или иных грузов. Так, дороги должны были отказывать грузоотправителям в перевозке ряда взрывчатых веществ, зараженного хлеба, предметов, выходящих за пределы габарита и тех, которые нужно было возить в вагонах почтового ведомства: русские золотые и серебряные монеты, государственные денежные бумаги, документы и т. д.[41)]

На железных дорогах России действовали правила о сроках доставки грузов, перевозившихся малой и большой скоростью. В первом случае груз отправлялся со станции в течение двух суток, а железные дороги перевозили повагонные грузы в среднем со скоростью 150 верст в сутки; попудные — 120 верст в сутки. Грузы большой скорости станция отправляла в течение одних суток. По железным дорогам их везли со следующей скоростью: за сутки — 300 верст, за двое суток — до 600 верст, за трое суток — до 1 000 верст, свыше — по 400 верст в сутки и т. д. Правила регулировали и такие детали перевозок, как использование паромов, подъездных путей, сокращение скорости из-за стихийных бедствий и накопления груженых вагонов на отдельных узлах, ограничения, вызванные действиями таможенных учреждений и т. п. До войны в накладной обя-

зательно указывали путь следования груза[42]. В ноябре 1915 г. Особое совещание по перевозкам лишило грузохозяев этого права[43].

Грузы, прибывавшие большой скоростью, бесплатно хранились на складах станции 24 часа, малой скоростью — 48 часов. За превышение этих сроков грузополучатель платил по установленному тарифу. Если грузополучатель не забирал груз в течение 30 дней, он переходил в разряд невостребованных, о чем сообщалось в местной печати. По истечении еще четырех месяцев груз продавался с торгов. Вместе с тем не каждый груз мог храниться так долго. Существовавшие правила определяли максимальные сроки хранения скоропортящихся грузов: 48 часов, 7 суток, 15 суток, более 15 суток[44].

Во «Временном руководстве для производства коммерческих операций» перечислялись случаи, когда погрузка и выгрузка осуществлялись самой дорогой, но за особую плату. Грузоотправитель должен был произвести погрузку в течение шести часов со времени подачи вагона. За просрочку полагался особый сбор. Железные дороги имели право выдавать ссуды под залог хлебных грузов, льна, хлопка, риса, каменного угля, каменной соли, железа и т. д. Эти грузы дороги принимали на хранение в собственные или нанимаемые складские помещения.

Железные дороги сдавали часть станционных помещений в аренду, в частности для размещения буфетов. В соответствии с «Правилами содержания буфетов и других съестных заведений на станциях железных дорог» указанные заведения должны были быть открыты при наличии пассажиров. «Несостоятельность содержателя» не могла служить причиной прекращения торговли. Если это все же происходило, управление дороги обязано было в кратчайший срок принять все необходимые меры, чтобы не допустить «перерыва в продовольствии пассажиров». По словам ревизора Службы движения Московско-Казанской железной дороги В. И. Монигетти, стоимость еды и напитков определялась Управлением дороги, а не владельцем буфета. В правилах подчеркивалось, что «все съестные предметы, кушанья и напитки должны быть свежие, лучшего качества и надлежащим образом подготовленные». Все порченное подлежало уничтожению. Буфеты по телеграфу предупреждались о количестве пассажиров в каждом поезде. Правила требовали содержания всех торговых помещений, кухни, подвалов «в совершенной чистоте и опрятности», а обслуживающего

персонала — в приличной одежде. Предусматривалось, что «люди неопрятные, нетрезвого поведения и грубые не должны быть допускаемы на службу в буфетах». Весь обслуживавший пассажиров персонал должен был иметь отчетливо видный на расстоянии номерной знак. Контроль за выполнением этих требований осуществлял начальник станции, чины инспекции и жандармской полиции. При необходимости к проверкам подключали медицинских работников.

В дореволюционной России правительство старалось не допускать на казенных железных дорогах коммерческих операций, выходивших за пределы непосредственных транспортных задач. Это объясняется тем, что производство всякого рода коммерческих операций требовало предварительных затрат, а средства у дорог всегда были крайне ограничены. К тому же ведение этих операций было сопряжено со значительным риском, а он считался нежелательным и опасным. Для облегчения финансового положения казенных железных дорог Николай II повелел погасить им все старые долги, образовавшиеся к 1 января 1914 г. по перевозкам военнослужащих и военных грузов[45].

В годы Первой мировой войны Министерство финансов рассматривало вопрос о выделении бюджета казенных железных дорог из общего государственного бюджета. Это могло значительно расширить права дорог в финансовой области, поскольку в государственную роспись вносились бы только общие суммы предполагаемого дохода и расхода по эксплуатации железнодорожного транспорта[46]. Однако осуществить эту идею не удалось.

Денежные поступления дороги обеспечивались *Службой сборов*. В круг ее обязанностей входили: проверка правильности взыскания платежей; расчеты с учреждениями и частными лицами; ведение счетоводства по сборам с составлением помесячных и годовых балансов, а также подготовка годового отчета по сборам. Служба проводила внезапные проверки станций, касс, пассажирских и товарных поездов, товарных дворов, пакгаузов, складов и т. п.

Возложенные на службу обязанности выполнялись состоявшими в ее распоряжении ревизорами станционного счетоводства (инструкторами). В установленные сроки Служба сборов получала от должностных лиц станций и Главной бухгалтерии Управления дороги все необходимые документы, относящиеся к оборотам по сборам; она же вела общий учет пассажирских, багажных, товарных и других сборов.

С 1886 г. на российских железных дорогах действовала *Врачебно-санитарная служба*[47]. Круг ее задач составляли: медицинское обслуживание железнодорожных служащих и их семей; помощь лицам, пострадавшим от несчастных случаев на железной дороге или заболевшим во время поездки; медицинский контроль за профессиональной пригодностью служащих железных дорог; санитарный надзор за дорогой. Возглавлял службу старший врач. Дорога делилась на участки с участковыми врачами, а участки на околотки, находившиеся в ведении фельдшеров.

Весь медперсонал при исполнении служебных обязанностей пользовался бесплатным проездом по дороге в поездах, на паровозах, а в особых случаях и на дрезинах. В экстренных случаях разрешалось останавливать товарные и служебные поезда, предупреждая об этом начальника станции отправления поезда. Медицинский персонал в служебных целях бесплатно пользовался железнодорожным телеграфом.

Под особым контролем старшего врача находилось принятие противоэпидемических мер: соблюдение санитарных и гигиенических норм в вокзалах, буфетах, мастерских, складах и других станционных зданиях, жилых помещениях служащих; проведение дезинфекций подвижного состава, особенно вагонов для перевозки скота и скоропортящихся грузов.

Железные дороги стремились открывать для своих служащих больницы, медицинские пункты, аптеки. Там, где их не было, администрация дорог была обязана за свой счет проводить лечение в земских и городских больницах. Стоимость лечения определялась договором больницы с администрацией дороги или расценками, утвержденными для лечебных заведений Министерством внутренних дел.

На основании закона от 28 июня 1912 г. при управлениях дорог были созданы особые местные комитеты для решения вопросов о выплатах пособий железнодорожникам и членам их семей, пострадавшим в результате несчастных случаев. Комитеты состояли из председателя и девяти членов. На казенных железных дорогах председатель назначался начальником дороги, а на частных — правлением общества. При МПС создавался соответствующий Главный комитет для надзора за правильным исполнением данного закона и деятельностью местных комитетов. Отныне дороги были обязаны

вносить отчисления в особый пенсионный фонд, находившийся в ведении Главного комитета[48].

*Юрисконсультский отдел* (часть) состоял из юрисконсульта и его помощников, защищавших интересы дороги во всех судебных делах. Они, как правило, возбуждались либо частными лицами против дороги, либо служащими дороги против ее администрации. Юрисконсульт давал заключения об ответственности дороги. В обязанности юрисконсульта входило возбуждение в судебном порядке дел, если того требовали интересы дороги, вплоть до переноса их в высшие судебные инстанции.

*Мобилизационный отдел* был создан для поддержания дороги в мобилизационной готовности. В отделе разрабатывались соответствующие мобилизационные документы. В этой работе принимали участие специальные уполномоченные от всех служб дороги. На отдел была возложена организация перевозки войск при объявлении мобилизации.

*Отдел образовательных учреждений* руководил учебными заведениями дороги. Всего в 1914 г. на казенных и частных железных дорогах было 636 низших образовательных учреждений, в том числе 301 одноклассное, 327 двухклассных и 8 повышенного типа. В учебно-методическом отношении абсолютное большинство этих школ подчинялись Министерству народного просвещения, Святейшему Синоду. Накануне Первой мировой войны в Московском узле находилось 126 низших образовательных училищ (61 на казенных и 65 на частных железных дорогах)[49].

С 1902 г. при главных железнодорожных мастерских и депо стали создаваться ремесленные курсы, дававшие подросткам специальные технические знания. В 1914 г. всего было открыто 14 таких курсов, и в них обучалось 510 учащихся. На курсах преподавались Закон Божий, русский язык, отечествоведение, арифметика, практическая геометрия, рисование с черчением, начальные понятия по техническому мастерству[50]. Незначительное количество этих учебных заведений в масштабах всей сети дорог не позволило в годы Первой мировой войны заменить железнодорожников, направленных на театр военных действий, подготовленными кадрами.

*Главная бухгалтерия* (во главе с главным бухгалтером) составляла годовые сметы и отчеты по данным, представляемым службами дороги; вела приходные и расходные книги дороги; осуществ-

ляла сбор выручки по станциям; проводила денежные выплаты служащим.

В связи с ростом цен на продукты питания, к концу 1916 г. на всех казенных железных дорогах были созданы отделы по снабжению железнодорожников.

В зависимости от особенностей дорог, их управленческий аппарат мог отличаться от указанной выше структуры [51)].

Данная система управления железными дорогами была заимствована из французского опыта. Для нее были характерны централизация и разделение функций. В техническом отношении разделение функций давало немало преимуществ, но были и существенные недостатки. Так, специалисты считали опасным неизбежный антагонизм на местах между представителями разных служб. Например, возглавлявший в 1917 г. Петроградский порайонный комитет по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам А. Н. Фролов писал: «Эту рознь, создавшую громадное трение общему ходу железнодорожного дела, я наблюдал лично на всех дорогах, на которых служил. Хотя дороги моего служения находились в самых разнообразных условиях и в географическом отношении, и в отношении своего прошлого, но всюду я в изумлении останавливался перед фактом, что агенты разных служб молятся разным богам... Может ли быть верное понимание потребностей службы движения у человека, который всю жизнь прослужил по службе тяги? Можно ли положиться на правильность оценки средств службы тяги агентом, всю жизнь прослужившим по ремонту пути? Что же наблюдается в действительности? Всякое требование со стороны другой службы, исполнение которого связано с трудом и хлопотами, признается вытекающим не из действительной потребности, а из каприза; обратно — всякий отказ со стороны другой службы исполнить предъявленное к ней требование объясняется не неимением к тому средств, а нежеланием. Отсюда порча личных отношений на почве служебных недоразумений. Раз личные отношения испортились, то предлоги для служебных недоразумений в числе еще более увеличиваются. Споры и пререкания по службе, таким образом, являются прямым следствием взаимного непонимания потребностей чужой службы, удовлетворение которых не терпит отлагательства, и неумения оценить средства чужой службы, за пределами которых не должно предъявлять к ней никаких требований» [52)].

РОССИЙСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ БИБЛИОТЕКА 2005

Фролов считал, что русские железные дороги нуждаются в такой организации, которая «исключала бы возможность каждому начальнику части отдельной службы вести свою собственную политику». Попыткой объединить работу служб стала организация на некоторых дорогах в годы Первой мировой войны эксплуатационных отделов. В частности, на Александровской железной дороге 18 июля 1914 г. был учрежден Минский эксплуатационный отдел, а на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге — Новосокольнический. Эти отделы должны были координировать работу служб и осуществлять воинские перевозки. Заведующие отделами пользовались правами заместителя начальника дороги. Отделы формально находились в составе управлений железных дорог, но финансировались из военного фонда и действовали на основе положения, утвержденного 27 августа 1916 г. начальником Главного управления военных сообщений генерал-майором С. А. Ронжиным. Эксплуатационные отделы были в основном ликвидированы в 1917 г.

Частные дороги были более свободны в выборе структуры управления. Некоторые из них (Владикавказская, Рязанско-Уральская, Северо-Донецкая, Юго-Восточные) пошли по пути сокращения числа служб и учредили на своих дорогах службы эксплуатации.

27 января 1916 г. инженер-инспектор по наблюдению за правильной эксплуатацией и усилением железных дорог МПС В. П. Некрасов подал рапорт на имя министра путей сообщения А. Ф. Трепова, в котором высказался за повсеместное переименование служб движения в службы эксплуатации. Эти службы должны были приобрести «первенствующее и отчасти руководящее значение». Службы коммерческие и сборов, по его мнению, могли стать отделами служб эксплуатации, а начальники последних получить ранг первых заместителей начальников дорог[53]. Однако к 1917 г. никаких существенных изменений в административном устройстве железных дорог не произошло.

В советское время позицию А. Н. Фролова поддерживал известный специалист в области эксплуатации железных дорог инженер путей сообщения В. А. Сокович. В частности, он писал: «Разделение станционной работы по трем службам движения, коммерческой и электротехнической (ныне служба движения и коммерческая объединены в одну службу эксплуатации) является мерой нерациональной, продиктованной, по-видимому, посторонними делу обстоятельствами и самолюбием. Это разделение всегда осуждалось

нашими лучшими жел. дор. практиками и авторитетами (И. И. Рихтер и др.)»[54]. Фролов, в свою очередь, отметил, что за последние 20–30 лет ни представители железнодорожной общественности, ни лица администрации железных дорог не высказывались в пользу коренной реформы управления. Причину он видел в том, что «железнодорожная масса, от низов до верхов, так свыклась со своей организацией, считая ее чем-то неотделимым от себя, что совершенно не отдавала себе отчета, хороша она или дурна»[55].

Незадолго до начала Первой мировой войны была введена должность начальника Московского железнодорожного узла. Занять ее мог заведующий движением Московской Окружной железной дороги. При объявлении мобилизации это происходило автоматически. В случае возникновения чрезвычайной потребности в массовой перевозке грузов, для этого требовалось постановление узлового совещания представителей железных дорог Московского узла.

Роль начальника узла состояла в общем руководстве и объединении работы всех станций, составлявших Московский узел, для обеспечения бесперебойного воинского и коммерческого движения. Согласно инструкции, составленной в 1915 г., он наблюдал за точным соблюдением действовавших на железных дорогах правил и положений, предупреждал и устранял различные недоразумения, возникавшие между служащими станций, принадлежавших к разным железным дорогам, при передаче вагонов или грузов; принимал меры к устранению скоплений на станциях груженых или порожних вагонов. Он имел право своей властью передавать подвижной состав от одной станции к другой в целях улучшения разгрузки или погрузки вагонов, маневровых работ. Распоряжения начальника узла были обязательными для исполнения[56].

Все вопросы, связанные с развитием путевого устройства, строительными работами или увеличением штата, начальник узла вносил на рассмотрение Особого узлового совещания.

В работе начальнику узла помогали четыре распорядителя движения на Московской Окружной железной дороге, один из которых был его первым заместителем. Вторым заместителем назначался специалист по техническим и административно-распорядительным вопросам. Эти кандидатуры предлагались Особым узловым совещанием и утверждались начальником Управления железных дорог МПС. В своей деятельности начальник узла опирался на Контору

заведующего движением Московской Окружной железной дороги, штат которой был увеличен.

С июня 1914 г. по январь 1917 г. начальником Московского узла был талантливый инженер путей сообщения А. Ф. Величко. Он имел практический опыт работы непосредственно на линиях железных дорог (конторщик станции Москва-Товарная Рязанско-Уральской железной дороги и начальник станций Елец, Пенза, Кочетовка) и в аппарате МПС (чиновник особых поручений и ревизор движения эксплуатационного отдела Управления железных дорог). В связи с передачей Московской Окружной железной дороги из ведения Управления Николаевской железной дороги в Управление Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог, А. Ф. Величко в 1916 г. одновременно занимал должности помощника и заместителя начальника Службы движения этих дорог[57]. Важную роль в эксплуатации железных дорог и развитии Московского узла в годы войны сыграли инженеры Л. Н. Бернацкий, В. Д. Голев, И. В. Горланов, А. М. Карнеев, П. И. Красовский, А. М. Ларионов, В. В. Шухов и др.

Надзор за военными перевозками в тылу осуществляло военное ведомство. Представителями Управления военных сообщений на линиях были заведующие передвижениями войск (штаб-офицеры Генерального штаба) данного района, коменданты станций или специально назначенные для этой цели офицеры. Заведующий передвижениями войск действовал совместно с Мобилизационным отделом каждой дороги. Он изучал вверенные ему пути сообщения в военном отношении, получал для этого из Управления дороги сведения об эксплуатации и техническом состоянии дороги; имел доступ в любую службу для ознакомления с ее деятельностью. Вместе с Мобилизационным отделом он составлял планы и графики воинских перевозок и пояснительные записки к ним. Под его руководством на дороге проводились испытания по отработке технологий перевозок войск. Он пользовался правами командира батальона по отношению к подчиненным ему комендантам станций, которые распоряжались посадкой и высадкой войск, наблюдали за правильностью и своевременностью передвижения воинских частей, команд и грузов. Все распоряжения комендантов станций, относившиеся к перевозке войск, должны были безусловно выполняться всеми воинскими чинами. Начальники частей не имели права вмешиваться в распоряжения комендантов и тем более от-

давать им какие-либо приказания. Коменданты пользовались правами уездного воинского начальника, вели учет военнослужащих, состоящих на железнодорожной службе, и заведовали продовольственными пунктами[58].

Важным звеном в работе Московского узла был Московский порайонный комитет. Он был организован и начал свою деятельность осенью 1906 г.[59] В 1907 г. было осуществлено распределение дорог по порайонным комитетам. В ведении Московского комитета оказались Московско-Брестская, Московско-Курская, Московско-Казанская, Московская Окружная, Нижегородская и Муромская, Северные (без линии Петербург—Вятка), Сызрано-Вяземская и Волго-Бугульминская железные дороги.

Главной задачей комитетов было усиление провозной способности железных дорог за счет лучшего использования подвижного состава. На заседаниях постоянно рассматривались вопросы развития железнодорожной сети в районе. В комитет поступали сведения об ожидаемом сборе зерновых культур. На их основании составлялись графики вывоза хлеба и прочих сельскохозяйственных грузов, план перевозок на предстоящие осенние и зимние месяцы. Эти планы поступали в Центральный комитет по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам при Управлении железных дорог МПС. После утверждения, они сообщались местным управлениям железных дорог.

Порайонные комитеты состояли из представителей различных ведомств, земских учреждений, биржевых комитетов, съездов представителей различных отраслей промышленности, сельскохозяйственных обществ и т. д. Заседания проходили по мере необходимости, но не реже двух раз в год. Финансировались они за счет особого повагонного сбора с грузов.

Из состава комитета выделялось особое управление делами, состоявшее из председателя и представителей местных железных дорог. Управление делами, помимо подготовки заседаний комитета и общего плана перевозок, располагало некоторыми распорядительными функциями: устанавливало направления перемещения порожних вагонов, а в экстренных случаях и груженых; обеспечивало краткосрочное усиление подвижным составом одних дорог за счет других. Свои предложения о дальнейшем совершенствовании перевозок оно сообщало в Центральный комитет при МПС. Вместе с тем распорядительные права комитетов были незначи-

тельными, что превращало их преимущественно в совещательные органы.

В годы войны, когда на первый план вышла оперативность в принятии решений, «совещательный и согласительный голос комитетов и особых совещаний, созданных при них, — по словам начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала от инфантерии М. В. Алексеева, — сделался уже недостаточным, так как требовался по всем вопросам голос решающий, и порайонные комитеты потеряли свое объединяющее значение»[60]. Администрация железных дорог теперь предпочитала решать все важнейшие вопросы в Управлении железных дорог МПС.

В ходе первой русской революции на всех дорогах важной составной частью администрации стали особые комитеты, созданные при управлениях под председательством начальников дорог[61]. В их состав входили начальники жандармских полицейских управлений дорог и заведующие передвижением войск. В обязанности комитета каждой дороги входила охрана порядка в пределах полосы отчуждения, а также всех железнодорожных устройств и сооружений, обеспечивавших непрерывность движения поездов. Одновременно комитеты ставили задачу дополнительного контроля за действиями всех должностных лиц на железных дорогах.

Каждый комитет имел право издавать обязательные постановления с целью предупреждения нарушений общественного порядка и безопасности движения поездов. Они предусматривали наказание в виде штрафа размером до 500 руб. или ареста на срок до 3 месяцев.

Комитет мог запретить проведение любого собрания в полосе отчуждения дороги, закрыть торговое и промышленное заведение. По решению комитета мог быть уволен любой служащий. Он мог запретить пребывание в полосе отчуждения любого частного или должностного лица, кроме находившихся при исполнении служебных обязанностей лиц судебного ведомства. По решению комитета из пределов полосы отчуждения мог быть выселен любой человек по подозрению в противоправной деятельности, а из служащих дороги сформирована вооруженная охрана. Комитет мог обратиться за поддержкой войск, пользуясь при этом правами, предоставленными губернаторам. Сам комитет подчинялся в рамках своих полномочий местному генерал-губернатору. Закон запрещал комитету вмешиваться в технические, эксплуатационные, хозяйственные распоряжения начальника дороги.

Все служащие казенных и частных железных дорог, в условиях объявления чрезвычайных мер охраны, не имели права оставлять свои рабочие места без согласия комитета. Жалобы на его решения должны были подаваться в двухнедельный срок на имя министра путей сообщения. Делопроизводство комитета вел начальник Мобилизационного отдела.

Все лица, состоявшие на железнодорожной службе[62], являлись членами пенсионной кассы, через которую выдавались пенсии и единовременные пособия[63]. Средства кассы формировались из специальных капиталов передаваемых ведомством путей сообщения при ее учреждении; обязательных отчислений участников; добровольных взносов; пособий из средств казны; прямых доходов казны; других поступлений. Обязательные отчисления членов кассы производились в следующих размерах: при вступлении в кассу — в размере шести процентов годового содержания, с рассрочкой выплаты взноса в течение двенадцати месяцев; ежемесячно — в размере шести процентов месячного содержания.

9 сентября 1916 г. император Николай II утвердил «Положение о сберегательно-вспомогательных кассах для служащих, рабочих и мастеровых казенных железных дорог», в соответствии с которым с 1 января 1917 г. вместо пенсионной вводилась единая централизованная касса, находившаяся под надзором МПС. На дорогах действовали специальные пенсионные комитеты. Начальник Управления железных дорог МПС назначал 1/3 их состава, а остальные избирались участниками кассы на три года. Денежным вознаграждением председателей и членов комитетов были суточные. Тем, кто отвлекался от основной работы, возмещали потерю заработка. Комитеты составляли списки участников касс, вели их личные счета, следили за своевременным поступлением и переводом средств и т. п.[64]

Частные железные дороги сами определяли необходимость создания пенсионных или сберегательно-вспомогательных касс[65].

Завершая обзор структуры управления казенных железных дорог, нельзя не отметить наличие на ряде крупных станций различных общественных организаций — советов старшин собраний служащих, библиотечных комитетов, обществ трезвости и т. п.

В Москве обработкой грузов и багажа, прибывавшего в город или подлежавшего отправке, занимались железнодорожные артели. Рассмотрим их функции и структуру на примере Александровской

железнодорожной артели. Согласно утвержденному 31 мая 1913 г. Уставу, она брала на себя выполнение следующих работ: доставку по назначению багажа, товаров и других предметов; упаковку и сдачу их на станции железных дорог и на почту; прием с почты, из контор, магазинов, со станций железных дорог и других учреждений различных грузов. По желанию нанимателей, члены артели могли выполнять обязанности весовщиков, кондукторов, маркировщиков, носильщиков, грузчиков, сторожей.

Делами артели руководили правление, собрание выборных и общее собрание. Правление состояло из старосты и двух товарищей. Они выбирались общим собранием из своей среды на год. Собрание выборных составляли члены правления и несколько лиц, выбранных общим собранием. Оно утверждало внутренний распорядок артели, вело прием новых членов, рассматривало текущие вопросы деятельности артели[66].

В организации пассажирских перевозок было задействовано Международное Общество спальных вагонов. Еще в 1908 г. оно заключило с МПС договор о строительстве пассажирских вагонов, их приписке к дорогам, ремонте и обслуживании. Параграф 68 договора требовал строить вагоны «в России и из русских материалов». При этом проекты вагонов должны были отвечать техническим условиям и сметам, одобренным Управлением железных дорог МПС. С 1 мая 1912 г. вступило в силу соглашение между МПС и Правлением Общества, по которому последнему предоставлялось право продавать билеты в вагоны I–III классов. В пользу Общества взимался 2 % сбор, а также комиссионные за право ехать в спальном вагоне по русским линиям (75 коп. за место)[67].

Охрана порядка на всех линиях дороги в дореволюционной России была возложена на жандармские полицейские управления железных дорог. Чины этих управлений имели право привлечь виновных к судебной ответственности. Все служащие железной дороги были обязаны помогать жандармскому полицейскому управлению в исполнении его обязанностей. В довоенное время хищения на транспорте были довольно редким явлением и носили настолько мелкий характер, что МПС даже не вело их общей статистики. Малочисленность случаев хищения объясняется четкостью операций грузооборота, когда груз не залеживался на складах и не хранился в вагонах; безусловной исправностью и прочностью подвижного состава и складских помещений; их надежной охраной, ибо

строго действовал принцип материальной ответственности перед грузоотправителями. Важную роль играла также добросовестность агентов путей сообщения, причастных к операциям грузооборота, что являлось результатом тщательного подбора личного состава на железных дорогах[68].

В пассажирских помещениях на станциях на видном месте должна была находиться книга для записи жалоб. Рядом вывешивались правила пользования этой книгой. Агенты железных дорог и чины жандармской полиции не имели права препятствовать занесению жалоб. Пользоваться книгой могли как пассажиры, так и отправители или получатели грузов. Жалобные книги не выдавались только лицам в нетрезвом состоянии. Все заносимые в книгу жалобы должны были иметь доказательства и свидетелей (с обязательным указанием их местожительства). При отсутствии доказательств, жалобы рассматривались на основе показаний служащих железной дороги и сведений жандармской полиции. За порчу книг, записи оскорбительного и несоответствующего действительности характера виновные привлекались к судебной ответственности. Копия записи, сделанной в книгу жалоб, в тот же день передавалась начальнику станции, и он был обязан начать разбирательство на месте. О принятых начальником станции административных мерах делалась запись на соответствующих страницах жалобной книги. Податель жалобы о результатах разбирательства уведомлялся в течение месяца.

Такими были структура и основные функции управления казенной железной дороги накануне Февральской революции 1917 г.

## § 2. Нормативно-правовая база организации и работы частных железных дорог

К 1917 г. в районе Московского железнодорожного узла действовало несколько частных железнодорожных обществ: «Общество Московско-Казанской железной дороги», «Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги», «Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги». Рассмотрим механизм управления частной железной дорогой на примере Московско-Казанской железной дороги. Главным звеном управления являлось Общее собрание всех акционеров. Оно созывалось Правлением не реже двух

раз в год: одно не позже октября для утверждения сметы на будущий год и избрания членов Ревизионной комиссии, а другое в апреле для рассмотрения отчета этой комиссии о состоянии капиталов Общества, избрания членов Правления и Наблюдательного комитета. Чрезвычайное Общее собрание созывалось Правлением по письменному требованию акционеров, имеющих в совокупности не менее двухсот голосов, или по требованию Наблюдательного комитета. О дне созыва Общего собрания сообщалось в газетах Москвы и Петербурга за шесть недель. В случае экстренности сообщение публиковалось за три недели. На Общем собрании мог присутствовать каждый акционер, но имел право голоса и мог представлять других акционеров лишь тот, кто владел не менее 10 акциями. Владевший 50 акциями имел два голоса. Каждые следующие 25 акций давали ему право на один голос. Но никто не мог иметь более 10 голосов по своим собственным акциям. Как поверенному других акционеров, ему представлялось еще 10 голосов. Для получения права голоса по доверенности нужно было представить письменное извещение доверителя по особой форме, установленной Правлением Общества. Председательствовал на Общем собрании акционеров председатель Наблюдательного комитета.

Общее собрание рассматривало и утверждало отчет Правления за минувший год и общую смету на следующий год. Оно определяло размеры дивидендов и отчислений в запасной капитал [69)].

Из числа акционеров, владеющих 50 акциями, Общее собрание избирало Правление в составе четырех директоров и трех кандидатов. Они, в свою очередь, ежегодно избирали председателя Правления. Общее собрание также избирало Наблюдательный комитет из 12 акционеров, владевших не менее 25 акциями, и Ревизионную Комиссию из 3 акционеров [70)].

Все выборы проходили на Общем собрании путем тайного голосования. При равенстве голосов, полученных кандидатами, проводились дополнительные выборы, и в случае повторного равенствая вопрос решался жребием. Счетная комиссия состояла из четырех акционеров, владевших наибольшим числом акций. Избрание членов Правления, Наблюдательного комитета и Ревизионной Комиссии утверждалось простым большинством голосов, а постановления Общего собрания получали обязательную силу при условии утверждения 3/4 голосов присутствовавших на заседании.

Помимо указанных вопросов, Общее собрание рассматривало предложения Правления о займах, о продолжении строительства железной дороги, о слиянии с другими обществами, о приобретении в собственность иных линий или их аренде и предложения об изменении Устава Общества.

Решения Общего собрания были обязательны для всех акционеров, в том числе и отсутствовавших на собрании. Краткий годовой отчет Общества публиковался в столичных газетах.

Правление собиралось на свои заседания не реже одного раза в неделю. Решения принимались большинством голосов. Чтобы результаты голосования были действительными, требовалось присутствие не менее трех членов Правления. Протокол подписывался всеми членами Правления. Несогласный с решением мог потребовать занести в протокол свое мнение.

Правление Общества определяло его внутреннее устройство, распоряжалось поступающими денежными средствами, составляло годовую смету и в ее пределах рассчитывалось с контрагентами Общества[71]. Оно могло разрешить сверхсметные расходы на сумму до 50 тыс. руб. в год, а с предварительного одобрения Наблюдательного комитета и до 200 тыс. руб. в год. Правление принимало решение о продаже неиспользуемого имущества дороги, рассматривало проекты и сметы строительных работ, заключало соответствующие контракты на постройку, на приобретение различных материалов, оборудования и т. п. Правление само назначало и увольняло служащих, за исключением управляющего дорогой, заведующего счетной частью и старшего инженера, назначение которых предварительно согласовывалось с министром путей сообщения. Оно определяло обязанности служащих и назначало их содержание. Служащих с жалованием до 1500 руб. в год нанимал на работу управляющий дорогой. Правление утверждало график движения поездов по предложению управляющего дорогой и решало ряд других вопросов эксплуатации и экономики дороги[72].

Таким образом, Правление ведало чисто хозяйственными вопросами эксплуатации. Оно должно было способствовать наиболее выгодному способу ведения железнодорожного хозяйства как коммерческого предприятия. Поэтому весь аппарат, отвечавший за хозяйственную сторону дела, был сосредоточен при Правлении дороги. Это были службы: коммерческая и сборов; отделы: юридический и по отчуждению имуществ; главная бухгалтерия[73].

Наблюдательный комитет осуществлял постоянный контроль за деятельностью Правления. Он имел право потребовать для изучения любые документы Правления, не вмешиваясь в его распоряжения. Если Комитет считал решения Правления ошибочными, то письменно высказывал свой протест. При отказе Правления признать свою ошибку, Наблюдательный комитет созывал чрезвычайное Общее собрание акционеров.

Наблюдательный комитет ежегодно представлял Общему собранию свое заключение по общей смете издержек, которую составляло Правление. Заключение Наблюдательного комитета принималось большинством голосов присутствовавших на его заседании. Но если на заседании присутствовало всего три члена Комитета, их решение должно было быть единогласным.

Члены Правления и Наблюдательного комитета не могли лично или через других лиц участвовать в подрядах или поставках для своего Общества.

Высшее звено управления другими акционерными обществами имело некоторые отличия. Например, «Уставом Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги» предусматривалось, что Общее собрание акционеров помимо Правления могло быть созвано акционерами, имевшими в совокупности 100 голосов, Ревизионной Комиссией или Комиссией, назначаемой Советом министров для проверки отчетов и книг Правления. Не предусматривалось избрание Наблюдательного комитета. Правление состояло из пяти директоров и трех кандидатов, избиравшихся Общим собранием на три года. Из своей среды Правление ежегодно избирало председателя. В случае длительного отсутствия директоров кандидаты выполняли их обязанности. В противном случае на заседаниях Правления они не имели решающего голоса. Решения в Правлении принимались большинством голосов, но при условии наличия не менее трех директоров. При равенстве голосов принималось то решение, которое поддерживал председатель. Каждый год из состава Правления выбывал один директор и один кандидат, старшие по времени избрания. В случае досрочного выхода директора из состава правления[74)], он замещался кандидатом, получившим на выборах наибольшее число голосов. Ревизионная Комиссия избирались Общим собранием. В нее входило от двух до пяти человек из числа акционеров, не участвовавших в управлении делами Общества.

Председатель Правления открывал первое заседание Общего собрания, а затем акционеры избирали из своей среды председательствующего [75].

Правление «Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги» состояло из пяти директоров. Все они избирались Общим собранием на срок четыре года и ежегодно выбирали председателя. Каждый год из состава Правления выбывал один из директоров, старший по времени избрания, а раз в четыре года — двое. Общее собрание могло, «если пожелает», избрать специальный комитет в составе трех-пяти акционеров, не участвовавших в управлении делами Общества, для проверки кассы и книг Правления.

В Уставе этого Общества оговаривалось, что пока правительство будет владеть одной четвертью всех акций, оно будет иметь право назначать одного из директоров Правления [76].

Интересен состав членов правлений этих трех обществ [77].

*Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога*:

Байдак Николай Дмитриевич (председатель)
Утин Яков Исаакович (заместитель председателя)
Лазарев Карл Петрович
Вышнеградский Александр Иванович
Лазарев-Станищев Владимир Николаевич.

*Московско-Казанская железная дорога*:

фон Мекк Николай Карлович (председатель)
Абрагамсон Артур Адольфович
Енгалычев Николай Владимирович
Путилов Алексей Иванович.

*Московско-Киево-Воронежская железная дорога*:

Геннерт Аркадий Иванович (председатель)
Перевозников Трифон Михайлович
Поляков Исаак Лазаревич
Борисов Иван Николаевич.

Наиболее известными в железнодорожном мире из них были И. Н. Борисов, товарищ (заместитель) министра путей сообщения, с весны 1920 г. занимавший должность начальника Главного управления путей сообщения НКПС, и Н. К. фон Мекк, сын крупнейшего предпринимателя в области железнодорожного строительства второй половины XIX в. Карла Федоровича фон Мекка.

Н. К. фон Мекк после Октябрьской революции также работал в центральном аппарате НКПС. Мир крупного капитала в правлениях этих обществ был представлен А. И. Вышнеградским и А. И. Путиловым. Вышнеградский в то время был директором-распорядителем Петербургского международного коммерческого банка и членом правлений подконтрольных ему акционерных компаний (Общества Коломенского машиностроительного завода, Русского акционерного общества артиллерийских заводов, акционерного общества Белорецких железоделательных заводов, «Эмба Каспиан ойл К°», страхового общества «Россия» и др.). После Октябрьской революции был арестован и некоторое время находился в Петропавловской крепости, затем эмигрировал во Францию. Путилов был председателем правления Русско-Азиатского банка (крупнейшего по своим активам в дореволюционной России) и входил в состав правлений свыше 50 акционерных компаний. После Октябрьской революции он эмигрировал во Францию. Возглавив Парижское Отделение Русско-Азиатского банка, оказывал в годы Гражданской войны значительную финансовую помощь белому движению.

Непосредственной эксплуатацией частных железных дорог ведали управляющие. Как уже отмечалось выше, все они назначались министром путей сообщения из числа представленных железнодорожными обществами кандидатов и состояли на государственной службе, пользуясь всеми ее правами и преимуществами, кроме права на пенсии и единовременные пособия из государственного казначейства. Должность управляющего могла быть занята лицом, не имевшим соответственных чинов и даже права поступления на гражданскую службу. При этом на протяжении службы он пользовался всеми преимуществами, полагавшимися этой должности, но в чины не производился. Управляющие получали содержание из средств дорог, но оно согласовывалось в МПС. Важно отметить, что Правление дороги не могло произвольно изменить содержание управляющего в течение всего времени, пока он занимал эту должность[78]. Управляющие подчинялись не только председателю Правления железнодорожного общества, но и начальнику Управления железных дорог МПС.

Управляющий непосредственно отвечал за исправное состояние дороги и безопасность движения. В инструкции управляющим железными дорогами частных обществ особенно подчеркивалась необходимость выполнения требований «Положения об Импера-

торских поездах» и соответствия дороги потребностям военных перевозок. Он также был обязан строго следовать статьям Общего Устава российских железных дорог и многочисленным циркулярам МПС. Если управляющий получал от Правления Общества или отдельных его членов (директоров) распоряжения, расходившиеся с требованиями законов и предписаний МПС, не выполняя их, он немедленно сообщал об этом Правлению. Если Правление настаивало на своем распоряжении, то арбитром выступало МПС.

Все служащие по административной и технической части непосредственно подчинялись управляющему. Он наблюдал за точным исполнением каждым из них порученного ему дела. Он мог временно отстранить от занимаемых должностей тех или иных служащих и направить представление Правлению Общества для окончательного их увольнения. Управляющий ходатайствовал перед министром путей сообщения о награждении отличившихся служащих. На отсутствие на дороге свыше трех дней он получал разрешение министра путей сообщения.

В установленные сроки управляющий представлял в Правление Общества отчет по эксплуатации дороги за минувший год, о ее техническом состоянии и ведомость о потребностях на предстоящий год. Не позже чем за месяц до представления эксплуатационной сметы управляющий дорогой с директорами Правления производил подробный осмотр дороги, ее сооружений и подвижного состава. Журнал этого осмотра был основанием для утверждения годовой эксплуатационной сметы.

Управляющий представлял в Министерство путей сообщения проекты новых линий (общий план, продольный и поперечный профили земляного полотна, поперечный профиль балластного слоя), мостовых опор при высоте более 10 метров, укладки и переукладки путей станций I и II классов, постройки и перестройки пассажирских зданий на станциях этих классов, устройства и расширения главных мастерских, изменения типов подвижного состава, вообще все проекты по устройству, перестройке и улучшению сооружений стоимостью свыше 50 тыс. руб. и т. п. Представляемые в МПС проекты должны были иметь все необходимые пояснения, расчеты, подробные объяснительные записки, в которых объяснялись местные условия, причины строительных работ и предполагаемые результаты. В МПС представлялись даже проекты временных сооружений, которые устраивались на время ремонта

существующих на дороге искусственных сооружений, если это могло сказаться на безопасности движения. Таким образом, ясно, что частное железнодорожное хозяйство в решающей степени зависело от государства. В одной из работ Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России было отмечено, что даже коммерческая деятельность частных железных дорог полностью контролировалась казной, ибо она устанавливала тарифы на перевозки грузов, определяла объем производства и валовой доход, запрещала или разрешала заграничные заказы и т. п. Министерства путей сообщения и финансов стремились укомплектовать своими представителями правления частных обществ, причем им устанавливалось определенное годовое содержание, независимо от доходности акций. Поэтому члены правлений, имея фиксированное директорское жалование, часто превращались в обычных чиновников и приближались к статусу служащих казенных железных дорог[79]. По требованию министра путей сообщения мог быть уволен любой агент частной дороги, если из МВД поступала информация об антиправительственном характере его действий.

Управляющий частной железной дороги был обязан лично удостовериться, что поступавшие на данную дорогу рельсы, скрепления и подвижной состав, изготовленные на российских заводах, соответствуют утвержденным типам. Он утверждал расписание движения поездов, составленное с учетом действующих правил движения, назначал движение экстренных поездов. Следует пояснить, что во всех уставах железнодорожных обществ специально оговаривалось, что по требованию МПС дорога частного общества должна была назначить движение такого поезда[80]. Все частные дороги были обязаны бесплатно возить почту. Почтовое ведомство, входившее в начале XX в. в состав Министерства внутренних дел, могло приобрести за свой счет почтовый вагон, но его содержание, ремонт и расходы по эксплуатации осуществлялись за счет Общества.

Наконец, управляющий дорогой должен был исследовать технические причины несчастных случаев и своевременно сообщать о своих заключениях в МПС и Жандармское полицейское управление данной дороги[81].

В 1916 г. управляющими частными железными дорогами были: М. Е. Правосудович (Московская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги), А. В. Корибут-Дашкевич (Московско-

Казанская железная дорога), А. К. Старицкий (Московско-Киево-Воронежская железная дорога).

Основные службы аппарата управления частных железных дорог принципиально не отличались от аналогичных на казенных железных дорогах.

Следует подчеркнуть, что по количеству служащих, мастеровых и рабочих Московско-Виндаво-Рыбинская (33 000 человек) и Московско-Киево-Воронежская (36 026 человек) железные дороги входили в число пяти крупнейших частных дорог России [82)].

В России в течение нескольких предвоенных десятилетий частные железнодорожные капиталы образовывались путем выпуска негарантированных акций и 4,5 % облигаций, гарантированных правительством [83)]. В соответствии с уставами обществ выплата процентов по облигациям обеспечивалась доходами общества, запасным капиталом, всем движимым и недвижимым имуществом. Государство гарантировало держателю облигаций определенный доход, независимо от прибыльности самой железной дороги.

В финансировании казенных и частных железных дорог имелись существенные различия.

Казенные дороги в дореволюционной России финансировались за счет государственного бюджета на принципе единства кассы. Всю свою выручку они были обязаны вносить в кассы Государственного банка для зачисления на текущий счет государственного казначейства. Все нужные им средства по расходной смете эти дороги получали из этого же казначейства. Они не могли обращаться в другой государственный или частный банк для пополнения своей кассы. В отличие от казенных, частные дороги финансировались по принципу хозяйственного расчета и могли обращаться к содействию банков, когда в этом возникала необходимость. Одной из важных статей расходов дорог были обязательные платежи, т. е. уплата процентов по облигациям железнодорожных займов. Чистый доход дорог определялся за вычетом всех расходов по эксплуатации и всех расходов по обязательным платежам.

В предвоенное время правительство пошло на ряд льгот частному капиталу в целях привлечения средств на строительство железных дорог. Так, кроме гарантий облигационному капиталу, правительство обеспечивало по акциям некоторый доход во время постройки дороги и в первые годы эксплуатации, ограничило участие казны в прибылях дорог, удлинило до 25 лет срок, с которого

наступало право на выкуп дорог в казну, допускало соотношение размеров акционерного и облигационного капиталов до 1:12[84].

Немалый доход приносила реализация в стране и за рубежом облигационных займов. Частные общества владели зернохранилищами и элеваторами, имели для удовлетворения потребностей дорог угольные копи и машиностроительные предприятия, строили пристани и шоссейные дороги, владели гостиницами для пассажиров, имели право продавать на рынках часть продукции своих заводов. Таким образом, они обладали возможностями крупных многоотраслевых частных предприятий, получая доход не только от результатов своей основной деятельности[85].

В 1912 г. основной капитал частных дорог Московского узла составлял: Московско-Виндаво-Рыбинской — 200 млн руб., Московско-Казанской — 195 млн руб., Московско-Киево-Воронежской — 273 млн руб., Рязанско-Уральской — 305 млн руб. По оценке К. Я. Загорского, по размерам капиталов с ними могли равняться только наиболее крупные капиталистические объединения и союзы отдельных предприятий целых отраслей промышленности (синдикаты и тресты)[86]. Эти дороги оставались доходными в течение всего предвоенного времени. Их акции котировались на бирже по курсам, превышавшим их номинальную стоимость в 2–6 раз. В результате дороги исправно платили проценты по облигационным займам. По свидетельству последнего министра путей сообщения Российской империи Э. Б. Войновского-Кригера, правительство в 1913 г. получило от своего участия в прибылях частных дорог чистый доход в размере около 50 млн руб.[87]

В довоенное время в железнодорожной печати шли острые споры о преимуществах частного железнодорожного хозяйства или казенного управления железными дорогами. Вопрос этот остался открытым. Практика показала, что в обеих системах были свои достоинства и недостатки. Подводя первые итоги этим спорам, известный в железнодорожном мире специалист, руководитель Конторы опытов над типами паровозов[88] Ю. В. Ломоносов писал: «Мне представляются бесплодными модные теперь попытки с помощью значений себестоимости решить вопрос о сравнительной хозяйственности частного и казенного железнодорожного хозяйства... Между условиями частной и казенной эксплуатации у нас сейчас нет серьезного различия»[89].

## § 3. Железнодорожная служба

Долгие годы служебные отношения железнодорожников регулировались общими для всего государственного аппарата законами[90)] и ведомственными нормативными актами[91)]. В 1906 г. министр путей сообщения К. С. Немешаев внес на рассмотрение в Совет министров несколько законопроектов о службе железнодорожников: Положение о служащих на железных дорогах, Дисциплинарные правила и Положение о продолжительности службы и отдыха служащих на железных дорогах. Но все они встретили возражения со стороны П. А. Столыпина, поскольку не были согласованы с Министерством внутренних дел[92)].

Переработка и согласование проектов с различными ведомствами заняли несколько лет. 14 марта 1913 г. С. В. Рухлов представил Николаю II проект Устава о службе на казенных железных дорогах. По словам министра, Устав этот имел целью «восполнить недостаток действующего законодательства в отношении определения служебного положения — прав, обязанностей и дисциплинарной ответственности — лиц, состоящих на железнодорожной службе». Он отмечал, что до сих пор служебное положение работников железных дорог не определено какими-либо согласованными между собою законами. К железнодорожникам применялись и Устав о службе гражданской, и некоторые специальные узаконения, относившиеся к отдельным категориям служащих, нормы гражданских законов о найме на работу и, наконец, многочисленные административные ведомственные акты.

Рухлов полагал, что железнодорожная служба должна быть признана особенно тяжелой и напряженной, поскольку транспорт является непрерывно работающим предприятием и железнодорожникам вверена безопасность людей. Проект Устава определял порядок приема на службу, прохождения ее и увольнения, обязанности служащих по отношению к начальникам, а их к подчиненным и т. п. На службу принимались только российские подданные. Несовместимой со службой на железнодорожном транспорте была принадлежность «к противогосударственным союзам и партиям». Устав присваивал значительной части старших железнодорожных служащих (свыше 25 000 человек) права государственных служащих. Всего на русских железных дорогах тогда трудилось свыше 400 тыс. человек. Рухлов получил согласие Николая II на внесе-

ние законопроекта в Государственную думу[93]. Начавшаяся война помешала его прохождению через российский парламент. В 1916 г. министр путей сообщения А. Ф. Трепов решил провести проект в порядке ст. 87 Основных государственных законов[94].

16 сентября 1916 г. Николай II утвердил принятое Советом министров положение «Об осуществлении некоторых постановлений проекта Устава о службе на казенных железных дорогах»[95].

В ст. 1 этого положения сказано: «Служащие, в отношении их служебных прав, разделяются на состоящих на государственной службе и на не состоящих на таковой». К первой группе были отнесены начальники дорог с их помощниками; начальники служб и их помощники; инженеры для поручений и технических занятий; начальники отделений, участков, станций, оборотных депо и мастерских; заведующие цехами; ревизоры, бухгалтеры, юристы, врачи, коммерческие агенты, делопроизводители, дорожные мастера, паровозные механики. Было отмечено, что перечень должностей, не получивших статуса государственной службы, будет утвержден министром путей сообщения по согласованию с министром финансов и государственным контролером. Права и обязанности мастеровых и рабочих мастерских и паровозных депо, а также лиц, временно приглашенных для выполнения каких-либо работ или занятий по поденному или сдельному расчету, определялись особыми правилами.

В положении подчеркивалось, что служащие, не состоящие на государственной службе, являются участниками пенсионных или сберегательно-вспомогательных касс, действующих на казенных железных дорогах, и пользуются особыми единовременными пособиями и пенсиями.

В положении было зафиксировано соответствие должности классу Табели о рангах. Например, начальник дороги мог быть чиновником V или IV класса, его помощник и начальники служб — V; начальники участков — VI–VIII; начальник главных мастерских и главный бухгалтер — VI класса. Начальники станций в зависимости от разрядов — VII–XIV классов; дорожные мастера – XII, XIV и т. д. Было отмечено, что определение на службу, перемещение по должностям и увольнение лиц не ниже VI класса производилось указами императора в соответствии со статьями Устава о службе по определению от правительства. Все решения о служебной карьере чиновников ниже VI класса принимались начальниками дорог

по представлению начальников служб. Это положение действовало вплоть до Февральской революции.

Рассмотрим организацию железнодорожной службы более подробно [96].

На службу, как правило, не принимались лица моложе 21 года. Исключения делались для окончивших технические учебные заведения по железнодорожным специальностям, а также ремонтных рабочих, переездных сторожей, мостовых слесарей, паровозных кочегаров, вагонных осмотрщиков и смазчиков, вагонных истопников, сцепщиков и кондукторов. На эти должности могли быть приняты 18-летние. Телеграфистом можно было стать и в 16 лет, при условии, что на него не будет возложена передача распоряжений по приему и отправлению поездов или по маневрам.

Существовали ограничения и для людей старшего возраста. Так, лица, достигшие 50-лет, не могли быть приняты на должности, связанные с движением поездов. Разумеется, это требование не распространялось на лиц, уже находившихся к этому возрасту на железнодорожной службе и связанных с движением поездов.

Серьезные требования предъявлялись к состоянию здоровья железнодорожников. Поступавшие на работу проходили обязательный медицинский осмотр. При этом только у железнодорожных врачей. Непременным условием приема на работу было отсутствие болезней или физических недостатков, препятствовавших исполнению служебных обязанностей или грозивших в недалеком будущем потерей работоспособности. Врачи давали заключение о пригодности к той или иной должности. В зависимости от требований, предъявляемых к состоянию здоровья, железнодорожные служащие делились на три категории.

Особенно повышенные требования предъявлялись ко всем основным должностям Службы движения, а по Службе телеграфа (в отношении слуха) — к надсмотрщикам телеграфа и постоянным телеграфистам. Затем шли ревизоры, начальники отделений и их помощники по Службе движения, а по Службе телеграфа — телеграфисты, участковые механики и контролеры телеграфа, телефонисты. В третью категорию входили работники всех остальных служб. В случае перехода в более высокую категорию или после перенесенных тяжелых заболеваний проводилось медицинское переосвидетельствование.

Обязательными были требования и к грамотности служащих, мастеровых и рабочих. В порядке исключения неграмотных принимали на должности стрелочников, сцепщиков, вагонных смазчиков и кондукторов. Неграмотные допускались на должности ремонтных рабочих, сторожей, кочегаров и истопников. Все, кроме ремонтных рабочих, при вступлении в должность проходили испытание (порядок которого определял начальник дороги) на знание должностных обязанностей и инструкций, особенно правил сигнализации[97].

Для занятия некоторых должностей существовали особые условия.

Начальник дороги должен был иметь высшее образование и опыт практической работы на железных дорогах. Начальники станций и их помощники должны были обладать опытом работы станционной службы, а также знанием устройства телеграфа. Кандидаты на должности Службы телеграфа должны были хорошо разбираться в электротехнике. От телеграфистов требовались четкий почерк, умение работать на аппаратах Морзе, быстро читать ленту и знать правила телеграфной корреспонденции. Они давали подписку о неразглашении служебной информации.

С 1890 г. действовал циркуляр МПС начальникам дорог, рекомендовавший в случае наличия вакансий в первую очередь принимать на работу «продолжительною своею службою зарекомендовавших себя и потому вполне достойных повышения». Предпочтение при назначениях имели давно трудившиеся на данных дорогах, а не инженеры, служившие «в посторонних учреждениях или в частных железнодорожных обществах»[98]. Преимущественное право занятия вакансий имели лица, участвовавшие в строительстве данной железной дороги.

Лица, состоявшие на государственной службе по ведомству путей сообщения, не имели права одновременно «заниматься в частных обществах без разрешения высшего начальства». Ходатайствовавшие о переводе на работу в частное общество могли быть освобождены от занятий на дорогах только после разрешения министра или начальников управлений МПС. Перевод служащих с одной железной дороги на другую осуществлялся только по обоюдному согласию начальников дорог. Правда, с 1894 г. это распространялось лишь на служащих, чье содержание превышало 600 руб. в год. Законодательство Российской империи о государственной службе вводило ограничение на совмещение должностей в одном учре-

ждении. В случае необходимости, начальник дороги поручал служащему временно, не более чем на трехмесячный срок, исполнять вторую должность. Если обстоятельства требовали продолжения такого совмещения, начальник дороги обращался за разрешением в Управление железных дорог МПС.

Как правило, на железнодорожной службе не было ограничений по религиозным и национальным признакам. Однако на некоторых дорогах лица еврейской национальности на службу не принимались. Уволенные за всякого рода проступки не могли вновь устроиться работать на железные дороги.

Циркуляром МПС № 29397 от 1 декабря 1890 г. были объявлены правила приема женщин на железные дороги. Они могли трудиться во всех службах, отделах, частях журналистами, конторщиками и переписчиками, билетными кассирами на больших станциях, горничными при дамских комнатах, счетоводами в бухгалтериях, фельдшерицами и акушерами во врачебной части, телеграфистами. В службе телеграфа женщины могли работать с 18 лет. В каждой из служб число женщин не должно было превышать 20 %. Исключение составляли отделения статистики и службы сборов, где допускалось 30 % женщин от общего числа служащих[99].

По состоянию на 1 февраля 1917 г. на Александровской железной дороге работало 2 584 женщины, на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге (Московская сеть) — 1 430, на Северных железных дорогах — 4 358, на Московско-Киево-Воронежской железной дороге на 1 марта 1917 г. — 5 541. Больше всего их было среди сторожей, уборщиков вагонов, конторщиков, младших телеграфистов, телефонистов. Использовался их труд и на тяжелой работе чернорабочих, истопников, смазчиков вагонов и даже чистильщиков паровозов. Отчасти, это было вызвано обстоятельствами военного времени; отчасти — экономией средств, женский труд оплачивался ниже[100].

Поступавший на железную дорогу подавал письменное прошение в соответствующую службу. Получив направление на медицинский осмотр, он проходил обследование на предмет годности к работе на железнодорожном транспорте вообще и к конкретной службе в частности. Затем проситель представлял будущему начальнику вид на жительство с отметкой полиции о прописке, две фотографии и давал подписку о беспрекословном выполнении всех правил, инструкций, приказов и распоряжений Управления дороги.

Управление дороги могло уволить работника в случае обнаружения факта сокрытия увольнения по каким-либо обстоятельствам с прежней железнодорожной службы.

10 февраля 1914 г. министр путей сообщения, по согласованию с министром внутренних дел, утвердил «Общие указания о порядке приема служащих и рабочих на железные дороги». Согласно им, канцелярия МПС запрашивала чиновников МВД о политической благонадежности лиц, утверждавшихся на различные должности в ведомство путей сообщения. Свидетельства о благонадежности выдавало местное жандармское полицейское отделение.

С 1907 г. действовало «Положение о продолжительности службы и отдыха служащих, непосредственно причастных к безопасности движения поездов на железных дорогах и подъездных путях общего пользования»[101].

Оно распространялось на паровозных, поездных, станционных и линейных служащих. Расчет часов работы и отдыха паровозных бригад был произведен для поездов так называемой малой скорости (военных, товарных, рабочих и хозяйственных), а равно производивших маневры на станциях. Для обслуживания поездов иной скорости начальники дорог имели право вносить необходимые изменения в данное положение в соответствии с интенсивностью движения поездов.

Итак, средняя продолжительность рабочего дня паровозных бригад за каждый 10-ти суточный период не должна была превышать 12 часов (за 10 суток 120 часов службы и столько же отдыха). В этот отрезок времени входили: прием и подготовка паровоза к движению, собственно время поездки, все остановки на станциях и сдача паровоза другой бригаде или агентам депо. В положении отмечалось, что из 120 часов отдыха не менее 80 часов должны быть проведены по месту жительства служащего. Разумеется, требование домашнего отдыха не распространялось на паровозные бригады, временно командированные для производства маневровых работ на станциях вне депо, к которым они были приписаны; при командировании на другие участки тяги, или при выполнении срочных работ, связанных с восстановлением движения после крушения поездов. Продолжительность непрерывного пребывания паровозной бригады на службе в поездах определялась в соответствии с оборотом паровоза, но не могла превышать 14 часов[102].

Время следования бригады к месту работы и обратно — учитывалось как 0,5 часа работы на паровозе. Нахождение паровозной бригады в резерве не могло превышать 24 часов. Ежемесячно паровозной бригаде предоставлялся трехдневный отпуск.

Так же рассчитывалась служба кондукторских бригад, станционных или линейных служащих (начальники станций и их помощники, заведующие разъездами, постами и остановочными пунктами, составители поездов и заведующие маневрами, сцепщики, стрелочники, сигналисты, осмотрщики вагонов, путевые, мостовые и тоннельные сторожа и т. п.). Время их нахождения на службе, в том числе непрерывно, не могло превышать 16 часов. В течение суток станционные и линейные служащие, непосредственно причастные к движению поездов, имели не менее 8 часов отдыха. Причем, если местожительство служащих, пользовавшихся этим минимальным отдыхом, находилось вне станции, то время пути на работу и обратно домой засчитывалось в дежурство (из расчета четверти часа за одну версту). Ежемесячно им предоставлялось в качестве поощрения два свободных дня. Продолжительность службы и дежурства устанавливалась на каждой дороге в соответствии с местными условиями [103], но основываясь на данном положении.

В § 16 Правил технической эксплуатации железных дорог говорилось, что служащие обязаны приходить на рабочее место своевременно и не оставлять его до передачи сменщику. Например, машинист или кондуктор не имели права самовольно оставить паровоз или поезд, даже если время их работы истекло. В таком случае они должны были продолжать работу сверх нормы. Контролировало правильность использования этого положения Управление железных дорог МПС.

Каждый служащий за исполнение возложенных на него обязанностей, получал соответствующую плату — содержание (денежное довольствие). Оно состояло из жалованья, столовых, квартирных и разъездных. В процентном отношении жалованье и столовые составляли 2/5 содержания, а квартирные 1/5 часть [104].

Накануне Первой мировой войны минимальный оклад на казенных железных дорогах составлял 240 руб. в год (180 руб. жалованья и 60 руб. квартирных) [105]. Размер среднего годового оклада колебался в зависимости от места расположения дорог, но даже на самых высокооплачиваемых (в Сибири и на Дальнем Востоке)

не превышал 420 руб., в то время как минимальные расходы составляли в среднем не менее 448 руб. 60 коп.

Годовое содержание некоторых служащих казенных железных дорог в 1916 г. (в руб.)*

| Название дороги | Начальник дороги | Помощник начальника дороги | Правитель канцелярии | Начальник Службы пути и сооружений | Машинист паровоза |
|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 12 000 | 7 600 | 3 000 | 7 600 | 384–528 |
| М.-Курская, Нижегородская и Муромская | 15 000 | 7 600–8 125 | 3 300 | 8 125 | 336–528 |
| Северные | 15 000 | 7 600–8 125 | 3 300 | 8 125 | 336–780 |

* *Источник*: Ведомости штатного содержания служащих казенных железных дорог на 1916 год, составленные по данным одобренной законодательными учреждениями сметы Управления железных дорог на указанный год. Пг., 1917.

Начальникам отделений, ревизорам движения, заведующим кондукторскими бригадами, нарядчикам, а также начальникам станций и их помощникам, конторщикам распорядительного движения, станционным сторожам, ламповщикам, кассирам (билетным, багажным и грузов большой скорости), весовщикам, кладовщикам багажным и грузов большой скорости, смотрителям, кладовщикам, весовщикам, сторожам грузовых дворов и магазинов, пломбировщикам вагонов, составителям поездов, сцепщикам, старшим и младшим стрелочникам, сигналистам, старшим и участковым механикам телеграфа, заведующим телеграфными станциями, старшим дежурным по телеграфным аппаратам, рассыльным телеграфа полагались квартиры. Если дорога не могла обеспечить эти категории служащих жильем, то им выплачивались квартирные деньги [106].

На некоторых дорогах, для оперативного решения квартирных вопросов, создавались специальные комиссии под председательством начальника участка пути (дистанции). Но окончательное решение принимал начальник дороги. Если в комиссии возникали разногласия, то вопрос переносился в исполнительную комиссию при Управлении дороги, которая возглавлялась начальником Службы пути или одним из его заместителей. Заключение этой комиссии докладывалось начальнику дороги.

Размер казенной жилой площади зависел от размера содержания служащих. Например, если служащий получал содержание от 500 до 720 руб., общая площадь предоставляемой квартиры колебалась от 14 до 18 кв. саж. (1 саж. — 2,1336 метра). При содержании от 1 200 до 1 500 руб. — соответственно от 22 до 26 кв. саж., а при содержании от 2 100 до 2 400 руб. — от 34 до 38 кв. саж.

При большой численности семьи эти нормы могли быть увеличены на 25 %. Начальникам станций, получавшим не более 900 руб. в год, предоставлялась квартира на один разряд больше положенной [107)].

Занимавшие казенные квартиры были обязаны соблюдать определенные правила. В одной комнате должна была проживать только одна семья (членами семьи считались — жена, незамужняя дочь, неженатый сын, не достигшие 18 лет братья и сестры и родные племянники и племянницы в случае их сиротства) или холостые служащие (им разрешалось размещать мать, незамужнюю или вдовую родственницу для заведования хозяйством). Для вселения в квартиру иных родственников необходимо было разрешение начальника дороги. Проживание в служебных квартирах посторонних людей было категорически запрещено. Эти квартиры нельзя было сдавать в аренду. В случае увольнения со службы проживавшие в казенных помещениях освобождали их в семидневный срок с момента увольнения (при таком условии с уволенными производился окончательный расчет).

Служащие, проживавшие на частных квартирах, имели право получать дрова и керосин по установленным дорогой ценам и нормам. При этом топливо отпускалось по специальным именным (без права передачи) книжкам; не допускалась его перепродажа. Существовали следующие нормы: при содержании от 601 до 900 руб. — не более 10 пудов керосина в год; от 1 201 до 1 800 — соответственно не более 16 пудов, а при содержании от 1 801 до 2 400 руб. в год — не более 19 пудов керосина в год.

Известно, что казенную жилплощадь имело незначительное число железнодорожников (в 1908 г. — 12,7 %). Лучше всех были обеспечены служащие и рабочие служб пути, а хуже всего дело обстояло в службах тяги. Например, из мастеровых и рабочих депо только 3–3,5 % имели казенную жилплощадь. Основная часть железнодорожников жила на частных квартирах в довольно стесненных условиях. Так, 65,7 % мастеровых московских мастерских

Северных железных дорог до Первой мировой войны проживало на площади менее 3,5 кв. саж. Чернорабочие имели в среднем 0,85 кв. саж. на члена семьи. При этом наем частной квартиры стоил весьма дорого. В Москве квартира на окраине города без элементарных удобств стоила от 20 до 30 руб. в месяц [108].

Ведомственная печать неоднократно поднимала вопрос о дороговизне жилья. Эта проблема обострилась в годы войны. «Вестник Александровской железной дороги» писал, что приходится «испытывать муки-мученические или жить только для удовлетворения алчности домовладельцев и квартиронанимателей, отказывая себе в других насущных потребностях» [109].

Выход из этой ситуации сами железнодорожники часто видели в переезде на жительство в пригород. К этому склонялась и железнодорожная администрация. Например, инженер А. Н. Фролов, касаясь положения с обеспечением жильем служащих Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, подчеркивал, что получавшие содержание до 300 руб. в год могли в большинстве случаев снимать лишь угол, иногда полкомнаты и лишь в исключительных случаях комнату [110].

По его оценке лишь служащие с окладом от 600 до 900 руб. в год могли уверенно снимать комнату, а в некоторых случаях даже отдельную квартиру. При этом они сами часто сдавали часть комнат жильцам, получая дополнительный доход для семьи. Плата за квартиру с отоплением и освещением варьировалась от места расположения в городе и пригороде, а также от ее размера. В городе квадратная сажень такой квартиры стоила от 40 до 60 руб., в пригороде от 30 до 45 руб. в месяц. Получалось, что хорошо оплачиваемые служащие (в год 1 200 руб. и выше) тратили на оплату квартиры около 25 % своего заработка, а низкооплачиваемые более 30 %. Расчеты показывали, что высокооплачиваемый и среднеоплачиваемый служащий могли купить жилье в собственность и не зависеть от роста земельной ренты, увеличения цен на строительные материалы или недостатка свободных квартир. Тот же, кто большую часть службы только нанимал квартиру и копил средства на жилье, в конечном счете, тратил на покупку жилья намного больше своего обеспеченного сослуживца [111].

Администрация дорог изыскивала самые разные пути решения жилищной проблемы. Например, Московско-Казанская железная дорога приобрела в 35 верстах от Москвы участок в 678 деся-

тин. Желающим построить дом была предоставлена ссуда, а земля сдана в аренду. Железная дорога выступала посредником в приобретении строительных материалов. Предполагалось, что 3/5 всех расходов по строительству и благоустройству будут нести служащие и 2/5 — железная дорога. Незадолго до войны МПС стало разрешать отдельным дорогам использовать на нужды жилищного строительства капиталы пенсионных касс — фиксированную долю (2/3) их ежегодного прироста [112)].

Разъездное довольствие полагалось лишь тем служащим, работа которых была связана с регулярными поездками по службе (начальник Службы движения, его помощник, начальники отделений, ревизоры движения, заведующий конторой движения и др.). Это довольствие составляло 1/5 часть всего содержания. Кондукторским бригадам за сопровождение поездов выдавались поверстные деньги из расчета:

главным кондукторам — 4 руб. на 1 тыс. верст;

старшим кондукторам — 2 руб. 50 коп. –"–

багажным кондукторам — 3 руб. –"–

младшим кондукторам — 2 руб. –"–

За сопровождение товарного поезда главный кондуктор получал 5 руб. на 1 тыс. верст пути.

Служащим, которым не положено было разъездное довольствие, в случаях командировок возмещались все расходы на разъезды по действительной стоимости (на наем извозчиков, носильщиков, проживание в гостиницах и т. п.).

Служащие, направленные в командировку по делам службы в пределах своей дороги, получали билеты на проезд и провоз багажа. При этом служащие с содержанием от 901 руб. в год суточных не получали. Остальные получали от 30 коп. до 1 руб. [113)]

Командированные за пределы своей дороги получали суточные деньги в зависимости от основного содержания по классам:

| Класс | Содержание в год (в руб.) | Суточные (в руб.) |
|---|---|---|
| 1 | от 4 801 | 10 |
| 2 | от 3 001 до 4 800 | 7 |
| 3 | от 1 501 до 3 000 | 5 |
| 4 | от 1 201 до 1 500 | 4 |
| 5 | от 901 до 1 200 | 3 |

*Продолжение таблицы*

| Класс | Содержание в год (в руб.) | Суточные (в руб.) |
|---|---|---|
| 6 | от 601 до 900 | 2 |
| 7 | от 301 до 600 | 2 |
| 8 | от 100 до 300 | 1 |

Следует учесть, что служащие, получавшие содержание 3 000 руб. и выше, имели право на бесплатный (оплачиваемый дорогой) билет по железным дорогам и на пароходах 1-го класса; а лица, получавшие от 1 200 руб. до 3 000 руб. — 2 класса, все остальные — 3 класса.

Начальник дороги из имеющихся средств мог установить отличившемуся служащему дополнительное содержание, «наградные деньги, харчи или винные порции». Он также мог выдавать особое вознаграждение за работу в вечернее и ночное время. Однако в любом случае дополнительное вознаграждение не могло превышать половины содержания, получаемого штатным служащим постоянно. Лицам, получавшим поденную плату, никакого вознаграждения не полагалось.

В положении «Об осуществлении некоторых постановлений проекта Устава о службе на казенных железных дорогах» было отмечено, что размер основного годового содержания вместе с прибавками за выслугу лет не должен превышать 4 200 руб., а общая сумма всех прибавок к зарплате не должна превышать 40 % основного содержания по занимаемой должности [114].

В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (болезнь, производственные травмы, смерть родственников, стихийные бедствия и т. п.) разрешались выплаты служащим различных пособий.

Работа на транспорте способствовала развитию ряда профессиональных заболеваний (органов зрения, нервной системы и т. п.). Травматизм на железных дорогах был выше, чем в промышленности. Чаще всего страдали кондуктора, кочегары, ремонтные рабочие, машинисты, составители поездов, сцепщики, стрелочники, путевые сторожа.

Железная дорога брала на себя оказание первоначальной помощи всем служащим, мастеровым, рабочим (в том числе временным), членам их семей, включая прислугу; лечение в больницах (в общих

палатах) тех же лиц, кроме прислуги, если их годовой оклад не превышал 1 200 руб. Эти же лица имели право на бесплатное получение лекарств, перевязочных средств. Естественно, что они должны были представить необходимые в таких случаях бюллетени. Право их выдачи имели: начальники служб, отделов, частей, отделений, участков, мастерских, депо, станций и их помощники, заведующие кондукторскими бригадами, конторами и канцеляриями, контролер-механики телеграфа, заведующие телеграфными станциями, старшие телеграфисты, смотрители складов, начальствующие чины жандармской полиции. Работник должен был в 3-дневный срок предъявить этот бюллетень медицинскому персоналу в качестве доказательства своей принадлежности к железной дороге. Без бюллетеня нельзя было получить стационарного, амбулаторного лечения и помощи на дому. После посещения врача работник был обязан явиться к своему начальнику, освобождавшему его от исполнения обязанностей [115].

В экстренных случаях бюллетени заменялись записками агентов, имевших право на их выдачу. Дорога оплачивала проезд до станции, где находился участковый врач. Лица, обладавшие правом выдавать бюллетени, могли вызвать врача к больному телеграммой и послать за ним дрезину. В случае, если больной нуждаясь в стационарном лечении, отказывался от него, — дальнейшее лечение за счет дороги становилось необязательным.

Следует также отметить, что бесплатное лечение в больнице не могло превышать 2 месяца, за исключением отдельных случаев, когда об этом старший врач просил начальника дороги.

Служащие, получавшие содержание выше 1 200 руб. в год, и члены их семей, пользовались лекарствами и стационарным лечением за плату, равную себестоимости лекарств и средней стоимости содержания больных в железнодорожных больницах.

Если служащему было показано курортное или в санаторное лечение, руководство дороги могло выдать пособие в размере половины или полного месячного оклада, а с разрешения Управления железных дорог МПС и до 4-х месячных окладов. Дорога могла оплатить проезд по частной Владикавказской железной дороге в размере стоимости билета 3-го класса. Прошедший лечение представлял документальные свидетельства начальнику своей службы и главному бухгалтеру дороги. Это же касалось и членов семей служащих.

Расходы по приглашению врачей-специалистов и выплате вознаграждения частному медицинскому персоналу могли быть приняты на счет дороги только при условии, что к ним обратились по указанию начальства.

Для возмещения расходов на лекарства, приобретенные в частных аптеках, железнодорожный врач удостоверял их отсутствие в железнодорожных аптеках. Все ходатайства сопровождались подробными счетами врачей, аптек и магазинов, к которым обращался служащий. При отсутствии у дороги средств, служащий мог рассчитывать лишь на частичное возмещение своих расходов [116].

В случае смерти служащего, дорога выплачивала его вдове пособие, размеры которого зависели от количества детей и их возраста.

Все железные дороги имели право на известное число мест в инвалидном доме согласно разверстке по суммам их выплат в инвалидный капитал. Помещение служащих в этот дом рассматривалось как компенсация за утраченное на службе здоровье. Решение в каждом конкретном случае принималось Управлением железных дорог МПС по ходатайству управлений дорог после строгого медицинского освидетельствования [117].

Каждый штатный служащий, проработавший на дороге не менее года, мог просить своего непосредственного начальника о предоставлении отпуска сроком на один месяц с сохранением содержания [118]. Если служащий не воспользовался отпуском в истекшие годы, то он мог в текущем году попросить отпуск на срок не свыше 2 месяцев. В прошении указывались мотивы отпуска, время, необходимость проездного билета. Отпуска для лечения в летний период предоставлялись лишь в особых случаях — необходимости лечения минеральными водами, грязями и т. п. Нельзя было уйти в такой отпуск, не передав дела лицу, назначенному для замещения.

Одной из льгот железнодорожников было право бесплатного проезда. Оно было закреплено законом от 19 января 1893 г. с последующими дополнениями накануне 1917 г. Правила бесплатного проезда по железным дорогам предусматривали бесплатную перевозку: железнодорожных служащих и их семей; лиц, приглашавшихся на дорогу в особых случаях; мастеровых и рабочих, при перевозке их к месту работы по строительству или эксплуатации дороги. Всем им выдавались годовые, временные (служебные и сезонные) билеты или билеты-карточки на известное число поездок (в том

числе разовые). Бесплатные билеты были только именными. Вместе с тем четко регулировался проезд по этим билетам в вагонах разных классов. Так, в вагонах I класса могли ездить начальники и управляющие дорог, члены правлений, начальники служб и отделов управлений железных дорог, правители канцелярий и юрисконсульты, старшие и участковые врачи, начальники мастерских, ревизоры движения и тяги, начальники основных (главных) депо и вообще все служащие, получавшие содержание в год не менее 3 000 руб.

В вагонах II класса ездили начальники станций и их помощники, начальники депо и их помощники, начальники участков, начальники и преподаватели железнодорожных училищ, главные кондуктора, контролер-механики телеграфа, студенты-практиканты высших железнодорожных учебных заведений и вообще все служащие, получавшие содержание от 1 200 до 3 000 руб. в год, а также женщины, работавшие в управлениях дорог, в конторах, кассах и на телеграфе.

В вагонах III класса бесплатно могли ездить все служащие получавшие постоянно менее 1 200 руб. в год, а также мастеровые, рабочие, содержатели буфетов на железнодорожных станциях и т. п. Члены семей всех служащих пользовались правом бесплатного проезда по своей дороге в вагонах того же класса, на который имели право сами служащие [119].

Еще одной существенной льготой была возможность бесплатно обучать в железнодорожных училищах своих детей. Например, к концу 1915 г. на Александровской железной дороге действовало 12 начальных одноклассных училищ, 6 двухклассных и 1 высшее начальное училище. Из них 13 состояло в ведении Министерства народного просвещения и 6 в ведении Святейшего Синода. Помимо этого, на дороге существовало Александровское техническое училище. Срок обучения в 4 двухклассных училищах был 6 лет, в 2 двухклассных — 5 лет. Средняя стоимость обучения одного ученика составляла в год 24 руб. 40 коп. Дорога несла все материальные затраты, но не вмешивалась в учебный процесс. Всего в 1915 г. в 19 училищах обучались 9 731 учащихся [120].

Несколько слов о наградах и ответственности служащих.

За предотвращение служащим возможной аварии, по решению Общего присутствия начальник дороги мог выдать ему денежную награду [121]. Если служащий, рискуя жизнью, предотвратил крушение или столкновение поездов, то начальник дороги мог ходатай-

ствовать о награждении его от имени императора. В представлении по этому случаю подробно описывалось само происшествие, роль служащего в предотвращении материального ущерба и возможных человеческих жертв, а также сведения о звании, вероисповедании и отсутствии в прошлом судимости. В МПС вместе с представлением пересылали полицейский протокол о данном происшествии, результаты расследования, проведенного под руководством начальника дороги или назначенного им лица, запись опросов двух или трех свидетелей случившегося, отзыв местного губернатора о добропорядочном поведении отличившегося. За подобные «подвиги человеколюбия» служащий мог получить серебряную или золотую медаль с надписью «за спасение погибавших» на Владимирской ленте для ношения в петлице. Правила награждения орденами были общими для всех представителей гражданской службы [122].

Вскоре после начала войны Николай II одобрил представление министра путей сообщения об учреждении особого почетного знака за службу в течение 25 и 50 лет на одной и той же казенной железной дороге. Разъяснение о применении положения о знаке последовало лишь 18 марта 1916 г. [123]

Служебным проступком, за который работник мог быть подвергнут дисциплинарному взысканию, признавалось всякое нарушение порядка отправления службы, неисполнение своих обязанностей без уважительных причин или распоряжений начальства; нарушение установленных правил, а также принятого на дороге обращения с начальствующими лицами или сослуживцами.

Служащий подвергался следующим дисциплинарным взысканиям: постановка на вид, замечание, выговор или строгий выговор (с занесением в послужной список и без, с объявлением в приказе и без), предупреждение об увольнении со службы, вычет из содержания за дни неявки на службу без уважительных причин, перемещение для службы на другие станции, понижение оклада содержания на срок до 6 месяцев, смещение с высшей должности на низшую и увольнение со службы. Строго оговаривалось, что служащие не подвергаются двум различным наказаниям за один и тот же проступок, но каждый, независимо от наложенного взыскания, обязан был возместить причиненный материальный ущерб.

Такие меры наказания, как смещение на низшую должность, немедленное увольнение со службы или при определенных обстоятельствах предание суду следовали за следующие проступки:

1) присутствие на службе в нетрезвом состоянии,
2) отказ повиноваться начальству,
3) дерзкое поведение в отношении начальства или публики,
4) любой проступок в отношении безопасности движения,
5) пропажа товаров, вверенных одному или нескольким лицам для охраны,
6) постоянное уклонение под разными предлогами от исполнения распоряжений или требований начальства, подстрекательство к неисполнению служебных обязанностей,
7) вымогательство или поборы,
8) сокрытие при поступлении на службу каких-либо обстоятельств, препятствующих приему на службу,
9) оскорбление кого-либо действием,
10) несоответствие требованиям службы,
11) личное задержание служащего за долги или лишение его по суду свободы на срок свыше одного месяца,
12) привлечение служащего в качестве обвиняемого в преступлении, влекущем за собой лишение или ограничение прав состояния или заключение в тюрьму.

Если действие или бездействие служащего привело к несчастным случаям на дороге, виновные несли ответственность на основании статей Уложения о наказаниях уголовных и исправительных, Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, Общего Устава российских железных дорог.

С объявлением местности, по которой пролегала железная дорога, на военном положении или положении чрезвычайной охраны все служащие казенных и частных железных дорог лишались права оставлять свои должности без согласия особого комитета при управлении дороги. За самовольное оставление службы или неявку на работу без уважительных причин железнодорожные служащие в общеустановленном судебном порядке заключались в тюрьму на время от 4 до 8 месяцев. В полосе отчуждения железной дороги, к которой применялись меры чрезвычайной охраны, лица гражданского ведомства подлежали военному суду и наказанию по законам военного времени за:

1) «бунт против Верховной власти и государственную измену»,

2) «устройство стачек и возбуждение к ним»,
3) «умышленный поджог или иное умышленное истребление либо приведение в негодность предметов воинского снаряжения и вооружения... а также запасов продовольствия и фуража»,
4) умышленное повреждение или уничтожение телеграфного и телефонного имущества, железнодорожного пути и сооружений, подвижного состава, водоснабжения, мастерских и любых иных железнодорожных устройств и знаков, установленных для безопасности железнодорожного движения, а также складов материальных и железнодорожных грузов,
5) «нападение на часового или военный караул, за вооруженное сопротивление военному караулу или чинам полиции, а равно за убийство часового или чинов караула и полиции».

Чины корпуса жандармов в условиях применения чрезвычайных мер охраны имели право отдавать распоряжения о производстве обысков во всех без исключения помещениях и о предварительном задержании на срок до двух недель любых «внушающих основательное подозрение» лиц.

Обстановка военного времени вызвала появление ряда постановлений особых комитетов при управлениях железных дорог, в основном запретительного характера. Познакомимся с содержанием ряда «обязательных» постановлений, принятых в 1916 г. Особым комитетом при Управлении Александровской железной дороги.

Так, в мае 1916 г. было обращено внимание железнодорожников на обилие скупщиков и спекулянтов в полосе отчуждения железных дорог, скупавших у солдат предметы обмундирования и снаряжения. Виновные в этих действиях подлежали аресту до трех месяцев и денежному штрафу до 500 руб.

5 августа 1916 г. был опубликован Свод обязательных постановлений Особого комитета. Он воспроизводил некоторые прежние запреты. Например, воспрещался вход посторонних лиц на железнодорожные объекты, находившиеся в полосе отчуждения, а также вход без особых пропусков в депо, мастерские, водокачки и т. п. При предъявлении пропусков нужно было показывать удостоверение личности с фотографией. Категорически запрещалось проведение в полосе отчуждения и в помещениях служб любых сходок, собраний и произнесение речей без предварительного согласия

Особого комитета, а также самовольное образование не разрешенных, в установленном порядке, каких бы то ни было комитетов, союзов и любых других организаций. Не допускалось распространение слухов «могущих внести возбуждение или волнение в среду служащих, мастеровых и рабочих дороги».

На вокзалах в ожидании поезда разрешалось находиться только пассажирам дальнего следования, имевшим на руках проездные билеты. В залах 3 класса всех станций пребывание пассажиров в ночное время допускалось только с согласия чинов жандармской полиции. Даже в квартирах частных лиц, если дом располагался в полосе отчуждения дороги, с 9 часов вечера до 6 часов утра можно было находиться с разрешения жандармской полиции. При погрузке, выгрузке, прохождении воинских поездов на платформах и путях нельзя было находиться даже служащим дороги, если это не вызывалось исполнением служебных обязанностей. Холодное и огнестрельное оружие в полосе отчуждения могли носить только лица, которым оно было положено по закону.

Торговля съестными припасами разрешалась только в местах указанных железнодорожной администрацией. Воспрещались продажа и распитие спиртных напитков, появление в нетрезвом виде в полосе отчуждения и в помещениях служб.

Железнодорожные служащие были не вправе заниматься перевозкой всякого рода частной корреспонденции, вести прием и передавать телеграммы от незаконных организаций, комитетов, их делегаций, распространять какую бы то ни было печатную продукцию (даже не запрещенную), а также рукописные обращения и воззвания. Запрещался провоз посторонних лиц на паровозах, в почтовых, багажных и товарных вагонах. В поездах было запрещено играть в азартные игры, а в служебных помещениях и полосе отчуждения Александровской железной дороги — всякая карточная игра. На отдельных перегонах, например, Москва—Кунцево, Вязьма—Гредякино, Милохово—Ярцево, запрещалось даже открывать окна в вагонах, посещать туалет и находиться на площадках вагонов.

Военное время вызвало новую волну запретов. Не допускалась фотосъемка любых объектов железной дороги. Воспрещались прием и передача телеграмм частных лиц, в которых упоминались сведения военного характера. В пределах полосы отчуждения дороги был запрещен разговор на немецком языке. Им могли пользоваться только военнопленные во время перевозки их по Александров-

ской железной дороге. У военнопленных нельзя было принимать какие-либо вещи. С ними воспрещалось вступать в разговоры. Не допускались расспросы военнослужащих (в том числе едущих в санитарных поездах или находившихся в лазаретах и госпиталях) относительно частей, в которых они служат, о месте расположения этих частей, численности войск, о старших воинских начальниках, вооружении, состоянии существующих и строящихся железных, шоссейных и грунтовых дорог и т. п.

На станциях были помещены объявления от начальника военных сообщений армий Западного фронта, от Главного управления Генерального штаба с призывом к бдительности, необходимости остерегаться австрийских и германских шпионов: «Болтливость о том, чего враг не должен знать, та же измена». Напоминался указ Николая II Правительствующему Сенату от 20 июля 1914 г. о запрещении разглашения сведений о вооруженных силах, о развитии железнодорожной сети, о подвижном составе, провозоспособности и техническом состоянии железных дорог, о поимке шпионов и суде над ними и т. п.

Жаловаться на постановления Особого комитета о наложении взысканий за проступки и преступления, совершенные на участке Александровской железной дороги к западу от Вязьмы, можно было только главному начальнику военных сообщений при Штабе Верховного главнокомандующего [124].

Для уменьшения расходов на покупку предметов первой необходимости на многих дорогах были организованы общества потребителей из железнодорожных служащих. Цель такого общества заключалась в приобретении товаров по максимально низким ценам и продаже по умеренным ценам служащим. Для образования общества выпускались так называемые паи, стоимостью не свыше 10 руб. Служащие приобретали их (но не более десяти штук) и тем самым образовывали первоначальный капитал. Затем выбирали из своей среды председателя и членов правления общества, хозяйственный комитет, который и совершал закупки товаров.

Заготовку продовольственных продуктов можно было производить и через посредство начальников станций на линии, если в данной местности продукты были дешевле, чем в местонахождении потребительской лавки. В таких случаях продовольствие доставлялось по служебному удешевленному тарифу.

Продажа продуктов производилась в лавке общества потребителей. Если от продажи товара оставалась прибыль, то она распределялась между пайщиками пропорционально числу паев. Кроме получения продуктов и других предметов по дешевым ценам, служащие имели право получать из лавки товар в кредит по так называемым «заборным книжкам», причем размер кредита ограничивался обыкновенно месячным содержанием служащего.

Лавки общества потребителей устраивались в тех пунктах дороги, где находилось наибольшее число служащих, а по линии курсировали вагоны-лавки с товарными поездами по определенным маршрутам.

Еще в довоенные годы служащие стали устраивать на дорогах библиотеки путем добровольных взносов и пожертвований. Управления дорог оказывали помощь таким просветительским начинаниям и отчисляли с разрешения Советов Управлений некоторые суммы в пользу библиотек. Помещения для них также отводились за счет дорог. Плата за пользование книгами и журналами назначалась самая минимальная, что должно было способствовать самообразованию служащих. На некоторых дорогах были вагоны-библиотеки. Там, где их не было, служащие могли за небольшую плату выписывать книги из основной библиотеки при Управлении дороги. В помещении вокзала станции Бородино Александровской железной дороги был открыт музей, экспонаты которого повествовали о знаменитом Бородинском сражении Отечественной войны 1812 г.

Наконец, несколько слов о так называемых колониях для служащих и их детей, организуемых по инициативе Управления дороги. В эти колонии выезжали дети на летний отдых. Средства либо выделялись дорогой, либо собирались по подписке среди старших служащих. На отдельных дорогах в таких колониях отдыхали младшие служащие со своими детьми.

Служащие, имевшие при исполнении служебных обязанностей постоянный контакт с публикой, охранявшие пути и безопасность движения поездов, а также паровозная прислуга были обязаны носить форменную одежду. Обмундировочное довольствие выдавалось натурой или деньгами [125)].

Для всех чинов ведомства полагались следующие формы одежды: парадная, праздничная, обыкновенная, особая, будничная и дорожная.

Для лиц, занимавших должности VII и ниже классов, парадную, праздничную и особую формы составляли: открытый двубортный сюртук[126] с отложным воротником, брюки без галуна и без цветного канта, белый жилет, треугольная шляпа, шпага гражданского образца, галстук черный шелковый, завязывающийся спереди бантом, белые замшевые перчатки, ордена и знаки отличия по положению.

Чины ведомства (ниже должности товарища министра) отличались петлицами, которые изготавливались из черного бархата со светло-зеленой суконной выпушкой. На петлицах помещались: золотые звездочки; серебряные просветы; металлический, посеребренный, матовый, двуглавый орел, в венке из лавровых ветвей. Лица, чинов не имевшие, носили двубортный сюртук без петлиц, но на концах бархатного воротника помещался описанный выше двуглавый орел.

**Чины и знаки отличия служащих ведомства путей сообщения**

действительный тайный советник — без звездочек,
тайный советник — 3 звездочки,
действительный статский советник — 2 звездочки,
статский советник — 1 звездочка
(у этих чинов петлицы без просветов);

коллежский советник — без звездочек,
надворный советник — 3 звездочки,
коллежский асессор — 2 звездочки
(у этих чинов петлицы с двумя просветами);

титулярный советник — без звездочек,
коллежский секретарь — 3 звездочки,
губернский секретарь — 2 звездочки,
коллежский регистратор — 1 звездочка
(у этих чинов петлицы с одним просветом).

Описанная выше форма при жилете одного цвета с сюртуком и брюками составляла для всех состоявших на службе в ведомстве так называемую обыкновенную форму. А та же форма, но с заменой треугольной шляпы на фуражку, составляла будничную форму. В последнем случае разрешалось носить серые перчатки, галстук произвольной формы, но непременно из черного материала. Дву-

бортный сюртук при будничной форме должен был застегиваться доверху на все 6 пуговиц.

Существовал еще один вид будничной одежды — укороченное пальто черно-серого сукна (черного с белой искрой — маренго) при темно-зеленых брюках и жилете, черном галстуке и белых (серых) перчатках. Пальто было двубортным с отложным воротником. При этом чинам 2–3 классов, а также действительным статским советникам, занимавшим должности начальников казенных железных дорог, или состоявшим при МПС инженерам 5-го класса и управлявшим частными железными дорогами, отвороты бортов и подкладка пальто полагались светло-зеленые и, кроме того, суконная такого же цвета выпушка вокруг воротника, по бортам и карманным клапанам и по верхнему краю обшлагов рукавов.

Фуражка полагалась из сукна темно-зеленого цвета с бархатным черным околышем с выпушками из светло-зеленого сукна по верху и низу околыша и вокруг тульи с кокардой гражданского образца на тулье. На околыше, под кокардой укреплялся металлический посеребренный матовый двуглавый орел в венке из лавровых листьев.

Укороченное пальто и фуражка были признаками и дорожной формы. Разрешалось носить шинель из такого же материала, что и укороченное пальто (петлицы, подкладка — по чинам).

В холодное время года фуражка менялась на мерлушковую шапку с донышком из темно-зеленого сукна, вокруг которой полагалась светло-зеленая суконная выпушка. На шапке также помещались металлический орел и кокарда гражданского образца. В летнее время разрешалось носить сюртук, брюки и укороченное пальто из беленого или небеленого полотна. На фуражку одевали белый чехол.

Все чиновники гражданских ведомств, а также канцелярские служители из дворян имели право носить при двубортном сюртуке и полукафтане (для чинов не из инженеров) шпагу общего образца. Канцелярские служители носили двубортный сюртук без петлиц или укороченное пальто (шинель) с черными суконными петлицами без звездочек и просветов.

Будничную и дорожную форму носили только чиновники, состоявшие на действительной гражданской службе. Уволенные со службы с правом носить мундир имели право на три формы: парадную, праздничную или обыкновенную [127].

Обмундирование по условиям местности через несколько лет поступало в собственность служащего. Если этот срок не истек, а служащий увольнялся или переводился на другую должность, то он был обязан сдать свою форму в исправности другому служащему. В противном случае с него взыскивалась часть стоимости обмундирования.

Служащий не имел права носить форменную одежду вместе с партикулярным платьем. Считалось, что это «в глазах проезжающей публики» оставляло «невыгодное впечатление» о порядках на дороге.

Каждой службе дороги был присвоен кант особого цвета: для службы движения — малиновый, пути — зеленый, тяги — синий, телеграфа — желтый. Инженеры путей сообщения и лица, причисленные к МПС, носили зеленый кант независимо от службы, в которой они работали.

30 декабря 1915 г. Верховный главнокомандующий утвердил Положение о ношении погон на время военных действий служащими ведомства путей сообщения на территориях других стран, занятых русскими войсками в ходе военных действий. В мае 1916 г. это Положение было распространено на всех служащих железных дорог театра военных действий. 20 ноября 1916 г. министр путей сообщения А. В. Трепов обратился к Николаю II со всеподданнейшим докладом, в котором просил распространить действие этого Положения на всю территорию страны и в тот же день получил на это согласие императора. Выступая с таким предложением, Трепов руководствовался стремлением укрепить дисциплину [128].

* * *

В годы войны существенных изменений в административном устройстве железных дорог не произошло. Повсеместно выросла численность служащих, мастеровых и рабочих. Например, на Александровской железной дороге по данным военного инженера, генерал-лейтенанта Е. Э. Роппа личный состав увеличился с 15 581 до 18 759 [129]. Опрошенные Роппом начальники станций засвидетельствовали, что недостатка служащих нет. Правда, он отметил в своем отчете, что возраст многих агентов дороги уже превысил нормы, допустимые по правилам технической эксплуатации [130]. Вместе с тем уровень квалификации железнодорожников снизился из-за призыва десятков тысяч агентов дорог в действующую армию.

В условиях войны российские железные дороги столкнулись с новыми для себя проблемами. Решать их приходилось на ходу, не всегда найденные ответы были адекватны требованиям времени. Вместе с тем можно сделать вывод, что управленческий аппарат, организация железнодорожной службы в целом соответствовали достигнутому уровню экономического развития страны и основным тенденциям развития этого вида транспорта за рубежом.

# Глава II

# Управление московской сетью железных дорог в годы революции и Гражданской войны

## § 1. Борьба за власть на железных дорогах

28 февраля 1917 г. инженер путей сообщения А. А. Бубликов передал по железнодорожному телеграфу обращение председателя Временного комитета Государственной думы М. В. Родзянко к служащим железных дорог. «Старая власть, создавшая разруху всех отраслей государственного управления, оказалась бессильной, — говорилось в нем. — Государственная дума взяла в свои руки создание новой власти». Железнодорожники призывались к труду с удвоенной энергией: «Слабость и недостаточность техники на русской сети должна быть покрыта вашей беззаветной энергией, любовью к Родине и сознанием важности транспорта и благоустройства тыла». От себя Бубликов дополнил: «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» [1].

Свидетель тех событий инженер Ю. В. Ломоносов в своих воспоминаниях отметил, что именно из этой телеграммы «вся Россия, или по крайней мере та часть ее, которая лежит не дальше 10–15 верст от железных дорог, узнала, что в Петрограде произошла революция». По мнению Ломоносова, тот факт, что Бубликов нашел в себе смелость «уведомить всю Россию о создании новой власти тогда, когда фактически еще никакой власти не было, предотвратило на местах даже тень контрреволюционных выступлений» [2].

Уже 4 марта Временное правительство приняло решение о ликвидации ряда карательных учреждений старого режима. Были

упразднены Главный и особые комитеты по охране железных дорог[3)]. 13 марта были отменены «Правила чрезвычайной охраны на железных дорогах»[4)]. Новый министр путей сообщения Н. В. Некрасов направил по всей сети дорог телеграмму о расформировании корпуса жандармов и ликвидации железнодорожной полиции вместе с жандармскими полицейскими управлениями железных дорог. МПС, выступившее инициатором такого решения, преследовало цель устранить те недоразумения, которые часто возникали между полицейскими чинами и железнодорожной администрацией, и, кроме того, уменьшить количество стачек, во многих случаях вызывавшихся действиями жандармов. В министерстве считали, что обязанности полиции могут быть без ущерба для дела возложены частью на железнодорожных служащих, частью на ту народную милицию, которая будет заниматься в будущем охраной порядка и безопасности в стране. По необходимости предполагалось привлекать к охране воинские команды[5)]. Поспешность принятых решений стала очевидной для руководства МПС, когда с дорог в министерство пошел поток телеграмм с сообщениями о резком росте правонарушений на железнодорожном транспорте.

Эйфория от быстрого свержения самодержавия, царившая среди железнодорожников атмосфера революционной романтики привели к тому, что даже опытные специалисты в своих распоряжениях теряли чувство меры. Содержание некоторых распоряжений было просто за гранью здравого смысла. Например, в связи с установлением в России нового гражданского строя, и. о. начальника Александровской железной дороги П. Л. Павлович в своем приказе от 27 марта отменил все проверочные испытания служащих на знание своих должностных обязанностей, так как был «глубоко убежден, что в работе не за страх, а за совесть, свободный гражданин на железной дороге выполнит свои обязанности»[6)].

Н. В. Некрасов на встрече с журналистами 9 марта с удовлетворением отметил, что «почти повсюду начальники железных дорог оценили положение правильно и не препятствовали организации служащих и рабочих для завоевания народом свободы»[7)].

Большие надежды новое руководство министерства возлагало на особую комиссию, которую возглавил председатель Комиссии о путях сообщения Государственной думы инженер А. А. Добровольский. В ее состав вошли члены Государственной думы Д. И. Герценвиц, В. В. Лашкевич, Ю. М. Лебедев, В. А. Ржевский, В. И. Хаустов,

член Государственного совета К. С. Немешаев, сенатор Н. Л. Щукин, а также известные в железнодорожном мире А. Н. Фролов, К. Н. Шауфус, Л. А. Устругов, инспектор по эксплуатации В. П. Некрасов[8)].

Законопроект о службе на казенных железных дорогах был отозван из Государственной думы. Министр путей сообщения Некрасов потребовал немедленной отмены всех пунктов проекта, противоречивших идеям децентрализации и демократизации службы железнодорожников[9)].

На своем первом заседании Комиссия решила распространить Устав о службе на все казенные и частные железные дороги, на всех служащих и рабочих[10)]. Комиссии было также поручено выработать нормы труда и вознаграждения служащих и рабочих[11)].

В министерстве внимательно прислушивались к мнению промышленников и банкиров и довольно быстро отреагировали на специальную резолюцию 1-го Всероссийского торгово-промышленного съезда о положении на транспорте. В ней, в частности, говорилось о децентрализации управления железными дорогами и установлении над ними общественного контроля при участии «представителей общественности и служебного и рабочего персонала дорог»[12)]. Как уже было отмечено выше, подобные взгляды разделяли и некоторые специалисты железных дорог. Так, выступая 15 апреля перед членами Исполкома Московских общественных организаций, профессор В. Н. Щегловитов говорил: «При создавшихся условиях необходима децентрализация в железнодорожном деле»[13)].

4 апреля Н. В. Некрасов в письме министру юстиции А. Ф. Керенскому изложил свою идею создания на железных дорогах специальных учреждений с участием представителей общественности[14)]. Некрасов придавал большое значение самоорганизации железнодорожников. Он рассчитывал, что влияние коллектива будет способствовать укреплению дисциплины, повышению производительности труда. Так как одной из важнейших задач он считал ремонт подвижного состава, то предложил «спешно образовать технические комитеты» в мастерских и участках тяги. Комитеты формировались на паритетных началах: половина членов назначалась администрацией, половина избиралась служащими, мастеровыми и рабочими[15)].

18 марта в соответствии с телеграммой Некрасова отделы по снабжению железнодорожников были преобразованы в участ-

ковые и главные (центральные) дорожные продовольственные комитеты. Они избирались работниками железных дорог. 7 мая открылся первый съезд председателей продовольственных комитетов казенных железных дорог. Он рассмотрел различные (в основном финансовые) вопросы снабжения железнодорожников продуктами питания и избрал Центральное продовольственное бюро (Продпуть). Положение о продовольственных комитетах всех уровней, штаты и смета Продпути были утверждены третьим железнодорожным продовольственным съездом в ноябре 1917 г.

Февральская революция породила ряд новых названий учреждений и должностных лиц, среди которых бесспорно первенствовали «советы» и «комиссары». Первых комиссаров в МПС назначил в февральские дни Временный комитет Государственной думы.

14 марта Исполнительный комитет Московских общественных организаций назначил комиссаром Московского железнодорожного узла инженера путей сообщения П. Н. Перцова. Началось формирование Комиссариата узла. Его делами занимался Совет, назначенный Перцовым из представителей администрации железных дорог, различных общественных организаций, в том числе Совета рабочих депутатов и Совета солдатских депутатов. По мнению правительственного комиссара по г. Москве Н. М. Кишкина, Совет объединял в первые месяцы после Февральской революции все демократические слои железнодорожников. Он смог обеспечить стабильное функционирование железных дорог Московского узла.

Комиссариат взял на себя снабжение дорог металлами и запасными частями. При участии МПС в Москве прошел Всероссийский съезд по металлоснабжению. В результате сложившейся ситуации с поставками запасных частей, Комиссариат взял под контроль исполнение на заводах заказов железных дорог узла. Для этого при Комиссариате был организован Комитет снабжения.

Много внимания Комиссариат уделял организации охраны железных дорог на основании выработанного и утвержденного Советом положения. Все текущие вопросы охраны решались коллегией из главных комиссаров железных дорог под председательством комиссара узла.

Кишкин в докладе Временному правительству 21 июля отметил, что некоторые вопросы рассматривались параллельно как в Комиссариате, так и в местном порайонном комитете, поскольку «тесно разграничить область ведения того и другого учреждения пред-

ставляется затруднительным» [16]. К тому же и в Совете, и в порайонном комитете заседали одни и те же лица. Кишкин считал целесообразным передать дела Комиссариата в этот комитет, а должность комиссара узла упразднить. По всей видимости, так и произошло [17].

Весной МПС подготовило и передало во Временное правительство представление «О назначении комиссаров на железные дороги».

Необходимость института комиссаров обосновывалась как глубокими изменениями в железнодорожном хозяйстве вследствие Первой мировой войны, так и потребностью в установлении «особого наблюдения за железными дорогами», осуществлявшегося до революции самим министерством. Это позволяло выяснить:

1) насколько та или другая дорога удовлетворяла государственные и общественные потребности,
2) соответствовала ли новым условиям организация труда служащих и рабочих, нормировка труда, «правильная и целесообразная работа» [18].

Пределы полномочий комиссара определялись специальной инструкцией, утверждаемой министром путей сообщения.

15 апреля межведомственное совещание под председательством товарища министра финансов В. В. Кузьминского рассмотрело представление и инструкцию. Одобрив документы по существу, совещание рекомендовало несколько сократить предполагаемые расходы в бюджете ведомства путей сообщения [19].

Временное правительство 7 июля утвердило представление МПС. Министру предоставлялось право избирать из общественных деятелей комиссаров на казенные и частные железные дороги, а также в правления железнодорожных обществ для наблюдения за их деятельностью в пределах, определявшихся инструкцией [20].

Стремительно менявшаяся политическая ситуация, видимо, не позволила МПС держать под контролем процесс избрания (назначения) комиссаров. Только этим можно объяснить содержание телеграммы начальника Административного управления МПС В. П. Рейслера от 9 сентября, в которой он просил начальников железных дорог сообщить в министерство «кто и чьим распоряжением назначены комиссарами в правление и управление дороги» [21].

Из поступавших с мест телеграмм следует, что на половине дорог комиссаров не было. Так, с московской сети Московско-

Виндаво-Рыбинской железной дороги сообщили: «При Управлении комиссаров не имелось и не имеется ныне» [22]. Из телеграмм, присланных в министерство, также ясно, что большинство комиссаров было назначено профсоюзами железнодорожников.

Как обстояло дело с институтом комиссаров на Московском железнодорожном узле? Выборы главных и районных комиссаров проводились на основании временного положения об охране железных дорог узла, утвержденного советом при комиссаре узла. Председателем главных комиссаров железных дорог Московского узла в сентябре 1917 г. был юрист, председатель исполкома служащих Московско-Казанской железной дороги Н. И. Скаткин. Главным комиссаром Москвовско-Виндаво-Рыбинской железной дороги 11 мая был избран присяжный поверенный А. Л. Малицкий, вскоре возглавивший Викжель. На Московско-Казанской, Московско-Киево-Воронежской, Северных железных дорогах, по данным МПС, главных комиссаров дорог в начале осени 1917 г. не было. О комиссарах Александровской железной дороги в документах министерства содержится противоречивая информация [23].

То, как был организован институт комиссаров на Московском железнодорожном узле, можно увидеть на примере Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. 10 августа 1917 г. приказом № 349 по дороге был объявлен список личного состава комиссариата. В Москве было образовано Управление, в которое кроме главного комиссара входили три его помощника и дорожный командир. В канцелярии Управления работали 23 человека. По дорогам на станциях Москва I, Владимир, Нижний Новгород, Орел, Тула находились районные комиссары. На станциях Кусково, Люблино-Сортировочная, Москва II, Мценск, Скуратово были управления помощников соответствующих районных комиссаров. Всего во всех управлениях и канцеляриях служили 73 человека [24].

Правительство не могло не учитывать влияния частного капитала в железнодорожном деле. Еще 10 марта, при встрече с представителем частных железных дорог председателем правления «Общества Владикавказской железной дороги» В. Н. Печковским, министр выразил намерение всемерно заботиться о нуждах частных железных дорог, обеспечивая их всем необходимым наравне с казенными железными дорогами, а также готовность устранить существовавшее отношение к частным дорогам, как к каким-то

пасынкам, по сравнению с дорогами казенными[25]. В то же время Н. В. Некрасов не скрывал зависимость частных дорог от государства. Выступая 24 марта на митинге железнодорожников в Москве, он заявил: «Хотя формально частные железные дороги выдают... деньги из своей кассы, но, по существу, состояние денежных средств таково, что без правительственного пособия они этого сделать не смогут»[26]. Видимо, это и позволяло пренебрегать мнением представителей частных железных дорог. Последние же поспешили объединиться и образовали Совет частных железных дорог[27].

Полным ходом шла и самоорганизация железнодорожников. «Годами придавленные и обездоленные железнодорожники подняли головы, — писал инженер путей сообщения В. О. Клеменчич, — началось заявление массовых претензий и по отношению к вознаграждению, и по улучшению общих бытовых условий, а также, часто — личного характера»[28]. Активисты прежнего, дореволюционного Союза железнодорожников, повсеместно приступили к воссозданию профсоюзных ячеек, в которые железнодорожники обращались за разрешением всех возникавших вопросов.

Так, 22–23 марта начал работу съезд местных комитетов Северных железных дорог. Он избрал Временный Центральный дорожный комитет в составе 25 человек и 10 кандидатов и принял временное положение о Союзе рабочих и служащих Северных железных дорог. С воззванием к съезду обратился начальник Северных железных дорог В. П. Шмит: «Основным требованием демократического строя является взаимное доверие народа и власти. В громадном, сложном и важном сейчас железнодорожном деле больше, чем когда-либо, требуется доверие железнодорожников к тому, на ком лежит и руководство и главная ответственность. Только при таком доверии, при дружных совместных усилиях можно надеяться на успех. Поэтому я считаю вредным для дела и невозможным для себя оставаться начальником Северных железных дорог, если мне не будет выражено доверие». Делегаты съезда отказали ему в доверии. Незадолго до Февральской революции он принял решение о закрытии Ярославских мастерских в связи с предъявлением рабочими экономических требований[29]. Не получив доверия съезда, Шмит подал в отставку, принятую министром путей сообщения. Начальником Северных дорог стал В. Д. Голев, бывший помощник и первый заместитель начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог[30].

21 апреля в бывшем царском павильоне Николаевского вокзала состоялось заседание железнодорожников Московского узла. Было принято решение «считать настоящее собрание образованным районным Советом рабочих депутатов железнодорожников»[31]. В Москве явочным порядком оформился так называемый Железнодорожный район, который территориально объединял служащих, мастеровых и рабочих Московского железнодорожного узла в пределах Окружной железной дороги. Лидерство в Совете рабочих депутатов в мае 1917 г. перешло к большевикам. Возглавил Совет И. А. Пятницкий[32].

В мае–июне оформился Союз мастеровых и рабочих железных дорог. Объединив железнодорожных мастеровых и рабочих Москвы и Петрограда, он строился на сугубо классовой основе, и с самого начала находился под влиянием большевиков[33].

С 6 по 22 апреля в Петрограде прошла Всероссийская конференция железнодорожников, учредившая Всероссийский железнодорожный союз, куда вошли местные союзы служащих и рабочих как действовавших, так и строившихся железных дорог и союза служащих разных железнодорожных учреждений ведомства путей сообщения. Всероссийский железнодорожный союз своими задачами определил защиту и борьбу за политические, правовые, профессиональные и экономические интересы членов, содействие их культурному развитию, участие в общей борьбе за интересы рабочего класса и трудящихся масс против всех видов угнетения и эксплуатации. Он создавался также «для наблюдения и контроля за правильным ведением железнодорожного хозяйства»[34]. Его местными органами стали местные комитеты, районные съезды и комитеты, делегатские съезды дорог, главные исполнительные комитеты дорог. Предполагалось, что новый союз будет самостоятельно выдвигать политические требования. Было решено, что профсоюз каждой дороги проведет свой делегатский съезд, выберет делегатов на Всероссийский учредительный съезд, призванный окончательно решить вопросы железнодорожного профсоюзного движения.

Под влиянием выступлений А. Ф. Керенского и Н. В. Некрасова участники конференции приняли обращение ко всем железнодорожникам: «Отдавая себе ясный отчет в чрезвычайной ответственности, лежащей на нас по снабжению армии всем необходимым, а страны хлебом, продовольствием и материалами для изготовления военного снаряжения, мы, железнодорожники, должны напрячь все

свои силы в работе и оставаться на местах, исполняя свой долг не за страх перед начальством, а за совесть перед своей родиной».

Цели профсоюзного движения на железных дорогах России после Февральской революции были ясно сформулированы в уставах профсоюзов. Например, в уставе профсоюза телеграфных служащих Московско-Киево-Воронежской железной дороги говорилось о стремлении предотвратить любые попытки реставрации «старой безответственной власти». Профсоюз стремился оказывать содействие Временному правительству. Союз видел себя единственным представителем данного отряда служащих. Так, в § 5 Устава было записано, что членами этого профсоюза должны быть «все служащие телеграфа» [35].

Железнодорожники выражали готовность не вносить анархию, не допускать неорганизованных действий, отказаться от части требований в надежде на то, что Временное правительство само предпримет определенные шаги навстречу. Вместе с тем в МПС опасались широкого распространения идеи выборности на железных дорогах. 19 апреля Некрасов в телеграмме по сети дорог пытался объяснить железнодорожникам, что выборы при замещении должностей невозможны «до полного пересмотра всего строя управления Учредительным собранием». Он подчеркивал, что все действующее законодательство о железных дорогах возлагает правовую и материальную ответственность «всецело на начальствующих лиц и революция отнюдь не сняла этой их обязанности». Поэтому и право подбирать себе помощников, отметил министр, не может быть нарушено без ущерба делу [36]. Согласно его же телеграмме от 7 июня все отстраненные лица администрации дорог должны и впредь получать содержание [37]. Их судьбой предстояло заниматься особой комиссии из представителей МПС и Исполкома железнодорожного союза.

И все же главной задачей ведомства путей сообщения оставалась децентрализация управления, о которой Н. В. Некрасов не уставал повторять на многочисленных митингах перед железнодорожниками и в интервью российским газетам. 3 мая состоялось заседание специальной Межведомственной комиссии под председательством помощника начальника Управления железных дорог А. С. Тухина. Присутствовали: от Министерства финансов вице-директор Департамента железных дорог Н. Ю. Старынкевич, от Государственного контроля помощник генерал-контролера П. П. Сергеев, от МПС Э. В. Ландсберг, С. Н. Байдак и Н. Н. Возницын [38].

Суть решения комиссии состояла в том, что децентрализация должна осуществиться за счет расширения прав начальников казенных железных дорог, советов управлений дорог и правлений частных обществ, причем предстоящая реформа коснется всех сторон железнодорожного хозяйства, личного состава, технической, коммерческой, эксплуатационной, счетно-кредитной, хозяйственной, юридической и т. п. деятельности дорог.

10 мая Н. В. Некрасов вновь приехал в Москву. На Курском вокзале он созвал в своем вагоне совещание начальников дорог Московского узла, а затем выступил на митинге, организованном Всероссийским железнодорожным союзом. В тот же день Некрасов принял представителей профсоюзного комитета Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. Профсоюзные деятели высказались за самоуправление в вопросах культурно-просветительной деятельности, продовольственного снабжения, охраны железных дорог. Некрасов не возражал. Но главным их требованием было право издавать обязательные для администрации постановления. Последнее министр отклонил, заявив, что это создаст двоевластие на транспорте [39)].

27 мая Н. В. Некрасова издал циркуляр № 6321, в котором говорилось, что «система управления железными дорогами, основанная на административных репрессиях, угнетении личности железнодорожных тружеников и устранении их инициативы в порученном им деле, должна отпасть» [40)]. Поддержание надежности железнодорожного движения, его безопасности и непрерывности должно основываться на «дружном сотрудничестве железнодорожной администрации со служащими и рабочими». Эти задачи объединения железнодорожников преследовал создаваемый Всероссийский Союз 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 с взглядами и пожеланиями объединенных железнодорожных тружеников, чутко прислушиваясь ко всем заявлениям, идущим от Союза и через Союз». При этом министр заявил, что требования, поступающие не от органов

Союза, министерством рассматриваться не будут. В циркуляре подчеркивалось, что железнодорожному союзу, в лице его комитетов в центре и на местах, «должно принадлежать право самого широкого контроля и наблюдения за всеми отраслями железнодорожного хозяйства и, вообще, за деятельностью железных дорог».

15 июля в Москве в помещении Коммерческого института открылся Всероссийский железнодорожный съезд. Большинством делегатов 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 организация 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 быть *государственным* учреждением и тем самым должен стать *самоуправляющейся* государственной единицей, на началах демократизации и децентрализации»[41]. В организационном плане съезд решил сохранить сложившуюся после Февральской революции структуру местных органов Союза железнодорожников. Каждую дорогу возглавлял Главный дорожный комитет, которому подчинялись комитеты станций, депо, мастерских. Наряду с ним на каждой дороге существовали союзы по отдельным профессиям: кондукторов, паровозных бригад и другие[42].

Съезд избрал Исполнительный комитет Всероссийского Союза железнодорожников. Его возглавил социалист-революционер А. Л. Малицкий, работавший ранее помощником юрисконсульта в Управлении Московской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. В состав Викжеля в конце августа 1917 г. входило 40 человек. Московский узел в нем представляли 13 человек, при этом 5 работали на Московско-Казанской железной дороге. Из 13 только 4 были рабочими, в том числе один машинист с Московско-Курской железной дороги.

Вместе с тем далеко не все профсоюзы железнодорожников поддерживали Викжель. Уже 20 июля 1917 г. ряд профсоюзов (паровозных бригад, кондукторских бригад, технических бригад по вагонному делу, весовых техников и др.) образовали Конфеде-

рацию профессиональных железнодорожных союзов, штаб которой расположился в Правлении Союза кондукторских бригад на Курском вокзале в Москве. Съезд Всероссийского союза железнодорожников, по мнению Конфедерации, не являлся «авторитетным и правомочным» и не мог защищать «как само железнодорожное дело, так и условия жизни и труда»[43].

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 он[44]. 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.

Железнодорожная администрация в 1917 г. была вынуждена самостоятельно искать выход из экономических трудностей, преодолевать дезорганизацию, учиться сотрудничать с различными общественными организациями, возникшими на железных дорогах после Февральской революции. В качестве примера можно назвать приказ по Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной железным дорогам, подписанный и. о. начальника дорог Е. А. Соковичем 11 сентября 1917 г. о создании на станциях Москва-Нижегородская, Москва I, Владимир, Ковров, Курск, Лихоборы, Муром, Мценск, Нижний Новгород, Орел, Петушки, Серпухов, Скуратово, Тула технико-хозяйственных комитетов[45]. Сокович признавал, что в сложившихся условиях Управление дороги не в состоянии «руководить издали с надлежащим успехом деятельностью местных линейных представителей отдельных служб, и устранять несогласованность их действий». Комитеты, таким образом, становились местными административными органами, в которых обсуждались все текущие хозяйственные и технические вопросы, возникавшие в пределах соответствующего тягового участка, а также вопросы по улучшению условий работы дороги в целом в техническом отношении. В состав комитетов входили: начальник участка пути, начальник участка тяги (или депо), начальники станций, где были главные мастерские, ряд других должностных лиц, а также три представителя от Центрального, объединенного,

районного или соответствующего местного (в случае отсутствия на данной станции районного) комитета служащих. На заседаниях с правом решающего голоса могли присутствовать находившиеся в тот момент ревизоры Службы движения и материальной службы. При рассмотрении финансовых вопросов приглашался представитель Государственного контроля. Заседания комитета проходили не реже одного раза в неделю. Все вопросы решались простым большинством голосов.

Комитеты обсуждали вопросы маневровых работ на станциях, сортировки вагонов, порядка набора воды и топлива паровозами; подачу вагонов под нагрузку и выгрузку, работу депо; выясняли причины снижения коммерческой и технической скорости, задержек поездов на станциях. Особое внимание уделялось установлению порядка работы личного состава всех служб на станциях, оплате труда и быту рабочих[46]. Комитеты изучали вопросы приема на работу; возможности расширения складского хозяйства и строительства различных сооружений на станциях; постройки ветвей и подъездных путей по ходатайствам частных лиц, общественных организаций и учреждений, а также увеличения существовавших или строительства новых зданий для служебных помещений и квартир служащих. В случае экстренной необходимости в массовых перевозках пассажиров, войск и грузов, Комитет мог принять необходимые меры к планомерному и быстрому их выполнению, устраняя все возникавшие препятствия.

В управлениях дорог появлялись новые структурные подразделения. Например, 7 сентября 1917 г. начальник Александровской железной дороги Л. А. Гринчук-Лукашевич заявил о создании Отдела лесных заготовок. В первую очередь Отдел должен был заняться решением проблемы с топливом для железной дороги[47].

В целях лучшей координации работы транспорта Временное правительство 27 июня утвердило представление МПС о Московском центральном транспортном комитете. В Положении о нем говорилось, что комитет должен наладить учет всех автомобилей, обозов и лошадей, использовавшихся для разгрузки Московского железнодорожного узла и пристаней. Для улучшения условий эксплуатации автомобильного и гужевого транспорта комитет был обязан обеспечить его необходимым личным составом, материалами, инвентарем. Он также должен был добиться оптимального распределения перевозочных средств «для целей государственных, городских

и общественных». Комитет состоял из Общего собрания и Президиума. В Общее собрание входили представители государственных учреждений и общественных организаций, действовавших в Москве. Президиум формировался из приглашавшихся специалистов[48].

Однако эти локальные попытки как-то улучшить положение на одной из дорог в условиях общенационального кризиса были безрезультатными.

25 октября 1917 г. в Москве было получено обращение Петроградского Военно-революционного комитета «К гражданам России!», в котором сообщалось о переходе власти в руки Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов и низложении Временного правительства. В тот же день вечером Московский Совет рабочих депутатов образовал Военно-революционный комитет с целью захвата власти в городе. В последующие дни аналогичные комитеты возникли во всех районах города. 26 октября начал действовать Военно-революционный комитет Железнодорожного района в составе А. С. Гусева (председатель), А. М. Амосова, Н. Н. Зимина, И. А. Пятницкого и других. По его указанию на всех железных дорогах были созданы ревкомы, и началось формирование отрядов Красной гвардии. Весомой помощью Московскому ВРК стали 40 тыс. трехлинейных винтовок, обнаруженные осмотрщиком вагонов М. Н. Маркиным в одном из тупиков ст. Сокольники Московско-Казанской железной дороги. Железнодорожники станции Савелово доставили в Москву три броневика из состава расквартированного в этом городе бронепарка Северо-Западного фронта. Отряды Красной гвардии, сформированные из рабочих железнодорожных мастерских, охраняли район трех вокзалов, грузовые дворы, участвовали в занятии городской телефонной станции и в бою на Никольской улице. Особо следует отметить деятельность Военно-революционного комитета Александровской железной дороги, сумевшего под Гжатском остановить продвижение к Москве эшелонов с войсками, верными Временному правительству. Особенность ситуации на этой дороге заключалась в том, что ВРК нашел взаимопонимание с лидерами викжелевского Главного комитета дороги и многие свои действия совершал при его прямой поддержке.

Викжель 26–29 октября разослал по линиям железных дорог телеграммы, в которых высказался за «нейтралитет» в условиях развернувшейся в стране борьбы за власть и стал организатором переговоров представителей различных политических партий с целью

формирования «однородного социалистического правительства». Главные дорожные комитеты в целом поддержали эту линию. Лишь на Московско-Курской железной дороге произошел раскол в профсоюзной организации по вопросу об отношении к происходящим событиям. В полном согласии с позицией Московского Совета рабочих депутатов и ВРК Железнодорожного района, Главный дорожный комитет избрал свой Военно-революционный дорожный комитет из пяти человек[49]. Комитет направил на станции и в мастерские дороги телеграммы, выдержанные в строго революционном духе. В них говорилось, что организации и лица, выступающие против Совета рабочих и солдатских депутатов, будут отвечать по всей строгости законов революционного времени. На ряд станций были посланы комиссары. Однако состоявшийся 28 октября 2-й делегатский съезд дороги такую позицию не принял и избрал новый состав Главного дорожного комитета «провикжелевской» ориентации во главе с беспартийным Н. А. Александровым[50].

Для понимания политики Викжеля особое значение имеют протоколы московского совещания главных дорожных комитетов 13–15 ноября 1917 г. Совещание открыл его председатель А. Л. Малицкий, проинформировавший собравшихся о деятельности Викжеля по примирению враждующих сторон и созданию правительства из всех социалистических партий. Он просил присутствовавших высказать свое отношение к этой политике, а также к МПС. При этом Малицкий 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»[51]. С основным докладом на совещании выступил член Викжеля, счетовод Забайкальской железной дороги Ф. М. Сенюшкин. Он напомнил, 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 всех демократических сил 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 неприемлем, это есть нарушение основных понятий государственного строительства и правопорядка»[52]. 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 позицию банковских служащих, объявивших 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 Викжелю удалось бы заметно скорректировать курс Советского правительства. Правда, в стране набирает силу течение борьбы с Советом Народных Комиссаров, «но нужно быть безумным или политически близоруким, если утверждать, что народ отвернется от тех, кто выкинул лозунги „мир, хлеб и спокойная жизнь“»[53].

Иофан, представитель Главного дорожного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги, заявил, что не понимает политики «нейтралитета», провозглашенной Викжелем. На практике было просто посредничество, «это на коммерческом языке называется маклерством». Викжель захотел «примирить непримиримое» и упустил время, теряя каждый день свой авторитет. Он сказал: «Мы вступили в полосу полной анархии, развала, полного отсутствия безопасности. У нас нет свободы слова, печати, нет права собираться, у меня нет уверенности, что я уйду, и меня не растерзают на улицах белокаменной Москвы»[54]. Иофан высказался против наметившейся поддержки большевиков. По его мнению, Викжель должен сам стать центром организации железнодорожников и создания власти, опирающейся на тех, в ком «еще жива любовь к родине и к мощи ее».

Позицию Викжеля не поддержал представитель Главного дорожного комитета Северных железных дорог П. Н. Кирсанов: «Те,

кто говорит, что можно конструировать власть, но только без большевиков, этим дают повод к гражданской войне»[55]. Чернышев, представитель Главного дорожного комитета Александровской железной дороги, отметил, что в Москве сразу после полученных сообщений о вооруженном восстании в Петрограде состоялось собрание служащих, мастеровых и рабочих, на котором присутствовало около 4 тыс. человек. После страстных и долгих прений большинством голосов была принята резолюция о поддержке лозунга «Вся власть Советам». Главный дорожный комитет сотрудничал с Военно-революционным комитетом, который помог усилить охрану дороги, товарных станций, «ибо мы ожидали погрома со стороны темных масс»[56]. Чернышев высказался в поддержку желания Викжеля образовать однородное социалистическое правительство.

От железнодорожников Московско-Курской железной дороги выступило два представителя: С. Двумянцев и Н. А. 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. «Признается желательным, чтобы союз заведовал транспортом, — заявил Александров. — 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»[57]. Он высказался против забастовок, за введение жизни рабочих масс «в более правильное русло».

Представитель Московско-Казанской железной дороги сообщил о поддержке позиции Викжеля. Делегатский съезд дороги заявил о непризнании власти, захваченной одной партией, и высказался за формирование однородного социалистического правительства, а также созыв в установленные сроки Учредительного собрания.

Мнения главных дорожных комитетов других железных дорог мало отличались от высказанных представителями Московского железнодорожного узла. В принятой большинством голосов резолюции (32 «за», 4 «против», при одном воздержавшемся), позиция нейтралитета, занятая Викжелем после вооруженного восстания в Петрограде, и поиска возможностей для формирования однородного социалистического правительства, была одобрена. Эта задача

оставалась и на будущее. Вместе с тем в резолюции отмечено, что правительство должно опираться на орган, включающий исполкомы Всероссийских Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов и представителей 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 создаваемой власти должен был стать скорейший созыв Учредительного собрания [58)].

По итогам совещания А. Л. Малицкий разослал по линиям две телеграммы. В одной передал принятую на нем резолюцию, а во второй обвинил администрацию железных дорог и МПС в дезорганизации транспорта. Утверждалось, что все дороги брошены на произвол судьбы и в интересах спасения страны кто-то должен взять в свои руки руководство транспортом. Это может быть лишь железнодорожный профсоюз. От имени совещания главных дорожных комитетов, Малицкий потребовал удалить из администрации дорог и МПС «реакционные элементы», заменив их «лицами демократически настроенными». При этом подчеркивалось, что уволенные без права обратного поступления на службу, «не могут быть приняты ни в одно из учреждений МПС на жел. дор.» [59)]. Викжель осудил забастовку служащих министерства. В телеграмме содержалось требование признать права Викжеля «в случае крайней необходимости взять управление МПС в свои руки впредь до разрешения настоящего политического кризиса». Главным дорожным комитетам рекомендовалось образовать по соглашению с администрацией особые технико-транспортные комитеты для регулирования движения на дорогах, особенно воинских эшелонов, перевозки продовольствия и топлива. Для объединения работы этих комитетов при Викжеле создавалась технико-транспортная комиссия, распоряжения которой приравнивались к распоряжениям Управления железных дорог МПС.

Тем временем на дорогах начались делегатские съезды. Они показали, что позиции Викжеля сильно ослабли. Исполком Совета рабочих депутатов Железнодорожного района [60)] Москвы 18 де-

кабря постановил: «На позицию Викжеля... не обращать особого внимания, так как его состав должен быть скоро переизбран»[61].

19 декабря открылся Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд, на котором присутствовало около 600 человек. Из них 160 большевиков, 100 правых и 55 левых социалистов-революционеров. Среди делегатов было немало меньшевиков различных оттенков, украинских националистов, максималистов, анархистов. По всем вопросам повестки дня на съезде развернулась ожесточенная борьба.

20 декабря народный комиссар путей сообщения М. Т. Елизаров призвал дорожные комитеты совместно с местными органами советской власти подготовить планы реорганизации управлений железных дорог. Не дожидаясь решений съезда, члены коллегии Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) А. С. Бубнов и В. И. Невский 27 декабря разослали по сети дорог 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»[62].

Не возражая против целесообразности разумной децентрализации управления и передачи некоторых функций центрального аппарата местным железнодорожным органам, Э. В. Ландсберг, один из руководителей бывшего МПС, 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»[63].

В первые дни января 1918 г. на съезде железнодорожников наступила развязка. 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. В тот же день они собрались в Большой физической аудитории Петроградского института инженеров путей сообщения и объявили о возобновлении работы Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожников, который продолжался

еще 26 дней [64]. Он избрал новый руководящий орган — Всероссийский Исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор). В состав Викжедора от дорог Московского железнодорожного узла вошли: большевики — И. И. Гирконт, слесарь Московско-Киево-Воронежской ж. д.; И. А. Кравец, слесарь Московско-Казанской ж. д.; И. А. Пятницкий, слесарь-электрик и П. П. Яковлев, таксировщик Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.; левые эсеры — И. Я. Иванов, слесарь Московско-Киево-Воронежской ж. д.; А. Л. Малицкий, помощник юрисконсульта Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.; социал-демократ интернационалист — П. Н. Кирсанов, таксировщик Северных ж. д. [65] Возглавил Викжедор Д. И. Жук, машинист Юго-Западных железных дорог.

В избранную на съезде коллегию Наркомата путей сообщения вошли А. С. Бубнов, В. И. Невский, И. А. Пятницкий, А. Г. Рогов и др. Съезд вынес решение о необходимости национализации частных железных дорог и утвердил «Положение об управлении железными дорогами Российской Республики Советов».

В январе 1918 г. прошли делегатские съезды на ряде железных дорог. В основном они высказались в поддержку левой части съезда железнодорожников. Многочисленные собрания прошли на крупных узлах и станциях. Так, в резолюции общего собрания служащих и рабочих станции Москва-Товарная Александровской железной дороги было сказано: «Мы признаем левый сектор Чрезвычайного железнодорожного съезда законным и все его постановления будем спешно проводить в жизнь, ибо мы видим в этом спасение железнодорожных тружеников и железнодорожного транспорта».

Несогласные с левой частью съезда 17 января провели свою конференцию, на которой присутствовало 70 делегатов. Конференция отметила «невозможность сохранения Профессионального Союза с функциями политическо-государственными» [66]. Конференция приняла решение об организации Всероссийского Совета профессиональных союзов («Всопрофжель»). Он представлял собой всероссийское объединение многочисленных профессиональных союзов на федеративных началах, с сохранением за каждым из них самой широкой автономии. Кстати, такой подход устраивал многих профсоюзных лидеров, еще летом 1917 г. не пожелавших организационно подчиниться Викжелю. Речь идет о профсоюзах паровозных и кондукторских бригад, агентов по передаче груза, технических бригад по вагонному делу, инженеров и техников, весо-

вых техников и других[67]. Возглавил это профсоюзное объединение бывший член Викжеля А. А. Платонов. Большевики не препятствовали организации еще одного профсоюзного центра, отчетливо понимая, что реальная власть на железных дорогах принадлежит этим железнодорожным профсоюзам.

Со временем отношение к Викжедору среди части железнодорожников претерпело существенное изменение. Профсоюзный деятель Московско-Киево-Воронежской железной дороги Д. Дмитрусь, спустя год так будет характеризовать Викжедор: «С первых же шагов новая организация начинает превращаться и в конце концов превратилась в чисто чиновничью-административную организацию, не удовлетворявшую ни в малейшей степени профессиональным запросам железнодорожников»[68].

Профсоюзы решали очень широкий круг вопросов. Прежде всего, именно от их мнения зависело назначение или увольнение лиц административно-технического персонала, предоставление отпусков, выплата денежных пособий и т. п. Особенную активность профсоюзы проявляли в организации контроля. Вот характерная выдержка из циркуляра Викжедора: «В целях наилучшего выполнения второй задачи — контроля и надзора за административно-хозяйственной деятельностью комиссара и органов управления дорогой — Исполнительный Комитет организовывает при себе контрольные отделы, кои будут действовать на основании инструкций, издаваемых Викжедором»[69].

После Октябрьской революции профсоюзные лидеры определяли структуру и методы управления на железных дорогах.

На Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги осуществлялось коллегиальное управление. Коллегия состояла из главного инженера, представителей служб и Главного дорожного комитета. На линии имелись районные коллегии, решавшие местные вопросы в интересах всех служб. Было сохранено Правление, без согласия которого не проводилось никаких финансовых расходов. Практически вся администрация дороги лояльно отнеслась к новой власти в стране.

26 января – 28 февраля 1918 г. состоялся 5-й делегатский съезд Московско-Казанской железной дороги. Он одобрил деятельность советской власти, избрал исполком дорожного Совета железнодорожных депутатов в количестве 30 человек. Исполком сохранил на прежней должности управляющего дорогой Л. Н. Бер-

нацкого и его помощников. Практически не изменился личный состав дорожных служб. Пополненное политическими комиссарами, продолжало функционировать и Правление дороги.

На Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах к лету 1918 г. несколько раз менялась структура управления дорогой. В июле основными органами управления были Совет депутатов (48 человек), Ревизионная комиссия, Товарищеский суд и Продовольственный комитет. Вместо Совета управления было образовано 5 отделов: технический, финансовый, заготовительный, культурно-просветительный и эксплуатационный. В каждой службе, а также на линии существовали коллегии из трех человек, двое из которых подписывали распоряжения.

24 января 1918 г. Главный дорожный комитет Александровской железной дороги принял решение взять управление дорогой в свои руки, но вся прежняя администрация была сохранена. Служащие Управления 27 января выступили с заявлением, в котором приветствовали «проведение в жизнь демократического принципа самоуправления дороги». Они признали деятельность Главного дорожного комитета правильной, а совместную работу с ним «вполне приемлемой».

Главный дорожный комитет избрал комиссаров, работавших при начальнике дороги и начальниках служб. На линии имелись районные и местные комитеты. Комиссары и комитеты занимались, в основном, социальными вопросами железнодорожников. Комиссары также подписывали распоряжения финансового характера. Все остальные вопросы оставались в ведении начальника дороги. Начальником дороги до 1 марта оставался Л. А. Гринчук-Лукашевич, затем его сменил помощник начальника Службы пути инженер А. А. Эйсымонт.

В Саратове главной опорой большевиков были Главные мастерские Рязанско-Уральской железной дороги. В ноябре 1917 г. здесь было создано Революционное бюро для контроля за администрацией дороги, не признававшей установление советской власти. 9 января 1918 г. рабочие мастерских решили взять управление дорогой в свои руки. 10 января по их требованию исполком Саратовского Совета принял решение о национализации железной дороги, для управления которой 16 января рабочие избрали Совет комиссаров дороги во главе с С. Т. Ковылкиным. Его заместителем

стал И. П. Ерасов. Совет комиссаров назначил Ковылкина начальником дороги [70].

25 января началась работа делегатского съезда дороги, который избрал Главный исполнительный комитет. 18 февраля он отстранил от руководства Правление и полностью взял на себя руководство Рязанско-Уральской железной дорогой [71].

22 января 1918 г. Центральный дорожный комитет Северных железных дорог после телефонных консультаций с В. И. Невским большинством голосов принял решение взять на себя управление дорогами. Общее руководство дорогами отныне сосредоточивалось в Главном дорожном комитете, а сугубо распорядительные функции — в коллегии Технически-транспортно-административно-распорядительного совета, состоявшей из пяти человек, избиравшихся указанным выше комитетом [72]. Должность начальника дорог упразднялась. Начальники служб переименовывались в комиссаров служб, причем эти должности становились выборными. Допускалось руководство службой коллегией из трех комиссаров. По всем дорогам 24 января председатель Центрального дорожного комитета Северных железных дорог В. П. Поздеев телеграфировал: «В настоящее время историческим ходом событий мы вплотную подошли к разрешению тех великих проблем народовластия, которые веками были мечтой лучшей части революционной демократии» [73]. 14 февраля В. П. Поздеев был избран председателем Главного дорожного комитета.

Спустя всего два месяца управление дорогами было вновь пересмотрено. 10 апреля Главный дорожный комитет принял «Временное положение об управлении Северными дорогами» [74]. Теперь дорогами управляла коллегия во главе с комиссаром дороги, ответственным и утверждаемым в своей должности народным комиссаром путей сообщения. К комиссару перешли права начальника дорог. В случае разногласий между комиссаром и коллегией, последняя могла апеллировать к народному комиссару путей сообщения, решения которого являлись окончательными. Для управления отдельными службами образовывались служебные коллегии из двух членов и комиссара службы, обладавшего правами прежних начальников служб и, отчасти, бывшего начальника дорог. Право назначения, перемещения и увольнения всех категорий служащих принадлежало коллегии службы в целом, по согласованию с коллегией дороги. 13 апреля комиссаром дороги был избран В. П. Поздеев.

18 января 1918 г. Управление Московско-Киево-Воронежской железной дорогой перешло к местным профсоюзам. 21 марта на дорожном Совете железнодорожных депутатов были избраны Президиум Главного комитета дороги и Коллегия по управлению дорогой. Кандидатов подбирали по фракциям и избирали списком. Председателем Главного комитета дороги был избран А. Ф. Прокудин. Коллегия по управлению дорогой состояла из пяти человек во главе с Н. Якубовским. Спустя две недели, 3 апреля председателем Главного комитета был избран И. И. Гирконт. В тот же день, обсудив декрет СНК о централизации управления на железных дорогах, Главный комитет после прений решил сохранить свое прежнее название вопреки некоторым параграфам этого законодательного акта [75].

Профсоюзные активисты творчески подошли к телеграмме В. И. Невского, в которой дорожным комитетам рекомендовалось образовать товарищеские суды или революционные трибуналы по делам о грабежах, кражах, преступлениях по должности [76].

27 мая Главный комитет Московско-Киево-Воронежской железной дороги принял Положение о Революционном Трибунале. Стало возможным рассматривать и выносить судебные приговоры по ряду проступков, совершенных с 1 января 1918 г. Решением Трибунала служащие, мастеровые и рабочие могли быть лишены или ограничены в служебных правах за использование служебного положения в личных целях; за систематические административные нарушения; за мошенничество, обман и подлог; за действия, дискредитировавшие авторитет учреждений Всероссийского железнодорожного союза и т. п.

Революционный Трибунал имел две коллегии — Совет членов Трибунала и Совет заседателей, которые избирались Главным дорожным комитетом из числа постоянных служащих, мастеровых и рабочих. Предполагалось, что в дальнейшем заседатели будут избираться из кандидатских списков, утвержденных Советом железнодорожных депутатов. Совет должен был следить за тем, чтобы в списках в равной степени были представлены конторские служащие, поездные бригады, путейские рабочие, мастеровые и рабочие депо, мастерских и т. д. Совет членов являлся постоянным органом, но любой из них мог быть отозван Главным комитетом. Совет заседателей избирался на одну сессию Трибунала.

Для начала заседания Трибунала нужно было присутствие председателя, двух членов и не менее 8 заседателей. Обвиняемый

имел право выбрать себе защитника. Им мог стать любой железнодорожник. После завершения слушания дела председатель формулировал вопросы о степени виновности обвиняемого. Вопросник вручался старшине заседателей. Заседатели в ходе процесса могли консультироваться с председателем Трибунала. Затем они удалялись на совещание. По результатам обсуждения заседатели простым большинством голосов должны были на каждый вопрос председателя Трибунала ответить в форме: «Да, виновен», или «Нет, не виновен», или «Виновен, но заслуживает снисхождения». Очевидно, что эти правила были заимствованы из судебных уставов 1864 г. Если голоса делились поровну, то решение принималось в пользу обвиняемого. Вопросник с ответами подписывался всеми заседателями и оглашался в зале судебного присутствия. На основании обвинительного вердикта Совета заседателей, Трибунал после совещания выносил свое решение, которое вручалось обвиняемому. Каким оно могло быть? Железнодорожника могли переместить на другую работу без понижения служебного положения или оклада, перевести на низшую должность с низшим окладом, уволить с работы с лишением временно или навсегда права поступить на службу на Московско-Киево-Воронежскую железную дорогу.

Приговоры Революционного Трибунала являлись окончательными и обжалованию не подлежали. Только в случае нарушения судопроизводства обвиненные могли подать протест на имя Главного дорожного комитета и тот в месячный срок в кассационном порядке должен был рассмотреть дело. Правом помилования наделялся Совет железнодорожных депутатов[77].

1 июня 1918 г. было опубликовано Положение о Главном продовольственном комитете служащих Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Он создавался для улучшения снабжения служащих, мастеровых, рабочих и их семей продуктами первой необходимости по наиболее дешевым ценам. Он должен был организовывать сельскохозяйственное производство, открывать столовые и хлебопекарни, содействовать организации на дороге потребительских обществ (кооперативов). Комитет состоял из 9 членов. 6 из них выбирал делегатский съезд и 3 назначал Главный комитет дороги. В помощь ему из представителей районных кооперативов создавался совещательный орган — Совет[78].

Летом управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги выглядело так. Во главе стоял Главный комиссар по управле-

нию дорогой И. И. Гирконт. Его первым помощником был главный инженер (бывший управляющий этой дорогой) инженер Н. Н. Вейс, который отвечал за всю административно-хозяйственно-финансовую сторону деятельности дороги. Во главе служб также стояли комиссары [79].

Народный комиссар путей сообщения П. А. Кобозев в докладе Совету Народных Комиссаров в мае 1918 г. отметил, что «приходится наблюдать более систем и способов управления, чем имеется отдельных дорог в России». А по мнению Совета частных железных дорог, «государство фактически утеряло право управления своими путями сообщения», ибо любая ячейка профессионального союза считала себя вправе устанавливать нормы работы своего участка или дороги «на вполне самостоятельных началах». По существу, служащие железных дорог пытались устроить управление так, «как это кажется лучшим случайно подобранной группе рядовых работников». В таких условиях работа дорог могла хоть сколько-нибудь поддерживаться и улучшаться при наличии высококвалифицированных администраторов. Но и здесь возникли трудности. В одном из материалов, помещенных в «Вестнике путей сообщения», утверждалось: «Мы можем теперь наблюдать заурядных машинистов, конторщиков, слесарей и т. п. в ролях главных руководителей жел. дор., и это в то время, когда состояние дорог требовало назначения на посты руководителей людей совершенно исключительных знаний и энергии» [80].

В статье «Диктатура на железных дорогах» В. И. Невский приводил факты оправдания общим собранием железнодорожников воров в своей среде, уличенных главными дорожными комитетами. Придется, по его словам, прибегнуть к единоличной власти, которая могла бы пойти в разрез даже с общим решением, покрывающим вора. Невский писал о царившей на дорогах безответственности: «Паровозы не выпускаются из ремонта, — ответственного лица нет; вагоны не выходят из ремонта, — ответственного лица нет; безбилетных пассажиров не контролируют, — виноватого не найдешь; дополнительный сбор с пассажира берут без всяких документов, — виновного нет...» [81]. Отсюда он делал вывод, что только централизация власти позволит добиться организации железнодорожного хозяйства не в интересах одной какой-либо дороги, а в интересах страны в целом.

Невский писал о том, что среди железнодорожников нет единого фронта, нет единой железнодорожной семьи «и состав коллегий, и состав съездов, как капля в море, отражает всю противоречивость классовых интересов железнодорожников». Сильная власть, по мнению Невского, помогла бы пролетарским низам подчинить себе интересы мелкобуржуазных и бюрократических слоев железнодорожников.

Сильная власть, диктатура на железных дорогах также необходима для противодействия различным разрушителям транспорта. При этом Невский сослался на другие ведомства, прежде всего ВСНХ. «Стоит ли говорить обо всех этих просто комиссарах, эмиссарах, уполномоченных, чрезвычайных комиссарах, эмиссарах и уполномоченных, военных людях, которые, полагая, что они большие знатоки транспорта, захватывают вагоны, поезда, паровозы, станции, едут обязательно в салонах, несутся обязательно экстренными поездами, грабят и убивают и довольные своими подвигами думают, что они спасают транспорт?» — писал Невский [82]. С горькой иронией он заметил, что, может быть, только Наркомат государственного призрения не претендовал на управление железными дорогами [83].

Принципы самоуправления и коллегиальности не могли не привести железнодорожное хозяйство к еще большему расстройству, но через этот этап необходимо было пройти. Главная причина заключалась в широком распространении анархо-синдикалистских настроений, буквальном понимании лозунга перехода власти к трудящимся [84]. Было сильно естественное желание освободиться от прежней излишне бюрократической системы управления, от прежних чиновников. Причем эти настроения поддерживали многие цеховые профсоюзы железнодорожников, отдельные железнодорожные райкомы РСДРП(б), часть Викжедора. Настроения местничества овладели некоторыми советами рабочих и солдатских депутатов, которые стали вмешиваться в дела железнодорожного управления и кое-где стали распоряжаться перевозками, распределением вагонов и т. п. Московский районный Совет железнодорожников и Железнодорожный райком РСДРСП(б) даже попытались созвать областной съезд для создания новых органов управления железнодорожным транспортом.

Выступая 26 сентября на 1-й Всероссийской конференции коммунистов-железнодорожников, член коллегии НКПС В. И. Ле-

довской так объяснял живучесть коллегиальности и необходимость отказа от этого принципа управления на транспорте: «Коллегиальное управление — это управление сообща, общими силами и взаимной поддержкой друг друга. И это вполне понятно, почему у нас было и еще есть коллегиальное управление: надо иметь большую смелость, чтобы взять на одного себя ответственность за всю дорогу, и, наоборот, если разделить эту ответственность, если сообща взяться за трудное дело, то это уже не так страшно, сообща как-нибудь можно повезти тяжелую телегу управления»[85]. Он сравнил управление железной дорогой со сложным часовым механизмом. Если одно колесо механизма поворачивается, а другое опаздывает, то такие часы просто остановятся, равно как железнодорожный аппарат. «Мы все работали в исполнительных комитетах, — продолжал Ледовской, — и знаем, что строгого разделения функций у нас никогда не проводилось». Все вмешивались в дела друг друга. Не было ответственности конкретных лиц, все кивали друг на друга. Такое положение в любом техническом аппарате невозможно и особенно недопустимо там и тогда, когда требуется принимать быстрые решения. Поэтому на ряде дорог коллегии сами стали выдвигать ответственных (главных и т. п.) комиссаров и тем самым сделали шаг на пути к единоначалию. Комиссар дороги возглавлял управление дороги и являлся политическим лицом, ответственным перед Советской властью за ее состояние. Он нес известные обязанности и обладал определенными правами. В ответ на уже появившиеся упреки в «комиссародержавии» Ледовской ответил: «Начальниками дорог были люди, преданные царю, а комиссарами дорог вы выдвинете людей, преданных Советской власти, начальники дорог не давали отчета выборным организациям, ибо их и не было, а комиссар обязан давать отчет Исполнительному Комитету»[86]. Да и сами комиссары еще часто будут обращаться за помощью к исполкомам. Главное, по мнению Ледовского, в принципе: «В техническом деле должен быть один хозяин».

Разгоравшаяся Гражданская война вносила существенные коррективы в управление железными дорогами. В связи с необходимостью срочной переброски войск и военных грузов в направлении Волги, Урала и Сибири 7 августа Московско-Казанская, а 11 августа Нижегородская и Муромская железные дороги были объявлены на военном положении. Все работники этих дорог, подвижной состав и технические сооружения переходили в распоряжение Народ-

ного комиссариата по военным делам. Начальником обороны всех трех дорог был назначен В. В. Каменщиков. Под особую охрану были взяты депо, поворотные круги, водокачки, мосты и другие сооружения. При прохождении мостов длиной более 5 саж. запрещалось что-либо выбрасывать из окон поездов. В противном случае охрана имела право открывать огонь без предупреждения. Все собрания и митинги на дороге могли происходить только с разрешения начальника по обороне. Противодействие военным властям каралось судом Военно-революционного трибунала по законам военного времени.

30 октября был упразднен Московский районный Совет рабочих депутатов Московского железнодорожного узла [87)].

В ночь на 30 ноября 1918 г. из-за напряженного положения на фронтах Гражданской войны на всей сети железных дорог было введено военное положение. Работники дорог, оставаясь на своих рабочих местах, считались призванными на военную службу [88)]. Все силы и средства железных дорог направлялись в первую очередь на выполнение военных заданий. На фронтовых железных дорогах назначались чрезвычайные комиссары. С одной стороны, это укрепляло принцип единоначалия, с другой — увеличило количество учреждений и организаций, считавших себя вправе командовать на железных дорогах. Выступая в декабре 1918 г. на 2-м Съезде Советов народного хозяйства, народный комиссар путей сообщения В. И. Невский вновь говорил о вмешательстве в деятельность администрации железных дорог со стороны пользующихся транспортом ведомств и железнодорожных профсоюзов.

8 декабря Совет рабочей и крестьянской обороны принял специальное постановление. В нем говорилось, что в целях окончательного упорядочения железнодорожного дела, ограждения его от вмешательства со стороны других учреждений и организаций, прекращения задержек в перевозке воинских грузов, все требования пользующихся транспортом ведомств предъявляются и исполняются с обязательным соблюдением правил технической эксплуатации, приказов и распоряжений НКПС. Было запрещено вмешательство в технически-распорядительную сторону железнодорожного дела со стороны профсоюзов (Викжедора, Грузооборота, Маджеля, Паровозосоюза, Сатерда, Сатрата и др.). Распоряжения этих организаций без одобрения НКПС не подлежали исполнению. На железнодорожных служащих любого района возлагалась «общая круговая

ответственность» за задержку следовавших по назначению эшелонов, несвоевременную подачу паровозов и порожних вагонов и т. п. Постановление было подписано В. И. Лениным, И. В. Сталиным, В. И. Невским [89].

Активный участник профсоюзного движения П. А. Вомпе вспоминал, что с осени 1918 г. Викжедор постепенно терял свое влияние на деятельность НКПС. В условиях Гражданской войны функции управления дорогами перешли от Советов железнодорожных депутатов комиссарам, назначаемым наркоматом. Политико-воспитательную работу взяли на себя местные железнодорожные организации партии большевиков [90]. Постепенно проходила болезнь анархо-синдикалистских настроений. Важным стало стремление к единству профсоюзного движения, завершившееся в феврале 1919 г. первым Всероссийским съездом профсоюзов железнодорожников [91]. На этом съезде «умерли» и Викжедор и Всопрофжель, появилась единая железнодорожная организация в лице Цекпрофсожа [92]. Совершенно неслучайно 11 февраля 1919 г. было принято «Положение ВЦИК об управлении железнодорожными путями сообщения», которым вопрос о введении единоначалия был решен окончательно.

На частном примере эволюции управления одной из отраслей народного хозяйства подтвердилась закономерность всякой революции: для того чтобы иметь вообще какую-либо власть, приходилось срочно восстанавливать прежнюю машину управления, ибо революционные новшества чаще всего оставались нежизнеспособными. Так было на транспорте.

## § 2. Национализация частных железных дорог

Как уже отмечалось выше, Чрезвычайный Всероссийский съезд железнодорожников принял решение о национализации частных железных дорог «в самом непродолжительном времени» [93].

Это решение отражало происходившие в те же дни перемены в управлении частными дорогами. Так, на делегатском съезде Московско-Казанской железной дороги было прямо сказано, что она должна стать общенародным достоянием. Главный дорожный комитет Московско-Киево-Воронежской железной дороги 6 января с помощью отряда Красной гвардии арестовал всех служащих Правления, а 18 января объявил дорогу национализированной. К 21 января военно-революционные комитеты железнодорожных

узлов и крупных станций Рязанско-Уральской железной дороги взяли управление в свои руки. Совет комиссаров дороги объявил ее национальной собственностью. Это решение подтвердил съезд служащих, мастеровых и рабочих, открывшийся 25 января. Председатель Совета комиссаров дороги С. Т. Ковылкин обратился в СНК и ВЦИК РСФСР с предложением издать декрет о переходе дороги в собственность народа.

В. В. Журавлев, анализируя истоки столь бурного процесса отстранения правлений частных железнодорожных обществ, начавшегося по инициативе самих железнодорожников, отмечал его неоднозначность. Объявление дорог национальной собственностью явочным порядком вызывалось целым комплексом причин.

Одной из них было известное противостояние железнодорожных профсоюзов и администрации, заметно обострившееся в 1917 году под влиянием Февральской и Октябрьской революций и сопровождавшая их борьба политических партий за влияние в железнодорожной среде. Другой причиной стали анархосиндикалистские настроения. Национализация понималась как воплощение получившего тогда распространение лозунга «Железные дороги — железнодорожникам».

Следует подчеркнуть, что проблему национализации нельзя рассматривать как демагогическое, авантюрное мероприятие, находившееся полностью во власти стихийных настроений. Проведенный экономистом В. А. Мау анализ экономических факторов и тенденций первой трети XX в., существа и особенностей экономической политики, воззрений большинства отечественных и зарубежных экономистов позволил сделать вывод, что в этот период доктрина государственной экономики, вытеснения конкуренции планом — заняла доминирующие позиции и из спорной, хотя и весьма популярной идеи, какой она была в начале века, превратилась в одну из фундаментальных основ (не только в теоретическом, но и в практическом отношении) хозяйствования в разных странах[94]. Мау подчеркивает, что идеи планирования и государственного регулирования стали «символом веры среди значительной части политиков, бизнесменов и интеллектуалов». Широкое хождение эти идеи получили и среди железнодорожников России, что было обусловлено ролью государственного сектора на транспорте, малой эффективностью (за редким исключением) частного железнодорожного хозяйства, массовым выкупом частных

железных дорог в казну в конце XIX в. В 1923 г. после перехода к нэпу бывший председатель правления Московско-Казанской железной дороги инженер Н. К. фон Мекк говорил Н. Валентинову (Вольскому): «...Меня совсем не страшит и не смущает, что советское правительство национализировало огромную часть хозяйства страны. У нас всегда и в прошлое время, при царском режиме, очень значительные отрасли хозяйства принадлежали государству. Кажется, ни в одной стране мира не была так широко проведена национализация. У нас военные заводы принадлежали государству, ему принадлежали недра, огромные лесные площади, земли, винная монополия, а железные дороги, как правило, выкупались у частных лиц и становились государственными»[95].

Споры о преимуществах частного и казенного железнодорожного хозяйства не утихали на протяжении всех предвоенных лет. Война добавила аргументов сторонникам государственного регулирования, а слово «план» замелькало в различных нормативных актах МПС. Поэтому железнодорожники в целом благосклонно относились к идее полного контроля со стороны государства за всеми сферами железнодорожного хозяйства вплоть до национализации железных дорог. Не случайно, что многие видные специалисты, включая работников управленческого звена, активно сотрудничали с Советской властью. Среди них оказался председатель Совета частных железных дорог Н. Д. Байдак и его заместитель профессор В. А. Нагродский. Более того, изучение журналов заседаний Совета позволило В. В. Журавлеву сделать вывод о том, что его деятельность была направлена на организационно-экономическое объединение частного железнодорожного хозяйства страны. С этой целью вырабатывались единый «нормальный устав» железнодорожных обществ и принципы взаимоотношений их с государством и финансовыми учреждениями, подготавливались условия для унификации эксплуатационной, тарифной и технической организации производства. По мнению В. А. Шишкина, влияние русской государственной традиции и обстановка военного времени не позволяли относить всю направленность и все меры Советской власти в сфере народного хозяйства «исключительно на счет воздействия догматов социалистической теории»[96]. В частности, новая власть не могла не учитывать тяжелое финансовое положение большинства частных железных дорог. По мнению профессора К. А. Оппенгейма, долгие годы прослужившего на частной железной дороге,

Общество Рязанско-Уральской железной дороги могло перейти к государству еще в 1915–1916 гг. за одни только долги [97].

В предоктябрьской программе большевиков о мерах выхода из общенационального кризиса идеи национализации крупнейших синдикатов и страхового дела, контроля над всеми банковскими операциями, отмены коммерческой тайны и т. п. не являлись чем-то особенным и недопустимым с точки зрения экономической политики, особенно в чрезвычайных условиях. Но детально проработанной экономической программы на момент взятия власти у большевиков не было и отсюда не всегда продуманные по своим последствиям импровизации, столь характерные для послеоктябрьских дней.

Не анализируя все аспекты экономической политики большевиков, отметим в контексте нашего исследования лишь некоторые весьма любопытные факты. Так, в Декрете о введении государственной монополии на объявления отчетливо видна идея о сохранении частной собственности. Более того, здесь была четко сформулирована идея защиты интересов мелких собственников. В. И. Ленин лично записал в проект данного декрета фразу: «Мелким собственникам, вкладчикам и акционерам конфискуемых предприятий возвращаются полностью их вклады» [98]. Вскоре после объявления декрета о банках последовало постановление «О прекращении платежей по купонам и дивиденда». Правительство запретило все сделки с ценными бумагами, опасаясь спекуляций ими, смену их владельцев и т. п. Здесь важна фраза о временном характере данного решения властей.

Проявили большевики осторожность и в процессе национализации железных дорог. С этой целью 30 марта и 10 апреля по всем дорогам были разосланы телеграммы директивного характера, подписанные членом коллегии НКПС П. Н. Кирсановым. Так, в телеграмме от 10 апреля было четко указано: «Впредь до особого разрешения вопроса о национализации частных дорог правления обществ сохраняют свои полномочия и продолжают свою деятельность. Для надзора за их деятельностью во все правления будут назначены комиссары преимущественно из лиц, рекомендованных главными комитетами эксплуатируемых обществами предприятий, без одобрения которых ни один расход не может быть произведен». Поэтому новые ходатайства о расформировании правлений НКПС отклоняло. Правительство учитывало тот факт, что национализа-

ция повлечет за собой принятие государством бремени уплаты процентов по займам железнодорожных обществ в бывших частных коммерческих банках, процентов и погашения облигационных займов, реализованных в России и за границей. Государство брало на себя и весьма значительный дефицит бюджета железнодорожных обществ. Приходилось учитывать и внешний фактор. В частные дороги был вложен капитал Англии, Германии, Франции. Национализация дорог могла дать дополнительный импульс для высадки иностранных войск. Выступая на 1-м Всероссийском съезде железнодорожных профсоюзов 25 февраля 1919 г., В. И. Невский говорил: «Вопрос о выкупе железных дорог сделался вопросом не только чисто советским и русским, а вопросом международным..., к национализации этих железных дорог препятствием явились международные осложнения, международное положение — вот почему мы не смогли провести эту реформу так быстро, как это было желательно и как это было указано на железнодорожном съезде 1917–1918 г.».

Необычайно сложная обстановка на транспорте в связи с разрухой и началом Гражданской войны вынуждала руководителей НКПС и главных дорожных комитетов, военно-революционных комитетов искать и находить нестандартные решения. На 1-й Всероссийской конференции коммунистов-железнодорожников член коллегии НКПС В. И. Ледовской говорил: «Не имея опыта в самодеятельности, в творчестве, мы шли ощупью, спотыкаясь, искали правильных путей, но часто шли по ложным следам. Это замечалось не у нас только. Пролетариат взял власть и, стремясь тотчас же претворить свои идеалы в действительность, еще не умел, не знал, как это сделать, да и не всегда ему ясны были те задачи, которые он должен был разрешить. Сама Советская власть только еще начинала свое государственное строительство, и, конечно, совершенно понятно, что она делала ошибки».

В августе 1918 г. Главный военно-революционный комитет Московско-Казанской железной дороги определил принципы деятельности и обязанности комиссаров служб и районов. Комиссары должны были контролировать весь управленческий аппарат, выяснять недостатки, причины расстройства железнодорожного хозяйства. Путем личного участия в административно-технических распоряжениях они должны были влиять на их целесообразность. От комиссаров ждали инициативы в деле улучшения работы транспорта. По мере усиления роли и влияния комиссаров выборные

органы железнодорожников сосредоточивались на вопросах труда и быта, просвещения и культуры. На Московско-Казанской железной дороге был создан жилищно-строительный отдел, разработаны планы строительства детских садов, клубов, библиотек.

Поиски новых форм руководства транспортом, несмотря на очевидные издержки, все же позволили выявить немало толковых работников, сумевших достаточно быстро овладеть искусством управления и заменить, там, где это было крайне необходимо, служащих и особенно административный персонал, весьма скептически настроенный к мероприятиям Советской власти, а порой даже саботировавший ее решения.

28 июня 1918 года СНК принял декрет о национализации ряда отраслей крупного материального производства. В целях «решительной борьбы с хозяйственной и продовольственной разрухой и для упрочения диктатуры рабочего класса и деревенской бедноты», правительство объявило собственностью республики также «все предприятия обществ частных железных дорог и подъездных путей, как находящиеся в эксплуатации, так и строящиеся»[99].

Национализация частных железных дорог означала, что в руки государства переходят основные капиталы железнодорожных обществ. Декрет определил временное юридическое положение вновь национализируемых предприятий: до особого распоряжения Высшего совета народного хозяйства они находились «в безвозмездном арендном пользовании прежних владельцев; правления и бывшие собственники финансируют их на прежних основаниях, а равно получают с них доходы на прежних основаниях». Декрет возлагал на членов правлений, директоров и других распорядителей национализируемых предприятий ответственность за их сохранность и правильную работу.

В июле–августе представители ВСНХ, наркоматов путей сообщения, юстиции, финансов и государственного контроля неоднократно собирались на совещания и обсуждали механизм перехода частных дорог в собственность государства. В итоге был выработан декрет «О ликвидации частных железных дорог», утвержденный СНК 4 сентября 1918 г. Вместо правлений железнодорожных обществ, на каждой подлежавшей национализации дороге учреждались местные ликвидационные комиссии (МЛК). Для руководства и объединения их деятельностью создавалась Всероссийская Центральная ликвидационная комиссия по делам частных железных

дорог (ВЦЛК). Задачами всех этих комиссий было «осуществление фактического перехода бывших частных железных дорог в собственность республики, определение финансового положения дороги на данный момент, ревизия правильности расхода всех денежных сумм по момент начала работы комиссии и наблюдение за сдачей отчетов бывшими правлениями»[100]. Денежные суммы, составлявшие частную собственность членов правлений железнодорожных обществ, подверглись аресту до выяснения вопроса об их принадлежности к оборотным капиталам дорог.

В состав каждой местной ликвидационной комиссии входили по два представителя от исполнительного (или военно-революционного) комитета дороги, по одному — от народных комиссариатов путей сообщения, финансов и государственного контроля. Помимо этого, своих представителей в комиссии посылали Советы рабочих и крестьянских депутатов городов, где находились управления дорог, а также областные или местные Советы народного хозяйства. Члены бывших правлений частных железных дорог, оставаясь на службе, обязаны были представить в ликвидационные комиссии полные финансовые отчеты дорог до 1 января 1919 г.[101]

Местные ликвидационные комиссии были созданы в октябре–ноябре 1918 г. Только в Москве их было 8. Следует отметить, что большинство членов правлений частных дорог устранилось от участия в работе комиссий или были отстранены от дела ввиду своей антисоветской позиции. Например, с 10 сентября директора Правления Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги не показывались на работе. Как потом выяснилось, все они срочно уехали на Украину. Многие из них подали заявления о выходе из российского гражданства[102].

Однако это не сказалось на работе ликвидационных комиссий, в состав которых входило немало специалистов-железнодорожников. Без их специальных знаний в технико-эксплуатационных и финансово-экономических вопросах ликвидационные комиссии не смогли бы выполнить возложенные на них задачи. Так, большую помощь в работе ликвидационной комиссии Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги оказал бывший председатель правления Н. Д. Байдак[103]. В ходатайстве о повышении ему оклада дорожная ликвидационная комиссия отметила, что Байдак «как крупный и заслуженный знаток в своей области вполне подходит под категорию незаменимых специалистов». Позднее Н. Д. Байдак

работал в центральном аппарате НКПС. Сотрудничали с новой властью члены Правления Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги Г. М. Будагов (технический директор) и В. В. Тарновский (финансовый директор) [104].

Весьма своеобразно складывались после революции финансовые отношения частных дорог и Советского государства. Чтобы платить своим служащим и рабочим зарплату, общества были вынуждены обращаться к Советскому правительству за субсидиями. С 23 ноября 1917 г. по 30 апреля 1918 г. Народный банк выдал на эти цели 621 665 тыс. руб. В середине лета 1918 г. все частные дороги оказались в положении должников Советского государства. Согласно закону о «единстве кассы» от 10 мая 1918 г., все денежные средства, отпущенные советским учреждениям в сметном порядке из государственной казны, должны были находиться в ведении Народного банка или государственного казначейства. ВЦЛК 15 ноября 1918 г. потребовала перечислить в казну на счет Департамента государственного казначейства капиталы бывших правлений частных железных дорог. Ликвидируя систему акций и паев, сделки с процентными бумагами, операции по выплате процентов, ликвидационные комиссии стремились не подорвать интересы мелких вкладчиков. Так, бывшее Правление Московско-Казанской железной дороги еще до Октябрьской революции позаимствовало у Московского общества взаимного кредита под учет векселей 1 млн руб. Этот долг не был погашен к моменту национализации. Советское государство вернуло эту сумму [105].

Фактически ликвидационные комиссии должны были заменить собой бывшие правления железных дорог. Но управление на Московско-Казанской железной дороге еще до начала работы местной ликвидационной комиссии было организовано по типу управления казенными железными дорогами. Все структурные подразделения правления были переведены в управление, а служащие использовались для доукомплектования его служб и отделов [106]. С 16 сентября 1918 г. в ведение управления дороги перешли и все финансовые операции [107]. Председатель МЛК П. Н. Львов работал в тесном контакте с руководством бывшего Правления дороги.

Первоначально у местных ликвидационных комиссий возникло немало организационных проблем. Не хватало и средств на оплату труда. Так, 29 января 1919 г. председатель МЛК Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги А. М. Комендантский направил

телеграмму во ВЦЛК с просьбой срочно перевести деньги. «Ждать не могу, — отмечалось в телеграмме. — Работать чрезвычайно трудно»[108].

А. М. Комендантский обращал внимание ВЦЛК на противоречие декрета о национализации железных дорог с инструкцией ВЦЛК местным комиссиям, выдержанной «в духе приемов и средств, заимствованных из старых положений о порядке перехода в казну частных железных дорог... Очевидно, что казна должна знать, что она принимает и в каком количестве принимает. МЛК Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. лишь стояла на той точке зрения, что необходимо расчленить понятия национализации и ликвидации. Переход к казне (национализация) должен быть осуществлен немедленно, учет и выяснение состояния финансов должны быть произведены медленно, планомерно и методично (ликвидация)»[109].

Ликвидационные комиссии составляли ведомости имущества, инвентаря и запасов частных железных дорог, изучали договоры и соглашения каждого общества с другими железными дорогами, предприятиями, учреждениями и частными лицами. Определенные проблемы возникли при урегулировании договорных отношений с еще не национализированными предприятиями. Специальные уполномоченные местных ликвидационных комиссий проводили переговоры с заводами-поставщиками с целью разрешить все возникающие проблемы на наиболее выгодных для дорог условиях.

МЛК решали широкий круг вопросов. Например, МЛК Московско-Киево-Воронежской железной дороги занималась вопросами оплаты труда, выдачей пособий по болезни и т. п.[110] Председатель местной МЛК М. В. Волков[111] в своей работе использовал дореволюционные правила ликвидации обществ, в частности статьи Общего Устава российских железных дорог 1885 года.

ВЦЛК и местные ликвидационные комиссии завершили свою работу в марте 1919 г. По мнению А. М. Комендантского, для последнего этапа работ были характерны «скороспелость и резкий обрыв»[112]. Вероятно, это было связано с положением на фронтах Гражданской войны. Итоги их деятельности были подведены на заседании СНК 1 сентября 1919 г. Признав ликвидацию дел национализированных дорог законченной, Советское правительство поручило Наркомату государственного контроля провести ревизию отчетов и балансов бывших частных железных дорог.

В дополнение к декретам от 28 июня и 4 сентября 1918 г., СНК принял 16 июля 1919 г. решение о национализации транспортного предприятия Международного Общества спальных вагонов и скорых поездов в части, находившейся в пределах РСФСР.

Методы обобществления частных железных дорог показывают, что Советское правительство ориентировалось не на политику военного коммунизма, проводившуюся в условиях Гражданской войны, а на подход, более характерный для периода новой экономической политики 20-х гг., ибо он предполагал существование в стране товарно-денежных отношений и в перспективе — введение принципов хозрасчета железнодорожных предприятий.

## § 3. Администрация железных дорог в условиях политики «военного коммунизма»

Для закрепления новой структуры управления железными дорогами большое значение имели «Положение ВЦИК и СНК об округах путей сообщения» и «Положение о выборных железнодорожных советских организациях и об управлении дорогами». Рассмотрим их в хронологической последовательности.

Идея организации округов на русских железных дорогах восходит к 90-м годам XIX в. В 1893 г. в комиссии по реорганизации МПС был составлен проект образования окружных управлений. В ведении каждого из них находилось бы примерно по 6 тыс. верст железных дорог. В начале XX в. в МПС поступило еще несколько аналогичных проектов. Их авторы, известные инженеры путей сообщения, в основном ссылались на географические особенности страны, громадную отдаленность управлений дорог от станций, депо, мастерских. К тому же начальники (управляющие) дорог просто не могли знать о всех условиях местного хозяйства. Однако руководство МПС в условиях предвоенного времени не рискнуло пойти на сложную и ответственную работу по переустройству всего аппарата управления железнодорожным транспортом. Тем более это невозможно было сделать в годы Первой мировой войны.

После съезда представителей порайонных и дорожных комитетов в феврале 1918 г. НКПС поддержал идею перехода к новой системе управления железными дорогами. Однако столь стремительное начало реформы, о которой столько думали и писали специалисты железнодорожники, вызвало настороженное отношение

даже у сторонников децентрализации из среды инженеров путей сообщения. Инженер А. Н. Фролов от имени всех председателей порайонных комитетов заявил члену коллегии В. И. Невскому, что введение окружной системы управления требует полного передела границ дорог. Эта операция будет крайне болезненной, считал он, поскольку неизвестны ни границы самого государства, ни отдельных его федеральных частей. Поэтому переход к округам следует признать преждевременным и нужно ограничиться дальнейшим развитием деятельности порайонных комитетов [113].

Первое положение о железнодорожных округах было принято 31 мая 1918 г. Выступая перед делегатами 1-й Всероссийской конференции коммунистов-железнодорожников, В. И. Ледовской так объяснил причины появления округов: «Создание округов вызвано необходимостью децентрализовать Комиссариат путей сообщения, ибо управлять всей сетью дорог из одного министерства, из одного комиссариата, как показала практика, невозможно» [114]. По его мнению, новая система управления способствовала быстроте принятия решений и «большей правильности» этих решений. Всего предполагалось создать девять округов, в ведении каждого из которых находилось от четырех до восьми железных дорог [115]. Деление на округа в основном соответствовало структуре прежних порайонных комитетов.

В качестве аргументов при создании округов выдвигались чаще всего следующие: обслуживание по возможности одного географического района, имеющего особую, характерную только для него промышленность, транспортную сеть, культуру и т. п.; характер и направление грузовых потоков (например, Архангельский и Мурманский порты и линии, идущие к ним, должны быть в одном округе путей сообщения). Предполагалось, что округа объединят как железнодорожные, так и водные пути, ибо в России они были тесно связаны и дополняли друг друга. Создание округов диктовалось также интересами управления железными дорогами, ибо в условиях разрухи руководство дорогами было вынуждено стать подрядчиками, комиссионерами, экономами и т. п., упуская при этом главное — эксплуатацию дорог. Округа путей сообщения должны были взять на себя всю заготовочную и закупочную часть, т. е., как заявляли инициаторы этой идеи, стать железнодорожным интендантством. Освобождение непосредственных руководителей дорог от массы мелких, но чрезвычайно серьезных

забот, позволило бы им направить все свои силы и знания на чисто эксплуатационную часть железнодорожного хозяйства. Намечалось изъять из ведения дорог их железнодорожные мастерские и особо важные узловые станции и подчинить их непосредственно округу путей сообщения. В Москве предполагалось разместить управление Московским и Верхневолжским округами путей сообщения. В первый входили Московско-Курская дорога, Павелецкая и еще ряд линий Рязанско-Уральской железной дороги, вся Сызрано-Вяземская дорога. Во второй округ — Нижегородская, Муромская и вся Московско-Казанская дорога [116].

В связи с учреждением округов путей сообщения и упразднением порайонных комитетов, функции последних, в частности выдача нарядов на плановые и внеочередные перевозки и на перевозки багажа свыше установленной нормы, перешли в создаваемые при округах путей сообщения комитеты по перевозкам.

1 июня 1918 г. начал свою работу Воронежский округ путей сообщения, затем Московский, Петроградский и Уральский. Председателем Московского окружного комитета по перевозкам был известный инженер путей сообщения А. А. Чаманский, бывший начальник Службы движения Полесских железных дорог [117]. Следует отметить, что формирование их административного аппарата сильно затянулось и практические результаты перехода к окружной системе оказались весьма скромными. Уже в июле 1918 года было решено временно эту работу приостановить как не соответствующую «переживаемому моменту» [118].

16 сентября 1918 г. ВЦИК принял новое положение об управлении железными дорогами [119]. Согласно этому законодательному акту исполнительные (главные и районные) комитеты дорог, дорожные и районные Советы (съезды) депутатов дорог руководили железными дорогами в политическом отношении, осуществляли надзор над административно-хозяйственной деятельностью комиссаров и других органов управления дорогой, занимались вопросами труда, дисциплины и быта железнодорожников. Исполкому дороги принадлежало право выдвигать кандидатуру на должность комиссара дороги и членов коллегии по управлению дорогой.

Для решения вопросов труда и быта при Исполкоме дороги создавались отделы: Трудовой, Продовольственный, Культурно-просветительный, Врачебно-санитарный, Жилищный, Социального страхования, Революционный трибунал. Заведующие отделами

являлись членами Исполкома. Правильность распределения работ между членами Исполкома проверялась Викжедором. Исполком дороги, по соглашению с комиссаром дороги, имел право роспуска районных Советов (съездов) депутатов и районных исполкомов, «если их деятельность вредит интересам железнодорожного пролетариата и идет против Советской власти». В аналогичном случае сам Исполком дороги мог быть распущен Викжедором.

Исполкомы дорог избирались Советами (съездами) депутатов дороги. Районные исполкомы избирались районными Советами (съездами) депутатов. Совет (съезд) депутатов дороги (района) созывался для выборов или перевыборов Исполкома дороги (района), обсуждения общедорожных вопросов в области техники, труда и быта, периодического контроля и проверки деятельности исполнительных органов дороги. Выборы производились по избирательным районам рабочими, мастеровыми «и всеми пролетарско-классовыми элементами» дороги всеобщим, прямым, равным и тайным голосованием по пропорциональной системе (по спискам). Выставлять кандидатские списки имели право партии и группы, стоявшие на платформе Советской власти.

Непосредственное управление дорогой в административно-техническом и хозяйственно-финансовом отношениях осуществлялось комиссаром дороги совместно с Коллегией по управлению дорогой. Кандидатов на должность комиссара выдвигал исполнительный комитет дороги, однако НКПС имел право отвести их и назначить комиссара своей властью. Управление дороги состояло из отделов. В. И. Ледовской на упоминавшейся выше конференции объяснял их появление необходимостью объединить некоторые из прежних служб. Создавались Обще-административный, Финансово-экономический, Технический и Хозяйственный отделы. Во главе каждого из них стоял комиссар, один из членов Коллегии. В составе Управления дороги образовывалось Совещание по финансовым и техническим вопросам наподобие прежнего Общего присутствия. Совещание состояло из комиссара дороги (председатель), комиссаров отделов, председателя Исполнительного комитета, представителей наркоматов финансов и государственного контроля. Дорога делилась на районы, имевшие организационную структуру, аналогичную структуре Управления дороги (районный комиссар, коллегия, отделы).

Сохранившиеся документы тех лет свидетельствуют, что далеко не на всех дорогах это положение было проведено в жизнь. Например, в марте 1919 г. Управление Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги состояло из отделов: мобилизационного и юридического; служб: тяги, движения, пути, телеграфа, медицинской, врачебной, лесо-торфа, а также главной бухгалтерии [120]. Согласно депеше наркомпути В. И. Невского от 12 ноября 1918 г. во всех названиях должностей слово «начальник» было заменено на «заведующий», так как «слово начальник является не соответствующим при нашем социальном строе жизни» [121]. Железнодорожная пресса так прокомментировала это решение: «Старые обломки полуразрушенного здания летят один за другим... Слово начальник, начальство долго терзало наш слух. Оно постоянно говорило, что есть господин, есть раб, что нет одного — человека. Слово начальник олицетворяло собой: грубость, гордость, эгоизм, жадность, надменность, высокомерность, самообольщение... Социальный строй видит во всех людях товарищей, братьев и потому, естественно, не переносит слово „начальник“» [122]. Видимо, часть железнодорожников действительно верила в то, что с отменой «начальников» уйдут в прошлое некоторые надоевшие привычки и наклонности, бюрократический стиль администрирования. Не будет начальников, будут братья, товарищи, младшие и старшие, и не будет впредь места унижению и оскорблению рядового труженика.

«Положение ВЦИК об управлении железнодорожными путями сообщения» подробно определило устройство НКПС, компетенцию должностных лиц центрального аппарата и общие основания организации и деятельности местных органов железнодорожного транспорта. В целях укрепления единоначалия на местах упразднялись должности комиссаров, эмиссаров и других представителей военных и иных ведомств с их распорядительными функциями административно-технического характера. Вся железнодорожная сеть республики была разделена на 10 округов: Северный (с центром в Ярославле), Северо-Западный (Петроград), Верхне-Уральский (Пермь), Западный (Минск), Центральный (Орел), Средне-Волжский (Москва), Нижне-Уральский (Саратов), Нижне-Волжский (Самара), Донецкий (Харьков), Туркестанский (Ташкент). Во главе округов должны стоять комиссар и управляющий округом.

Сразу после публикации этого положения в НКПС было созвано под председательством члена коллегии В. М. Свердлова оче-

редное совещание для выработки однообразной схемы управления железными дорогами. Оно остановилось на схеме, по которой вся русская сеть дорог делилась на большие окружные сети, а они — на отделы. В ряде случаев допускалось деление последних на районы. Как отметил участник совещания А. Н. Фролов, «пришло время административную пирамиду, стоявшую в течение почти двух лет вершиной к низу, вновь поставить во славу закона тяготения, на ее основание» [123]. Однако предложения этого совещания о поиске оптимальной структуры администрации дорог поддержки не получили.

Сторонником децентрализации управления был нарком путей сообщения В. И. Невский. Сменивший его на этом посту Л. Б. Красин придерживался иной точки зрения. Выступая на собрании активистов Московского узла 24 марта 1919 г., он заявил, что в условиях разрухи, продолжающейся Гражданской войны введение окружной системы невозможно. «Я без особых колебаний решаю вопрос в пользу управлений дорог с упразднением округов, потому что система округов фактически находится у нас еще в зачаточном состоянии и созданный кое-где аппарат округов еще не смог взять в свои руки фактического управления ж.-д. сетью», — говорил Красин. «Между тем, — продолжал нарком, — управления жел[езных] дорог представляют собою годами сложившиеся аппараты, и мы скорее подвинемся вперед в осуществлении неотложных задач настоящего времени, опираясь на эти сложившиеся органы управления» [124]. Л. Б. Красин объяснял тяжелое положение транспорта не только объективными обстоятельствами военного времени, но и отсутствием «достаточно твердой, определенной и выдержанной линии во внутренней политике управления железными дорогами», а также слишком частой сменой форм и органов управления сетью.

По всей видимости, такая точка зрения на окружную систему управления в то время возобладала в СНК. В интервью газете «Известия» председатель ВСНХ А. И. Рыков возмущался тем, что наряду с НКПС распоряжения железнодорожникам отдают и округа. Это «приводит к растерянности линейных служащих, не знающих какие распоряжения выполнять» — утверждал Рыков. Он поддержал осторожный подход ведомства путей сообщения к реформированию административного аппарата. По его словам НКПС подходит к его реорганизации с большой осторожностью «из боязни ра-

дикальной перестройкой управления и эксплуатации еще больше усилить кризис на железных дорогах» [125].

Критическое положение на фронтах Гражданской войны вынудило Советское правительство на всех дорогах ввести в июле 1919 г. институт особоуполномоченных по проведению военного положения на железных дорогах. При каждом из них образовывалось совещание, которое могло обжаловать приказы особоуполномоченного в Совете рабочей и крестьянской обороны. Основная задача особоуполномоченных заключалась в контроле за деятельностью служащих железных дорог и всех других учреждений, так или иначе соприкасавшихся с работой транспорта. Особоуполномоченный имел право отдавать под суд любое должностное лицо или налагать штраф до 50 тыс. руб. включительно, а также арестовывать занимавшихся контрреволюционной деятельностью или саботажем. Это могли быть лица, задерживавшие поезда с целью прицепки к ним дополнительных вагонов; участвовавшие в хищении железнодорожного оборудования; открывавшие бесцельную стрельбу на станции. Особоуполномоченные должны были пресекать бесполезный простой вагонов на станциях, несвоевременные требования смены паровозов или задержку их в депо и т. п. [126] Таким образом, они стали еще одним контролирующим органом, число которых и без того стремительно росло.

16 июня 1919 г. НКПС утвердил «Положение о местных управлениях железных дорог».

Управление каждой железной дорогой вверялось главному комиссару, который единолично выполнял как политические, так и административно-технические функции по управлению дорогой. Если такого политически ответственного работника найти не представлялось возможным, то дорогой руководили комиссар и управляющий. Последний ведал чисто административной и хозяйственной работой. В «Положении» отмечено, что «главный комиссар, комиссар и управляющий дорогой являются лицами, непосредственно ответственными перед народным комиссаром путей сообщения». Предполагалось, что все комиссары будут членами Российской коммунистической партии (большевиков). Главный комиссар пользовался правами управляющего дорогой.

Он подписывал основные приказы, издаваемые управляющим дорогой, инструкции и положения, а также все распоряжения по мобилизационному отделу и личному составу. Комиссар был

обязан принимать все меры для поддержания порядка и трудовой дисциплины на железных дорогах; проведения в жизнь декретов правительства и распоряжений народного комиссара путей сообщения. В то же время комиссар не вмешивался в оперативные административные, технические и хозяйственные распоряжения управляющего дорогой. Лишь в особых случаях комиссар имел право под свою ответственность отменить распоряжение управляющего дорогой, но был обязан немедленно доложить об этом народному комиссару путей сообщения [127]. При обнаружении чьих-либо действий «явно преступного характера» комиссар имел право отстранять виновных от должности. Однако в случае выявления необоснованности своих распоряжений комиссар сам отвечал за это перед революционным трибуналом. За проступки по службе комиссар отвечал на общем основании.

Управляющий дорогой руководил всеми службами дороги и имел право прямого доклада народному комиссару путей. Он самостоятельно устанавливал внутренний распорядок работы на дороге, подписывал приказы, положения и инструкции. Он сам подбирал сотрудников, но кандидатов на должности заведующих службами представлял наркому путей сообщения через комиссара дороги. С ведома комиссара дороги утверждал их помощников, а также заведующих линейными отделениями. В случае разногласия с комиссаром дороги по этим кандидатурам управляющий мог представить вопрос на разрешение в НКПС. Он также устанавливал границы административного деления дороги и от имени Управления дороги подписывал любые договоры, условия и соглашения [128].

Управляющий дорогой имел право временно отстранить от занимаемой должности любое должностное лицо кроме комиссаров, с преданием дисциплинарному или уголовному суду в случае: незнания ими правил и положений железнодорожной службы и безопасности движения, несоответствия занимаемой должности, отказа от исполнения служебных обязанностей. За ошибочные решения управляющий дорогой нес ответственность на общем основании, а свои разногласия с комиссаром разрешал через наркома путей сообщения.

Главный комиссар, комиссар и управляющий дорогой назначались и отстранялись от должности народным комиссаром путей сообщения.

Аппарат Управления дороги состоял из Совета управления дороги; Канцелярии управления; служб: движения, тяги и подвижного состава, пути и зданий, материальной, сборов, коммерческой, электротехнической, лесных и торфяных разработок; отделов: мобилизационного и юридического; Главной бухгалтерии.

Принятое положение ввело некоторое единообразие в структуру управления железными дорогами. В Москве в 1919 г. находились управления пяти железных дорог [129)].

Обстановка Гражданской войны внесла существенное дополнение в делопроизводство на железных дорогах. В первое время учреждения Московского железнодорожного узла руководствовались постановлением президиума Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов от 27 декабря 1918 г. В нем рекомендовалось для ускорения работы широко использовать телефонограммы. Правда, при этом резко возрастала ответственность телефонисток. Переписка внутри одного учреждения сводилась, согласно постановлению, в необходимых случаях, к кратким рукописным справкам, которые составлялись в 2-х экземплярах. Рекомендовалось не составлять «маловажных докладов», широко использовать сокращение названий должностей и учреждений, ограничить скрепу бумаги двумя подписями (одного из ответственных сотрудников и делопроизводителя или секретаря), изъять из употребления препроводительные бумаги и заменить их наложением штемпелей на препровождаемой переписке, для документов с однообразным текстом заготовить бланки с неизменяемой частью текста и уменьшить сам размер бланков. Отныне в обязательном порядке требовалось указывать на полях краткое содержание бумаги. Эта надпись служила текстом записи в журнал входящих бумаг. Сокращалось использование конвертов. Все бумаги, кроме секретных, состоящие из одного листа или без приложений, посылались без конверта. Рекомендовалось заводить меньше дел и сводить переписку в большие группы. В государственных учреждениях не допускалась запись входящих и исходящих бумаг «более чем в одном входящем и исходящем журнале» [130)].

Характерной особенностью различных документов революционной эпохи (положения, правила, инструкции, приказы и т. п.) стала их политизация. Например, даже в приказе о сдаче полномочий другому лицу мастеровых и рабочих Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги призывали оказывать очередному на-

значенцу помощь «сознавая нашу общую великую цель всемирной социальной революции и власти труда над капиталом для устройства жизни грядущих поколений на основах равенства и братства» [131]. Любопытно, что на той же дороге ее главный комиссар И. Д. Умрихин в марте 1920 г. в докладе народному комиссару путей сообщения использовал традиционный канцелярский стиль дореволюционного учреждения: «Докладывая все вышеизложенное, покорнейше прошу обратить внимание...» [132]. Так причудливо переплеталось в жизни старое и новое.

30 мая 1919 г. НКПС издал «Инструкцию к Правилам об упрощении непроизводительного расхода бумаги». Наркомат настаивал на составлении бумаг лаконичными, короткими фразами и языком, «приближающимся к тому, какой выработался в телеграфных сообщениях». В переписке в пределах железнодорожного ведомства наименования должностей требовалось писать литерами: управляющий дорогой — Н, комиссар дороги — НКОМ, заведующий мобилизационным отделом — НМ, комиссар службы движения — ДКОМ и т. п. [133] Запрещалась переписка между частями управления, находящимися в одном здании. Все «сношения должны вестись при посредстве устных переговоров лично и по телефону». При переписке между учреждениями должна была использоваться бумага форматом не более четвертой доли писчего листа, причем штамп ставился в строку или в верхнем углу, начиная в последнем случае текст сверху, в уровень с верхней строкой штампа, не оставляя под ним свободных полей. Различные расписки, мандаты, удостоверения и прочее отныне разрешалось писать на бумаге форматом не более одной восьмой доли писчего листа. Рекомендовалось использовать обе стороны листа. Часто на одной стороне писали текст приказа, а на обороте приложение (приказы вышестоящих инстанций, правила, выдержки из инструкций и т. п.). Для делопроизводственных бумаг, блокнотов, служебных записок требовалось использовать самые низшие сорта бумаги. Конверты рекомендовалось изготовлять из старых газет и из оберточной бумаги. Сокращались «до пределов технической возможности» поля газет, книг, журналов, уменьшались заголовки и пробелы между строчками. Отныне объявления нужно было печатать только мелким шрифтом. Наконец, изготовленная корреспонденция, подвергшаяся исправлению, переписывалась набело «только в случае, когда она стала вследствие сего неудобочитаемой» [134].

14 августа 1919 г. последовал приказ не оставлять на телеграфе подлинника входящих телеграмм. Раньше они служили источником справок при утере адресатом копии. Теперь «такая роскошь не допустима». Отныне подлинник передавался адресату. В случае нескольких адресатов, им всем делали необходимое количество копий. В разносных книгах делали запись о вручении телеграммы, а получатель после своей росписи уже не мог предъявить телеграфу какие-либо претензии [135]. На бланках телеграмм появилась надпись шрифтом: «Подлинную берегите, копии в телеграфе нет» [136].

На все время действия на железных дорогах военного положения Совет рабочей и крестьянской обороны учредил революционные военные железнодорожные трибуналы при НКПС (главный) и при управлениях каждой из железных дорог РСФСР. На реввоенжелдортрибуналы было распространено «Положение о Революционных Военных Трибуналах», принятое ВЦИК 20 ноября 1919 г. Трибуналы при управлениях дорог состояли из 5 членов: председателя, его заместителя, двух постоянных членов и их заместителей. Председатели и их заместители назначались наркомом путей сообщения по рекомендациям комиссаров дорог, члены трибуналов и их заместители назначались комиссарами дорог с последующим утверждением наркомом путей сообщения. Трибуналы при управлениях железных дорог рассматривали дела о всякого рода преступлениях железнодорожных служащих, связанные с нарушением правильной работы железных дорог или препятствием восстановлению нормальной деятельности железнодорожного транспорта, дела по преступлениям, совершенным в полосе отчуждения железных дорог, если признавалось, что они угрожали движению поездов.

1920 г. начался с новых существенных изменений в управлении железными дорогами. 14 февраля Л. Б. Красин утвердил «Положение о политическом управлении железных дорог РСФСР». «В целях развития политического классового самосознания железнодорожного пролетариата и руководства всей политической (партийной) работой среди железнодорожных рабочих и служащих», создавалось Главное политическое управление (Главполитпуть). Его возглавил А. П. Розенгольц [137]. Главполитпуть был призван руководить всей политико-просветительной работой (агитация, пропаганда, организация политико-просветительных учреждений, литературно-издательская деятельность), вести учет и распределять политработников на транспорте, организовать политический контроль над всей ра-

ботой железнодорожного аппарата. Новое учреждение вместе с тем должно было содействовать проведению в жизнь директив и постановлений НКПС. Местными органами Главполитпути становились политические комиссары и учреждаемые при управлениях дорог дорожные политические отделы (дорполиты), а в соответствующих районах и участках дороги — районные политические отделы (райполиты) и участковые политические отделы (учполиты). Заведующий дорполитом, назначаемый Главполитпутем, подчинялся политическому комиссару дороги. Заведующие райполитами и учполитами назначались дорполитами с согласия Главполитпути.

1 марта 1920 г. принято решение на больших сортировочных узловых станциях одной дороги или в местах скрещивания двух и более железных дорог назначить особых комиссаров узлов (КУЗЫ) при начальниках узлов (НУЗЫ). Решение об этом принимал политический комиссар дороги. Не вмешиваясь в распоряжения технических агентов железных дорог, комиссары узлов должны были способствовать выполнению заданий по перевозке людей и грузов, непосредственно наблюдать за всеми поступающими на узел нарядами на воинские, маршрутные и топливные перевозки как наиболее важные и, соответственно, контролировать своевременную подачу подвижного состава под воинские, топливные и продовольственные поезда. Они контролировали текущий ремонт паровозов, своевременность вызова администрацией паровозных бригад, осмотрщиков, смазчиков и т. д. КУЗЫ и НУЗЫ были обязаны расследовать все случаи задержек эшелонов, выяснять причины и привлекать виновных к ответственности [138]. Комиссаром Московского узла стал машинист Г. С. Ушаков [139].

В связи с особой важностью Московского железнодорожного узла, здесь было образовано Московское узловое отделение Главполитпути. На него было возложено: «1. Объединение устной и письменной агитации в Московском узле. 2. Организация клубов и политико-просветительных учреждений. 3. Представительство Главполитпути при сношениях со всеми организациями и учреждениями Москвы по вопросам политической (партийной) работы в пределах Московского узла» [140]. Возглавлял отделение заведующий, назначаемый Главполитпутем по согласованию с московской парторганизацией и учреждениями ЦК РКП(б). Финансирование отделения шло по смете Главполитпути.

2 марта было принято «Положение о комиссарах Народного комиссариата путей сообщения». Согласно «Положению» комиссары назначались «в целях борьбы с транспортной разрухой, установления политического контроля, действительного и непосредственного наблюдения за правильностью и успешностью деятельности технического аппарата железных дорог, поднятия производительности и укрепления трудовой революционной дисциплины»[141]. Они должны были вести свою работу в строгом согласии с декретами Советской власти, специальными постановлениями и циркулярами НКПС, следить за правильным и рациональным использованием оборудования, инвентаря, штатов, технических и материальных средств, денежных ресурсов. Не вмешиваясь в распоряжения лиц административно-технического персонала, они должны были находиться в курсе работы своих учреждений и скреплять подписью приказы, циркуляры и распоряжения общего характера, а равно и бумаги текущей переписки. Комиссары имели право возбуждать вопрос об отстранении лиц технической администрации в случае служебного или политического несоответствия текущим общегосударственным задачам. Для этого они посылали письменное мотивированное заявление соответствующему, по старшинству, комиссару. Порядок назначения и смещения комиссаров НКПС определялся «Положением», принятым 11 июня 1920 г.[142]

Многочисленные документы свидетельствуют о ненадежности комиссарского аппарата. Так, Особый комитет по проведению военного положения на железных дорогах еще в конце 1919 г. отмечал, что железнодорожные комиссары «комиссарствуют, погрязнув в мелочах, не борются с огромным злом, с прогулами и падением производительности труда, грозящими в дальнейшем полной остановкой движения»[143]. 20 апреля 1920 г. комиссар Московско-Казанской железной дороги С. К. Судьин издал приказ следующего содержания: «Мною замечено, что некоторые товарищи комиссары забыли, что они находятся на трудовом фронте... Предупреждаю в последний раз, что всякое проявление легкомыслия, безделья, разгильдяйства, шкурничества среди комиссаровского аппарата будет прекращаться немедленно и виновные будут жестоко наказываться»[144].

В целях надзора и контроля за работой всех политических органов НКПС 12 июля 1920 г. была учреждена Главная политическая инспекция НКПС, подчиненная руководителю Главполитпути. Основными задачами инспекции были: проверка деятельности

окружных, дорожных, участковых политотделов; постановка учета и отчетности в политической работе; подбор личного состава политотделов, инструктирование и инспектирование их деятельности; согласование и объединение деятельности всех политических организаций, работающих на путях сообщения. Начальник Главной политической инспекции имел право единолично отстранять от должности и заменять комиссаров низших участков, вплоть до комиссаров служб на дорогах [145].

В целях совершенствования работы комиссаров в течение 1920 г. были утверждены инструкции комиссарам отдельных служб дорог, главных железнодорожных мастерских, политконтролерам [146] центральных телеграфных станций, телеграфных станций округов, управления железных дорог, узловых и распорядительных пунктов путей сообщения.

В 1920 г. в железнодорожной прессе вновь стала обсуждаться идея округов. Основным аргументом в их пользу по-прежнему был географический фактор — невозможность из единого центра управлять железными дорогами от Балтийского моря до Тихого океана. Опыт образования окружных управлений 1918 – начала 1919 гг. не дал и не мог дать никаких «поучительных указаний» уже потому, что был слишком непродолжительным. По мнению сторонников окружной системы управления, сама конструкция тех окружных управлений была неудачной. В частности, не было точно определено их отношение к НКПС и местным управлениям железных дорог. Поэтому последние обращались по своему усмотрению прямо в центральные управления комиссариата, в первую очередь по финансовым вопросам. НКПС вникал в суть дел и пытался решать их. В результате вместо роли общего руководства и надзора за дорогами НКПС превратился в орган оперативного управления [147].

В 1920 г. на Александровской железной дороге решили провести эксперимент по новой схеме управления. На дороге появились районные управления, объединившие агентов разных служб. Руководители отделов в аппарате Управления дорогой пользовались правами заместителя управляющего дорогой. Должности помощников последнего были упразднены. Однако эксперимент с самого начала носил половинчатый характер, поскольку в дополнении к положению о местных управлениях железных дорог прямо говорилось, что «внутренние построения служб и частей дороги и взаимоотношения с центральными учреждениями НКПС оста-

ются без изменения, за исключением вопросов счетоводства и учета личного состава». В пояснительной записке к дополнению говорилось, что новая схема, «не вызывая ломки существующих аппаратов управления, дает возможность постепенно перейти к горизонтальному делению схемы управления дорогами и впоследствии перейти к окружным управлениям»[148]. В результате вместо трехзвенной системы: участок — служба — управление, появилась пятизвенная: участок — район — служба — отдел — управление. Жизнь быстро доказала нежизненность этого эксперимента.

Аппарат местных управлений железных дорог в дореволюционной России и в начале 1920 г.

| **До 1917 г.** | | **Первая половина 1920 г.** | |
|---|---|---|---|
| Начальник дороги | | Управляющий дорогой и комиссар | |
| Канцелярия | | Канцелярия | |
| ***Службы:*** | Движения | ***Службы:*** | Движения |
| | Пути и зданий | | Пути и зданий |
| | Тяги и подвижного состава | | Тяги и подвижного состава |
| | Телеграфа | | Электротехническая |
| | Материальная | | Материальная с отделом топлива |
| | Коммерческая | | Коммерческая |
| | Сборов | | Сборов |
| | Врачебная | | Врачебно-санитарная часть |
| | | | Лесных и торфяных разработок |
| ***Отделы:*** | Мобилизационный | ***Отделы:*** | Мобилизационный |
| | Образовательных учреждений | | Жилищно-строительный |

*Продолжение таблицы*

| До 1917 г. | | Первая половина 1920 г. | |
|---|---|---|---|
| | Юридический | | Юридический |
| | | | Землепользования |
| | | | Дорожный, районные и участковые политические отделы |
| Главная бухгалтерия | | Главная бухгалтерия | |
| | | | Всеобуч |
| | | | Дорожная, районные и местные нормировочные комиссии |
| | | | Дорожная пассажирская коллегия |
| | | | Дисциплинарные суды |
| | | | Участковые транспортные чрезвычайные комиссии |
| Государственный контроль | | Государственный контроль | |

Поиск новой структуры администрации дорог шел методом проб и ошибок. Так, в начале 1920 г. были образованы управления Саратовской и Московской сетями Рязанско-Уральской железной дороги[149]. А уже в апреле Управление Московской сети этой дороги было расформировано[150]. Ошибочной, как оказалось впоследствии, была передача всех железкомов путейского ведомства в ведение ВСНХ[151].

Весной 1920 г. произошли существенные перемены в руководстве НКПС. 25 марта исполняющим обязанности наркома в связи с отъездом Л. Б. Красина за границу был назначен председатель Реввоенсовета Республики Л. Д. Троцкий. С первых же дней он привнес в механизм и стиль управления военную решительность, жесткость требований, новые элементы в подборе кадров и т. п.

Уже 6 апреля, без какого-либо объяснения, управляющие дорогами, заведующие службами, отделениями, участками, депо, мастерскими и станциями были переименованы в «начальников» [152)].

7 мая Л. Д. Троцкий утвердил «Положение о местных Управлениях железных дорог». Параграф 1 «Положения» гласил: «Управление каждой железной дорогой вверяется начальнику дороги, выполняющему административно-технические и хозяйственные функции по управлению дорогой». Более обтекаемо были сформулированы задачи комиссара дороги. Он назначался «для обеспечения государственно-политического соответствия деятельности Управлений железных дорог общим задачам социалистического строительства». Теперь у комиссара дороги в НКПС было два начальника: начальник Главполитпути (по политическим вопросам) и комиссар только что созданного Главного управления путей сообщения (по всем остальным вопросам деятельности дороги). Иначе были сформулированы взаимоотношения комиссара и начальника дороги. Вначале повторялся тезис о том, что комиссар не должен ограничивать самостоятельность начальника по роду его деятельности. Затем говорилось, что комиссар должен оказывать «всемерное содействие начальнику в деле установления правильных отношений с рабочими организациями и советскими учреждениями». Впервые прозвучала мысль о том, что в случае принадлежности начальника к РКП(б) вместо комиссара к нему назначался помощник по политической части. Начальник дороги непосредственно отвечал за свою работу перед начальником Главного управления путей сообщения. Для более ясного понимания происшедших перемен, совершенно иной атмосферы в служебных взаимоотношениях нужно помнить, что начальником Главного управления путей сообщения Л. Д. Троцкий назначил одного из крупнейших специалистов железнодорожного дела, бывшего товарища министра путей сообщения в Российской империи И. Н. Борисова.

Аппарат Управления дороги почти полностью дублировал аппарат НКПС. Предполагалось иметь службы: общеадминистративную, эксплуатации, тяги, пути, электротехническую и счетно-финансовую. Врачебная служба переходила в ведение отделов путей сообщения Наркомздрава. Права упраздненных советов управлений дорог переходили к начальникам и комиссарам. Не найдем мы в новом аппарате Управления дороги и традиционную Службу сборов. Дело в том, что еще 29 декабря 1919 г. СНК принял по-

становление, которым рекомендовал НКПС централизовать учет сборов железных дорог за счет организации на местах отделов сборов, объединенных для нескольких дорог. 6 февраля 1920 г. нарком путей сообщения утвердил соответствующее «Положение о местных Отделах сборов». Вся сеть железных дорог была разделена на 9 районов и, соответственно, с 1 марта начали работу 9 местных отделов сборов. В Москве их было два. К Первому московскому отделу сборов были отнесены Северные, Александровская, Московско-Казанская железные дороги, Московская сеть Москвско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Ко Второму московскому отделу сборов — Московско-Киево-Воронежская, Московско-Курская, Нижегородская, Муромская, Окружная, Риго-Орловская железные дороги [153]. Создавался институт инструкторов, являвшихся представителями соответствующих отделов сборов на линиях. Подчеркивалось, что все службы сборов заканчивают работу «на том моменте, на котором застанет их настоящее распоряжение». Личный состав служб перемещался в образуемые местные отделы сборов. С 5 мая 1921 г. отделы сборов были переименованы в отделы учета перевозок и сборов [154].

Чтобы не сдерживать инициативу мест, в «Положении о местных Управлениях железных дорог» было отмечено, что на отдельных дорогах, с разрешения народного комиссара путей сообщения, могли учреждаться и другие службы, и самостоятельные отделы специального назначения (лесных, торфяных разработок и пр.). Было подчеркнуто, что начальник дороги является руководителем дороги в отношении всех дел административного, технического, эксплуатационного, хозяйственного и финансово-экономического характера. Он устанавливал внутренний распорядок работы на дороге, руководствуясь нормативными материалами НКПС, совместно с комиссаром (коему подлежало право отвода) назначал и увольнял всех служащих дороги [155]. Руководствуясь нормами НКПС, он устанавливал границы административного деления дороги. В пределах своих полномочий, он совместно с комиссаром заключал от имени Управления любые договоры и соглашения. Разногласия между начальником и комиссаром дороги разрешал начальник Главного управления путей сообщения. В безотлагательных случаях начальник дороги имел право принимать любое решение под свою ответственность, сообщая об этом начальнику Главного управления путей сообщения. Таким образом, права начальника дороги уже

во многом приблизились к правам начальников дореволюционных казенных железных дорог.

Комиссар дороги являлся представителем Советской власти. Он был обязан всеми средствами поддерживать «авторитет Рабоче-Крестьянского Правительства и следить за точным проведением в жизнь всех его распоряжений». Первоочередными задачами комиссара становились укрепление трудовой дисциплины и подъем производительности труда, поддержание связи с политическими и профессиональными организациями. Права и обязанности начальников служб определяла специальная инструкция [156]. 26 мая всем главным комиссарам дорог было велено именоваться просто комиссарами. Все чаще стали раздаваться голоса в пользу сокращения аппарата. По мнению члена ЦК объединенного профсоюза железнодорожников Л. В. Никольского «управления дорог, по своей простоте и количеству служб, должны приблизиться к минимуму дореволюционного прошлого и там, где возможно, даже до меньших размеров» [157].

11 мая 1920 г. было утверждено «Положение об Окружном комитете по перевозкам». Статья 1 «Положения» объявляла Окружной комитет местным органом НКПС. В тех местах, где будут организованы округа путей сообщения, указанные комитеты войдут в управления этих округов. Окружной комитет составлял планы перевозок различных грузов, наблюдал за выполнением дорогами плановых заданий, правильностью эксплуатации вагонов. Он определял объемы предстоящих перевозок, их направления, с учетом провозной и пропускной способности дорог и перерыва движения в условиях военных действий. Комитет мог рассмотреть вопрос об отступлении от действующих правил постепенности отправления грузов малой скорости. Он мог сократить или увеличить срок бесплатного простоя вагонов под погрузкой, выгрузкой и срок бесплатного хранения грузов на складах; имел право повысить сбор за простой вагонов и хранение грузов. Мнение комитета учитывалось при постройке новых линий и подъездных путей.

Окружной комитет был организован следующим образом. Председателя комитета, его заместителей и помощников назначал нарком путей сообщения. В состав комитета входили представители от Высшего совета народного хозяйства, наркоматов: путей сообщения, продовольствия, внешней торговли, от Центросоюза, от местного Совета рабочих и крестьянских депутатов, от управ-

лений железных дорог и водных путей района. С совещательным голосом в заседаниях комитета могли участвовать представители Высшего совета по перевозкам и Центрального комитета по перевозкам. Район действия окружного комитета по перевозкам устанавливался наркомом путей сообщения. Постановления комитета принимались простым большинством голосов. При их равенстве, определяющим был голос председательствующего. Особые мнения подавались председателю Окружного комитета в течение суток в письменной форме. Заседания комитета проходили не менее двух раз в месяц [158].

К формированию Московского окружного комитета по перевозкам приступили 26 июня 1920 г. Процесс этот затянулся. Судя по сохранившемся документам, Эксплуатационное управление НКПС и комитет по перевозкам осенью 1920 г. продолжали уточнять свои функции и распределение работы [159].

22 мая 1920 г. Л. Д. Троцкий приказал в каждом управлении железных дорог открыть отделы по подготовке железнодорожных агентов. На дорогах должны были открыться технические училища, классы, курсы. Нарком рассчитывал со временем через эти учебные заведения повысить квалификацию всего персонала железных дорог. Но из-за отсутствия средств в 1920 г. выполнить этот приказ не удалось [160].

Для выполнения военных заданий, на железных дорогах 30 апреля Л. Д. Троцкий утвердил «Положение о военном помощнике начальника железной дороги». Они назначались приказами Народного комиссариата по военным делам и Народного комиссариата путей сообщения из лиц работавших на ответственных должностях по службе военных сообщений. Военные помощники оставались на службе в военном ведомстве, по всем вопросам перевозок военных грузов подчинялись начальнику военных сообщений РВСР [161]. Они являлись посредниками между частями и учреждениями военного и морского ведомств и данной дорогой по всем военным перевозкам в военное и мирное время. Военному помощнику, имевшему права начальника дивизии, подчинялись коменданты железнодорожных участков и станций, военно-железнодорожные продовольственные пункты, части охраны железной дороги, железнодорожные войска и особые рабочие части. Он разрабатывал мобилизационный план и все вопросы мобилизационной готовности дороги.

8 июня было утверждено «Положение об организации Хозяйственно-материальных служб на железных дорогах» [162]. Основными задачами новых структур Управления дороги были:

1) определение потребности дороги в топливе, запасных частях, металлах и изделиях из них, других материалах;
2) прием, хранение, текущий учет, отчетность и распределение всех видов материалов;
3) испытание материалов в своих или сторонних лабораториях.

Начальник Хозяйственно-материальной службы подчинялся начальнику Управления дороги. Служба состояла из отделов: общего; производств; снабжения; топлива, лесных материалов и изделий, смазочных и осветительных материалов; материального учета и статистики; номенклатурно-технического. Поясним функции некоторых из них.

12 сентября была утверждена «Инструкция № 1 Начальникам дорог» [163], детализировавшая их права и обязанности. Начальник дорог имел право самостоятельно принимать решения, если в 2-х недельный срок не получал из НКПС ответа на свой запрос [164]. Он также мог принять самостоятельное решение по всем практическим вопросам управления, если они не были включены в данную инструкцию или в другие документы как требующие представления в НКПС. Подтверждалось, что в экстренных случаях начальник дороги имел право давать распоряжение с отступлением от всех действующих нормативных актов, ставя об этом в известность начальника Главного управления путей сообщения. Он мог передать часть своих обязанностей заместителю и помощникам.

Инструкция № 1 подробно перечисляла права и обязанности начальника дороги по технической, эксплуатационной, хозяйственной, финансовой частям. В частности, он утверждал проекты сооружений и устройств с их техническими условиями [165], разного рода правила по улучшению эксплуатации дороги и подвижного состава [166], разрешал разногласия между приемочными и экспертными комиссиями по вопросам качества и соответствия техническим условиям произведенных работ.

Начальник дороги был обязан следить за исполнением Правил технической эксплуатации. Он устанавливал предельные скорости движения поездов на дороге в зависимости от состояния подвижного состава, путей и сооружений, утверждал расписание поездов

местного и пригородного сообщений, наблюдал за правильностью применения на дороге Общего устава Российских железных дорог и т. п. Он подписывал различные соглашения и договоры, относящиеся к коммерческой деятельности дороги. Начальник дороги был обязан регулярно проводить ревизию по сохранности материального и денежного имущества, проводить расследования происшествий. Для этого назначались комиссии или давались поручения отдельным служащим.

9 сентября 1920 г. НКПС утвердил «Положение об управлении Московским железнодорожным узлом». В состав узла входили:

а) Окружная железная дорога с ветвями;

б) все соединительные ветви, находящиеся в кольце Окружной дороги;

в) все пассажирские и товарные станции и посты, расположенные в кольце Окружной дороги;

г) передаточные станции магистральных дорог, участвующие в передаче вагонов в Московском узле [167].

Для общего руководства и объединения действий всех станций, составляющих узел, согласованной и планомерной работы узловых пунктов самой Окружной дороги, использования ее пропускной способности устанавливалась должность начальника Московского железнодорожного узла. Он был подчинен председателю Московского окружного комитета по перевозкам, являясь его помощником и заместителем по делам узла. На эту должность был утвержден Р. Ф. Васьковский [168]. У него было два помощника, один из них на правах начальника движения руководил перевозками по Окружной ж. д. Управление узла состояло из четырех отделов: диспетчерского, технического, товарного, общего.

Начальник Московского железнодорожного узла отвечал за правильное движение, полное использование пропускной способности, особенно в периоды усиленного движения в пределах узла, прилегающих к нему участков и соединительных ветвях. Он следил за тем, чтобы станции использовали все возможности по проведению грузовых операций, регулировал обмен между дорогами вагонов (особенно порожняка сверх равночисленного обмена), содействовал своевременной передаче пассажирских и товарных вагонов из одного пункта в другой в пределах узла. Он также отвечал за правильное составление и обслуживание всех поездов, особенно

воинских, проводил расследования по конфликтам, возникавшим между агентами дорог, указывал Управлениям дорог узла на упущения по работе служащих узловых станций, простои вагонов под выгрузкой и принимал меры к ускорению вывоза грузов с товарных дворов. Он имел право давать распоряжения Управлениям дорог о формировании составов для воинских перевозок и передавать маневровые паровозы с одной станции узла на другую для временного ее усиления.

Начальник узла созывал совещания старших агентов всех служб узла для разработки вопросов движения поездов, обмена вагонов, устранения недостатков в работе. При производстве расследований он мог настаивать на даче письменных и устных показаний всех лиц узла, причастных к делу, а равно требовать от них справок и разъяснений по всем вопросам работы узла. Для служебных поездок, от каждой из дорог он имел право требовать паровоз, моторную или обыкновенную дрезину. Он нес ответственность за неудовлетворительную работу узла в целом. Его помощники были обязаны исполнять все действующие правила и инструкции Московско-Курской железной дороги, в состав которой входила и Окружная дорога.

24 декабря 1920 г. НКПС принял «Положение о линейных технически-хозяйственных совещаниях». Они образовывались на дорогах, на станциях расположения основных депо и на узловых станциях «для непосредственного рассмотрения и решения на месте разных чисто местных вопросов с целью разгрузки от таковых управлений дорог и ускорения делопроизводства по ним» [169]. Район деятельности технически-хозяйственных совещаний (ТХС) устанавливался начальником дороги. Чаще всего он совпадал с участком тяги.

Новый 1921 г. начался с серьезных изменений в аппарате управления. 2 марта был ликвидирован Главполитпуть. Функции подбора кандидатов на комиссарские посты, принадлежавшие ранее политотделам, перешли к производственному Союзу работников железнодорожного и водного транспорта (Цектран), председателем которого был избран А. А. Розенгольц [170]. Комиссаров дорог по-прежнему назначал НКПС по соглашению с Цектраном. Комиссаров, а также их заместителей служб и самостоятельных отделов управлений железных дорог и главных мастерских назначали комиссары дорог и т. д. Их задачи все больше приближались к профсоюзным — защита интересов работников железнодорожного транспорта.

3 марта 1921 г. И. Н. Борисов подписал приказ, который определял порядок назначения комиссаров на административные должности. Критерием являлись опыт и профессиональные знания. Если полагалось сдавать экзамены при поступлении на работу в ту или иную службу, то комиссары обязаны были их сдать. Однако, сдав теоретический курс, при отсутствии практического опыта, они могли быть назначены только на младшие должности [171].

14 мая было объявлено новое «Положение о комиссарах Народного комиссариата путей сообщения». В основных чертах оно повторяло прежние инструкции комиссарам [172]. Порядок их назначения был вновь изменен. Теперь о каждой открывающейся вакансии на должность комиссара сообщалось соответствующему органу Цектрана. В трехдневный срок профсоюз выдвигал своих кандидатов и, при отсутствии возражения вышестоящего комиссара НКПС, производил назначение. Комиссары высшей инстанции могли выдвигать и своих кандидатов, но должны были проводить их назначение только через органы Союза работников железнодорожного и водного транспорта. Смещение комиссаров также согласовывалось с Союзом. Комиссары ежемесячно отчитывались о своей деятельности в соответствующих органах Союза.

По всей видимости, в 1921 г. начался переход комиссаров на должности в аппарат управления дорог. В связи с этим последовало особое распоряжение НКПС от 2 декабря 1921 г. При поступлении от лиц комиссариатского состава заявлений о переходе на административные должности, они назначались лишь на такие, которым соответствовали их знаниями и опыту. При необходимости комиссары сдавали экзамены. Но даже успешно преодолев их, при отсутствии по своей прежней работе требуемого стажа и практического опыта, были обязаны приобрести их «путем назначения на соответствующие младшие должности» [173]. Следует отметить, что комиссары сыграли определенную положительную роль. Они преодолевали многочисленные трения с профсоюзами, решали очень трудную задачу восстановления трудовой дисциплины и обеспечивали, таким образом, более спокойную обстановку для работы всего технического персонала дорог. Но к концу 1921 г. стало ясно, что их время уже прошло.

10 января 1921 г. было утверждено «Положение о начальниках узлов» [174]. Эти должности вводились в случае необходимости «для согласования и планомерной работы в узловых пунктах». Назна-

чались по представлению начальников округов и окружных комитетов по перевозкам из лиц, занимавших должности начальников крупных станций или отделений служб эксплуатации. Станции, входящие в состав узлов, определялись между дорогами по взаимному соглашению и утверждались начальниками соответствующих округов или окружных комитетов по перевозкам.

«Положение о начальниках узлов» так определило их основные задачи: наблюдение за правильностью движения по узлу и соединительным ветвям для достижения возможно полного использования пропускной способности узла в период усиленного движения; скорейшее продвижение по узлу поездов и отдельных вагонов особого назначения; распределение подвижного состава по станциям узла с целью недопущения загромождения какой-либо одной из них; наблюдение за маневровыми работами и успешной выгрузкой вагонов на станциях узла; наблюдение за выполнением общих и узловых соглашений и регулировкой обмена вагонов между сходящимися в узле дорогами, а также за правильной и своевременной передачей гражданских и военных грузов, пассажиров и их багажа с одной дороги на другую. Начальник узла участвовал в совещаниях по разработке вопросов расширения путевого устройства станций узла и складских помещений, расследовал «недоразумения», возникавшие между служащими различных дорог узла, давал необходимые разъяснения. В случае занятости путей станции назначения груза в узле, он имел право переадресовывать грузы в пределах узла; передавать по узлу маневровые паровозы с дороги на дорогу, в зависимости от действительной потребности в них на той или другой станции узла; требовать представления от агентов всех служб в пределах узла необходимых для работы сведений, а также срочного выполнения тех или иных работ и мероприятий для правильного функционирования узла. В экстренных случаях он мог превысить свои полномочия и принять решения, немедленно сообщив об этом в соответствующие управления дорог.

Начальник узла не ведал личным составом узла и не вмешивался в действия агентов станций различных дорог узла. Последние подчинялись ему только в вопросах перевозок. Следовательно, начальник узла наблюдал преимущественно за целесообразностью и правильностью действий этих агентов и мог поставить вопрос о замене тех из них, которые совершали ошибки по небрежности, незнанию или неспособности. Начальники узлов несли личную

ответственность по суду или в административном порядке за неправильные и незаконные действия [175].

Должности начальников узлов (за исключением Московского) были ликвидированы уже 25 октября 1921 г. [176]

С января 1921 г. в Высшем техническом комитете НКПС работала межведомственная Комиссия по переустройству Московского узла. В нее вошли представители НКПС, всех дорог Московского железнодорожного узла, Комсогора, Архистроя, Ужедорстроя, Уводстроя, Московского Совета, наркоматов финансов, труда, рабоче-крестьянской инспекции и других учреждений [177]. Для текущей работы были образованы Бюро и изыскательские партии. Заседания Комиссии проходили не реже раза в месяц. Бюро должно было выработать общий план развития Московского железнодорожного узла, но 15 февраля 1922 г. Комиссия была упразднена [178].

21 марта было утверждено «Положение о мобилизационных органах на путях сообщения». В частности, «Положение» уточняло задачи мобилизационных отделов в управлениях железных дорог. Помимо разработки мобилизационных планов, им был поручен учет военнообязанных служащих и рабочих железных дорог, распределение их в соответствии с мобилизационным планом, проведение мобилизации личного состава, наблюдение за формированием и подготовкой ремонтных и других специальных поездов. В условиях начала военных действий эти отделы осуществляли общее руководство эвакуацией и реэвакуацией учреждений, предприятий и имущества железных дорог. Начальник мобилизационного отдела был подчинен начальнику дороги на общих основаниях с начальниками других служб и состоял в непосредственном ведении военного помощника начальника дороги. Во всех службах дороги создавались особые части или делопроизводства по мобилизационным вопросам. Вводилась должность уполномоченного соответствующей службы по мобилизационным вопросам. В их подчинении находились агенты особого учета, занимавшиеся вопросами регистрации военнообязанных, мобилизуемых служащих и рабочих дороги [179].

Для наблюдения за передвижением вагонов через границу 29 марта при Управлении Московско-Балтийской железной дороги было образовано Контрольное бюро.

15 апреля 1921 г. были утверждены четыре главы «Положения о Службах на железных дорогах» [180]. Управление каждой дороги

делилось, как сказано выше, на службы и отделы, которые заведовали отдельными отраслями железнодорожного дела «в отношении содержания и пользования железной дорогой и вспомогательными при ней предприятиями». Но начальник дороги мог обратиться в НКПС с предложением об изменениях в структуре. Каждая служба или отдел возглавлялись начальником, который нес персональную ответственность за выполнение возложенных на службу задач. Были перечислены обязанности начальников служб. «Положение» определяло порядок назначения и увольнения агентов служб. Отдельные главы «Положения» подробно регламентировали деятельность служб эксплуатации, связи и электротехники, счетно-финансовой.

В 1921 г. в руководстве НКПС по-прежнему обсуждался вопрос об округах путей сообщения. Наиболее последовательными сторонниками окружной системы были профессор Ю. В. Ломоносов, заместители наркома путей сообщения А. И. Емшанов и В. В. Фомин. Более осторожную точку зрения высказывал главный начальник путей сообщения И. Н. Борисов. На совещании в НКПС 9 мая 1921 г. он назвал идею образования округов преждевременной [181]. Свидетель этих дискуссий, управляющий делами Центрального комитета по перевозкам А. А. Неопиханов писал, что у руководителей НКПС вызывала тревогу «слишком жесткая» постановка вопроса о реформе управления железными дорогами по принципу «теперь или никогда» [182].

Постоянные изменения нормативной базы потребовали издания нового общего документа об управлении железными дорогами. 21 августа 1921 г. было утверждено «Положение о Народном комиссариате путей сообщения РСФСР» [183]. В нем, помимо характеристики организационного устройства самого НКПС, содержались главы о местных управлениях путей сообщения. Главной особенностью данного «Положения» стала новая попытка децентрализации управления. Вновь была выдвинута идея округов путей сообщения, призванных объединить все виды транспорта: железнодорожный, речной, морской и местный. Округ возглавлял начальник, назначаемый наркомом путей сообщения и подчиненный главному начальнику путей сообщения [184]. Впредь, до включения железных дорог и водных путей сообщения в соответствующие округа, сохранялась прежняя схема управления. Одновременно, с целью объединения и согласования эксплуатационной деятельности дорог, в крупных областных центрах были организованы Окружные

эксплуатационные отделы. Отдел возглавлял начальник, подчиненный главному начальнику путей сообщения. В дальнейшем предполагалось издать конкретные инструкции, правила, штаты для обеспечения деятельности администрации округов и эксплуатационных отделов и распределить дороги между ними. Однако переход к новой экономической политике потребовал нового пересмотра схемы управления путями сообщений.

С окончанием активных действий на фронтах Гражданской войны завершился этап импровизации в управлении железнодорожным транспортом, порожденный общественными настроениями в пользу широкой демократизации и даже анархо-синдикалистского уклона, начавшийся сразу после падения самодержавия. Тяжкие военные будни вернули механизм управления на испытанный десятилетиями путь.

## § 4. Администрация железных дорог в первые годы новой экономической политики

Новая экономическая политика существенно изменила представления о взаимоотношениях железнодорожников с их многочисленными партнерами. Была разрешена свободная торговля, восстановлено денежное обращение, кредит, договорные отношения, поощрялась кооперация. Первой ласточкой перемен в железнодорожном хозяйстве стал декрет СНК от 9 июля 1921 г., восстановивший платность перевозок всех без исключения пассажиров, багажа и всех грузов, в том числе и государственных[185]. Пришлось срочно изменить структуру и функции местных отделов сборов. Соответствующие «Положение» и «Инструкция» были утверждены 17 августа[186]. По-прежнему один отдел сборов вел учет по перевозкам двух и более железных дорог. Там, где дороги и водные пути уже были объединены в округа путей сообщения, отделы сборов становились частью окружного аппарата.

Отделы сборов вели учет денежных сумм по всем перевозкам пассажиров, багажа и грузов. Они проверяли наличие документов, в особых случаях разрешавших бесплатный проезд грузов или провоз его без оплаты наличными деньгами. Служащие отдела вели фактическую проверку пассажирских и товарных поездов, товарных дворов, пакгаузов, складов; проверяли отчетность всех касс,

взимавших и хранивших сборы; наблюдали за своевременным учетом станциями денежных сумм от продажи пассажирских билетов и всякого рода бланков строгой отчетности; проверяли правильность сборов и платежей на основании разных правил, тарифов, условий перевозки, договоров и соглашений; вели учет кассовых оборотов станций; рассматривали претензии об ошибках в платежах по частным перевозкам; готовили материалы для защиты интересов ведомства путей сообщения.

Новая экономическая политика предъявила во многом иные требования и к служащим железных дорог. Поэтому НКПС решил провести полномасштабную аттестацию лиц командного состава. Соответствующее «Положение» было утверждено 17 октября 1921 г.[187] Подчеркивалось, что в основу аттестации положены следующие принципы:

1) всесторонний учет научной и практической (служебной) подготовки и качеств техника-администратора,
2) правильное определение его специальности,
3) его политическое мировоззрение.

Для проведения аттестации в НКПС, в округах и управлениях дорог создавались комиссии в составе председателя соответствующего органа профсоюза, начальников управлений дорог, отделов и служб, а также участков и соответственно комиссаров этих же отделов, служб, участков. Аттестация командного состава дорог, не входивших в какой-либо округ, проводилась Центральной аттестационной комиссией НКПС. Аттестационные комиссии могли отвести кандидатуры лиц комсостава. Все недоразумения по этому поводу разрешала вышестоящая аттестационная комиссия, вплоть до ЦК Союза и Наркомата путей сообщения.

Сохранившиеся документы аттестационных комиссий довольно точно характеризуют новые тенденции в подборе административного персонала. В годы Гражданской войны среди железнодорожной администрации оказалось немало энергичных, трудолюбивых людей, пользовавшихся доверием новой власти. Таким был, в частности, Р. Ф. Васьковский, занимавший с марта 1920 по сентябрь 1923 г. должность начальника Московского железнодорожного узла. Аттестационная комиссия отметила, что он был «незаменимым и настойчивым исполнителем» под руководством работников «особо высокой квалификации». Дело в том, что

Р. Ф. Васьковский не имел высшего образования и свои знания приобрел длительной (свыше 30 лет) и строго последовательной службой по эксплуатации дорог. Однако нэп требовал иных качеств от руководителя. И вот в заключении аттестационной комиссии в отношении Васьковского появляется следующая запись: «Технический кругозор линейного работника... Хороший исполнитель конкретных ударных задач, но не подготовлен предыдущей деятельностью к аналитической работе, к исканиям новых, более совершенных методов эксплуатации» [188]. Все-таки сказывалось отсутствие высшего образования. В результате Р. Ф. Васьковский был переведен на должность старшего инженера Московского районного комитета по регулированию перевозок.

На Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге в целях контроля и учета проводимого испытания работников на местах, а также самостоятельной проверки знаний была образована Дорожная поверочная комиссия [189].

1 марта 1922 года главный начальник путей сообщения И. Н. Борисов издал приказ, в котором особо подчеркнул, что переход «на путь хозяйственно-экономической политики» «налагает на всех служащих на путях сообщения определенные обязанности, которые должны быть безусловно выполняемы, если только мы твердо намерены выйти из разрухи и улучшить положение Республики и свое собственное» [190]. Руководство НКПС давало себе отчет в том, что выполнить декрет СНК «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета» от 16 января 1922 г. можно лишь при ином отношении к делу всех железнодорожников.

28 апреля 1922 г. Ф. Э. Дзержинский подписал приказ № 1173 «О ликвидации комиссаровского аппарата». Отдавая дань работе, проведенной комиссарами в трудные годы Гражданской войны, нарком подчеркнул, что новый этап развития страны потребовал и новых форм организации деятельности транспорта. Изменилась роль коммуниста. Отныне это «не только контроль, не только поднятие боевого энтузиазма рабочих масс, а организация хозяйства, уменье выйти из бесконечно тяжелого положения за счет ресурсов страны без опеки иностранного капитализма, уменье торговать с капиталистами так, чтобы и получить нужные средства и не дать ему захватить управление, уменье расходовать каждую копейку на дело первоочередной необходимости, уменье сэкономить рабочую силу, найти самые выгодные способы эксплуатации транспорта». Дзер-

жинский признает, что «комиссарский аппарат не удовлетворяет этим целям». Нарком призвал коммунистов овладевать хозяйственной жизнью транспорта. В подписанном в тот же день «Положении о порядке упразднения комиссарского состава на путях сообщения и о распределении между соответствующими органами функций такового», Дзержинский призывал использовать комиссаров на административных, хозяйственных и технических должностях.

В тот же день Ф. Э. Дзержинский подписал приказ № 1174 «Об организации института уполномоченных Народного комиссариата путей сообщения и Политического секретариата при НКПС»[191]. Уполномоченные НКПС должны были способствовать развитию коммерческо-хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта и осуществлять «надзор за политическим состоянием транспорта». Они назначались наркомом путей сообщения «из числа лиц, достаточно сведущих в делах транспорта и промышленности». Обязанностями новых должностных лиц стали: всемерное использование местных ресурсов для покрытия расходов по эксплуатации и содержанию транспорта; развитие торговых и производственных операций дорог для поднятия доходности; экономное и целесообразное расходование отпускаемых дороге государственных ресурсов и привлекаемых местных средств; наблюдение за своевременным и правильным снабжением рабочих всеми видами довольствия; утверждение коллективных договоров с профсоюзами и т. д.

Для достижения указанных целей уполнаркомпути могли в пределах инструкций НКПС разрешать дорогам устанавливать и изменять местные тарифы и сборы, производить внеплановые перевозки, сдавать в аренду подвижной состав, склады и т. п. По всем этим вопросам начальники дорог подчинялись уполнаркомпути. Последние должны были определить и судьбу бывших комиссаров на дорогах.

Уже 28 апреля Ф. Э. Дзержинский назначил первых уполнаркомпути. Ими стали на Александровской железной дороге В. Н. Черный, на Московско-Казанской — Ф. С. Лизарев, на Московско-Киево-Воронежской — К. И. Кравец, на Северных — И. А. Грунин[192]. Все они были выдвиженцами революции, имели большой опыт партийно-политической работы. В. Н. Черный был комиссаром бригады и дивизии 13-й армии, затем Средне-Азиатской железной дороги. К. И. Кравец служил комиссаром военных сообщений

15-й армии, затем на Екатерининской железной дороге. Ф. С. Лизарев ранее был комиссаром этой же железной дороги. И. А. Грунин работал в Эксплуатационном управлении НКПС. В. Н. Черный имел высшее (юридическое) образование, а Ф. С. Лизарев окончил техническое железнодорожное училище.

По мнению специалиста по железнодорожному праву профессора А. Г. Гусакова, в успех деятельности уполнаркомпути не верили даже инициаторы этого нового института управления. При сложности железнодорожного хозяйства, одно лицо (уполномоченный) не могло объединить всю «хозяйственно-коммерческую работу транспортного предприятия и повести энергичную борьбу с бесхозяйственностью, достигшей огромнейших размеров в период бесплатных перевозок и бесплатного получения материалов» [193]. Фактически уполнаркомпуть мог быть лишь местным представителем центральной власти. С прекращением государственного снабжения и переходом к оплате всех оказываемых транспорту услуг, при крайней ограниченности бюджета, на местные управления железных дорог легла исключительно сложная работа по изысканию иных источников финансирования и снабжения, с привлечением к этому делу местных органов промышленности. Сознавая всю трудность этой задачи, по словам И. Н. Борисова, НКПС счел необходимым освободить местные управления транспорта полностью для оперативной технической работы, возложив все финансово-экономические заботы на особые учреждения. Поэтому очень скоро была предпринята более решительная организационная перестройка железнодорожного хозяйства.

31 мая Совет Труда и Обороны утвердил по докладу Ф. Э. Дзержинского «Положение о Правлениях железных дорог» [194]. Спустя десять дней, объявляя о нем в приказе по ведомству путей сообщения, нарком подчеркнул особую роль новых учреждений на железных дорогах: «Правления должны стать центрами дорог, в сложнейшей обстановке современной экономики самостоятельно ведущими их хозяйство и направляющими их хозяйственную политику в зависимости от местных условий, при общем руководстве НКПС». Отныне, по мнению Дзержинского, дороги становились «самостоятельными хозяйственными единицами». С момента организации правлений, в их распоряжение поступало все имущество, принадлежавшее дорогам и предприятиям, входившим в данное правление. Капитал предприятий, входивших в правление, делился

на основной и оборотный. Основной капитал определялся стоимостью в момент передачи имущества и оборудования железных дорог. Дополнительные средства на восстановление и реконструкцию железных дорог предоставляло правительство. Оборотный капитал образовывался из наличия, в момент передачи, на линиях запасов материалов и топлива, сумм, ассигновавшихся правительством в виде долгосрочных ссуд, а также из дополнительных средств, получаемых от предприятий и учреждений, находившихся в районе деятельности конкретного правления.

Сущность и цель рассматриваемой реформы состояли в децентрализации управления коммерческой и хозяйственной деятельностью транспортных предприятий. Вместе с тем, при всей широте предоставленных правлениям железных дорог полномочий, самостоятельность их по отношению к НКПС никогда не простиралась до тех пределов, за которыми вмешательство центральных учреждений НКПС в их оперативную деятельность стало бы невозможным [195].

Важно отметить, что правления не являлись владельцами передаваемых им предприятий или представителями новых владельцев этих предприятий. Они лишь представляли особую форму управления имуществом, всецело принадлежавшим государству. НКПС оставался высшим органом, осуществлявшим транспортную политику и отвечавшим за техническую безопасность. Правления обязаны были выполнять требования НКПС технического характера.

Правления возглавляли уполномоченные НКПС, утвержденные в должности постановлениями СТО по представлению наркома путей сообщения. В состав правлений включались местные хозяйственные руководители, представители промышленности, сельского хозяйства и другие лица. Например, в Правление Московско-Казанской железной дороги помимо ее начальника вошли: представитель НКПС, начальник отдела Наркомата продовольствия, профессор Лесотехнического института и т. д.

Правления полностью принимали на себя работу в области экономики, финансов и материального обеспечения дорог. Управления железных дорог сохранялись и являлись исполнительными органами правлений в хозяйственно-коммерческом отношении. Административно-техническая область находилась в полном, самостоятельном ведении управлений железных дорог во главе с на-

чальниками дорог. В пределах сметы начальник дороги действовал самостоятельно, а за правлением устанавливалось право только общего контроля за деятельностью дороги. Начальник дороги был подотчетен правлению, но находился в прямом подчинении НКПС [196].

На практике структура каждого правления существенно отличалась от рекомендованной данной инструкцией. Например, в Правлении Московско-Киево-Воронежской железной дороги были организованы следующие отделы: сборов, финансово-счетный, экономическо-статистический, техническо-хозяйственный, коммерческий и юридический. Была введена должность управляющего делами Правления [197].

Правления дорог Московского узла в составе 4–6 человек были образованы в июле–августе 1922 г. Их возглавили: Правление Московско-Белорусско-Балтийской дороги [198] — А. Н. Иванов, Московско-Казанской — Ф. С. Лизарев, Московско-Киево-Воронежской — К. И. Кравец, Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной — К. Н. Жуков, Северных — И. Г. Правдин [199].

17 июня 1922 г. в объединенном выпуске «Бюллетеня Центрального бюро печати НКПС» и неофициальной части «Бюллетеня НКПС» была опубликована статья Ф. Э. Дзержинского и В. И. Межлаука «Об основных задачах уполнаркомпуть и председателей правлений».

По отношению к железным дорогам, писали авторы статьи, нельзя было использовать некоторые элементы новой экономической политики, уже проверенные в ходе реформы в промышленности. Например, дорогу нельзя было закрыть или полностью передать в аренду. Последнего опасались по политическим причинам. Закрытие дороги могло парализовать целые области и не допустить восстановления какой бы то ни было промышленности.

Применение новых методов хозяйствования на железных дорогах началось с сокращения расходов на рабочую силу, т. е. решительного сокращения штатов. При этом учитывалось, что объемы работы дорог резко сократились по сравнению с довоенным временем. В отдельных случаях пришлось пойти на прекращение ночного движения поездов. Была увеличена протяженность участков тяги, уменьшено число участков пути. Ненужные в данный момент для дороги участки пути вовсе снимались со снабжения и, по со-

глашению с местными хозорганами, переводились на содержание за счет местных коммерческих перевозок. Местные подъездные пути и ветви частного значения сдавались в аренду. Вводилась строгая отчетность за расходом всех материалов. Нищета государственных ресурсов заставляла покрывать большую часть расходов за счет выручки дорог.

Увеличение доходности дорог было прямо связано с улучшением эксплуатации. Предстояло постоянно наращивать коммерческие перевозки, что предполагало хорошее знание экономики данной местности, возможности ее промышленного и сельскохозяйственного производства. Предполагалось, что для привлечения грузов промышленных предприятий правления могли заключать удобные для них соглашения и договоры на отдельные перевозки, компенсируемые соответствующей оплатой (денежной или натуральной).

Важным вопросом становилась охрана перевозок. Отныне материальная и по суду ответственность полностью возлагались на станционных агентов.

Дзержинский и Межлаук рекомендовали устанавливать связи с банковскими организациями для получения от них дополнительных средств к сметным ассигнованиям, в особенности для подсобных предприятий. Накапливавшиеся в ходе экономической деятельности дорог средства рекомендовалось вносить на текущие процентные счета Госбанка. В статье была сформулирована основная задача работы железнодорожников: «расходы дороги должны соответствовать ее ресурсам».

В статье отмечалось, что дорога отныне не получает от государства полного возмещения затрат за произведенную работу. Недостающее она должна была покрывать своими доходами. «Централизация, — писали авторы статьи, — воспитала в управлениях дорог тенденцию обращаться к центру за всем необходимым, не пытаясь найти его на месте». Такой системе хозяйствования, по их мнению, пришел конец.

22 июня 1922 г. Трансплан[200] НКПС утвердил инструкцию об организации правлений железных дорог, согласно которой при правлении создавались отделы: хозяйственный, коммерческий, сборов, финансовый и общий (юридическая часть и канцелярия); бюро статистики и тарифно-нормировочное бюро. В зависимости от местных условий могли создаваться отделы: лесозаготовительный, продовольственный, вспомогательных предприятий и другие.

Правление само утверждало детальный перечень их функций. Например, Правление Московско-Казанской железной дороги имело следующую структуру: управление делами; бюро нормирования; отделы: финансовый, коммерческий, сборов, хозяйственный, лесных разработок и топливных заготовок, статистики, юридический, организации труда [201]. В Правлении Северных железных дорог работали отделы: хозяйственный, финансовый, экономический, топливно-лесной, подсобных предприятий, сборов; бюро: статистики, тарифно-нормировочное; юрисконсультство, управление делами [202]. До середины ноября 1922 г. действовала также агрослужба, вошедшая затем в экономический отдел [203].

В некоторых правлениях была должность коммерческого директора. При президиумах правлений везде (кроме Московско-Киево-Воронежской и Московско-Курской железных дорог) работали специалисты-консультанты по техническим, финансовым и юридическим вопросам, агенты для поручений, секретари и т. д. Не существовало общепринятого названия должностей, их численности, определенного круга их обязанностей. В среднем штатная численность аппарата правлений составляла 618 человек. Первое место по количеству сотрудников везде занимали отделы сборов — примерно треть личного состава. Далее шли коммерческие отделы (на Московско-Казанской и Московско-Киево-Воронежской железных дорогах до четверти состава). Затем можно указать на отделы статистики — примерно 1/8 личного состава. В финансовом отделе Правления Московско-Киево-Воронежской железной дороги трудились 21 человек, а в управлении делами — 63 человека. Тарифно-нормировочное дело в некоторых правлениях поручалось особым отделам или бюро, но чаще всего оставалось в управлениях дорог. В юридическом отделе Московско-Казанской железной дороги трудились 16 человек. Вспомогательными подсобными предприятиями ведали особые части хозяйственно-материальных отделов. В Правлении Московско-Курской железной дороги были силикатная, кожевенно-химическая, деревообделочная части [204].

На первом этапе организации правлений в них появились подразделения явно дублирующие друг друга. Так, во всех отделах были свои канцелярии, призванные вести переписку по личному составу. Некоторые отделы не имели линейных отделов, и эти функции могли выполнять управления делами. Все обязанности по учету

и оформлению личного состава были сосредоточены в административных службах правлений. Но все общие части (канцелярии) управлений делами были организованы с таким расчетом, чтобы самостоятельно вести учет служащих. Подобный параллелизм предстояло устранить, равно как дублирование мобилизационного учета между правлениями и управлениями дорог[205].

В процессе реформирования управления железнодорожным транспортом важно было четко распределить функции между правлением и собственно управлением дорог. Предполагалось, что хозяйственный отдел правления станет заниматься всеми заготовительными функциями. При этом все вопросы децентрализованного снабжения правление будет решать самостоятельно, а заявки на предметы централизованного снабжения передавать в НКПС. В ведение правлений переходили все имевшиеся на дорогах лесо- и топливозаготовительные органы.

В составе местных управлений железных дорог сохранялись материальные службы, но они ведали лишь приемкой, хранением, учетом и распределением материалов. В управлениях были также службы: административная, пути, тяги, связи и эксплуатации, бухгалтерия, мобилизационная часть и отдел статистики[206].

В составе местных управлений железных дорог с 15 мая 1922 г. были восстановлены службы сборов, а соответствующие отделы расформированы[207]. С 29 мая 1922 г. в управлениях некоторых железных дорог стали организовываться временные советы по делам просвещения[208].

В середине 20-х гг. Управление дороги состояло из секретариата начальника дороги; служб: административной, эксплуатации, пути, тяги, связи, материальной, сборов; главной бухгалтерии; частей: врачебной и юрисконсультской[209].

Отныне промышленность и транспорт связывались не согласительными межведомственными комиссиями в центре, а непосредственной совместной работой по всей сети дорог. Распоряжения НКПС по технической части эксплуатации оставались окончательными и обязательными для выполнения. Соответственно, за начальниками железных дорог сохранялись все прежние права и обязанности в административно-техническом отношении.

Почти одновременно, с образованием правлений на железных дорогах Московского узла, с начала июля 1922 г. при Правлении Московско-Казанской ж. д., в порядке общественной инициативы

состоялись первые совещания правлений железных дорог, где рассматривались вопросы, представлявшие общий интерес — организация кредита, взаимные расчеты по перевозкам и т. п. Совещания проходили обычно еженедельно и привлекли внимание ответственных работников НКПС, занимавшихся реформой управления железнодорожного транспорта. На первых порах, решения совещаний проводились в жизнь путем поручений председателям или членам правлений соответствующих дорог. Однако загруженные работой по своим прямым обязанностям, они не могли уделять должного внимания выполнению постановлений совещаний. Идея же таких совещаний получила поддержку НКПС, который 17 августа 1922 г. утвердил «Положение о Бюро правлений железных дорог и водного транспорта». Оно состояло из постоянно действующего Президиума и периодически созываемых пленумов. В состав Президиума были назначены В. И. Межлаук (председатель), К. Н. Жуков, А. Н. Иванов, Ф. С. Лизарев, И. Г. Правдин. Исполнительным органом Бюро правлений стало Управление делами из двух секций — Рабочей и Экономической [210].

На своих заседаниях Президиум Бюро правлений рассматривал самые разные экономические вопросы, в том числе топливные, тарифные, коммерческие, взаимоотношения с металлопромышленностью. Однако главной задачей стала разработка нового «Положения о правлениях железных дорог». Дело в том, что инициаторы этой новой формы организации транспорта ставили задачу утвердить начала хозяйственной автономии, известной независимости от центральных государственных учреждений. На первый план в жизни дорог выходили хозяйственно-финансовые вопросы, а руководство дорогами сосредоточивалось в новых коллективных органах — правлениях. Подробно и обстоятельно охарактеризовав значение правлений, составители прежнего «Положения» проявили очень большую осторожность в деле разграничения функций правлений и управлений.

16 февраля 1923 г. Президиум Бюро правлений принял решение образовать комиссию для разработки ряда документов, «объединенных руководящей идеей о роли Правления, как ответственного хозяина дороги» [211]. Исходными материалами для комиссии, помимо действующего законодательства, положений и инструкций, стали докладные записки ряда дорог и инструкции управляющим бывших частных железных дорог, например Московско-Казанской

железной дороги. Помимо проекта нового «Положения», комиссия представила в НКПС целый список финансовых и правовых вопросов, которые регулировались отдельными узаконениями или междуведомственными соглашениями.

Новое «Положение о правлениях железных дорог» было утверждено Советом труда и обороны 26 июля 1923 г. Оно ликвидировало двойственность в управлении дорогами. В ст. 1 говорилось, что правления создаются «для введения на транспорте начал хозяйственного расчета, упорядочения технической эксплуатации, улучшения финансовой и коммерческой работы дорог». Правления учреждались на отдельных дорогах или группах дорог постановлениями Совета труда и обороны по представлению НКПС. В ст. 3 было подчеркнуто: «Правления являются полномочными и ответственными органами, ведающими в целом эксплуатацией передаваемых в их ведение дорог. Для осуществления возложенных на них задач правление имеет необходимый рабочий аппарат, в том числе управление дороги, которое является исполнительным органом правления, заведующим административной и технической частью эксплуатации дорог»[212].

Правление было коллегиальным органом. Его численный состав определялся НКПС «в зависимости от экономических условий и характера района дорог, а также от размеров и характера работы дорог и других местных условий». Все члены правлений назначались народным комиссаром путей сообщения, а председатель — по представлению НКПС утверждался СТО. Председатель Правления занимал в этом коллегиальном органе исключительное положение. Он мог задержать исполнение принятого большинством голосов на заседании Правления решения и в трехдневный срок передать вопрос на окончательное решение НКПС.

18 октября 1923 г. НКПС издал «Инструкцию начальникам дорог, входящих в состав правлений»[213]. Здесь еще раз было подтверждено, что Правление и Управление дороги не противостоят друг другу, как самостоятельные органы. Начальник дороги отныне действовал «в пределах данных ему Правлением... полномочий». Весьма характерна для первых лет нэпа ст. 26 «Положения о Правлениях железных дорог»: «Все Правление в целом, а также члены его в отдельности несут ответственность за ведение дела не только в административном порядке, но и по суду». Характерна вот

эта апелляция к суду для решения спорных вопросов в текущем управлении транспортом [214)].

Указанными выше нормативными актами были сформулированы основы железнодорожного права в период нэпа. Эффективность найденных тогда организационных форм была проверена вкладом железнодорожного транспорта в преодоление послевоенной разрухи.

# Глава III

# Московский железнодорожный узел в 1917 году

## § 1. Железнодорожное хозяйство накануне Февральской революции

К началу третьего года войны положение на железных дорогах Российской империи серьезно ухудшилось. Факт кризиса признавался чиновниками ведомства путей сообщения. О нем писали газеты, говорили представители различных политических партий в Государственной думе и Государственном совете. Например, 20 февраля 1917 г. лидер партии «Союз 17 октября», председатель Центрального военно-промышленного комитета А. И. Гучков выступил на заседании Государственного совета с обоснованием запроса правительству 35 членов Совета, в котором они настаивали на принятии срочных мер в целях устранения «непрекращающегося расстройства транспорта» [1].

Чтобы объяснить причины и развитие кризиса на транспорте необходимо более подробно рассмотреть железнодорожное хозяйство, как всей сети, так и отдельных дорог, проанализировать принимавшиеся их руководителями решения, а также результаты мероприятий по совершенствованию работы железных дорог.

К 1914 г. в Российской империи было 72 981 км железнодорожных линий, в том числе в европейской части 62 198 км, в азиатской — 10 783 км [2]. В европейской части России на 100 км$^2$ приходилось всего 1,1 км железных дорог, в то время как в 1913 г. во Франции было 9,4 км, в Германии — 11,9 км, Великобритании — 12,1 км.

Российское правительство осознавало острую нехватку железнодорожных линий в связи с возможной войной в Европе.

В частности, в МПС обсуждались вопросы расширения некоторых линий, прилегающих к Московской Окружной железной дороге. Так, в 1913 г. министерство приняло решение о начале строительства новой сортировочной станции в районе Кусково.

Специалисты железнодорожного транспорта отмечали, что пассажирские станции и вокзалы Москвы не соответствовали предъявлявшимся к ним требованиям. Так, инженер С. Н. Кульжинский писал, что дороги вынуждены «прибегать к паллиативам, в виде разного рода временных устройств, но и эти устройства ныне совершенно использованы, а рост пассажирского движения все продолжается». Кульжинский считал, что какие-либо частичные изменения ныне являются уже невозможными и требуется «коренное переустройство узла». Инженер К. К. Руин обратил внимание на возрастающее значение Москвы как транзитного узла. Строительство Окружной железной дороги, по его мнению, не сократило работы головных участков подходящих к городу магистралей. Она не предоставила никаких удобств для жителей города, и «не оживила окрестностей Москвы ни созданием новых торговых предприятий, ни выселением туда фабрично-складочных помещений из центральных частей города». Окружная дорога, писал Руин, не приняла на себя и доли того «обременительного для магистральных дорог дачного движения», которое создавало немалые проблемы в перевозке грузов и пассажиров в Московском узле. Руин предлагал построить три радиальные ветви для лучшей связи Окружной дороги с центральными районами города. Часть их должна пройти в тоннелях под улицами или на виадуках. Проект Руина предполагал переустройство сортировочных парков с развитием запасных путей и укладкой промежуточных переводов между запасными и главными путями для сокращения объема маневровых работ. Всего нужно было построить 65 верст новых путей с 552 стрелками.

К. К. Руин писал о неизбежности развития Москвы по образу и подобию других крупных городов Европы и Америки. Следовательно, уже в ближайшей перспективе «дачные окрестности» быстро превратятся в места постоянного проживания городского населения. В центре же будут преобладать деловые конторы, банки, присутственные места, всевозможные торговые учреждения. Это неизбежно приведет к росту пригородного движения. Руин считал необходимой электрификацию участков до станций Голицыно, Крюково, Обираловка, Пушкино, Раменское, Царицыно.

Пропускная способность станций Московского узла зимой 1915–1916 г.*

| Название дороги | Количество поездов | Количество вагонов |
|---|---|---|
| Александровская | 19 | 489 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская | 13 | 417 |
| Московско-Казанская | 35 | 1626 |
| Московско-Киево-Воронежская | 11 | 352 |
| Московско-Курская | 26 | 772 |
| Московско-Нижегородская | 24 | 769 |
| Николаевская | 35 | 1330 |
| Рязанско-Уральская | 21 | 578 |
| Савеловский участок Северных | 8 | 232 |
| Северные | 22 | 695 |
| Итого | 214 | 7260 |

* *Источник*: *Ильин И. Ф.* Исследование причин расстройства транспорта и меры к его восстановлению. М., 1918. С. 3.

Особое значение он уделял развитию пассажирского движения по Окружной железной дороге [3)].

Проблемы с организацией перевозок в пределах Московского железнодорожного узла, отчасти, были вызваны тем, что Москва с восточного направления могла принять значительно больше поездов, чем выпустить их на запад, т. е. потенциально здесь постоянно могла образовываться «пробка». Ситуация эта была ясна и чиновникам МПС, и частным лицам, желавшим получить концессию на строительство железнодорожной линии к западу от первопрестольной.

Так, в 1912 г. в МПС обратилась группа предпринимателей [4)] с предложением о строительстве железнодорожной магистрали Москва—Звенигород—Руза—Поречье—Витебск—Лепель—Ново-Вилейск (Вильно) протяженностью 789 верст. Авторы проекта подчеркивали стратегическую и экономическую важность проекта. Новая дорога была на 91 версту короче пути, имевшегося между Москвой и Вильно. Она могла сыграть важную роль при мобилизации вооруженных сил. Одна Александровская железная дорога,

связывавшая Москву с Брестско-Варшавским районом, явно бы оказалась в затруднительном положении в случае начала военных действий. Авторы видели будущую дорогу даже головным участком Великого Сибирского пути.

Экономическая привлекательность трассы состояла в том, что она проходила по территории, на которой проживало более одного миллиона человек. Этот обширный район между Александровской и Московско-Виндаво-Рыбинской железными дорогами, по их мнению, выглядел «заброшенным, забытым Богом и людьми краем». Более 40 % необходимых для населения продуктов доставлялось сюда гужевым транспортом с большой переплатой разного рода посредникам. В Москве дорога начиналась от станции Воробьевы горы Московско-Окружной железной дороги и района Хамовники у Крымского моста. В пределах Московской губернии она могла иметь протяженность 139 верст [5)].

Чиновники МПС видели решение проблемы Московского узла иначе. Более рациональным представлялось направить поток транзитных грузов в обход Москвы. 20 июля 1914 г. Николай II утвердил очередное дополнение к Уставу Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Оно было обязано построить железную дорогу от Орла до Царского Села протяженностью в 867 верст с устройством особых путей от Царского Села до Петрограда, от Смоленска до Юрьева и от Луги до Новгорода, а также подъездных путей к этим дорогам. Государство имело право выкупить все дороги Общества после 1 января 1931 г. [6)] Реализовать эти планы в полном объеме так и не удалось.

Важным условием высокой пропускной способности дорог являлось наличие второго главного пути. По этому показателю из казенных железных дорог Московского узла первенствовала Александровская железная дорога. В 1911 г. при протяженности в 1 040 верст только на 16 верстах был уложен один путь. Это был своего рода рекорд. Ведь даже на самой оснащенной Николаевской железной дороге только на 655 верстах из 831 было два пути. На Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах однопутными были 213 верст из 920. Северные железные дороги по этому показателю были одними из самых отстающих. Двухпутными здесь были лишь 107 верст из 2 894 [7)]. К сожалению, именно однопутные линии преобладали на всей железнодорожной сети. Из более чем 63 тыс. верст железных дорог только 14 тыс. верст были двухпутными [8)].

19 августа 1915 г. совещание представителей дорог Московского узла и военного ведомства рассмотрело вопрос об уменьшении загрузки узла и приняло решение уложить на станциях «возможно большее количество путей». Разумеется, речь шла об участках, где уже было готовое полотно или предстояло провести лишь незначительные земляные работы. Для ускорения работ совещание разрешило начальникам и управляющим дорог использовать различные эвакуированные и размещенные на станциях узла материалы [9)].

12–13 октября состоялось новое заседание Особого совещания. Председательствовал начальник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог В. П. Рейслер. От этих дорог на совещании присутствовал начальник Службы движения С. Ф. Романченко, от Московско-Казанской железной дороги — помощник начальника этой службы — О. О. Дрейер, от Александровской железной дороги — начальник Службы движения Г. П. Чурилов, от Рязанско-Уральской железной дороги — начальник Московского отделения Службы движения В. О. Клеменчич, от Московского порайонного комитета — С. Ф. Улинский, начальник Московского узла А. Ф. Величко и другие лица. Военное ведомство было представлено временно исполнявшим должность заведующего передвижением войск Московско-Смоленского района и Московского железнодорожного узла С. В. Люби, и. д. заведующего передвижением войск Вязьмо-Уральского района Е. К. Захаренко. В ходе совещания были приняты следующие решения. На станции Черкизово Московской Окружной железной дороги создавался изоляционно-пропускной пункт и столовая для беженцев. Дополнительные столовые организовывались на станциях Лосиноостровская Северных железных дорог и Николаевка Московско-Казанской железной дороги. Информация об очередном поезде с беженцами должна была поступать сюда сразу после его выхода со станции Можайск. В поезда с беженцами было решено ставить хотя бы один классный вагон для фельдшера и проводника из числа служащих всероссийских земского и городского союзов. Совещание приняло к сведению сообщение о том, что с 10 октября все станции в Москве для погрузки и выгрузки грузов работали с 7 до 18 часов без выходных и перерыва на обед [10)].

Очередное заседание особого совещания состоялось 18 октября. Состав участников был расширен. Присутствовали начальники Службы пути от Александровской, Московско-Курской, Нижe-

городской и Муромской, Московско-Казанской железных дорог А. А. Крылов, А. М. Карнеев, Л. Н. Бернацкий, начальник 1 участка Службы пути Московско-Киево-Воронежской железной дороги Д. А. Денисов и другие инженеры путей сообщения. Было принято решение об укладке дополнительных путей на станциях Лефортово, Серебряный бор, Воробьевы горы Окружной железной дороги, Москва I Московско-Киево-Воронежской железной дороги, Люблино-Сортировочная Московско-Курской железной дороги [11)].

30 октября 1915 г. начальник Управления железных дорог МПС потребовал от управляющего Московско-Киево-Воронежской железной дороги срочно уложить 2 основных и 5 тупиковых путей на станции Москва I этой дороги [12)].

В 1915 г. в Московском узле от станции Пресня был уложен путь к Николаевским казармам; на станции Канатчиково был открыт новый эвакуационный пункт. В результате удалось не допустить скопления санитарных поездов на станциях магистральных дорог в ожидании очередей разгрузки или погрузки. На станции Кожухово был оборудован распределительный пункт для беженцев, следовавших через Московский узел [13)].

В Московской и соседних губерниях центрально-промышленного района, обслуживаемых Московским железнодорожным узлом, отсутствовала развитая сеть подъездных путей. Это было связано с политикой руководителей ведомства путей сообщения, считавших строительство ширококолейных дорог на расстояния 15–20 верст нерентабельным. По мнению администрации дорог, второстепенные ветви [14)] затрудняли работу станций. Иногда же, разрешая строительство, МПС пыталось навязать нуждавшимся в вывозе продукции со своих заводов предпринимателям сооружение объектов (прежде всего новых станций), на которые у министерства не хватало собственных кредитов. Стоимость строительства ветвей сразу возрастала в два раза, и далеко не каждый предприниматель мог осилить такую работу. Подчас МПС не разрешало подхода к главному пути даже при устройстве разъезда, поскольку это несколько усложняло эксплуатацию дороги. Например, химический завод С. П. Афанасьева более 10 лет безуспешно пытался построить ветвь к линии Москва—Александров. Министерство требовало подвести ветку к станции Сергиево, что означало проведение совершенно непосильных работ (насыпь до 9 саж.) [15)]. Еще одной причиной слабого развития подъездных путей была дешевизна ра-

бочих рук и гужевого транспорта, особенно зимой. К тому же многие заводы и фабрики района пользовались местным топливом: дровами и торфом. Но в годы войны мобилизация в армию мужского населения, реквизиция для военных целей лошадей и повозок, рост цен на фураж резко повысили стоимость гужевого транспорта и поставили многие предприятия в безвыходное положение. Отсутствие достаточного количества подъездных путей не позволяло рационально размещать эвакуируемые предприятия и беженцев.

Особое совещание по перевозкам [16] рассматривало вопросы сооружения новых линий в ближнем и дальнем Подмосковье. Так, в 1915 г. изучались предложения МПС о строительстве железных дорог Егорьевск—Ильинский погост и Орехово—Киржач. Первую было решено строить за счет Московско-Казанской железной дороги и, для ускорения начала работ, обратиться к правительству с предложением о выделении Обществу Московско-Казанской железной дороги беспроцентной ссуды [17]. По расчетам МПС линия от Ильинского погоста до Егорьевска могла снять с Московского узла до 150 вагонов в сутки [18].

В 1915 г. по инициативе Правления Московско-Казанской железной дороги был составлен проект переустройства станций Сортировочная и Перово, так как расположение путей на них было создано «постепенным и случайным развитием», а на станции Перово даже не было сортировочной горки, позволявшей использовать при маневрах силу тяжести вагонов для их самостоятельного движения на разветвлявшиеся пути сортировочного парка. МПС, считая, что любая сортировочная станция должна находиться за пределами Московской Окружной железной дороги, предложило Правлению подыскать место для новой станции. Такой участок был найден лишь за Люберцами в 25 верстах от Москвы. Густо застроенная дачная местность не позволяла разместить ее ближе и новая станция явилась бы самой отдаленной от Москвы. Тем не менее, инженер Л. Н. Бернацкий разработал проект такой станции, рассчитанной на переработку в сутки 3 800 вагонов, а в перспективе до 5 700 вагонов [19]. Проект не был осуществлен из-за отсутствия свободных средств.

С 8 ноября по 20 декабря 1915 г. Московский железнодорожный узел был осмотрен комиссией под председательством известного инженера-испытателя и конструктора Ю. В. Ломоносова. 4 января 1916 г. результаты были доложены на заседании Осо-

бого совещания по перевозкам. Основную причину ухудшения большинства показателей эксплуатации железных дорог комиссия увидела в отсутствии общего плана работы в условиях военного времени и несоответствии объемов перевозок распорядку движения, к которому дороги привыкли в предвоенные годы. Комиссия рекомендовала отложить строительные работы в связи с перераспределением работы в узле в целом [20].

Дальнейшее ухудшение показателей эксплуатации дорог узла поставило на повестку дня реконструкцию всех основных товарных станций: Москва-Товарная Александровской ж. д., Ховрино Николаевской ж. д., Перово Московско-Казанской ж. д. и других. Поэтому Особое совещание по перевозкам в августе 1916 г. вновь рассматривало доклады Управления железных дорог МПС об усилении станции Кусково Нижегородской железной дороги и всей линии Москва—Брянск Московско-Киево-Воронежской железной дороги [21]. На развитие путей станции Мыза Раево близ Московской Окружной железной дороги, где находились артиллерийские склады, было выделено 257 тыс. руб. [22]

Особое совещание по перевозкам рассмотрело в ноябре 1916 г. доклад Управления железных дорог о развитии путей на станциях Андроновка, Кутузово, Лефортово, Лихоборы и Черкизово Московской Окружной железной дороги. При этом было отмечено, что на этих станциях объем работ в годы войны увеличился в 5–10 раз. Во многом это было связано с размещением рядом с ними эвакуированных предприятий. Например, вблизи станции Черкизово была построена фабрика «Проводник», эвакуированная из Риги, телеграфно-телефонный завод военного ведомства и мастерские по пошиву обуви для действующей армии. Вблизи станции Кутузово разместились заводы Русско-Балтийского Общества по производству автомобилей и аэропланов. Это заставило железнодорожников строить на станции Кутузово новую крытую платформу и пакгауз [23].

В связи с ростом пригородных перевозок на участке Москва—Мытищи в 1916 г. был разработан план продления третьего пути от Лосиноостровской до Мытищ. Предполагалось в утренние часы (до 12 часов.) использовать этот путь только для движения пригородных поездов в Москву, а после полудня — для их движения в обратном направлении [24].

В 1916 г. наполовину было завершено строительство линии Егорьевск—Ильинский погост, построена ветвь к артиллерийским

складам в Можайске, от станции Пресня к Ходынскому полю, где находились казармы и склады воинских частей. Начались изыскания на линии Орехово—Киржач. В январе 1917 г. была завершена укладка рельсов на участке Буй—Данилов. После открытия здесь движения, поезда из Сибири и Урала на пути в Москву сокращали путь, не заходя, как прежде, в Вологду[25].

Серьезным препятствием для наращивания объемов перевозимых грузов стала техническая отсталость железнодорожных линий. На большинстве дорог отсутствовало централизованное управление стрелками и сигналами. Задание на подготовку маршрута давалось стрелочникам по телефону. Стрелки переводились вручную и запирались висячими замками. Вопрос о применении автоблокировки рассматривался еще в 1901 г. на VIII съезде представителей служб телеграфа. Но только в 1914 г. за границу для изучения систем автоблокировки, с последующим внедрением их на русских железных дорогах, был послан инженер Н. О. Рогинский. Основными способами регулирования движения поездов вплоть до 1917 г. являлись телеграфная связь, электрожезловая система и полуавтоматическая блокировка[26]. На большинстве станций отсутствовали эстакады для ускорения и облегчения набора паровозами топлива. Как правило, помещения железнодорожных мастерских отличались теснотой и плохим освещением. Повсеместно в депо не хватало мест для стоянки паровозов, отсутствовало оборудование для их горячей промывки[27]. XXVI совещательный съезд инженеров служб подвижного состава и тяги в марте 1908 г. определил потребность в паровозных стойлах[28] для любой дороги, независимо от ее географического положения, в 50 % от инвентарного количества паровозов. Это весьма скромные показатели. На германских и австро-венгерских железных дорогах количество мест для стоянки паровозов в депо составляло 75 % от общего числа паровозов. Но и такая умеренная норма нашими дорогами не была достигнута. Так, в предвоенные годы депо на Московско-Курской железной дороге могли принять лишь 46 % паровозов, на Северных — 45 %, а на Александровской — только 37 %[29]. Очистка паровоза, снабжение его водой и топливом, разворот на кругу, промывка, заправка, снабжение необходимыми материалами, осмотр и исправление мелких поломок на дорогах России занимали 8–10 часов, а при промывке — не менее суток, тогда как в США — всего 2 часа[30].

Технико-экономическая характеристика дорог Московского железнодорожного узла в 1913 г.*

| Название дороги | Длина верст | Основной капитал на 1 версту в тыс. руб. | Перевозка грузов в млн пуд. | Перевозка пассажиров в тыс. чел. | Чистый доход на версту в руб. |
|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 1 067 | 155 | 267 | 7 078 | 8 556 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская | 2 467 | 88,6 | 199,3 | 2 301 | 7 066 |
| Московско-Казанская | 2 486 | 87,8 | 530 | 8 582 | 7 522 |
| Московско-Киево-Воронежская | 2 469 | 90,7 | 804 | 7 168 | 8 471 |
| Московско-Курская, Нижегородская и Муромская | 1 163 | 259 | 570,1 | 15 244 | 12 223 |
| Рязанско-Уральская | 4 122 | 100,8 | 693,2 | 7 123 | 4 919 |
| Северные | 2 966 | 88,6 | 463 | 13 897 | 5 932 |

* *Источник*: История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб., 1994. С. 284–285.

Война доказала преимущества ступенчатых паровозных зданий (русское изобретение 1904 г., встретившее первоначально сопротивление ряда инженеров служб тяги). Их преимуществами были: полная независимость от поворотного круга (при веерных зданиях повреждение или взрыв круга делали невозможным эксплуатацию всего депо); легкость вывода паровозов при пожаре (при веерном здании все паровозы стояли бы в ожидании проезда у того же поворотного круга); легкость и дешевизна постройки (малые пролеты перекрытия от 3 до 7 саж. вместо 12), позволявшая применять деревянные конструкции[31]. Именно ступенчатое паровозное депо было намечено построить на станции Москва-Товарная Александровской железной дороги.

Крайне медленно разворачивались работы по электрификации железных дорог. В 1913 г. был разработан общий план электрификации Московского железнодорожного узла. В первую очередь наме-

чалось перевести на электрическую тягу пригородное пассажирское движение на участках Москва—Раменское, Москва—Воскресенск, Москва—Одинцово, Москва—Сергиево и другие. Предполагалось полностью электрифицировать Московскую Окружную железную дорогу [32]. Комитет Управления железных дорог МПС только в феврале 1915 г. обсудил вопрос о перспективах электрификации пригородных участков Московского железнодорожного узла [33].

Российские железные дороги по технической оснащенности сильно отличались между собой. Накануне Первой мировой войны из всех казенных дорог Московского узла наиболее развитыми в техническом отношении считались Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги. Стоимость одной версты этой дороги на 1 января 1911 г. составляла 235 706 руб. 33 коп. Верста Александровской железной дороги в 1,7 раза была дешевле. Каждая верста Северных железных дорог стоила всего 83 891 руб. 44 коп. [34]

Весьма уязвимым местом в военное время оказался железнодорожный путь. В 1914 г. в России действовало 12 рельсопрокатных заводов изготавливавших различные типы железных и стальных рельсов. Особо высоко ценились демидовские рельсы, успешно конкурировавшие с импортными. В довоенное время рельсопрокатные заводы устанавливали гарантию на свою продукцию в 10,5 лет со времени изготовления или при нагрузке на рельсы от проезда 60 тыс. поездов. Для быстрой замены вышедших из строя рельс эти заводы бесплатно поставляли один процент рельсов от каждой заказанной партии [35]. Главными иностранными поставщиками рельсов были три английских завода, два французских, бельгийский и немецкий. Разнообразие типов рельсов вызывало немалые трудности при их замене, особенно в годы Первой мировой войны, когда отечественные металлургические заводы перестали оперативно выполнять заявки МПС, переключившись на заказы военного ведомства [36].

Еще более сложная ситуация сложилась при укладке и замене шпал. По подсчетам известного специалиста в области проектирования и строительства железнодорожных путей и мостов К. А. Оппенгейма, в России к 1917 г. протяженность железных дорог, с учетом вторых путей и подъездных ветвей составляла около 90 тыс. верст. Станционные пути составляли еще 30 % от главных. Таким образом, общая протяженность равнялась 117 тыс. верст. По действовавшим нормам, на каждой версте главных путей, в за-

висимости от скоростей и напряженности движения, укладывалось от 1 440 до 1 840 шпал, а на станционных, подъездных и других путях 1 300–1 440 шпал. Деревянные шпалы на российских железных дорогах в основном были из хвойных пород деревьев [37]. Они отличались большой упругостью, отсутствием шума (в отличие от уже применявшихся в европейских странах железных и железобетонных), простотой прикрепления к ним рельсов, легкостью подбивки и исправления пути, а главное — дешевизной изготовления.

Для увеличения продолжительности службы шпал их пропитывали специальными составами — водным раствором хлористого цинка и медного купороса или креозотовым маслом и его смесью с мазутом [38]. Продолжительность срока службы пропитанных креозотом шпал была определена на Лондонском международном конгрессе в 1905 г. Для сосновых шпал она составила 15 лет на главных и 5 лет на запасных путях; для дубовых соответственно — 18 и 7 лет; и для буковых — 20 лет на главных и 10 лет на запасных путях. Однако в России средний срок службы пропитанной сосновой шпалы составлял 7 лет (включая срок их службы на запасных и подъездных путях), а непропитанной — 4 года. Одной из причин было несоблюдение технологии рубки и сушки леса. Складывалась парадоксальная ситуация: в России шпала из сосны служила в три раза меньше, чем в ряде европейских стран. По признанию инженера В. М. Добророльского, в Германии, например, достаточно распространены «сосновые шпалы из русского леса, которые, вследствие чрезвычайно строгих условий приемки, ничего общего не имеют со шпалами из русской же сосны на русских железных дорогах» [39].

Серьезную проблему составляла замена шпал. Оппенгейм подсчитал, что ежегодно потребность в шпалах (без нового железнодорожного строительства) в 1917 г. составляла 33 075 000 шпал. Такого количества русские поставщики железным дорогам дать не могли. В годы Первой мировой войны не удавалось выйти даже на предвоенный уровень сменяемости шпал — 12–15 млн штук в год [40]. К тому же часто применялся песчаный балласт, да и то низкого качества. Земляное полотно на многих железных дорогах сооружалось по облегченным техническим условиям [41]. Поэтому в зимний период часто появлялись пучины, вызывавшие ограничения и без того низких скоростей движения.

Война застала страну с недостаточным количеством подвижного состава. Была велика доля паровозов постройки XIX в. 7 октября

1916 г. Отдел заготовлений МПС представил в Особое совещание по перевозкам доклад о состоянии подвижного состава. В нем отмечалось, что средний возраст товарных паровозов на сети составляет 23 года. По железным дорогам империи ходило 128 паровозов, построенных еще до 1860 г., 1 812 паровозов, построенных до 1870 г., 2 264 паровоза, построенных до 1880 г. и 1 890 паровозов, построенных до 1890 г. 25 % общего числа паровозов эксплуатировались больше нормативного срока службы, составлявшего 30 лет. Это означало, что 5 204 паровоза подлежали немедленному исключению из инвентарных списков[42].

МПС передало на отечественные паровозо- и вагоностроительные заводы заказы на производство нового подвижного состава. Однако производительность этих заводов не могла удовлетворить возросшие потребности в перевозках. К тому же, отечественные предприниматели явно не спешили выполнять заказы железных дорог, отдавая предпочтение военному ведомству.

По мнению инженера путей сообщения М. И. Васильева, с началом войны рыцарские отношения между производителем и потребителем «совсем отошли в область преданий». Продавец вошел во вкус «самой безудержной и беззастенчивой спекуляции». Васильев подчеркивал в своем исследовании, что подчинение транспорта частному товарообмену грозило крахом всей хозяйственной жизни страны[43]. И все же, в 1915 и 1916 гг. в России было построено для дорог тыла около 1 500 паровозов, для дорог фронта — 265, около 55 тысяч вагонов и платформ для всей сети[44]. Помимо этого 431 паровоз и около 13 тыс. большегрузных вагонов поступили из-за границы. В целом это увеличило инвентарный парк подвижного состава на 10 %. Однако далеко не все дороги могли эффективно использовать новый подвижной состав.

Паровозы в Россию поступали в основном из США. По мощности эти паровозы превосходили все отечественные локомотивы, но были намного тяжелее их[45]. В результате увеличивалась нагрузка на ось, число которых в паровозе ограничено. В России железные дороги в основном были построены из расчета нагрузки на ось не выше 17 тонн[46]. В Америке же допускались 32,5 тонны на ось. Следовательно, появление иностранных локомотивов вынуждало срочно проводить работы по усилению верхнего строения пути и мостов. В 1916 г. в МПС была разработана специальная инструкция о движении по железным дорогам России

американских четырехосных вагонов и полувагонов. Фактически только на Екатерининской железной дороге можно было использовать их с максимальной эффективностью, т. е. грузить в крытый вагон 2 700 пудов груза, а в полувагон — до 3 300 пудов. Американские вагоны оснащались автоматическими тормозами, и поэтому их нельзя было использовать в поездах с вагонами, имевшими ручные тормоза. МПС предлагало формировать из американских вагонов маршрутные поезда с одной станцией погрузки и выгрузки[47)].

Основу вагонного парка составляли двухосные вагоны «нормального типа» грузоподъемностью 12,5–16,5 тонн. На их основе отечественные заводы строили вагоны-ледники, вагоны для перевозки скота, пива, молока, фруктовые вагоны с усиленной вентиляцией, угольные полувагоны, вагоны-цистерны для перевозки нефти, спирта, серной кислоты, сжатого газа и т. д. Накануне войны ряд дорог (в первую очередь частные) приступили к постройке большегрузных четырехосных товарных вагонов грузоподъемностью 30 и 37,5 тонн. Товарные вагоны выкрашивались в красный цвет[48)].

Почти половина паровозов и вагонов были переданы для обслуживания фронтовых дорог. При этом часть вагонов была превращена в склады на колесах. В результате нагрузка на подвижной состав тыла резко возросла. Министерство путей сообщения разрешило увеличить грузоподъемность вагонов простой сменой трафаретов, т. е. если до войны в вагон грузили до 1 000 пудов (что уже на 250 пудов превышало допускаемую грузоподъемность, исходя из прочности конструкции и установленной заводами-изготовителями конструкционной скорости), то в 1916 г. вагон принимал уже 1 200 пудов. Только этим можно объяснить столь парадоксальный факт, что при росте объема перевозимых грузов среднее количество вагонов в товарном составе, например, на путях московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги сократилось с 50,57 в 1913 г. до 40,89 в 1916 г.[49)]

На 1 января 1914 г. на российских дорогах было 27 314 пассажирских вагонов (мягких I класса — 1 401, мягких I и II классов — 1 642, мягких II класса — 3 697, смешанных II и III классов — 330, жестких III класса — 10 611, жестких IV класса — 7 174, тюремных — 509, санитарных — 652, служебных — 1 298). Вагоны IV класса использовались, как правило, для перевозки рабочих торфоразработок, заводских и горнопромышленных районов. Помимо этого на дорогах числилось 3 544 почтовых, багажных, вспомога-

тельных и прочих. Окраска пассажирских вагонов зависела от их классов. Вагоны I класса были синими, II класса — золотисто-желтыми, III класса — зелеными, IV класса — серыми [50].

В годы войны определенные трудности возникли с освещением вагонов. Александровская, Московско-Казанская, Николаевская и Рязанско-Уральская железные дороги использовали газокалильное освещение. На станциях этих дорог вдоль путей, предназначенных для стоянки пассажирских поездов, были уложены газовые трубопроводы от специальных установок (газгольдеров). Газ получали путем переработки нефти. Нехватка топлива вынуждала обсуждать вопрос о переходе на другой тип освещения, но это требовало больших расходов. Например, стоимость электрического оборудования поезда из 10 вагонов составляла 12 840 руб. Электрическое освещение на Московском узле использовалось в вагонах Московско-Киево-Воронежской, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской, а также Северных железных дорог [51]. В 1909 г. Управление железных дорог МПС разработало план улучшения освещения пассажирских вагонов. Предпочтение при заказах новых вагонов отдавалось электрическому освещению. Однако в военное время возникли проблемы с поставками электрических аккумуляторов, использовавшихся для освещения поездов ночью во время стоянок на станциях.

В России большое внимание в вагоностроении уделялось отоплению. В пассажирских вагонах использовалось водяное или паровое отопление с помощью специальных устройств в вагонах или посредством вагона-паровика [52].

На русской железнодорожной сети на 1 января 1913 г. было 2 138 вагонов-ледников (1 702 для масла и 436 для молока) [53]. Накануне Первой мировой войны МПС разместило на отечественных заводах новые заказы на производство таких вагонов во многом под влиянием возросших заказов Германии на мясо из России. Эти вагоны должны были соответствовать строгим требованиям немцев, не принимавших мясо, «не указанных ими достоинств» [54]. За хорошее мясо они были готовы платить цены, очень выгодные для экспортеров из России.

В декабре 1915 г. в Ставке Верховного главнокомандующего прошло совещание, на котором было принято решение усилить снабжение армии мороженым и охлажденным мясом. Предполагалось срочно построить убойно-холодильные пункты. 4 января

1916 г. по телеграфному распоряжению А. Ф. Трепова к выполнению строительных работ были подключены железные дороги. Для технической разработки всех проектов, смет и общего руководства строительством создана специальная организация «Хладобойня», которую возглавил Н. К. фон Мекк. Производителями работ стали начальники соответствующих участков служб пути. На некоторых дорогах, например, Рязанско-Уральской, были созданы самостоятельные отделы для руководства строительными работами. В 1916 г. одновременно сооружались 16 боен-холодильников и 7 холодильников для хранения мяса в прифронтовой полосе. Для экономии средств, все холодильники были спроектированы из дерева. Из-за небрежности строителей 5 убойно-холодильных пунктов сгорели. К концу 1916 г. только два были пущены в эксплуатацию. На них начались убой скота, охлаждение мяса и отправка его на фронт в вагонах-ледниках. Остальные холодильники были достроены в 1917–1918 гг. Но не все они были укомплектованы необходимым оборудованием. В 1917–1918 гг. военное ведомство построило 4 постоянных каменных холодильника с машинами, позволявшими не только охлаждать, но и замораживать мясо.

Одновременно МПС решало вопрос о строительстве вагонов-ледников, устройстве льдохранилищ и эстакад для обслуживания маршрутных холодильных поездов. Московско-Казанская железная дорога по указанию Н. К. фон Мекка срочно разработала проект вагона-ледника на раме 30-футовой платформы. Одновременно Министерство земледелия решило приспособить под перевозку битого мяса 1 500 вагонов, использовавшихся на перевозке масла, а «Хладобойня» просила МПС приспособить для этих целей 550 вагонов, перевозивших пиво. Переделку старых и строительство новых специальных вагонов осуществили железнодорожные мастерские за счет отпущенного Министерству путей сообщения кредита в 7 млн руб. В начале 1917 г. «Хладобойня» располагала примерно 2 500 вагонами-ледниками при потребности фронта и тыла примерно в 6 тыс. подобных вагонов. Поэтому железным дорогам было заказано строительство еще 835 вагонов-ледников. Вагоностроительные заводы получили заказы на 1 165 таких вагонов[55].

Война оказала сильнейшее влияние на железнодорожный транспорт. Она изменила направление грузовых потоков в связи с прекращением перевозок по Балтийскому и Черному морям. Значительно увеличился пробег подвижного состава, грузы при-

шлось возить кружными путями, и нагрузка отдельных участков дорог существенно возросла.

В особенно трудном положении оказался Московский железнодорожный узел. По его дорогам на фронт шел основной поток грузов из тыловых военных округов (Иркутского, Московского, Казанского, Омского, Приамурского, Туркестанского); оборонных предприятий Урала и Поволжья; импортируемых из-за границы (из Владивостока и Архангельска); продовольствия для городов севера и северо-запада европейской части России.

Зимой 1915 г. серьезные проблемы с перевозкой грузов испытывали Северные железные дороги, особенно линия Москва-Ярославль-Архангельск. К 1 января 1915 г. в Архангельске скопилось 20 млн пудов угля, 4 млн пудов других грузов и 3 тыс. автомобилей. МПС направило на эту линию дополнительный подвижной состав, начало срочные работы по перешивке узкой колеи на широкую. В 1916 г. пропускная способность участка Архангельск-Вологда превысила 600 вагонов в день, увеличившись по сравнению с 1914 г. в 8,5 раз[56]. Следует отметить, что через этот порт в страны Антанты вывозились предметы традиционного экспорта. Так, во втором полугодии 1916 г. по Северным железным дорогам в Архангельск для отправки в Англию и Францию было доставлено 968 вагонов льна и пеньки, 88 вагонов спичечной соломки, 1 079 вагонов спирта и 2 453 вагонов пшеницы[57].

Новым испытанием для железных дорог стало отступление русских армий летом 1915 г. По свидетельству начальника военных сообщений в Ставке Верховного главнокомандующего генерал-майора С. А. Ронжина, эвакуация возникла внезапно и потому не могла быть планомерной. «Число отправляемых поездов значительно превышало пропускную способность линий, и на станциях начали образовываться пробки — писал Ронжин. — Подходившие с фронта составы вынуждены были останавливаться в пути, вследствие чего получались непрерывные линии вагонов в десятки верст длиной. С течением времени средняя скорость движения не достигала 50 верст в сутки»[58].

Заметим, что сплошь и рядом эвакуированные из Царства Польского, Прибалтики и западных губерний предприятия, размещались рядом с железной дорогой, но без учета наличия вблизи источников топлива и сырья. Естественно, с началом их работы возник вопрос о доставке того и другого.

Кстати, огромное количество предприятий и учреждений, эвакуированных из западных губерний, пришлось на Московскую и соседние с ней губернии. В пик эвакуации летом и осенью 1915 г. Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога разгрузила в Москве каждый четвертый вагон. Александровская железная дорога, приняла 32 240 вагонов беженцев и грузов, из которых треть была разгружена на станциях этой дороги. Московско-Казанская дорога разгрузила на своих станциях почти половину принятых ею вагонов с беженцами и эвакуированными грузами.

В годы Первой мировой войны на многих дорогах были введены ограничения на погрузку и выгрузку отдельных грузов. Так, Александровская и Московско-Виндаво-Рыбинская железные дороги не принимали на свои товарные станции в Москве навалочные грузы. Московско-Казанская железная дорога не принимала грузы, перевозимые малой скоростью с других дорог, а в 1916 г. периодически отказывалась от погрузки с назначением в Москву любых грузов, кроме продуктов питания для населения города, воинских грузов и грузов для собственных нужд. Александровская железная дорога в связи с началом мобилизации с 17 июля 1914 г. сняла с себя всю ответственность за перевозки частных грузов на всем протяжении от Москвы до Бреста. Московско-Казанская железная дорога закрыла для частных грузов все элеваторы и зернохранилища. На станции Москва I Московско-Киево-Воронежской железной дороги не принимались и не отгружались вагоны с дровами. Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги не принимали, не выгружали и не грузили хлебные грузы в мешках и в ссыпную, кроме эвакуированных для нужд армии. Элеваторы и зернохранилища здесь также были закрыты для частных грузов. Станция Лосиноостровская и все станции на участке Александров —Ярославль Северных железных дорог не принимали и не отгружали грузы малой и большой скорости. Эти вынужденные меры наносили значительный ущерб народному хозяйству[59].

Обстоятельства военного времени вынудили внести изменения в Правила о порядке постепенности отправки очередных грузов малой скорости, утвержденные еще в 1896 г. Этот порядок регулировался распоряжениями начальников Управления железных дорог МПС И. Н. Борисовым и Н. П. Осиповым о внеочередных отправках тех или иных грузов. Съезд начальников движения железных дорог, проходивший в Москве 24–26 июня 1916 г., выска-

зался за принятие единых правил перевозки грузов малой скорости в условиях войны. 1 июля 1916 г. МПС разослало по дорогам страны специальный циркуляр[60].

Вне всякой очереди, без исключения даже для воинских эшелонов, перевозились грузы по постановлениям Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам[61]. Внеочередными далее признавались грузы военного и морского ведомств, перевозимые по воинским документам. При этом отправителями и получателями грузов должны были быть учреждения этих же ведомств (группа *А*). К ним приравнивались продовольственные грузы, направлявшиеся на фронт, согласно нормам и ограничениям, установленным Временным распорядительным комитетом, а также фураж, взрывчатые вещества, строительные материалы и т. п. для действующей армии. Группу *Б* составили грузы, которые могли быть перевезены в направлении передвижения порожних вагонов, а также хлопок и грузы, отправлявшиеся по определенным в циркуляре участкам железных дорог, преимущественно Юга России. Группу *В* составили грузы, «безотлагательная перевозка которых требуется в общегосударственных интересах», а именно: грузы, адресованные оборонным заводам, почтово-телеграфным учреждениям, железным дорогам. К этой группе были отнесены вещи железнодорожных служащих, чинов Государственного контроля и жандармской железнодорожной полиции. Группу *Г* составили грузы для снабжения населения городов. Это в основном продовольствие, грузы Красного Креста, бумага для нужд издательств, газет и журналов и все изделия писчебумажных фабрик. Все остальные грузы считались очередными, но в их перевозке тоже существовал определенный порядок.

По мнению служащего Управления Московско-Казанской железной дороги И. Ф. Ильина, станции Московского железнодорожного узла оказались абсолютно неподготовленными к такому количеству грузов. В качестве доказательства приведем расчеты по станции Сокольники Московско-Казанской железной дороги. Она имела грузовых платформ и пакгаузов для выгрузки и хранения прибывающих грузов вместимостью в среднем в 660 вагонов. Так как ежедневно со станции вывозилось только 150 вагонов грузов, то ровно столько она могла и разгружать[62]. Однако в направлении станции ежедневно направлялось 420 вагонов, т. е. каждый день остаток составлял 270 невыгруженных вагонов. С учетом того, что

груз в среднем лежал на станции 4,4 дня, она должна была иметь площади под выгрузку и хранение грузов не менее чем на 1 848 вагонов. Аналогичное положение существовало и на всех других станциях узла. Как выход из положения, дороги стали применять очень жесткие требования к грузополучателям. Так, в 1916 г. Северные дороги установили продолжительность хранения некоторых грузов на станциях после выгрузки из вагонов всего 6 часов; увеличили плату за хранение в зависимости от категории груза в 2, 4, 6, 8 и даже в 40 раз, периодически закрывали станции для приема грузов[63].

Чтобы избежать загромождения станций Московского узла эвакуированными грузами, московский порайонный комитет принял решение о распределении груженых вагонов по соседним дорогам[64].

Особое совещание по перевозкам осенью 1915 г. неоднократно рассматривало вопрос о разгрузке Московского и Петроградского узлов. Одной из проблем был крайне медленный вывоз грузополучателями своих грузов со станций. Министр путей сообщения С. В. Рухлов в беседе с корреспондентами ряда газет и журналов рассказал о состоянии Московского узла. По мнению министра, перегруженность узла не связана с деятельностью МПС: «Мы обязаны доставлять товары по месту их назначения, а дальнейшее — дело принимателей и получателей грузов»[65]. Рухлов утверждал, что московская городская дума и управа не сумели приспособить автомобили и трамваи для перевозки грузов со станций. К тому же в городе уменьшилось число ломовых извозчиков. Министр утверждал, что некоторые продовольственные товары, например, сахар, хранятся на станциях годами. В то же время, Рухлов распорядился значительно сократить сроки хранения грузов на станциях Московского и Петроградского железнодорожных узлов. Те грузы, которые по действующим правилам могли храниться от 2 до 7 суток, отныне должны вывозиться со станции в 24 часа, а все прочие грузы — в пределах 48 часов[66]. Выполнить это решение в то время было невозможно.

МПС пыталось оказывать городским властям помощь своими силами. Например, в Москве существовал ведомственный автопарк, насчитывавший 86 автомашин. Обсуждалось предложение о приобретении для первопрестольной еще 25 автомобилей, об установлении отсрочки от призыва в армию лицам, занимавшимся извозом в столицах. Весной 1916 г. Особое совещание по пе-

ревозкам приняло решение образовать в Москве конский ломовой обоз в 1 000 лошадей и 400 подвод и выделить необходимые средства для оборудования 5 конных дворов, приобретения саней, телег, сбруи, брезентов, веревок и т. п. Помимо этого казна должна была оплачивать отопление помещений в зимнее время, расход воды, медицинские и ветеринарные услуги, канцелярские расходы [67].

15 октября 1916 г. в Особое совещание по перевозкам поступило представление из МПС о выделении средств для сооружения в Москве и Петрограде гаражей и мастерских автомобильно-грузового обоза на 285 грузовиков и их эксплуатацию до 1 января 1918 г. В Москву должно было поступить 50 грузовых автомобилей [68].

На Московском узле ночные работы велись на станциях Сортировочная Московско-Казанской железной дороги (перерабатывалось 40 вагонов в ночную смену), Москва II Московско-Курской железной дороги (48 вагонов) и Москва-Рогожская Московско-Нижегородской железной дороги (15 вагонов). Увеличить эти работы и распространить на другие станции мешали отсутствие освещения и рабочих рук. К тому же было запрещено использовать на этих работах военнопленных [69]. Для ускорения разгрузки пакгаузов в ночное время комиссия под председательством Ю. В. Ломоносова предложила заменить и усилить освещение на станциях Москва-Бутырская, Москва-Нижегородская, Москва II [70]. 22 февраля 1916 г. Управление железных дорог МПС направило в Особое совещание по перевозкам доклад об организации ночных работ на всех важнейших грузовых железнодорожных станциях страны [71].

7 ноября 1915 г. в Москве было созвано совещание представителей различных общественных организаций. В частности, в нем участвовали представители Всероссийского земского союза, Московского биржевого комитета, а также начальник штаба Московского военного округа, сотрудники московского градоначальника и губернатора, служащие управлений железных дорог. Совещание обсудило положение с разгрузкой Московского узла [72]. Работа узла осложнялась сильными морозами 26–28°. Из-за этого увеличилась заболеваемость служащих и рабочих.

Для оказания помощи Московскому узлу на него были командированы работники ряда других дорог. Исполняющим обязанности начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог был назначен Б. Д. Воскресенский, а исполняющим обязанности начальника Службы движения Ю. А. Пе-

шель. Воскресенский вспоминал о своих первых впечатлениях: «Московский узел был найден в довольно тяжелом положении. Была масса задержанных вагонов, выходы на юг и север были почти забиты: вагоны больше стояли повсюду, чем двигались». Пешеля поразила «техническая запущенность» дороги [73].

Одним из виновных в возникшей ситуации был признан начальник Службы движения и заместитель начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенной железных дорог С. Ф. Романченко, который в ноябре 1915 был переведен на должность помощника начальника Рига-Орловской железной дороги.

В качестве организационной меры временно были объединены аппараты Московско-Курской железной дороги и Московского порайонного комитета. Это привело к полной осведомленности и лучшей слаженности в работе. Ведь основная масса грузов проходила один путь, переходя с Московско-Курской через Окружную на Николаевскую железную дорогу. Был изменен график движения пассажирских поездов, чтобы они не мешали грузовому движению и наоборот. Б. Д. Воскресенский решил применить на дороге систему рационализации трудовых операций американского инженера Ф. У. Тейлора. Инженер Л. М. Леви предложил временно установить движение всех поездов с одинаковой скоростью и пассажирские вагоны включать в состав товарных поездов. На Николаевской железной дороге было разработано расписание, позволившее пропускать 35 товарных поездов в сутки вместо 20–22 поездов [74]. В январе 1916 г. министр путей сообщения своим решением приостановил на неделю пассажирское сообщение между Москвой и Петроградом. Пути были освобождены для движения грузовых поездов. За «товарную неделю» [75] из Москвы в северную столицу было отправлено 256 поездов с 12 779 вагонами [76].

Для увеличения пропускной и провозной способности дорог были предприняты следующие действия. Первоначально решили увеличить длину состава до 75 вагонов, но сразу выяснилось, что большинство станций Московско-Курской железной дороги были рассчитаны максимум на 50 вагонов. Пришлось в лютый мороз, метели и снегопады в декабре 1915 – январе 1916 г. удлинить пути на 42 станциях. Это стало возможным благодаря мужеству всех работников дороги, понимания ими ответственности за перевозку грузов для обеих столиц и на фронт, высокому профессионализму. Руководил работами инженер путей сообщения Ю. А. Пешель.

В результате Московско-Курская железная дорога могла передавать на Южные железные дороги в сутки до 1 500–1 700 вагонов, а ранее — не более 700–800 вагонов.

На отдельных перегонах между Курском и Москвой для оказания помощи ведущему паровозу в случае остановки в некотором отдалении от хвоста поезда шел паровоз, который исполнял роль толкача. Из-за сложного профиля дороги подталкивание приходилось использовать на 28 % пути.

Уже в 1915 г. на Московско-Курскую железную дорогу стали поступать более мощные отечественные паровозы серии ***Щ*** типа 1–4–0. Расчеты показывали, что они могли везти состав весом до 75 000 пудов. Однако выяснилось, что такие паровозы невозможно пропустить по мостам через реки Пахра, Ока и Москва. Перед этими мостами приходилось производить расцепку паровозов и поезда не превышали в зимнее время 42 000 пудов[77]. К тому же на участке Тула—Люблино из-за большого количества кривых и затяжных подъемов приходилось возить транзитные поезда двойной тягой паровозами серии ***О*** типа 0–4–0. Была применена горячая промывка паровоза. Обычно так называемая холодная промывка паровоза проводилась не реже чем через каждые 1 500 верст пробега и занимала 1,5 суток. Горячая промывка занимала 12–16 часов, а в экстренных случаях могла быть проведена по особой технологии в среднем за 9 часов 30 минут. Это требовало определенных знаний и навыков. Для служащих, мастеровых и рабочих депо была составлена специальная инструкция. В депо Московско-Курской железной дороги освоили новую технологию уже в начале 1915 г. На Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах ввели систему подставных паровозных бригад[78]. При этом отпала необходимость держать в запасе излишнее количество паровозов на случай увеличения размеров движения. Исключалась необходимость непроизводительно поддерживать паровозы в горячем состоянии на стоянке их в оборотных депо во время отдыха бригад. В результате происходила значительная экономия топлива. Стало возможным удлинить тяговые участки, упразднить оборотные депо в Вязниках, Петушках, Серпухове и Скуратово[79]. Эти меры позволили даже уменьшить количество паровозов на этой дороге и передать 34 паровоза на Северные железные дороги, около 15 паровозов на Окружную железную дорогу, 7 — на Московско-Виндаво-Рыбинскую. В основном это были паровозы серии ***О***[80].

Чистый доход частных железных дорог Московского узла (в тыс. руб.)*

| Название дороги | 1913 г. | 1917 г. |
|---|---|---|
| Московско-Виндаво-Рыбинская | 17 300 | 3 500 |
| Московско-Казанская | 18 446 | 1 804 |
| Московско-Киево-Воронежская | 22 390 | 11 820 |
| Рязанско-Уральская | 20 280 | 10 500 |

* *Источник*: Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 3. С. 53.

С каждым новым месяцем войны расходы железных дорог росли ввиду дороговизны материалов, увеличения оплаты труда. Однако тарифы на услуги железных дорог первые два года войны не пересматривались. Остановить или даже сократить свою работу дороги не могли. Наоборот, они, не останавливаясь ни перед какими затратами, стремились функционировать еще более исправно и интенсивно, чем в мирное время. Наиболее трудно пришлось в эти годы тем дорогам, которые сооружались при помощи иностранного капитала. Они должны были оплачивать проценты по своим облигациям в иностранной валюте по крайне убыточным курсам, что еще более сокращало и без того сильно уменьшившийся чистый доход[81)].

Финансовые проблемы вынуждали правительство повышать железнодорожные тарифы. Уже 26 ноября 1914 г. был установлен налог на провоз каждого пуда угля по железным дорогам. Это повышало стоимость его перевозки на 25 %.

В январе 1917 г. тарифы на железнодорожные перевозки были подняты в среднем на 25–30 %. При этом налог 1914 г. отменен не был, хотя его ставка была понижена вдвое. Общий рост тарифов на железных дорогах составил накануне Февральской революции 40 %[82)]. Вместе с тем, они не успевали за ростом эксплуатационных расходов. Так, расход на версту пути в 1917 г. был более чем в два раза выше по сравнению с 1913 г.[83)].

Теперь рассмотрим работу Московского узла на примере одной из его дорог — Александровской. Эксплуатационная длина Александровской железной дороги на 31 декабря 1916 г. составила 863,09 версты. 1 января 1917 г. к ней присоединили Новоторжскую ветвь (Вязьма—Лихославль) Николаевской железной дороги[84)].

Количество проданных пассажирских билетов на станциях пригородного движения [88)]

| Станция | 1910 г. | 1914 г. |
|---|---|---|
| Платформа Фили | 48 068 | 101 156 |
| Кунцево | 228 454 | 249 277 |
| Немчиновский пост | 98 163 | 137 273 |
| Платформа 20 верста | 41 810 | 59 580 |
| Одинцово | 65 586 | 93 152 |
| Голицыно | 63 164 | 88 720 |
| Кубинка | 47 569 | 44 156 |

Уже первые два года войны показали необходимость модернизации многих объектов на этой дороге в связи с ростом объемов перевозок грузов и пассажиров. Так, уже в 1914 г. было перевезено на 46 % пассажиров больше, чем в предвоенном 1913 г., а в 1915 г. пассажирское движение вновь выросло. Поезда перевезли по Александровской железной дороге 13 817 900 человек, что на 34 % превысило показатель 1914 г. [85)]

Рост пассажирского движения на этой и других дорогах узла был связан со следующими обстоятельствами: ростом стоимости жизни в Москве, числа дачных поселков состоятельных горожан, перевозкой переселенцев и беженцев. О масштабах перевозок пассажиров в Подмосковье говорит тот факт, что летом 1914 г. пригородное движение по Московскому узлу составило около 50 % всего движения поездов (216 пар в сутки из 407) [86)].

В кратком очерке деятельности Александровской железной дороги за предвоенные годы отмечено, что вследствие значительного подорожания квартир в Москве, несоразмерности прироста населения темпам жилищного строительства, менее обеспеченный класс городских жителей усиленно расселялся рядом с близлежащими железнодорожными станциями в Подмосковье. В свою очередь это вело к росту пригородного движения. В целом же пассажирское движение на этой дороге выросло с 7 078 368 пассажиров в 1913 г. до 10 303 047 в 1914 г. [87)]

Александровская железная дорога выполнила весь возложенный на нее объем мобилизационных перевозок. Об их масштабе

можно судить по следующим показателям. В 1913 г. по дороге проследовало 351 105 военнослужащих, а в 1914 г. — 3 538 420[89]. При этом, по мнению обследовавшего эту дорогу осенью 1915 г. генерал-лейтенанта Е. Э. Роппа, она не испытывала каких-либо затруднений. Этому способствовала хорошая техническая оснащенность дороги. Однако по мере эвакуации и размещения в населенных пунктах вдоль дороги различных учреждений и предприятий возможности пропускной способности оказались исчерпанными. Например, с начала войны почти в два раза (с 460 144 в 1913 г. до 709 761 в 1914 г.) выросло количество перевезенных дорогой пассажиров 4 класса[90]. Колоссальный наплыв беженцев загромождал своими составами станции и мешал маневровым работам. Массовое прибытие вагонов без документов, простаивавших на станциях в ожидании выяснения станций назначения, сложность обработки санитарных поездов, простой вагонов из-за медленной разгрузки создали немало проблем, даже для таких крупных станций как Москва-Товарная.

Управление дороги с лета 1915 г. стало предпринимать усилия по улучшению работы ее наиболее напряженных участков. В частности, было открыто движение по ветке, соединяющей станцию Москва Александровской железной дороги со станцией Кутузово Окружной железной дороги. Это позволяло впредь передавать санитарные поезда от эвакуационного пункта при Пресненском трамвайном парке на Окружную дорогу без пересечения главных путей Александровской дороги. Была устроена ветка к авиационным мастерским на Ходынском поле. На станции Вязьма было уложено 8 новых путей для обслуживания артиллерийской мастерской. Дополнительные обгонные пути были в кратчайший срок уложены на 29 малых станциях (Голицыно, Тучково, Бородино, Гжатск и др.). Началось строительство ветви к складам Главного артиллерийского управления Военного министерства у станции Можайск. Всего же путевое развитие станций на участке Минск—Москва было увеличено почти на 30 %[91].

Некоторые меры были осуществлены для улучшения работы паровозов и паровозных бригад. Во-первых, была введена сменная езда паровозных бригад, а для увеличения времени их отдыха в депо были введены так называемые уборочные бригады для набора топлива. Усилен надзор за ремонтом паровозов в депо. Были предприняты усилия для устройства телефонной связи помещений

для отдыха бригад с дежурными по депо. На пунктах набора топлива увеличилось число кранов. На станциях устраивали дополнительное количество водоливных колонн и кочегарных ям.

Большие работы были проведены работниками телеграфа. Уже в первый период войны вдоль дороги был протянут новый провод, к началу ноября 1915 г. еще два. Усиливалось электрическое освещение станций, выполнялись работы по блокировке и сигнализации.

21 декабря 1915 г. начальник Александровской дороги А. Л. Чернай представил в Управление железных дорог МПС свои предложения об увеличении штата агентов станции Москва-Товарная на 23 человека, что предполагало увеличение финансирования дороги на 18 552 руб. Комитет Управления железных дорог рассмотрел и утвердил предложения Черная 29 апреля 1916 г., что для обстановки военного времени означало чрезвычайное медленное решение вопросов. Но что удивительно, 19 сентября 1916 г. Чернай вновь обращается в МПС с настойчивой просьбой все же перечислить дороге эти 18 552 руб. Не дожидаясь поступления средств, начальник Александровской железной дороги взял на работу новых служащих. Указанные средства на дорогу пришли только к концу года и Чернай 27 декабря 1916 г. направил в МПС новое представление о сохранении этого кредита на содержание дополнительного штата по станции Москва-Товарная на 1917 г.[92)]

В целом Александровская железная дорога работала успешно. Перевозки грузов увеличились в 1915 г. на 27%, в 1916 г. на 30%.

Некоторое уменьшение пассажиров связано, видимо, с уменьшением потока беженцев[93)]. Что же касается грузов, то следует отметить стабильный рост перевозок, особенно хлебных грузов (хлеб в зерне, мука, крупа, толокно, отруби, семена и т. п.)[94)].

В 1916 г. от несчастных случаев на Александровской железной дороге пострадало 874 человека. Из них 121 человек погиб. Среди пострадавших преобладали железнодорожники (538 человек) и военнослужащие (215). Получили травмы или погибли 42 пассажира. Остальными пострадавшими были посторонние лица[95)].

Война выявила огромную потребность России в новых железных дорогах. Поэтому уже в 1916 г. в ведомстве путей сообщения началось составление первого пятилетнего плана железнодорожного строительства. Над ним работало специальное Совещание под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Бо-

Итоговые данные о перевозках грузов (в пудах) и пассажиров на Александровской железной дороге за первые три года войны

| Перевозки | 1914 г. | 1915 г. | 1916 г. |
|---|---|---|---|
| Число пассажиров | 10 303 047 | 13 817 900 | 12 909 950 |
| Багаж и грузы пассажирской скорости | 2 495 190 | 3 922 605 | 2 972 820 |
| Грузы большой и малой скорости | 240 029 688 | 266 972 583 | 353 159 944 |
| Грузы хозяйственные, перевозимые в поездах коммерческого движения | 19 167 479 | 25 570 755 | 37 029 956 |
| Итого грузов | 261 692 357 | 296 465 943 | 393 162 720 |

рисова. В частности, Совещание одной из самых перспективных считало постройку железнодорожной магистрали Донецкий бассейн—Москва протяженностью более 1 000 верст[96]. По рекомендации военного ведомства в план было включено сооружение линии Рязань—Тула—Барановичи. Предполагалось построить дорогу Орехово—Киржач специально для «облегчения Московского узла»[97]. На страницах железнодорожной печати обсуждались планы развития пригородного сообщения. В частности, намечалось строительство железной дороги из района Пресня через Хорошево в Татарово, а далее в Рублево (одна ветвь) и через Крылатское в Давыдково, от Покровской до Выхино с отклонением через Кузьминки до Угреши, затем из Никулино через Беляево в Волконское[98].

Отметим также, что МПС приходилось в годы войны бороться с преступностью на дорогах, особенно с должностными преступлениями самих железнодорожников. По указанию министра путей сообщения А. Ф. Трепова в марте 1916 г. для этой цели на дорогах был введен институт особоуполномоченных по борьбе со злоупотреблениями[99].

Зима 1916–1917 г. принесла железнодорожникам Московского узла немало неприятных сюрпризов. Уже в декабре из-за заносов начались перебои в движении на Московско-Киево-Воронежской железной дороге и участке Москва—Рязань Московско-Казанской железной дороги[100].

Январь и февраль 1917 г. оказались исключительно неблагоприятными для железных дорог России. На большей части территории страны стояли морозы, достигавшие 30° и сопровождавшиеся 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 была вынуждена ограничить прием несколькими десятками вагонов в сутки [101].

22 января под председательством Э. Б. Войновского-Кригера состоялось специальное совещание, посвященное положению железных дорог, в частности, Московского узла. Было решено просить Морское министерство выделить часть запасов угля для Петрограда и окрестностей, чтобы временно снизить отгрузку угля на Северо-Донецкой железной дороге и перевозке его в направлении Николаевской железной дороги. Ставке Верховного главнокомандующего была обращена просьба сократить с 1 по 14 февраля по дорогам узла перевозку людского пополнения на фронт. Было решено в первую половину февраля полностью прекратить перевозку хозяйственных грузов для самих железных дорог и материалов для строящихся линий. Намечалось обсудить вопрос о новом сокращении пассажирского движения [102].

24 января 1917 г. Войновский-Кригер отправил начальнику штаба Верховного главнокомандующего телеграмму, в которой сообщил о сокращении пассажирского движения на ряде железных дорог до одного или двух поездов в сутки [103]. На узловых станциях пассажирам для ночлега предоставлялись специальные вагоны с проводниками и кондукторами. Эти составы для безопасности движения и маневровых работ ставились в тупики. 26 января помощник начальника Управления железных дорог Л. А. Устругов направил по сети телеграмму, которая запрещала агентам служб движения и эксплуатации прицеплять к пассажирским составам протекционные и служебные вагоны. В порядке исключения такие вагоны прицепить к поезду мог только начальник (управляющий) дороги [104].

Неблагоприятная погода резко ухудшила все показатели работы железных дорог. Так, за первую половину января 1917 г. недогруз Москве дров составил 3 422 вагона. По оценке известного специалиста, профессора В. Н. Щегловитова, в январе–феврале работа дорог Московского узла сократилась на 30 %.

На понижении производительности железных дорог сказался рост оборота вагонов с 5,4 суток в 1916 г. до 7,2 суток (т. е. на 33 %) в январе–феврале 1917 г. [105] Это означало уменьшение на треть всего товарного парка страны. Суточная погрузка в феврале 1917 г.

составляла 31 467 вагонов, т. е. существенно сократилась за вторую половину 1916 г.[106]

Из-за холодов происходило загустение нефтяного топлива в цистернах. Они возвращались в места налива не вполне разгруженными. В Нижнем Новгороде суточный налив нефтяного топлива в цистерны в январе 1917 г. составил 37 % от плана[107]. С целью первоочередной доставки топлива и продовольствия с 1 февраля на Московско-Казанской, Московско-Курской, Московско-Киево-Воронежской и Рязанско-Уральской дорогах пассажирское движение было сокращено до 1–2 пар в сутки[108]. Однако стихия оказалась сильнее. Вечером 4 февраля мороз превысил 30°. На станциях Московско-Киево-Воронежской железной дороги без паровозов остались стоять 47 поездов. Движение прекратилось.

Для очистки путей от снега в феврале 1917 г. на Московско-Киево-Воронежской железной дороге ежедневно работало 23 300 жителей близлежащих населенных пунктов, а на Московско-Казанской — 11 600 человек[109]. Сильные метели 24 и 25 февраля парализовали работу Рязанско-Уральской железной дороги. В те дни на многих участках Московско-Курской железной дороги метель была такой силы, что у многих вагонов в пути порывами ветра снесло крыши. В основном стихия буйствовала между Курском и Орлом. Все поездные и маневровые паровозы застряли в снегу.

Не приносила пользы даже работа снегоочистителей, так как пути и стрелочные переводы немедленно заносились снегом. Застревавшие в снегу пассажирские поезда с трудом убирались на ближайшие станции двойной тягой[110].

Вот в таких условиях и застала железнодорожников весть о революционных событиях в Петрограде.

## § 2. «Расстройство транспорта»

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» [111].

2 марта в московском городском университете имени А. Л. Шанявского состоялось общее собрание железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих. После обмена мнениями было решено направить в Петроград телеграмму следующего содержания:

«Мы, железнодорожные служащие, мастеровые и рабочие Московского узла, собравшиеся сегодня, приветствуем в лице Вас главу Временного народного правительства и заявляем, что мы объединяемся под лозунгом „Все для родины, все для победы над внешним и внутренним врагом“ и, понимая важность переживаемого момента, дружной работой поддержим новое правительство. Да здравствует обновленная Россия!

Железнодорожники Московского узла» [112].

В городе царило радостное настроение. На улицах и площадях, в депо и на станциях каждый день шли митинги. Казалось, вся страна хотела выговориться после долгого молчания. Москва была наводнена тысячами листовок, воззваний, манифестов различных общественных организаций. Развевались красные флаги. Музыканты старательно выводили «Марсельезу». Образы Великой Французской революции звали к борьбе, к продолжению революции, и мало кто в те дни задумывался о ее разрушительной силе и возможных последствиях.

В отличие от Петрограда, в Москве не было особых эксцессов и анархических проявлений. Из начальствующих лиц был арестован начальник Александровской железной дороги А. Л. Чернай, но вскоре отпущен под поручительство профессора В. Н. Щегловитова. Временное правительство отстранило от должности, а затем уволило по состоянию здоровья начальника Московского округа путей сообщения С. Ф. Гофмана (Калиновского) [113].

7 марта новый министр путей сообщения Н. В. Некрасов направил по всей железнодорожной сети телеграмму, которой отменил действие указаний Главного комитета по охране железных дорог и обязательных постановлений особых комитетов дорог за исключением охраны сооружений на железных дорогах и работы военнопленных [114]. 9 марта он подписал еще одну телеграмму, в которой во исполнение решения Временного правительства об амнистии

подтвердил отмену всех мер наказаний, наложенных ранее особыми комитетами железных дорог за нарушения их обязательных постановлений [115].

13 марта только что назначенный начальником Управления железных дорог МПС Э. П. Шуберский в телеграмме по железным дорогам подтвердил, что министерство не возражает против организации служащими выборных органов «с целью содействовать спокойствию на дорогах путем морального воздействия на товарищей склонных к эксцессам» [116].

14 марта согласно телеграмме Шуберского в главных и участковых мастерских по Службе тяги, а равно во всех мастерских других служб железных дорог вводился 8 часовой рабочий день без уменьшения его продолжительности по субботам и в канун местных праздников. Сверхурочные работы подлежали оплате на прежних основаниях [117].

23 марта Н. В. Некрасов прибыл в Москву и выступил в Комитете общественных организаций и Отделе путей сообщения Земгора [118], а на следующий день на митинге железнодорожных служащих. Он подверг резкой критике царскую администрацию: «В старом правительстве так тесно переплелись бездарность, глупость, трусость и измена, что неизвестно, где начинается одно и кончается другое». Железнодорожное хозяйство в России, по мнению революционного министра, было доведено «до полного расстройства». Он утверждал, что спасти ситуацию могут лишь крупные мероприятия. Предполагалось вернуть с фронта квалифицированных рабочих, достичь с США соглашения о срочной поставке заказанных ранее паровозов и вагонов, значительно улучшить материальное положение железнодорожников и ускорить их самоорганизацию. «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» [119].

На всех дорогах Московского железнодорожного узла сразу после революции появились различные профсоюзные организации и их соответствующие местные комитеты во всех службах, отделах, на всех станциях, депо, мастерских. Например, на Московско-Курской дороге были образованы профсоюзы инженеров и техников, начальников станций и их помощников, конторщиков рас-

порядительного движения, коммерческих агентов, телеграфистов, паровозных бригад, кондукторов, рабочих и грузчиков и т. п. [120] Иногда профсоюзная организация не распространяла свое влияние за пределы какой-либо одной станции. Так, на станции Москва-Нижегородская был союз профессиональных служащих Службы пути [121]. 5 марта начальники ряда дорог решили образовать Временное организационное бюро по организации служащих, чтобы впоследствии создать Главный комитет Московского узла [122]. Министр путей сообщения Н. В. Некрасов 1 апреля разослал по всей железнодорожной сети телеграмму, в которой призвал начальников дорог оказывать всемерное содействие организации всероссийского железнодорожного союза [123].

В марте 1917 г. Временное правительство приняло несколько решений, рассчитанных на внешний эффект. Они должны были продемонстрировать решительный разрыв революционной власти с наследием царского режима. Так, 16 марта правительство приостановило награждение орденами и другими знаками отличия (за исключением награждения за боевые отличия и производства в чины по гражданскому ведомству) [124]. Некоторые представители железнодорожной администрации поддержали это революционное новшество. 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 награды в МПС, поскольку государство нуждалось в золоте и серебре, из которых изготавливались ордена и медали [125]. На практике подобные идеи и решения серьезно подрывали дисциплину и производительность труда, лишая железнодорожников материальных и моральных стимулов к труду. К тому же наносилась обида как раз тем честным труженикам, которые добросовестно трудились на железных дорогах многие годы. Спустя три месяца Н. В. Некрасов отменил празднование дня железнодорожника, установленного в конце XIX в. министром путей сообщения М. И. Хилковым. Этот

ведомственный праздник отмечался 25 июня, в день рождения императора Николая I, при котором в России появились первые железные дороги [126]. Этим Некрасов, видимо, хотел еще раз подчеркнуть полный разрыв с прошлым и продемонстрировать свою приверженность идеалам Февральской революции.

Одним из первых требований железнодорожников к новой власти стало повышение заработной платы. На отдельных частных дорогах, например, Московско-Киево-Воронежской, рабочие мастерских самостоятельно добились с 1 апреля повышения окладов на 25–83 % [127]. 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» [128].

27 марта Временное правительство предоставило МПС средства на выплату единовременного пособия служащим, мастеровым и рабочим казенных железных дорог. Размеры пособия: лица, годовой оклад содержания которых не превышал 4 800 руб., получали по месячному окладу; лица, годовой оклад содержания которых превышал 4 800 руб. получали полумесячный оклад. Всего МПС было перечислено 25 млн руб. [129]

Вместе с тем из-за постоянной инфляции и роста цен проблема справедливой оплаты труда существовала [130], и для ее разрешения Некрасов образовал при министерстве особое совещание по улучшению материального положения железнодорожных служащих и рабочих. По предложению представителей общественности совещание единогласно постановило просить принять на себя обязанности его председателя известного социал-демократа Г. В. Плеханова. Плеханов дал свое согласие, и Некрасов послал по линиям телеграмму, в которой выразил уверенность, что «руководство такого испытанного борца за русскую свободу и демократический идеал... обеспечит работам комиссии надлежащее направление» [131].

Первое заседание комиссии состоялось 24 апреля. От Исполкома Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов присут-

ствовали А. А. Беляков, Н. Н. Возницын, Н. И. Лутугин, В. Д. Марацевич. От МПС были В. В. Арнольд, В. В. Васильковский. В. Н. Соколов, И. Н. Щипченко. От частных железных дорог был Н. Д. Байдак [132]. Открыв заседание, министр просил спешно приступить к работе и начать с улучшения материального положения наименее обеспеченных рабочих и служащих, а также с установления минимально необходимой для жизни железнодорожников зарплаты.

Следует подчеркнуть, что в первые месяцы после Февральской революции работники железных дорог поддерживали Временное правительство и даже пытались избежать конфронтации с ним путем забастовок. Так, от имени съезда участковых делегатов паровозных бригад, его председатель Н. И. Федотов послал Н. В. Некрасову 1 апреля телеграмму с осуждением забастовок и заверил министра в поддержке его политики «всех тружеников железнодорожного дела» [133].

Энтузиазм железнодорожников дал плоды в марте, когда удалось повысить перевозки грузов, снизить процент неисправных паровозов, наладить более правильную и планомерную работу почти на всех линиях.

В апреле и мае наметилось снижение производительности труда, начались самочинные отстранения лиц администрации, стала падать служебная дисциплина. Например, Комитет служащих, мастеровых и рабочих Перовских мастерских 19 апреля заявил об удалении из мастерских старых инструментальщиков как лиц, не соответствующих своему делу или сторонников старого режима. Одновременно Комитет решил отчислять в забастовочный фонд и на нужды самого Комитета 2 % от заработка работников мастерских [134]. Практически повсеместно рабочие организации стали использовать угрозу забастовки в целях добиться от администрации все новых и новых уступок.

Большинство представителей железнодорожной администрации в этих условиях также пошло по пути бесконечных компромиссов в деле служебной дисциплины. По требованию мастеровых и рабочих на железных дорогах были отменены сдельные работы. Отменено поверстное вознаграждение паровозным и кондукторским бригадам, всякого рода премии, т. е. все то, что так или иначе являлось стимулом к успешному, но напряженному труду. Результатом стало повсеместное падение производительности. Среди многих железнодорожников стало заметно отсутствие интереса

к своему делу. Не находили отклика призывы руководителей МПС к сознательности в исполнении служебных обязанностей.

Впрочем, лица, возглавлявшие весной и летом ведомство путей сообщения, не сумели разработать и представить во Временное правительство законопроекты о службе на железных дорогах, о пенсиях, обеспечении старости, страховании. Не были разрешены вопросы о системе поощрения за беспорочную службу в виде прогрессивных надбавок за каждый прослуженный период, о железнодорожной милиции [135].

Следует отметить, что свой вклад в падение служебной дисциплины внес общий рост преступности в стране. Нарушителями порядка все чаще становились военнослужащие. 4 апреля Временное правительство утвердило текст обращения к солдатам в связи с не прекращавшимися бесчинствами на станциях и насилием по отношению к железнодорожным служащим [136].

9 апреля 1917 г. МПС направило во Временное правительство специальный доклад, в котором с тревогой сообщалось о том, что солдаты повсеместно оказываются соблюдать действовавшие на железных дорогах правила технической эксплуатации. В нем приводилось донесение администрации Московско-Казанской железной дороги от 4 апреля о случаях отправления поездов с обоих концов перегона при однопутном движении [137]. По словам очевидца, дезертиры захватывали поезда, брали в депо сами паровозы, заставляли отправлять под угрозой насилия со станции поезда. «Были случаи, — вспоминал В. О. Клеменчич, — когда дезертиры с обеих станций по концам перегона заставляли отправлять свои поезда навстречу друг другу, не желая дождаться прохода встречного поезда и уступить очередь на занятие перегона» [138]. В этих случаях лишь выдержка и профессионализм машинистов помогала избегать катастроф. По мнению главного редактора журнала «Новый экономист» профессора П. П. Мигулина, основной причиной вседозволенности в стране было повсеместное ослабление власти: «Вместе с Николаем II была упразднена и всякая власть на местах. „Начальство ушло“. Ушли губернаторы и „иже с ними“. Исчезли земские начальники и полиция. Безвластие воцарилось сразу и притом по предписанию самого нового „Временного правительства“ (какое неудачное, заимствованное из неудачной французской революции 1848 года название!)» [139].

Уже в 1917 частью постоянного пейзажа железных дорог стали мешочники. «Приходилось для уборки их (станций. — *А. С.*) 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 Клеменчич [140].

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 назначенную 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-спекулянтах [141].

О масштабах перевозок грузов мешочниками свидетельствует такой факт. С мая по октябрь 1917 г. они перевезли 3,5 млн пудов хлеба. Поскольку их деятельность подрывала политику правительства, 18 октября на совещании в Министерстве продовольствия под председательством С. Н. Прокоповича [142] было решено создавать заградительные отряды из надежных воинских частей, чтобы остановить незаконный провоз хлеба и других продуктов [143]. 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» [144]. По мнению Давыдова мешочничество представляло собой «воплощение 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 проезд [145] и нарастающая спекуляция железнодорожными билетами, особенно в условиях сокращения пассажирского движения. Уже 17 апреля Временное правительство было вынуждено принять специальное постановление, согласно которому виновные в перепродаже железнодорожных билетов подвергались наказанию в виде заключения в тюрьме на срок от 2 до 4 месяцев или аресту на срок от 3 недель до 3 месяцев с одновременным денежным взысканием до 1 тыс. руб. [146].

Вполне справедливо в железнодорожной прессе подчеркивалось: «Переворот (в данном случае подразумевается Февральская революция. — *А. С.*) был многими истолкован как возможность немедленно удовлетворить свои личные и узко групповые интересы, а услужливые политические авантюристы и демагоги сделали все, чтобы оправдать и привить массам эту звериную мораль». Идеи общего блага, идеи государственности оказались затоптанными, и в 2–3 месяца страна, по общему признанию, быстро докатилась до политической и экономической катастрофы [147].

Для оценки положения на железных дорогах страны особый интерес представляют материалы Съезда начальников казенных железных дорог и управляющих частными железными дорогами, состоявшегося 9–14 июля 1917 г. в Петрограде. Руководил работой съезда товарищ министра путей сообщения Л. А. Устругов. С основным докладом выступил управляющий эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС Э. В. Ландсберг [148].

Положение железных дорог Ландсберг назвал «отчаянным; просвета не видно». Недогруз по сравнению с 1916 г. достиг 700 тыс. вагонов и продолжал расти. Даже в июне он соответствовал уровню января–февраля 1917 г., когда свирепствовали морозы и метели.

Работа подвижного состава была явно неудовлетворительной. Пробег наличного товарного паровоза в прошедшем году был 70 верст, а ныне 50 верст. Число паровозов на сети увеличилось на 1 090, а действующих сократилось на 940. Зато находились в ремонте или ожидали его 1 480 локомотивов. Причем с каждым месяцем число паровозов, требовавших ремонта, увеличивалось: в январе их было 17 % от общего числа, в феврале 18,9 %, в марте 20,3 %, в апреле 20,6 %, в мае 24 %, в июне 24,8 %. Пробег наличного вагона уменьшился на 24 %. В ремонте находилось свыше 40 тыс. вагонов.

Ландсберг говорил о распространении на дорогах анархических настроений, отсутствии служебной дисциплины, резком падении производительности труда. По его словам, администрация на железных дорогах оставлена на произвол судьбы. Не находя поддержки сверху, она стала вести себя пассивно, что еще больше усугубило разруху на транспорте. Ландсберг констатировал, что железные дороги находятся в состоянии разложения: «Командированные мастеровые самовольно бросают службу и уезжают на дорогу постоянного служения, машинисты отказываются ехать на соседний участок, на котором требуется срочная помощь паровозами, происходит самовольное уменьшение составов товарных поездов». Ландсберг обратил внимание на острую нехватку специалистов. Между тем около 6 000 железнодорожников постоянно отвлекались на работу во всяких общественных организациях [149)].

Доклад Ландсберга на съезде дополнили другие чиновники министерства, помощник начальника Управления железных дорог С. И. Данилевский и управляющий хозяйственным отделом этого управления Е. П. Иванов. Они обратили внимание руководителей дорог на такой факт: несправных вагонов («больных», как назывались они в ведомственных документах) больше всего было в тылу. Это результат эвакуации с театра военных действий почти всех вагонных мастерских. Поэтому подлежащие ремонту вагоны с фронтовых дорог немедленно направляются в тыл. Медлительность ремонта подвижного состава объяснялась и тем, что железнодорожные мастерские не имели достаточного количества необходимого для среднего и капитального ремонта оборудования. В этих условиях МПС сделало ставку на создание нескольких крупных ремонтных заводов. Один из них строился в Москве. Для обеспечения мастерских и депо металлами начались работы по сооружению сталелитейных и железопрокатных мастерских (фактически новых казенных заводов).

Товарищ министра путей сообщения на театре военных действий В. Н. Кисляков заявил, что в случае дальнейшего ухудшения положения дел на транспорте, предстоящая зимняя военная кампания «сделается невозможной». Он говорил о неудаче попыток массовых заготовок дровяного топлива из-за многочисленных недоразумений с отводами лесов для рубки деревьев, оплаты леса, а также отсутствия живой силы, так как из-за невысокой оплаты рабочие уходят.

Начальник Рязанско-Уральской железной дороги Т. И. Акоронко указал на противодействие заготовкам дров со стороны крестьян. Помощник начальника Управления железных дорог В. П. Рейслер отметил, что главная проблема не в отсутствии достаточного количества металла или дров, а во взаимоотношениях администрации и служащих. Его поддержал Акоронко: «Администрация терроризована, так как недоразумения, возникающие на дорогах, заканчиваются обычно не в пользу администрации, не пожелавшей пойти навстречу комитетам служащих. В крайне тягостное положение ставит администрацию отсутствие примирительных камер на железных дорогах» [150]. Начальник Сызрано-Вяземской железной дороги А. Р. Карпов считал, что падение дисциплины в тылу более глубокое, чем на фронте. Однако председатель Всероссийского исполкома железнодорожной конференции Н. И. Лутугин заметил, что разруха царит не только на транспорте, а железнодорожники после Февральской революции в целом проявили высокую сознательность.

Начальник Николаевской железной дороги В. П. Юрченко в своем выступлении подчеркнул, что железнодорожные профсоюзы должны заниматься только своим делом. Он отметил, что профсоюз не может заниматься политикой, ведь нельзя «обязать членов профсоюза исповедовать одинаковые политические убеждения». По мнению Юрченко, профсоюз может наблюдать за железнодорожным хозяйством, но «не в интересах только демократии, как это намечено уставом, а в интересах общегосударственных». Он высказался против участия железнодорожников в стачках: «Подобно тому, как солдат не может оставить свой пост во время войны, так и ж. д.-ки не имеют права покидать своей работы. Такого права не признает за ними ни одно демократическое государство» [151].

Острые дискуссии вызвал вопрос об обязательном участии железнодорожников в профсоюзе. Мнения участников съезда разделились. Одни руководители ведомства путей сообщения (начальник Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги М. Е. Правосудович, помощник начальника Управления путей сообщения А. Ф. Величко, В. П. Юрченко) считали, что это недопустимо. Такое требование поставит, по их мнению, в ложное положение железнодорожную администрацию. Начальник любого уровня будет обязан проводить в жизнь распоряжения высшей власти. 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, начальник Екатерининской железной дороги Н. Н. Вейс, начальник Риго-Орловской железной дороги М. И. Архангельский) высказались за обязательное участие в профсоюзе. По их мнению, это гарантировало единство самого союза. В противном случае будет существовать масса мелких профсоюзов, что еще больше усилит анархию на дорогах. Администрация не окажется в ложном положении, если все права и обязанности профсоюза будут прописаны в законе. Наконец, при едином профсоюзе удобно формировать примирительные камеры и товарищеские суды. При голосовании победила вторая точка зрения (22 начальника и управляющих дорог против 17).

На съезде обсуждался циркуляр Н. В. Некрасова № 6321. Тахтамышев говорил о необходимости установить порядок и дисциплину, но с сохранением 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 руководителям дорог. Съезд решительно отклонил контрольные функции дорожных комитетов. Затем был обсужден вопрос о самой идее выборности должностных лиц. Юрченко высказался против выборного начала. Он объяснял это тем, что тогда нельзя будет 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 решение все же должны принимать только начальники дорог. Эту точку зрения поддержал и Вейс. Съезд решил передать этот сложный вопрос для рассмотрения в специальную секцию.

Акоронко привел подсчеты, согласно которым на 37 дорогах освобождено от несения службы в связи с участием в работе комитетов различных общественных организаций или службе в железнодорожной милиции 5 571 человек. Если считать, что содержание основной массы служащих в среднем обходится в 2 000 руб. в год, то годовые расходы дорог превысят 11 млн руб. 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. К тому же вся общественная работа должна осуществляться в свободное время. Съезд решил рассмотреть эти вопросы более подробно и также рекомендовал обсуждать их на секции.

О техническом состоянии дорог на съезде говорил управляющий технического отдела Управления железных дорог МПС И. Я. Манос. По докладу съезд обратился к ответственным лицам министерства не чинить препятствий для передачи рельс, шпал и т. п. с одной дороги на другую, ходатайствовал об увеличении заготовок для железных дорог. В целях экономии средств рекомендовалось приостановить новое железнодорожное строительство, если оно не является остро необходимым по стратегическим соображениям.

Съезд поддержал сохранение системы сдельной оплаты труда вопреки широко распространившимся среди железнодорожников требованиям повсеместного перехода на почасовую оплату. Л. А. Устругов считал, что последняя приведет к дальнейшему падению производительности труда.

Съезд по докладу В. П. Юрченко рассмотрел проект положения о железнодорожных судах. Согласно этому проекту в Министерстве путей сообщения учреждался Центральный дисциплинарный суд; при начальниках и управляющих частных железных дорог — районные дисциплинарные суды; при управлениях казенных железных дорог и при правлениях частных железных дорог — местные дисциплинарные суды для своих служащих. Все суды состояли из лиц, назначенных министром или начальниками (управляющими) 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 проект.

Съезд принял обращение к участникам железнодорожного съезда в Москве и пожелал успехов в его работе.

Летом 1917 г. экономическое положение страны продолжало ухудшаться. Резко сократились выплавка чугуна и стали, добыча угля и нефти. Падение производства в большинстве отраслей российской промышленности приобрело хронический характер. Чрезвычайно тяжелым оставалось продовольственное положение городов 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 года остались незасеянными около 5 млн десятин помещичьей земли.

Инфляция обесценивала любые попытки Временного правительства увеличить зарплату железнодорожникам. Падение уровня жизни вызывало акции протеста. На имя министра путей сообщения за четыре месяца — с мая по сентябрь — поступило почти 8 600 резолюций собраний железнодорожников, а также ходатайств о немедленном улучшении материального положения. Всероссийский профессиональный союз паровозных бригад (Парбриг) назначил на 20 августа забастовку на Московском и Петроградском железнодорожных узлах.

В интервью корреспонденту «Утро России» министр путей сообщения П. П. Юренев обвинил паровозные бригады в непатриотизме 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 [152]. Разослал свою телеграмму товарищ 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» [153].

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» [154]. 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 Александровской, Московско-Киево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Николаевской и Северных по вопросам оплаты труда на основе «устругoвской прибавки» [155].

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 [156]. Создание собственной вооруженной гвардии в значительной 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 управляющим Министерством путей сообщения А. В. Ливеровским. 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» [157].

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, Царицына и Воронежа [158]. 2-й делегатский съезд агентов Службы движения Северных железных дорог постановил «признать необходимым широкое удовлетворение всех без исключения служащих бесплатной медицинской помощью» [159].

19 сентября Временное правительство образовало новую комиссию и поручило ей рассмотреть вопрос об изменении основных окладов железнодорожников [160]. 20 сентября МПС направило циркуляр по всем казенным и частным железным дорогам, разрешавший лечение за счет железных дорог гражданским женам и внебрачным детям железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих [161]. В тот же день Викжель незначительным большинством голосов высказался в пользу забастовки [162]. Как заявил представитель Вик-

желя 21 сентября в Моссовете, Исполком союза железнодорожников «мог утратить руководство массой и всякий авторитет, если бы не объявил стачку» [163]. Как впоследствии стало известно, еще три дня Викжель ожидал от Временного правительства передачи ему ряда ответственных должностей в МПС.

Не ожидая указаний Викжеля, стихийная забастовка постепенно охватывала всю страну. 20 сентября она началась в паровозных и вагонных мастерских Екатеринослава, 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» [164]. 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*» [165].

Днем 23 сентября возник стачечный комитет на станции Москва I [166]. 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 коммерческих поездов;
4) в полночь с 28 на 29 сентября прекращалось всякое движение поездов, кроме санитарных, воинских, продовольственных. Стачечный комитет предупредил все дорожные комитеты, что на фронтовые дороги это решение не распространяется [167].

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 [168]. На эту цель предполагалось выделить 235 млн руб. в 1917 г. и 700 млн руб. в 1918 г. [169] 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. [170] Впредь министерство рассчитывало для урегулирования конфликтов между администрацией и профсоюзами создать особые Управления труда на путях сообщения. 27 сентября соответствующий текст был рассмотрен на межведомственном совещании под председательством юрисконсульта МПС С. К. Мая.

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 [171]. 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 [172].

* * *

В течение всего 1917 г. продолжала ухудшаться материально-техническая база железнодорожного транспорта. 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 долларов [173]. 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 Харбине [174]. Но США не спешили помочь своему союзнику. На 15 сентября во Владивосток поступило 69 подлежавших сборке комплектов американских паровозов «Декапод», из которых в Харбинских мастерских собрали 22 паровоза [175]. Известный экономист П. П. Мигулин по этому поводу заметил: «Нельзя особенно рассчитывать и на американскую помощь. Американские паровозы — слишком нежная машина, требующая тщательного ухода и особо высокого качества топлива. Американцам пришлось бы дать нам своих машинистов и свой уголь» [176]. Несмотря на поступление новых паровозов из-за границы и с отечественных заводов рабочий парк их с каждым месяцем уменьшался из-за постоянно возраставшего числа больных локомотивов. Количество паровозов, нуждающихся в ремонте, увеличивалось ежемесячно на 200–400 единиц [177]. С 1 января по 12 мая 1917 г. число неисправных паровозов выросло с 3 382 до 4 779 (на 1 400 больше чем в мае 1916 г.) [178] К этому следует добавить еще 235 паровозов, которые не прошли капитальный ремонт в 1916 г. [179]

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 паровоза [180]. 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 [181].

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. Рабочие настаивали на отмене системы сдельного расчета и переходе на почасовую или поденную плату. Но то, что возможно на заводах, на железнодорожном транспорте, по мнению товарища министра путей сообщения Л. А. Устругова, осуществить очень трудно «вследствие невозможности произвести учет интенсивности труда», сдельный же расчет «является единственным стимулом для повышения производительности». Повышение заработной платы, которое неминуемое 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. [182] Причем 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 [183].

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» [184].

Особенно трудное положение сложилось на Московском железнодорожном узле и прилегающих к нему магистралям. Например, по состоянию на 15 июля на Александровской железной

дороге подлежало ремонту 26 % всех паровозов, на Московско-Киево-Воронежской — 27,8 %, а на Северных — 31,3 %[185]. Резкое падение производительности труда привело к замедлению ремонта паровозов. Так, в Московских паровозных мастерских Московско-Казанской железной дороги в сентябре 1917 г. вместо выпускаемых прежде ежемесячно 18–20 паровозов (средний и большой ремонт) выпустили лишь 3 паровоза. В результате по всей сети железных дорог к концу 1917 г. свыше 5,5 тыс. паровозов было исключено из движения, превысив почти на 2,5 тыс. количество неисправных паровозов по состоянию на декабрь 1916 г.[186]

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 согласие[187]. 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»[188]. А выгоднее было вообще выполнять военные заказы. Например, один из крупнейших паровозостроительных заводов — Сормовский — к 1917 г. сократил их выпуск до 25,9 %, в то время как удельный вес военной продукции данного предприятия достиг 65,3 %.

26 июня 1917 г. Н. В. Некрасов утвердил Положение об Управлении постройки Московского починочного завода при станции Люблино. Оно состояло из строительно-технического комитета, управления делами из трех отделов (технического, хозяйственного, счетного) и канцелярии. Руководил строительством начальник работ по постройке. Основной задачей этого завода был ремонт паровозов казенных железных дорог Московского узла и вагонов Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог[189].

21 марта Особое совещание по перевозкам приняло решение о дальнейшем развитии Северных железных дорог.

4 апреля МПС направило во Временное правительство представление о предоставлении чрезвычайного кредита на сумму свыше 6 млн руб. на расходы по усилению железных дорог. В частности, предполагалось устройство водопровода на станции Москва Николаевской железной дороги, строительство громоотводов на Ходынском поле (Александровская железная дорога), развитие станции Новки Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог [190]. Правительство требуемых средств тогда не нашло.

29 апреля 1917 г. Управление железных дорог представило в Особое совещание по перевозкам доклад о развитии уже упоминавшейся станции Кусково, а также Сокольники и Москва-Пассажирская Московско-Казанской железной дороги. Для станции Кусково предполагалось занять 33 десятины земли Московского уезда, выкупив ее у разных владельцев. На следующий день из МПС в Особое совещание поступил доклад о расширении конного обоза работавшего на московских станциях по вывозу груза еще на 600 подвод [191]. Правительство требуемых на эти меры средств тогда не нашло.

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 %) [192].

Продолжалось строительство вагонов-ледников. К концу 1917 г. «Хладобойня» располагала не менее чем 3 500 подобными вагонами. Благодаря усилиям военного ведомства, министерств земледелия и путей сообщения, удалось за 17 месяцев (с мая 1916 г. 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 пудов [193].

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 [194]. 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» [195]. 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 потребовал отменить все дополнительные дачные поезда [196]. 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. [197]

На ухудшение работы железных дорог влияла неудовлетворительная эксплуатация подвижного состава. Средний суточный пробег товарных поездов в августе 1916 г. составлял 76 верст, а в мае 1917 г. этот показатель не превышал 55 верст[198]. В связи с этим вдвое замедлился оборот товарных вагонов (с 6,5 суток в декабре 1916 г. до 13,5 суток в декабре 1917 г.)[199], что фактически означало уменьшение наполовину вагонного парка. Об этом с тревогой говорили на совещании общественных деятелей в августе 1917 г. в Москве инженеры путей сообщения А. А. Бубликов, А. А. Чаманский, А. В. Родионов и другие. В частности, указывалось, что оборот вагона по сети Московского порайонного комитета, который обслуживал Александровскую, Московско-Казанскую, Московско-Курскую, Нижегородскую и Муромскую, Северные и Сызрано-Вяземскую железные дороги, в 1916 г. составлял 5,5 суток, в 1917 г. упал до 7,5 суток, т. е. это равносильно тому, что каждый вагон перевозил почти в 1,5 раза меньше груза. Коммерческая скорость перевозимых грузов не превышала 3 версты в час (скорость 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»[200].

О сокращении работы дорог Московского узла в 1917 г. свидетельствует количество пар поездов, проследовавших в среднем в сутки по отдельным участкам. Так, на участке Москва—Можайск в январе проходило 10,5 пар поездов, а в декабре 6,4. На участке Сергиево—Лосиноостровская соответственно проследовало 10,6 и 7,9 пар поездов, на участке Серпухов—Люблино — 17,0 и 8,0, на участке Люберцы—Москва — 17,5 и 6,0[201].

Объем работы железных дорог измерялся количеством погруженных вагонов и перевезенных по дорогам грузов. За 1917 г. железные дороги России перевезли 14 499 873 130 пудов различных грузов, в т. ч. 2 625 373 998 военных[202]. По данным В. А. Соковича в 1917 г. 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.[203]

Среди дорог Московского узла наибольшее количество грузов перевезено московской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги — 632 950 373 пуда. За ней следовали Московско-Окружная — 469 371 141 пуд, Александровская — 427 380 505, Московско-Казанская — 425 283 061, Московско-Курская, Нижего-

родская и Муромская — 410 210 339, Северные — 328 410 430, Московско-Киево-Воронежская — 304 428 430 [204]. Среди перевезенных грузов основное место занимали хлебные грузы, каменный уголь, дрова, чугун. В 1917 г. хлебные грузы явно преобладали в грузопотоке Московско-Казанской, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. Московско-Курская железная дорога больше других везла дров и чугуна, Московско-Киево-Воронежская первенствовала в перевозках каменного угля. Далее приведены сведения о работе отдельных станций, перерабатывавших в 1917 году наибольшее количество грузов (указаны те из них, которые сегодня находятся в пределах Московской железной дороги).

О размерах и характере перевозок свидетельствуют данные о перевозке хлеба и угля. В первой половине 1917 г. невывезенные остатки хлебных грузов начали заметно уменьшаться (с 21 085 вагонов на 1 февраля до 4 880 вагонов на 1 июля 1917 г.), но с августа, в связи с заготовками хлеба нового урожая, железные дороги вновь перестали справляться с вывозом хлеба [205]. Разумеется, в этом нельзя винить только железные дороги. В ноябре 1917 г. в Москве состоялся Всероссийский продовольственный съезд. На нем были приведены следующие данные о заготовке хлеба в стране (в пудах):

| | 1916 г. | 1917 г. |
|---|---|---|
| август | 6 000 000 | 17 000 000 |
| сентябрь | 19 000 000 | 47 000 000 |

Эти изменения в количестве сданного хлеба объясняются желанием крупных хозяйств поскорее передать хлеб государству из-за боязни его расхищения в связи с нестабильной обстановкой в стране. Это и вызвало непредвиденные трудности в перевозках его по железным дорогам [206]. В целом же урожай 1917 г. был гораздо ниже среднего, и тот факт, что погрузка хлеба, например для фронта, в последние месяцы составляла 20–25 % от нормы, а для Москвы и Петрограда 20–30 % от нормы, говорит о кризисе железнодорожного транспорта [207]. В декабре 1917 г. вместо 3 955 вагонов с продовольственными грузами по плану фактически прибыло в Москву всего 258 вагонов, что поставило первопрестольную на грань голода [208].

Проблемы с перевозкой хлебных грузов обострились также в связи с некоторыми решениями Временного правительства. Еще

Работа отдельных станций в 1917 г.* (погрузка и выгрузка в тыс. пудов)

| | |
|---|---|
| Барыбино | 1 312 |
| Бородино | 3 419 |
| Вязьма | 45 553 |
| Гжатск | 4 171 |
| Домодедово | 1 785 |
| Кашира | 1 595 |
| Кунцево | 3 348 |
| Курск | 16 288 |
| Люблино | 7 139 |
| Михнево | 1 803 |
| Можайск | 5 936 |
| Москва (Александровской ж. д.) | 75 861 |
| Москва (Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.) | 51 906 |
| Москва (Нижегородское направление этих дорог) | 37 453 |
| Москва (Рязанско—Уральской ж. д.) | 45 410 |
| Одинцово | 4 160 |
| Орел | 33 160 |
| Орехово | 8 739 |
| Рязань | 4 934 |
| Смоленск | 17 258 |
| Тула | 19 869 |
| Ярцево | 3 170 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 60–61; Краткий обзор коммерческой деятельности Рязанско-Уральской жел. дор. за время 1909–1919 годов. Саратов, 1922. С. 35–36 (за 1917 г. данные по другим дорогам узла отсутствуют).

в марте оно приняло постановление «О передаче хлеба в распоряжение государства и о местных продовольственных органах». В стране вводился чрезвычайный режим в области хлебных заготовок. Для реализации продразверстки создавались продовольственные комитеты, которые вели учет всего имеющегося в губерниях хлеба, определяли порядок и сроки сдачи хлеба, производили реквизиции продуктов и организовывали его гужевые перевозки, в том числе подвоз к станциям железных дорог. Реакция населения на эти меры последовала незамедлительно. В докладе, подготовленном для обсуждения на Особом совещании по перевозкам, отмечались факты вмешательства в действия железнодорожников со стороны крестьян и рабочих, которые, по словам начальников дорог, являлись массами на станции и, опираясь на сочувствие и содействие солдат, грузили скупленный ранее хлеб в загруженные ранее металлами и прочими грузами вагоны. При этом груз на 300–400 пудов превышал расчетную грузоподъемность вагона. На противодействие со стороны станционных агентов они отвечали угрозами и насилием [209)].

Та же ситуация сложилась и с перевозкой донецкого угля [210)]. За первые шесть месяцев 1917 г. вывоз его сократился почти на 150 млн пудов или на 24 % по сравнению с таким же периодом 1916 г. [211)] Нехватка топлива для нужд железных дорог влекла за собой анархический захват железными дорогами проходящего топлива, к которому они впервые прибегли осенью 1917 г. Последствием таких действий могла стать остановка заводов и фабрик. Пострадало бы и население, использовавшее твердое топливо для отопления своих жилищ [212)].

В ведомстве путей сообщения сложилась своя точка зрения на причины кризиса на транспорте. Одной из них на заседании Экономического совета была названа потеря прежней дисциплины в труде, отсутствие необходимых стимулов к повышению производительности труда, неадекватные общему состоянию экономики страны требования железнодорожников в области повышения оплаты труда. В частности, Л. А. Устругов привел такой пример: в Царицыно грузчики включили в 8-часовой рабочий день 2-часовой перерыв на обед и признали за собой право на отдых по 15 мин каждый час работы. К тому же уравнение расценок при оплате труда разных категорий работников или сведение разницы к минимуму привело к падению стимула к квалифицированному труду.

О преодолении уравнительности в оплате труда, необходимости премиальной системы как одного из условий повышения производительности труда убедительно говорил на заседании Совета съездов представителей промышленности и торговли заведующий его железнодорожным отделом инженер С. В. Тюменев[213].

Самочинные действия многочисленных общественных организаций железнодорожников часто противоречили всем основным нормативно-правовым актам (включая «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования» и «Общий Устав российских железных дорог»), научной организации труда и просто здравому смыслу. В качестве примера Л. А. Устругов на заседании Экономического совета привел решение паровозных бригад на Московско-Курской железной дороге сократить район обращения паровозов вдвое. Например, до Февральской революции оборот паровозов был от Москвы до Тулы (183 версты), а летом 1917 г. он установлен от Москвы до Серпухова и от Серпухова до Тулы. Данное решение объяснялось желанием возвращаться в тот же день из рейса домой. Но ведь это потребовало или увеличения числа паровозов на этом участке железной дороги, или числа паровозных бригад и введение сменной езды, что при отсутствии квалифицированных работников являлось чрезвычайно затруднительным.

Разумеется, Министерство путей сообщения весной и летом предприняло ряд шагов по улучшению положения на железных дорогах. В частности, 10 апреля 1917 г. Временное правительство предоставило железным дорогам право направлять грузы без согласия отправителей смешанным железнодорожно-водным путем[214]. 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. 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[215]. 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 землечерпалки не успели отремонтировать[216)].

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 продовольственные 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»[217)].

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. пудов[218)]. Перевозка коммерческих грузов на Московско-Киево-Воронежской железной дороге в 1917 г. составила 77,3 % от довоенного уровня[219)]. На Рязанско-Уральской железной дороге в 1917 г. было перевезено грузов малой скоростью на 99 000 тыс. пудов больше, а большой скоростью — на 13 586 тыс. пудов меньше по сравнению с 1916 г.[220)]

Местные власти по возможности старались помочь железнодорожному транспорту. 14–15 июня в Москве было организовано Временное бюро снабжения московского района для «объединения деятельности общественно-государственных органов по топливу, металлу, продовольствию, транспорту, заводских совещаний, комитетов по хлопку, льну, сукну, коже, а также создаваемых вновь органов регулирования труда»[221)]. Своих представителей во Временное бюро снабжения московского района направили все железные дороги Московского ж. д. узла. Одним из первых важных решений бюро стало распоряжение об остановке в пределах Московской

Окружной ж. д. работы всех текстильных фабрик на срок не далее чем за месяц до начала выборов в Учредительное собрание из-за невозможности снабжения фабрик города топливом без ущерба для железных дорог[222].

В предвоенные годы русские железные дороги общего назначения не только полностью покрывали все свои эксплуатационные расходы, но и приносили немалый чистый доход[223]. Как уже отмечалось выше, в годы войны 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 ссуду[224].

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[225].

Чтобы заделать образовавшуюся финансовую брешь, Временное правительство увеличило с 1 апреля особый сбор с 10 до 30 копеек с вагона[226], 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 коп. вместо 0,7 с пуда. За погрузку вагона теперь брали 2 коп. с пуда вместо 0,3 и за выгрузку 1 коп. вместо 0,2 с пуда[227]. Тогда же на 50 % были увеличены цены на пассажирские билеты и провоз багажа. 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[228].

На всей сети в 1917 г. было ранено 75 944 и убито 1 545 человек, что свидетельствовало о низкой технике безопасности. Важно отметить, что почти половина пострадавших железнодорожников и членов их семей, пассажиров и посторонних лиц приходились на дороги Московского железнодорожного узла.

Особенно ухудшились все показатели работы транспорта осенью 1917 г. В середине сентября 1917 г. в Москве ожидали разгрузку около 700 вагонов с военными грузами. Это помимо задержанных под Москвой более 1 000 вагонов и в Вологде (для станций Москов-

| Название дороги | Ранено | | Убито |
|---|---|---|---|
| | легко | тяжело | |
| Александровская | 757 | 177 | 120 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская (Моск. сеть) | 883 | 137 | 31 |
| Московско-Казанская | 355 | 193 | 167 |
| Моск.-Курская, Нижегородская и Муромская | 2 049 | 582 | 107 |
| Московско-Киево-Воронежская | 22 675 | 743 | 140 |
| Северные | 11 381 | 334 | 237 |

*Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 140–141.

ского узла) — 900 вагонов[229]. В середине октября на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах, а также на Московско-Казанской, количество неотправленных вагонов достигло 4 тыс. На участке Московско-Курской железной дороги могло проходить до 20 пар товарных поездов в сутки, а проходило лишь 12. Постоянно сокращался прием на Московский железнодорожный узел вагонов с соседних дорог. Та же Московско-Курская железная дорога могла принимать от Южных дорог 1 500 вагонов, а принимала лишь 250 вагонов в сутки. Московско-Казанская железная дорога принимала от соседних дорог в сторону Москвы всего лишь 150 вагонов. Московско-Киево-Воронежская сократила прием вагонов в 3 раза. Некоторые станции оказались заблокированы стоящими без движения поездами. По этой причине станция Курск, например, смогла принимать в сутки вместо 900 всего 240 вагонов[230]. В Нижнем Новгороде из-за отсутствия паровозов стояло 600 вагонов[231]. С октября 1916 г. по октябрь 1917 г. количество отправленных груженых вагонов со станций Московского порайонного комитета сократилось с 455 000 до 308 600 вагонов, а в декабре составило всего 218 540. Особенно наглядно это видно по результатам работы отдельных станций. В декабре 1917 г. в Москве в сутки грузился или разгружался 1 291 вагон, в Рязани — 135, в Курске — 370, в Батраках — 254. Для сравнения показатели декабря 1916 г. (соответственно): 4 312, 406, 1 000, 790[232].

13 октября министр путей сообщения А. В. Ливеровский в телеграмме начальникам железных дорог особо подчеркнул, что

«главным образом затруднения испытываются на Московском узле и прилегающих к нему участках»[233].

19 октября Ливеровский направил министрам Временного правительства срочную телеграмму. В ней отмечалось, что из-за несвоевременного вывоза грузов получателями, падения производительности труда, в частности, поездных и составительских бригад, на станциях Московского узла и прилегающих участках скопилось такое количество груза, что дальнейший приток вагонов приведет к полному прекращению работы узла. Он уведомил коллег, что МПС полностью прекратило погрузку «всех без исключения грузов назначением в Московский и через Московский узел»[234].

В связи с предстоящей эвакуацией правительственных учреждений в Москву в МВД Временного правительства были составлены специальные правила въезда в город и окрестности. Так, для въезда лиц, не имевших на то разрешения, временно закрывались станции Москва-Пассажирская всех направлений, станции Сергиево и Дмитров Северных железных дорог, Клин — Николаевской железной дороги, Волоколамск — Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, Подольск — Московско-Курской железной дороги, Михнево — Рязанско-Уральской железной дороги, Можайск — Александровской железной дороги, Наро-Фоминская — Московско-Киево-Воронежской железной дороги[235].

Осенью 1917 г. железнодорожный транспорт захлестнула волна анархии. Неизвестные вооруженные лица грабили поезда и станционные склады. 13 октября по линиям Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог была направлена депеша, в которой констатировался факт, что охрана, особенно в ночное время, не в состоянии бороться с преступниками и «ежедневно вскрываются на путях вагоны и расхищается груз на большие суммы»[236]. 16 октября около 30 «злоумышленников» ночью напали на охраняемый состав на станции Пост Северный тех же железных дорог. Грабеж удалось предотвратить только общими усилиями станционных служащих[237].

На станции Рязань с 18 по 27 октября 1917 г. было вскрыто 170 вагонов, на станциях Великие Луки и Новосокольники с 8 по 13 ноября 150 вагонов только с зерном, а всего разграблено около 500 вагонов. По состоянию на 4 декабря 1917 г. на Московско-Киево-Воронежской железной дороге было зафиксировано почти 2 тыс. краж и грабежей[238]. Сообщения о бесчинствах солдат

поступали в МПС и Викжель из Каширы, Нижнего Новгорода, Рузаевки и т. д.[239] В Сонково начальник станции и дежурный по станции, спасая свои жизни от буйствующей толпы, были вынуждены руководить движением по телефону со стрелочных постов[240]. Не случайно главные дорожные комитеты рекомендовали семьям железнодорожников уехать в сельскую местность, а служащим оставаться на станциях «пока это является безопасным»[241].

Различные организации, в том числе железнодорожные профсоюзы, назначали поезда без ведома железнодорожной администрации, ломая график движения поездов.

Экстренные поезда и паровозы, следующие в неизвестном направлении, иногда по участкам дорог, занятым движущимися воинскими эшелонами и составами с экстренными грузами, загромождали узловые и прочие станции и вызывали длительное нарушение движения. Отмечались факты, когда распоряжения железнодорожной администрации отменялись лицами, прямого отношения к железной дороге не имевшими.

Железнодорожный телеграф был перегружен передачей телеграмм, содержание которых не относилось к железнодорожному движению. Причем часто такие телеграммы передавались под угрозой насилия.

Терроризируемые солдатами из проезжающих эшелонов и лишенные возможности нормально работать, железнодорожные агенты стали покидать службу. На железных дорогах появилось невиданное доселе зрелище — брошенные поезда. Рабочие и служащие просто покидали станции, оставляя составы без всякой охраны. На Северо-Западных железных дорогах было брошено 39 составов, на Московско-Курской — 27, на Московско-Киево-Воронежской — 20, на участке Ярославль—Александров Северных железных дорог — 14 и т. п.[242]

Повсеместно крестьяне и рабочие, часто при содействии солдат, расхищали инвентарь и заготовленные для железных дорог дрова. Отмечались факты прекращения поставок на железные дороги продовольствия и денежных средств. В силу этих причин еще в начале октября Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги официально обратилось к министру путей сообщения с заявлением, что впредь оно не может нести ответственность за сохранность вверяемых ему для перевозки грузов[243]. По словам начальника Эксплуатационного управления МПС Э. В. Ландсберга,

«анархия на железных дорогах доходит до такого предела, что начальники дорог обращаются в Министерство с просьбой об их немедленном устранении»[244]. Инженер С. В. Тюменев в докладе Комитету Совета съездов промышленности и торговли о положении железнодорожного транспорта за октябрь и ноябрь 1917 г. пришел к выводу: «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»[245].

# Глава IV

# Московская сеть железных дорог в годы «военного коммунизма»

## § 1. Общая характеристика положения железных дорог

В конце 1917 г. состояние российских железных дорог инженерами путей сообщения оценивалось как катастрофическое. Московский железнодорожный узел был парализован скоплением огромного количества вагонов. В ноябре только в ожидании разгрузки простаивало более 6 тыс. вагонов, превратившихся в склады на колесах. Из-за отсутствия у грузополучателей денег и транспортных средств складские помещения были забиты невывезенными грузами. К тому же они боялись хранить грузы у себя из-за растущей преступности.

На станциях Московского узла скопилось более 3 тыс. неисправных вагонов. Наблюдалось массовое расхищение их на запасные части. Все чаще отмечались случаи поджогов станционных сооружений, акты вандализма в помещениях вокзалов, захвата и разгрома поездов в основном с продовольственными грузами. Представители железнодорожной администрации с отчаянием говорили о все новых случаях недопустимой эксплуатации железных дорог: сокращение тяговых участков непрерывного обслуживания, установление паровозными и кондукторскими бригадами суточного отдыха после каждой поездки, систематическая задержка паровозов из депо для готовых к отправке поездов и т. п. В результате самые технически оснащенные дороги узла работали на треть своих возможностей.

Разруха усиливалась бесчинством разного рода уголовных и бандитских элементов, которые под видом демобилизованных солдат шныряли на железных дорогах, занимаясь грабежом [2)].

Наступивший 1918 г. не принес изменений в эту весьма мрачную картину.

На почве продовольственного кризиса железные дороги захлестнули толпы мешочников. Считается, что в годы Гражданской войны около половины всего продовольствия в города доставлялось мешочниками. Главный инспектор железных дорог В. П. Некрасов писал в «Вестнике путей сообщения», что массовое перемещение последних из губернии в губернию «упразднило всякое грузовое движение, ибо вместо поездов с мукой мы везли поезда с телами мешочников» [3)].

Голод вынудил часть железнодорожников присоединиться к мешочникам. Например, на участке Москва—Брянск Московско-Киево-Воронежской железной дороги летом 1918 г. ежедневно сотни служащих, мастеровых и рабочих направлялись в южные губернии в поисках продовольствия [4)]. Железнодорожные профсоюзы, местные органы власти попытались придать организованный характер этому стихийному процессу. Так, Исполком Совета железнодорожных депутатов Александровской железной дороги направил за хлебом на Рязанско-Уральскую железную дорогу экспедицию в составе двух паровозов, одного вагона 2 класса, одного вагона 3 класса, одной теплушки [5)], двух вагонов с углем и 35 порожних товарных вагонов. Поезд сопровождал отряд охраны [6)]. Викжедор послал на Владикавказскую и Южную железные дороги 16 членов Исполкома и около ста человек профсоюзных активистов из числа работников паровозных бригад и движенцев «для содействия народному комиссару Сталину к усиленному продвижению продовольствия» [7)].

Ослабленный государственный аппарат не справлялся с выполнением вполне разумных решений советского правительства. Например, при попытках обменять продукцию легкой промышленности на хлеб весной 1918 г. большую часть товаров просто разграбили из-за отсутствия охраны. Так, на станции Антропово близ Галича Северных железных дорог около 6 тыс. крестьян и мешочников разграбили стоявшие без охраны 85 вагонов с обувью, мануфактурой, сахаром и т. п. Крестьяне приехали из окрестных

деревень с подводами. Они были уверены, что это буржуи прячут товар от народа [8)].

Мешочникам и спекулянтам иногда помогали и железнодорожники. На Александровской и Московско-Виндаво-Рыбинской железных дорогах были обнаружены вагоны с двойными стенками, в которых перевозились мука и продовольствие [9)].

Острый продовольственный кризис вынудил Совнарком еще в январе 1918 г. разрешить местным органам власти и учреждениям Наркомата продовольствия создавать заградительные отряды для «самых революционных мер продвижения грузов, сбора и сыпки хлеба и т. д., а также для беспощадной борьбы со спекулянтами» [10)]. На местах возникли также реквизиционные отряды с аналогичными функциями. Особое развитие эти полувоенные подразделения получили после декрета СНК от 9 мая 1918 г. «О чрезвычайных полномочиях народного комиссара по продовольствию». Они получили права останавливать и досматривать поезда, прицеплять и отцеплять вагоны, брать для своих нужд паровозы, пользоваться телефоном и телеграфом. Пользуясь безвластием на дорогах, они пытались установить свои порядки, нанося огромный ущерб перевозкам пассажиров и грузов. Так, на Московско-Курской железной дороге действовали реквизиционные отряды Курского, Орловского и Тульского губернских продовольственных комитетов. 25 мая на станции Мценск они реквизировали 25 тыс. пудов зерна, принадлежавшего железнодорожникам. Часто при осмотре поездов бойцы этих отрядов открывали беспорядочную стрельбу. Во время обстрелов поездов железнодорожники и их семьи старались покинуть свои дома и место службы. 9 июля при обстреле поезда № 22 было убито 6 (в том числе составитель поездов из Тулы) и ранено 8 человек, в том числе 4 железнодорожника. На станции Жданка Сызрано-Вяземской железной дороги был обстрелян вагон с рабочими станции Люблино, направлявшимися за хлебом для голодающих семей. Среди 58 командированных, 50 были коммунистами. Они не стали оказывать сопротивление советскому же отряду. Воспользовавшись этим, бойцы местного реквизиционного отряда забрали из вагона все имущество вплоть до чайного стакана. Несмотря на строгое предписание Тульского отдела ВЧК о возврате отобранного, никто ничего железнодорожникам не возвратил. 22 июня участковый милиционер сообщил начальнику охраны Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог, члену

Викжедора П. П. Яковлеву, что после обстрела поезда № 104-е он потребовал от начальника реквизиционного отряда удалить «свою пьяную банду» со станции Поныри. В ответ раздались угрозы расстрелять милиционера. Яковлев доложил о творящемся беззаконии непосредственно В. И. Ленину, отметив, что «станционные агенты, паровозные и кондукторские бригады отказываются принимать и водить обстреливаемые поезда, что угрожает полным крахом транспорту» [11].

Яковлев также указал, что из-за действия этих отрядов поезда задерживались до 5 часов. Отмечались случаи порчи упаковки и даже утраты вещей из багажных вагонов, за что дороги несли громадные убытки по оплате пропаж. Он особо подчеркнул, что часто жертвами этих отрядов становилась городская и сельская беднота, которая «с последними грошами, зачастую вырученными от продажи последнего скарба», отправлялась за хлебом в Поволжье или южные губернии России. На станциях Кубинка и Можайск некие отряды задерживали на несколько часов пассажирские поезда, обыскивали багаж и ручную кладь пассажиров и при этом «недопустимо некорректно» вели себя не только по отношению к пассажирам, но и к служащим Александровской железной дороги. Узнав об этих фактах, В. И. Невский направил по дорогам депешу, в которой требовал ареста производящих обыски и доставки их в районные комиссариаты милиции. Факт несанкционированных центральной властью обысков и реквизиций Невскому подтвердили председатель ВЧК Ф. Э. Дзержинский и член Президиума ВЦИК М. К. Муранов. Московский Совет рабочих и крестьянских депутатов обратился к железнодорожникам с призывом немедленно арестовывать производящих подобные обыски и привозить их в Москву на Лубянку в ВЧК [12].

23 сентября В. И. Невский был вынужден в докладе В. И. Ленину отметить, что в заградительные отряды идут случайные люди, потому что «на дороге при перевозке хлеба можно подкормиться». Нарком путей сообщения писал, что деятельность этих отрядов тяжелым бременем легла на железные дороги. Без особой надобности отвлекались от прямых обязанностей железнодорожные агенты, занимались под жилье вагоны и т. п. Невский заметил, что «железная дорога обязана только перевезти, но не должна служить квартирой и местопребыванием вооруженных людей». По его мнению,

«борьба с мешочничеством должна быть перенесена с железных дорог в места закупки и заготовки хлеба» [13)].

Весной 1918 г. главной проблемой железных дорог стала стихийная демобилизация многомиллионной армии. К демобилизации готовились, ее обсуждали на многочисленных совещаниях в МПС, МВД и других ведомствах еще при Временном правительстве.

21 февраля 1918 г. Всероссийский чрезвычайный съезд железнодорожников принял «Положение об охране на железных дорогах в связи с демобилизацией армии». Предполагалось, что охрану дорог примут на себя местные Советы. Они должны были организовать специальные отряды из войск, не подлежавших демобилизации, и обеспечить сопровождение каждого пассажирского или товарного поезда вооруженной охраной в количестве не менее 10 человек. На практике ничего из задуманного осуществить не удалось. Хлынувшая с фронта масса демобилизованных солдат пронеслась по железным дорогам словно ураган. В поездах творилось нечто невообразимое: все пассажирские вагоны были буквально забиты ехавшими к месту жительства солдатами, окна в вагонах разбиты, поскольку служили для входа и выхода, отопление не действовало, так как из-за холода лопались трубы, внутреннее оборудование вагонов было повреждено.

В мае в Москве прошел 1-й съезд представителей административных и рабочих организаций железных дорог РСФСР. Докладчики от всех дорог отмечали ухудшение положения с обеспечением топливом, неизбежность перехода на использование низкокачественного угля и торфа, указывали на плохие, подчас невозможные санитарные условия, отсутствие квалифицированных инженеров, мастеровых и рабочих. Делегатский съезд Всероссийского союза инженеров и техников, работающих на путях сообщения, наоборот, был обеспокоен разрушением технического аппарата. Делегаты подчеркивали, что администрация дорог работает в невыносимых условиях. На съезде представителей тягового хозяйства была принята резолюция с осуждением вмешательства в деятельность транспорта лиц, незнакомых с железнодорожным делом.

В. И. Невский в одной из своих статей признал, что основная причина бедственного положения транспорта состояла в «бесконтрольном хозяйничаньи», которое проявляли по отношению к дорогам разного рода комиссары, эмиссары, главковерхи «и просто

жулики, бандиты и прохвосты всевозможных ведомств и учреждений, прикрывавшиеся именем Советской власти»[14].

Во второй половине 1917 г. Россию накрыл вал преступности. Он был вызван двумя основными причинами: широкой амнистией Временным правительством осужденных не только за участие в борьбе против самодержавия, но и за различные преступления уголовного характера, а также постоянным ослаблением всей карательной системы государства. Газеты запестрели сообщениями об убийствах, кражах, мошенничестве. Уголовный террор тесно переплетался с классовым. В европейской части России разрастались погромы и поджоги помещичьих усадеб, различных присутственных мест, террористические акты в отношении правительственных чиновников.

Проявлениями анархии и беззакония сопровождался весь 1918 г. НКПС получал сообщения с дорог как с поля боя. 29 апреля В. И. Невский сообщил в Высший военный совет и В. И. Ленину, что группа матросов захватила в Брянске пассажирский паровоз и увела его на Полесские дороги к своему составу[15]. Солдаты с воинских эшелонов открывали беспорядочную стрельбу на станциях, вынуждая служащих бежать со своих постов. Такая стрельба была открыта, например, 26 ноября на станции Люблино. На станции Поныри отрядом красноармейцев был разоружен агент охраны станции, а затем на платформу была брошена бомба, по счастью неразорвавшаяся. Другой отряд в Лопасни похитил из дамской уборной мягкую мебель[16]. На перегоне Лопасня — Шарапова Охота в ночь на 4 октября неизвестные дважды укладывали поперек рельс шпалы, чем препятствовали движению[17]. С линии в кассу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги поступали в большом количестве фальшивые купоны знаменитого «займа свободы» достоинством в 25 руб. На многих дорогах отмечались случаи самоубийств и т. п.[18] Вооруженные банды задерживали поезда, отцепляли от проходящих поездов вагоны и паровозы и угоняли их, подчас заставляя паровозную бригаду выезжать на занятый другим поездом перегон. Пассажирское движение было парализовано, а кое-где прекращено.

Отправляя груз, никто не мог быть уверен, что он придет по назначению. Среди бела дня шел повальный грабеж. Он принял такие масштабы, что вслед за Московско-Киево-Воронежской железной дорогой сложили с себя ответственность за целость и сохранность

сданных к перевозке грузов Александровская, Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная, Московско-Виндаво-Рыбинская, Омская, Сызрано-Вяземская, Черноморско-Кубанская, Владикавказская, Северные, Юго-Восточные и другие железные дороги [19].

Бесчинства творили от имени власти, дорвавшиеся до нее всякие темные личности. «Будущий историк русской революции, — писал В. И. Невский, — с удивлением увидит, что в течение некоторого времени Россия представляла из себя любопытную страну, в которой появился особый вид пирата, — пирата на железнодорожных путях». Такой пират представлял из себя некоего комиссара, в распоряжении которого был поезд из хороших салон-вагонов, сопровождаемых отдельными бронированными вагонами, а то и бронепоездами с пулеметами и пушками, имеющий запас продовольствия и денег. Под разными «революционными предлогами» эти комиссары разъезжали в «своих» вагонах со «своими» паровозами, грабили продовольственные склады, убивали непокорных железнодорожников, резали стрелки, устраивали крушения [20].

Советская власть пыталась справиться с преступностью путем создания отрядов милиции. В первое время строгого отбора стражей порядка не существовало, и в милиционеры часто записывались совершенно случайные люди. Их действия порочили новую власть. Приходилось избавляться от таких лиц. Например, 10 января 1918 г. ВРК Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог принял решение расформировать милицию из-за ее «нравственного разложения», падения дисциплины и самоуправства [21].

По инициативе наркома путей сообщения В. И. Невского главные дорожные комитеты должны были образовать товарищеские суды или революционные трибуналы по делам о бесчинствах, грабежах, кражах и преступлениях по должности. 30 января 1918 г. Совнарком образовал Всероссийскую межведомственную чрезвычайную комиссию по охране железных дорог и передал ей все существовавшие организации по охране дорог. Перед комиссией поставили задачу бороться со спекуляцией на железных дорогах [22]. При ней учреждалось Главное управление по охране путей сообщения. 25 марта эти учреждения и их местные отделения перешли в ведение НКПС.

Специальные премии за раскрытие краж ввел Управляющий Московско-Казанской железной дорогой Л. Н. Бернацкий. За рас-

крытие мелких краж (стоимость украденного до 500 руб.) вознаграждение составляло до 10 руб.; за раскрытие краж в размере от 501 до 1 000 руб. вознаграждение возрастало до 25 руб. В случае раскрытия кражи на сумму свыше 1 000 руб., раскрывшему ее в качестве вознаграждения полагались 5 % от стоимости похищенного[23]. Премии могли выдаваться как железнодорожникам, так и милиционерам.

Пытаясь противостоять преступности, Советская власть пошла на создание в феврале 1918 г. ВЧК по охране дорог. На самих дорогах съезды железнодорожников принимали решения о создании отрядов Красной гвардии[24]. Поскольку все эти шаги оказались малоэффективны, 17 июля 1918 г. Совнарком принял решение вместо Всероссийской межведомственной чрезвычайной комиссии по охране дорог образовать при НКПС Управление по охране путей сообщения и довести численность охраны до 70 тыс. человек. В железнодорожную охрану разрешалось принимать только по рекомендациям рабочих, профессиональных и крестьянских организаций[25]. Разумеется, это не гарантировало охрану от проникновения в ее ряды людей недостойных.

В ночь с 26 на 27 августа 1918 г. начальник охраны Московского округа путей сообщения Н. Н. Зимин приказал провести ревизию охраны двух дорог Московского узла. Положение на Московско-Виндаво-Рыбинской дороге оказалось в целом удовлетворительным. На Московско-Казанской дороге на вокзале постов не оказалось вовсе, дежурные чины охраны проводили время с девицами, причем некоторые из них были в нетрезвом состоянии. По результатам проверки трое служащих охраны были уволены. Н. Н. Зимин отдал приказ об увольнении из охраны «всех лодырей, бездельников и фразеров»[26].

19 августа СНК в целях объединения всех вооруженных сил РСФСР в ведении Наркомата по военным делам передал военизированную охрану путей сообщения в военное ведомство.

Разгулу бандитизма способствовала сама атмосфера Гражданской войны, наличие у населения огромного количества оружия, падение ценности человеческой жизни. Охране железных дорог приходилось вступать в схватки с преступниками даже в столице. 28 сентября в 3 часа дня группа вооруженных грабителей совершила налет на Управление Московско-Курской железной дороги. Они пытались похитить 20 млн руб. Охрана управления оказала

отчаянное сопротивление бандитам. С помощью подоспевших милиционеров удалось задержать 24 человека [27].

Преступный мир еще долго использовал в своих целях разобщенность в деятельности правоохранительных органов Советской власти, обстановку анархии. После ряда неудачных экспериментов Советская власть решила вернуться к дореволюционному опыту по охране железнодорожных магистралей. 18 февраля 1919 г. ВЦИК принял декрет об организации железнодорожной милиции. В декрете отмечалось, что милиция создается «в целях поддержания революционного порядка и единства управления на всех железных дорогах». На нее распространялись все права общей (в городах и уездах) милиции и возлагались специальные обязанности, вызывавшиеся особенностями несения службы на железных дорогах. На каждой железной дороге постепенно были учреждены линейные отделения. Право ревизии и контроля над деятельностью железнодорожной милиции возлагалось на губернские исполкомы местных советов [28].

Успехи большевиков в борьбе с преступностью признавали даже те, кто тогда не симпатизировал Советской власти. Так, в эмиграции генерал-лейтенант В. Н. Ипатьев писал: «Можно было совершенно не соглашаться со многими идеями большевиков. Можно было считать их лозунги за утопию (как это и подтвердил впоследствии жизненный опыт), но надо быть беспристрастным и признать, что переход власти в руки пролетариата в октябре 1917 года, проведенный Лениным и Троцким, обусловил собою спасение страны, избавив ее от анархии и сохранив в то время в живых интеллигенцию и материальные богатства страны. Мне часто приходилось, как в России, так и заграницей, высказывать свое убеждение, что я в 1917–1919 годах остался жив только благодаря большевикам. Слухи о варфоломеевских ночах в Петрограде не переставали распространяться, — и несомненно, что они имели бы место, если бы в стране оставалось Временное правительство. Оно боялось пролить каплю крови, как заявлял Керенский, — в то время, когда уголовные каторжники, выпущенные из тюрем, спокойно разгуливали по всем городам и селам России и безнаказанно творили убийства и грабежи» [29].

Однако люди гибли в 1918 г. не только от рук преступников. В течение всего года постоянно росло количество несчастных случаев на железных дорогах. Всего за год погибло 1 761 человек,

а ранено 63 365. Наибольшее количество погибших среди дорог Московского узла приходилось на Московско-Курскую, Нижегородскую, Муромскую и Московско-Окружную железные дороги (151 человек), а раненых — на Московско-Киево-Воронежскую железную дорогу (11 607) [30].

Значительное число ранений и увечий было вызвано в годы Гражданской войны экономическими причинами. Отправляясь за продовольствием, жители городов ехали на буферах, ступеньках вагонов, крышах и т. д. В больницах оказалось огромное количество лиц с отрезанными пальцами, руками и ногами.

Второй причиной смертей и увечий на железных дорогах стали участившиеся крушения из-за плохого состояния пути, подвижного состава, понижения квалификации работников железных дорог. К тому же общие плохие условия работы, недостаток питания влекли за собой быструю утомляемость, снижение внимания и т. п.

В 1918 г. на всей железнодорожной сети осталось всего 98 больниц (в 1912 г. — 143). Уменьшение было вызвано тем, что часть их оказалась на территории других государств или за линией фронтов Гражданской войны. Нагрузка на оставшиеся резко возросла в связи с поступлением с фронтов раненых и неизбежного спутника разрухи — различных инфекционных заболеваний.

В связи с распространением холеры на Московском железнодорожном узле были приняты дополнительные меры предосторожности. На всех станциях ко времени прибытия пассажирских поездов устанавливали водогрейные кубы и специальные емкости с остуженной кипяченой водой. Торговцев обязали вести продажу с лотков или использовать корзины и содержать место торговли в чистоте. При обнаружении острых желудочно-кишечных заболеваний среди пассажиров немедленно проходило их медицинское освидетельствование, а при необходимости размещение в больницах. Вагоны, в которых были обнаружены больные, подлежали обеззараживанию [31].

Уже к лету 1918 г. дала о себе знать стремительно нарождающаяся новая бюрократия, которая явно не хотела в чем-либо уступать бюрократии при самодержавии, а подчас пытавшаяся устроить свою жизнь еще лучше, что было особенно безнравственно в условиях экономической разрухи и всеобщей бедности. 28 июля 1918 г. комиссар Московского округа путей сообщения В. И. Ледовской был вынужден направить В. И. Ленину, Л. Д. Троцкому, В. И. Невскому

телеграмму следующего содержания: «Положение с классными вагонами катастрофическое. Требования предъявляются непомерные. Все хотят служить Республике только с комфортом. При невозможности предоставить классные вагоны и салоны лица, получившие ответственные назначения, грозят сложить полномочия. Такое отношение преступно, ибо служить Республике надо при всяких условиях, а не только при условии полного комфорта. Прошу сейчас же ограничить право пользования вагонами, предоставляя их с крайней осторожностью и поручив выдачу разрешений одному какому-либо органу, дабы не было таких случаев, чтобы настойчивые, ни с чем не считающиеся лица, получивши отказ в одном месте, не добивались его в другом. Дальнейшее удовлетворение непомерных требований на вагоны возможно лишь за счет составов пассажирских поездов, что не даст возможности сформирования поезда, при возобновлении сообщения с Украиной. Прошу указаний, заявляя, что с сегодняшнего дня вынужден буду отказывать в вагонах. Люди, искренне желающие служить Советской Республике, должны ехать в теплушках, если нет классных, и не требовать вагонов и ресторанов» [32)].

За ноябрь месяц только по Рязанско-Уральской железной дороге за 20 дней проследовало 100 экстренных поездов, а ведь каждый из них срывал все движение, резко снижал скорость пассажирских и коммерческих поездов. В. И. Невский на 2-м Всероссийском съезде совнархозов заявил, что железнодорожники не против экстренных поездов, и они готовы предоставить и поезд, и вагон, и проводников для ответственных лиц, но пусть в таких поездах «едут те, кому это нужно, а не бездельники и мародеры» [33)]. Невский осудил барские замашки новой советской бюрократии: «Вы, конечно, поймете психологию рабочего, который, может быть, и с несколько меньшим сознанием, чем вы, но тем не менее с большой жаждой стремился к светлой социалистической жизни, который участвовал в забастовках, принимал на себя всю тяжесть гонений прежнего режима, боролся, жаждал ухода царя и который теперь, когда все это произошло, все-таки живет в той же грязной холодной теплушке в то время, когда здесь рядом, в роскошном салон-вагоне, живут люди, какие-то комиссары, которые презрительно относятся к этому рабочему» [34)]. Нарком путей сообщения огласил большой список лиц, в основном военного ведомства, которые требовали для себя экстренных поездов, отметив при этом,

что председатель ВЦИК Я. М. Свердлов ни разу не воспользовался подобным правом как глава законодательного органа страны и ездил всегда в обычном вагоне. В результате, по подсчетам Невского, железнодорожники до 8 часов в сутки работали с различными экстренными поездами. Экстренные поезда останавливали движение воинских и продовольственных поездов, держали большое количество паровозов под парами. Причем паровозы часто задерживались на фронте и становились собственностью военных частей.

Чтобы как-то решить проблему поездок служебных лиц, было решено прицеплять к поездам специальные штабные вагоны для следования от Москвы в направлении Вологды, Вятки, Курска, Нижнего Новгорода, Орши, Петрограда и т. д. Разрешение на право проезда в штабных вагонах военнослужащим давали военные власти, а гражданским лицам — Московский округ путей сообщения[35]. В то же время В. И. Невский обвинил местные органы Советской власти в невнимании к проблемам командируемых по службе лиц. Например, в городах вполне можно было создать гостиницы для приезжих. Однако местные органы власти «очень часто силой оружия завоевывают себе право жить в вагонах»[36]. Так, еще 13 апреля Эксплуатационное управление НКПС направило в Моссовет письмо. В нем говорилось, что на станциях Московского узла более 100 пассажирских вагонов занято под жилье для сотрудников эвакуированных из Петрограда правительственных учреждений. Особо подчеркивалось, что освобождение вагонов прямо связано с поиском помещений в городе и их реквизицией. Однако Моссовет препятствовал размещению учреждений и их сотрудников. В результате из весьма ограниченного вагонного парка было выведено большое количество совершенно исправных для перевозок пассажиров вагонов. К тому же они загромождали пути станций и препятствовали формированию поездов[37].

Пытаясь найти выход из кризиса на транспорте, руководители ведомства путей сообщения обратились к зарубежному опыту. Нарком путей сообщения П. А. Кобозев еще в мае 1918 г. решительно высказался за использование в железнодорожном деле опыта Америки в научной организации труда. Он привел в пример работу двух американских дорог (Santa Fe и Chicago-Milwukee St. Paul), на которых после ряда динамометрических опытов сумели сократить вдвое расходы топлива. Кобозев считал, что необходима строго научная программа восстановления железнодорожного

транспорта. Ее составными частями должна стать новая структура управления частными и казенными железными дорогами с учетом экономических особенностей обслуживаемых этими дорогами районов, объединение дела заготовок топлива и других материалов, капитальный ремонт паровозов в особых починочных мастерских, работающих на сеть ближайших дорог, решительное сокращение «ненужного для дела числа лиц и категорическое требование выполнения оставшимися на службе всей выпадающей на их долю работы» с повышенной заработной платой. Кобозев считал, что одна правительственная власть не сможет осуществить весь комплекс предполагаемых работ. «Успех возможен, — подчеркивал нарком, — только при осуществлении намеченных задач без неизбежной казенной рутины и коллегиальной безответственности, при помощи частной предприимчивости, под объединяющим руководством, надзором и контролем правительственной власти, при ее действенной помощи и с участием казны в прибылях предпринимателей». Более того, народный комиссар П. А. Кобозев высказался за передачу в частную эксплуатацию ряда казенных железных дорог[38)].

Однако разраставшаяся Гражданская война и начавшаяся военная интервенция не позволили реализовать эти планы. Страна превращалась в военный лагерь, и железные дороги переходили на мобилизационный режим работы.

Летом и осенью 1918 г. наибольшую опасность для Советской власти представляла деятельность антибольшевистских сил на востоке страны. В связи с этим было необходимо наладить бесперебойное перемещение войск и военных грузов в направлении Волги, Урала и Сибири. 7 августа 1918 г. вся Московско-Казанская железная дорога была объявлена на военном положении. Народный комиссар по военным и морским делам Л. Д. Троцкий назначил начальником обороны Московско-Казанской железной дороги подполковника В. В. Каменщикова. Были приняты дополнительные меры по охране пути и железнодорожных сооружений, в первую очередь поворотных кругов, водокачек, депо и мостов. Запрещалось хождение по путям лиц, не имевших отношения к железнодорожному персоналу. Пассажиры допускались на перроны вокзалов только во время посадки в поезда. В момент прохождения поездами мостов длиной свыше 10 метров запрещалось выбрасывать из окон какие-либо предметы. При этом часовые на мостах

получили право открывать огонь по высовывавшимся из окон или выбрасывавшим что-либо без предупреждения.

11 августа на военном положении были объявлены Московско-Нижегородская и Муромская железные дороги. На них также были распространены все вышеназванные меры. Обороной всех этих дорог руководил В. В. Каменщиков[39].

7 августа 1918 г. СНК принял постановление об организации при Всероссийской Чрезвычайной Комиссии по борьбе с контрреволюцией, саботажем и спекуляцией Особого железнодорожного отдела. Для проверки его деятельности создавалась контрольная комиссия из представителей Всопрофжеля и Викжедора на паритетных началах. Совнарком потребовал от ВЧК немедленного освобождения с восстановлением в служебных правах железнодорожников, которые были уволены и арестованы «без всякого основания». Было отмечено, что впредь увольнение железнодорожников могло осуществляться только на основании постановления суда. Временное отстранение от службы допускалось только по соглашению с дорожными профсоюзами[40].

В сентябре были образованы чрезвычайные комиссии по борьбе с контрреволюцией на ряде крупных железнодорожных станций — в Нижнем Новгороде, Туле, Орле, Курске. На станции Муром был создан военно-революционный комитет. На более мелких станциях формировались небольшие отряды для подавления выступлений со стороны «буржуазных и саботирующих элементов». Например, 31 августа такой отряд из 25 человек был создан на станции Петушки[41].

НКПС направил 24 августа телеграмму начальникам дорог Московского узла с требованием усилить пожарную охрану станций. Это, в частности, было обусловлено тем, что на территории узла находились основные склады Хозяйственно-материального управления НКПС (на станциях Бородино, Брянск, Вязьма, Калуга, Люблино, Москва-Товарная Александровской железной дороги, Москва II Курская, Орехово, Ржев, Савелово, Ярцево и др.)[42].

Ожесточенное противостояние на фронтах Гражданской войны усиливало идеологическую нетерпимость в тылу. 24 августа 1918 г. Наркомат юстиции принял постановление «О порядке проведения в жизнь декрета „Об отделении церкви от государства и школы от церкви“». Этим постановлением была запрещена благотворительная и культурно-просветительная деятельность церкви,

из городских и сельских храмов изымались метрические книги. В государственных и общественных местах не допускалось проведение религиозных обрядов и церемоний, присутствие икон, картин, статуй религиозного характера. Это постановление затрагивало и ведомство путей сообщения. Президиум Совета рабочих и красноармейских депутатов железных дорог Московского узла потребовал немедленно приступить к удалению из вокзалов, мастерских и других общественных помещений всей религиозных принадлежностей (киотов, крестов, хоругвий, аналоев, подсвечников, ящиков для восковых свечей и т. п.)[43]. В ответ с мест руководству дорог пошли сообщения наподобие того, что прислал агент охраны станции Чесменка Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги: «Выселил всех чудотворцев и святых в целости в пакгауз»[44]. Церкви при станциях и в учебных заведениях были закрыты, вагоны-церкви в дальнейшем использовались как обычные грузовые.

В ночь на 30 ноября 1918 г. из-за напряженного положения на фронтах Гражданской войны на всей сети железных дорог было введено военное положение[45]. Работники дорог считались призванными на военную службу с оставлением на своих должностях. На фронтовых железных дорогах назначались чрезвычайные комиссары. 24 декабря 1918 г. чрезвычайным военным комиссаром Московского узла был назначен И. Н. Маевский[46]. Иван Николаевич Маевский в довоенные годы работал на Екатерининской железной дороге. С декабря 1917 г. был комиссаром Курского, затем Нижегородского железнодорожных узлов. В годы Первой мировой войны он воевал в составе лейб-гвардии Гренадерского полка на Юго-Западном фронте. Таким образом, он обладал необходимым военным опытом и хорошо знал положение на железных дорогах.

Все силы и средства железных дорог направлялись в первую очередь на выполнение военных заданий. От оперативности и слаженности работы транспорта зависела судьба не только той или иной операции Красной Армии, но и судьба Советской республики. Поэтому 11 декабря Совет рабочей и крестьянской обороны принял постановление о невмешательстве различных ведомств в работу железнодорожного транспорта[47].

Год 1919 можно назвать едва ли не самым критическим в истории железных дорог России. В условиях Гражданской войны они работали при постоянно меняющейся линии фронта, так как военные действия шли в основном вдоль железнодорожных линий.

В зависимости от хода военных действий общая протяженность железнодорожной сети РСФСР колебалась от 26 882 верст в апреле до 33 882 верст в декабре 1919 г.[48] Летом и осенью 1919 г. сражения красных и белых армий развернулись вдоль Московско-Курской железной дороги. 13 октября войска А. И. Деникина взяли Орел. Затем началось контрнаступление Красной Армии. Неустойчивость фронта вынуждала проводить срочную эвакуацию предприятий, учреждений и населения из угрожаемых противником местностей, а затем, с возвращением ранее оставленных территорий, осуществлять реэвакуацию. Часть ценных грузов приходилось постоянно держать в вагонах, число которых в сентябре 1919 г. достигло 5 % всего наличного парка. Из-за меняющейся ситуации на театре военных действий и необходимости срочных переброс войск и военных грузов, эвакуации и реэвакуации, постоянно менялись составленные планы перевозок. При этом следует подчеркнуть, что линии, которые затронул смерч войны, были подвергнуты серьезным разрушениям. Немало проблем возникало с налаживанием работы административного аппарата. Часто приходилось направлять освободившихся работников на другие дороги в неизвестные им служебные и бытовые условия, что не могло не сказываться на производительности их труда. При этом следует отметить растущий дефицит кадров в связи с неизбежной мобилизацией служащих и рабочих в Красную Армию.

В целях планомерной мобилизации на Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной железных дорогах были созданы специальные комиссии: Главная дорожная — в Москве, районные комиссии во Владимире, Курске, Лихоборах, Нижнем Новгороде, Орле и Туле[49].

Всего с дорог Московского узла на фронт было мобилизовано 51 700 железнодорожников в возрасте до 40 лет, в том числе с Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги — 2 400, с Московско-Киево-Воронежской — 2 400, с Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной — 12 800, Северных — 16 500, Александровской — 6 400, Рязанско-Уральской — 11 200 человек[50]. Тысячи добровольцев из депо и мастерских Москва-Сортировочная, Брянск, Вязьма, Калуга, Малоярославец, Тула ушли в коммунистические батальоны, в части особого назначения, на бронепоезда. На Московско-Курской и Северных дорогах были сформированы ремонтно-восстановительные поезда. Следуя вместе

с наступающими частями Красной Армии, они в короткий срок восстановили разрушенные линии Лихая—Лиски и Поворино—Царицыно, мосты на участке Бугуруслан—Похвистнево. Однако не везде мобилизация железнодорожников на фронт проходила гладко. Так, 4–5 июня в Орле группа железнодорожников отказалась подчиниться декрету Советской власти и объявила забастовку. Прошли волнения и на других станциях Московско-Курской железной дороги. Появились прокламации антисоветского содержания. Многочисленные агитаторы выступали явно с проденикинских позиций [51)].

В течение всего года продолжался отток специалистов [52)]. В приказе НКПС от 14 июня 1919 г. констатировалось, что на железных дорогах, на станциях, депо, мастерских не хватает до 50–60 % специалистов. При этом значительно выросло количество малоопытных работников. Руководству страны пришлось признать, что перевод железных дорог на военное положение без привлечения новых сил положительных результатов не дал и, по мнению председателя ВСНХ А. И. Рыкова, железные дороги в тылу работали не лучше, чем на театре военных действий [53)]. Железнодорожники столкнулись и с самоуправством военного ведомства, которое и по своей инициативе направляло их в воинские части. В связи с этим особо уполномоченный Совета рабочей и крестьянской обороны И. Н. Маевский 7 декабря 1919 г. издал приказ по железным дорогам Московского узла, в котором указал, что без его согласия «никто из железнодорожных служащих и рабочих не может быть зачислен в ряды Красной Армии. Виновные в нарушении настоящего приказа будут привлекаться к ответственности по законам военного времени» [54)].

В поисках рабочей силы железнодорожникам приходилось принимать нестандартные решения. Тот же Маевский еще 18 октября 1919 г. издал распоряжение, согласно которому во время продолжительных стоянок, при отправлении и прибытии пассажирских поездов на конечную станцию рекомендовалось проводить проверку билетов. Безбилетных пассажиров в виде наказания нужно было задерживать для принудительных работ на железных дорогах на срок до двух недель [55)].

Проблема кадров для железных дорог была так остра, что, по мере успехов Красной Армии на фронтах Гражданской войны, Революционный военный совет республики стал принимать

решения (постановления РВСР от 22 декабря 1919 г. и 17 февраля 1920 г.) об откомандировании железнодорожников из рядов Красной Армии.

По состоянию на 27 марта 1920 г. на Александровскую железную дорогу прибыло 65 человек, на Московскую сеть Московско-Виндаво-Рыбинской — 52, на Московско-Казанскую — 55, на Московско-Курскую, Нижегородскую и Муромскую — 125, на Московскую сеть Рязанско-Уральской — 48, на Северные — 182 человека [56].

В 1919 г. продолжали действовать все те факторы, которые привели железные дороги России к тяжелейшему кризису: недостаток необходимых железным дорогам материалов и топлива, снижение дисциплины и производительности труда, эпидемии.

С 1 июля 1919 г. каждой дороге стали планировать объем перевозок при строго определенном лимите топлива. Нехватка топлива вынудила летом и осенью 1919 г. фактически прекратить погрузку не только очередных и срочных грузов, но большинства плановых грузов, в том числе на некоторых дорогах и продовольственных. Народный комиссар путей сообщения в телеграммах по сети от 3 и 11 сентября потребовал производить погрузку топлива для железных дорог тотчас после оперативных воинских грузов. С потерей Донецкого бассейна и Кавказского нефтяного района, железные дороги почти повсеместно перешли на дровяное топливо [57]. Дрова в топливном балансе железных дорог занимали тогда 86 %. Переход на дровяное топливо, в свою очередь, вызвал новые проблемы: во многих лесных массивах не было проложено даже грунтовых дорог, не хватало инструментов и даже рубщиков леса, для которых нужно было подвозить продовольствие, а для вывоза дров искать гужевые средства. Следует также учесть, что в некоторых районах вблизи железных дорог просто не было леса, а следовательно, увеличивалась дальность перевозки топлива. Помимо этого, резко возросло и количество вагонов, необходимых для перевозки этого вида топлива, так как одна цистерна нефти равноценна 7 вагонам дров, а один вагон угля равноценен 4 вагонам дров. К тому же сырые дрова резко увеличивали расход топлива. Например, на Александровской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Николаевской железных дорогах расход дровяного топлива на 100 паровозо-верст вырос до 3,8 куб. саж., против 1,27 куб. саж. в довоенное время. Таким образом,

железным дорогам пришлось считаться не только с абсолютным недостатком топлива, но и с ухудшением его качества [58]. Поэтому, выступая на конференции железнодорожников Московского узла, нарком путей сообщения Л. Б. Красин призвал к строжайшей экономии во всем, так как «наши запасы топлива, нефти и других материалов на исходе» [59].

Лозунгом дня Красин считал «максимум полезной работы». Это означало наибольшее число верст восстановленного пути, наибольшее число сажен исправленных мостов, наибольшее число починенных вагонов и паровозов, наименьший расход топлива и смазки, самое бережное отношение к подвижному составу и всякому оборудованию и т. п. [60]

В 1919 г. железные дороги впервые были поражены тифом, разносчиком которого стали преимущественно мешочники.

16 января в НКПС состоялось совещание по вопросам борьбы с эпидемией сыпного тифа. Из выступлений представителей дорог стало ясно, что болезнь приняла угрожающие размеры. Одним из тифозных очагов стала станция Рязань. Здесь ежедневно умирало по 10–12 человек. На Московско-Казанской железной дороге с 1 ноября 1918 г. заболело 286 человек. Из них на станции Москва 86 служащих и 16 пассажиров, в Перово — 76 человек. Управление дороги срочно открыло в Перово больницу на 40 коек для больных тифом. На станциях были открыты 12 медицинских кабинетов. Дорога просила предоставить кредит на строительство бань и предложила сформировать 4 эпидемических медицинских отряда.

На Северных железных дорогах за тот же период было отмечено 32 случая заболевания тифом на Савеловской линии. На московском участке Московско-Киево-Воронежской железной дороги заболело 76 человек. Несколько лучше обстояло дело на Александровской железной дороге. С октября 1918 г. на остановочном пункте «20-я верста» заболело 5 человек, в Одинцово также 5 человек, в Кубинке — 3 [61].

Выступавшие на совещании в качестве основных причин распространения болезни называли голод и скученность вследствие уплотнения квартир, перегруженность пассажирских поездов, отсутствие на линии достаточного количества бань, антисанитарное состояние, как самих поездов, так и вокзальных помещений. В постановлении совещания, в частности, говорилось о недопустимости

уплотнения служащих, об освобождении помещений железных дорог, занятых другими ведомствами.

Но, несмотря на принятые меры, эпидемия на дорогах узла в 1919 г. приняла массовый характер. Среди дорог Московского узла в наибольшей степени пострадали Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная железные дороги, а также Московско-Казанская. На этих дорогах заболело 26 540 железнодорожников, тогда как на всех остальных дорогах узла — 14 863[62]. НКПС срочно открыла по сети несколько десятков новых больниц, среди них в Москве на Ново-Басманной улице была открыта центральная железнодорожная больница для сыпнотифозных больных[63]. Повсеместно открывались карантинные бараки, круглосуточно работали бани, прачечные и дезинфекционные камеры. На вокзалах открывались медицинские комнаты с постоянным дежурным медперсоналом. Каждая дорога подготовила специальные санитарные вагоны для перевозки сыпнотифозных больных. На конечных станциях после каждого рейса в пассажирских вагонах проводилась санитарная обработка. Их очищали от грязи, мыли, а при необходимости окуривали сернистым газом. Работники вокзалов были обязаны мыть все служебные помещения не реже одного раза в день, а раз в неделю подвергать все вокзальные помещения основательной дезинфекции[64]. Комиссар Службы движения Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги И. К. Адамов распоряжением от 17 января 1919 г. в виду распространения эпидемических заболеваний даже потребовал отменить рукопожатие[65].

По-прежнему на дорогах Московского узла было много пострадавших среди железнодорожников, пассажиров и лиц, случайно оказавшихся в районе железных дорог. Было убито 1 904 человека и ранено 59 272[66]. Больше всего убитых (225) оказалось на Московско-Казанской железной дороге, а раненых — на Северных — 13 063 человек.

Не снижалась преступность. Очевидец и участник событий тех лет И. Д. Михайлов писал в 1919 г.: «Отправляя свой груз, никто не знает, когда он придет по назначению и вообще придет ли когда-либо, так как хищение грузов сделалось столь обычным явлением, что ряд дорог сложил с себя всякую ответственность за целость и сохранность сданных к перевозке грузов»[67].

1919 год вошел в историю страны рождением такой своеобразной формы труда, как коммунистические субботники. Иници-

аторами и организаторами их стали коммунисты депо Москва-Сортировочная Московско-Казанской железной дороги во главе с руководителем партийной ячейки И. Е. Бураковым. В субботу 12 апреля 1919 г. 13 коммунистов и 2 сочувствующих, работая с 8 часов вечера до 6 часов утра, отремонтировали три паровоза. Чтобы представить условия, в которых шла эта работа, отметим, что в депо горел один керосиновый фонарь, а на канавах работали при свете факелов. От проникавшего во все щели холодного ветра стыли руки. В разных концах депо были расставлены жаровни [68].

10 мая на этой дороге субботник принял массовый характер. В Главных паровозных мастерских, в депо Москва-Сортировочная, в Главных вагонных мастерских в Перово работало уже 205 человек и за 6 часов они отремонтировали 4 паровоза, 16 вагонов, погрузили и выгрузили 9 300 пудов различных грузов [69]. На Александровской железной дороге первый субботник состоялся 17 мая 1919 г.: пять часов бесплатно трудились 98 коммунистов и сочувствующих [70]. 4 октября 1919 г. в субботнике на Александровской дороге участвовали 270 человек, и за два часа они разгрузили 11 платформ с досками, 8 вагонов торфа, 6 вагонов дров, 3 платформы бревен, перенесли различных материалов весом в 800 пудов, погрузили в вагоны 15 тыс. пудов железного лома и т. п. [71]

О субботниках заговорили в партийных и советских организациях, в правительстве. Вскоре коммунистические субботники распространились по всему Московскому узлу, перекинулись на фабрики и заводы Москвы, а затем в них стали участвовать трудящиеся самых отдаленных уголков Советской России.

Сегодня пафос участников первых субботников трудно понять без осмысления господствовавших тогда в обществе социалистических идей. Целью и идеалом переустройства общества было осуществление принципов социальной справедливости. В строгом соответствии с идеями К. Маркса и Ф. Энгельса большевики считали, что новое общественное устройство могло быть создано на основе ликвидации частной собственности и товарно-денежных отношений в ходе обобществления основных средств производства, введения централизованного управления производством и распределением как решающих предпосылок ликвидации эксплуатации человека человеком. Они считали, что это разбудит в человеке творческую инициативу, желание добросовестно трудиться на благо общества, не требуя за это особого вознаграждения. В. И. Ленин

откликнулся на сообщения о субботниках статьей «Великий почин». В них он увидел «начало переворота, более трудного, более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной косностью, распущенностью, мелкобуржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство рабочему и крестьянину»[72].

На восприятие социалистических идей оказали существенное влияние традиционные социокультурные нормы, впитанные народом, заложенные воспитанием, обучением, вековым опытом. Это, прежде всего, традиции общинной жизни, соборности, стремление к равенству. В жизни они воплощались не только в поземельной общине, но и в артельном труде на стройках, в кооперативном движении и т. п. Русский философ Н. А. Бердяев был прав, когда писал, что «русский народ никогда не был буржуазным, он не имел буржуазных предрассудков и не поклонялся буржуазным добродетелям и нормам»[73]. После победы Октябрьской революции социалистические идеи в доступной, понятной даже неграмотным людям форме, активно пропагандировались среди населения. Например, в одном из обращений председателя оргкомиссии Главного исполнительного комитета Рязанско-Уральской железной дороги Н. Голоскока железнодорожники призывались «совместно со всемирным пролетариатом свалить и повергнуть в прах всемирного идола — золотого тельца, которому поклонялись народы, выковав его еще на горе Синае в отсутствие бдительности большевика Моисея». Социализм воспринимался как «рай земной», «царство Божие на нашей планете»[74].

С мая 1919 г. по апрель 1920 г. на Московском узле были проведены сотни субботников, в которых приняли участие тысячи коммунистов и беспартийных. Было отремонтировано 334 паровоза, 497 вагонов, разгружены тысячи вагонов с различными грузами.

1920 г. стал переломным в кризисе железных дорог. Освобождение Урала и Сибири позволило использовать уральские заводы и запасы металла для усиления ремонта подвижного состава. Высвобождение значительного количества войск Восточного фронта позволило перейти к организации трудовых армий и использованию их для восстановления транспорта и обслуживающих его промышленных предприятий. НКПС внес существенные изменения в оплату труда. Вводились различные виды премий, сдельная

оплата. Повышалась требовательность к железнодорожникам за результаты работы. НКПС совместно с ВСНХ выработал детальный план ремонта паровозов и вагонов. Все это приостановило дальнейший развал транспорта, хотя его состояние пока еще оставалось тяжелым.

Начало 1920 г. было очень тревожным. Известный ученый Г. М. Кржижановский, возглавивший в 1920 г. Государственную комиссию по электрификации России (ГОЭЛРО), так охарактеризовал состояние железных дорог: «Развороченные мосты на деревянных срубах под железными фермами, явные перекосы полотна, невыправленные линии рельсов, убийственные стоянки — кладбища разбитых вагонов и паровозов, грязные развалины станций, движение поездов по вдохновению, а не по расписанию, наглые хищения грузов, угрожающий рост крушений, „энергетика“ на сырых дровах с самопомощью пассажиров, катастрофическое падение производительности труда»[75)].

14 января 1920 г. ЦК РКП(б) направил в парторганизации письмо, в котором констатировалось «беспримерно тяжелое состояние железнодорожного транспорта». Было указано на необходимость наиболее полного и целесообразного использования подвижного состава, ускорение ремонта паровозов и вагонов, заготовки топлива и мобилизации коммунистов на железнодорожный транспорт. Почти одновременно, 10 января 1920 г. Техническое управление НКПС обратилось в Главполитпуть с письмом. В нем поддерживалось решение съезда районных комиссаров Николаевской железной дороги возвратить на постоянное место работы железнодорожников из политических, профсоюзных и продовольственных организаций. Техническое управление ходатайствовало о распространении этой практики на все железные дороги[76)].

30 января 1920 г. Совет рабочей и крестьянской обороны принял постановление о мобилизации ранее работавших на железных дорогах. Мобилизации подлежали лица в возрасте от 18 до 50 лет, работавшие в последние десять лет в должностях машинистов и их помощников, кочегаров всех классов и разрядов, мастеров и монтеров депо и главных мастерских и т. д.[77)]

Положение было настолько серьезным, что 2 февраля последовало новое постановление Совета рабочей и крестьянской обороны, которым вводилось военное положение в полосе 30–50 верст вдоль

железных дорог, целый ряд заводов переводился на ремонт железнодорожной техники, на транспорт мобилизовывались специалисты из ВСНХ и других ведомств[78)].

На Конференции железнодорожников Московского узла 5 февраля 1920 г. выступил В. И. Ленин. Он признал, что «сейчас железнодорожный транспорт висит на волоске»[79)]. Конференция, на которой присутствовало свыше 1 000 человек, призвала железнодорожников превратиться в «Красную рабочую армию по транспорту» и любой ценой восстановить железнодорожное хозяйство, поддержав ленинский лозунг «Смерть или победа».

27 февраля и 5 марта Совет рабочей и крестьянской обороны, а 17 февраля Реввоенсовет принимают решения о регистрации и направлении на железные дороги бывших железнодорожников. Речь шла прежде всего о специалистах: инженерах, техниках, начальниках паровозных мастерских, ревизорах движения и службы сборов, начальниках станций и их помощниках, телеграфистах, делопроизводителях и т. д.

На 8 железных дорогах, улучшение положения которых было признано правительством первоочередной задачей (в том числе Московско-Казанской, Московско-Курской, Рязанско-Уральской и Северных), в апреле 1920 г. недоставало только по службе движения 3 100 человек, в том числе 1 238 кондукторов[80)]. НКПС в экстренном порядке направлял в командировки на эти дороги специалистов со всей сети. Но, как было отмечено в докладе о состоянии Московского узла, в июне 1920 г. «попытки пополнения штата путем командирования агентов с магистральных дорог дали отрицательные результаты, так как дороги хороших агентов не давали, и потому приходилось отсылать назад присылаемых агентов за полной непригодности их»[81)]. К середине сентября 1920 г. на железные дороги Московского узла было направлено более 20 тыс. человек, в том числе на Александровскую железную дорогу — 1 180, на Московско-Казанскую — 4 500, Московско-Курскую — 3 931, на Московско-Виндаво-Рыбинскую — 2 006, на Северные железные дороги — 5 651 человека[82)].

Несмотря на отчаянное положение дел на железных дорогах, Совнарком и НКПС думали о послевоенном развитии транспорта. Как известно, к VIII Съезду Советов специальной Государственной комиссией по электрификации России (ГОЭЛРО) был подготовлен первый единый государственный перспективный план развития

народного хозяйства страны на основе электрификации. В частности, он предполагал и электрификацию железных дорог. Среди дорог Московского узла в первую очередь подлежали электрификации линии Москва—Курск, Москва—Рязань, во вторую очередь Москва—Петроград и Рязань—Тамбов[83].

В 1920 г. железнодорожникам снова пришлось выдержать атаку различных эпидемий, в первую очередь тифа. Если в 1919 г. его разносчиками были преимущественно мешочники, то теперь стали бойцы Красной Армии. В основном тифом были поражены Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги, связывавшие центр с хлебопроизводящими губерниями, а также Московско-Казанская железная дорога, перевозившая войска из Сибири и Туркестана на Южный фронт. В 1920 г. на Александровской железной дороге тифом заболело 3 968 человек, на московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской — 2 538, на Московско-Казанской — 15 016, на Московско-Киево-Воронежской — 9 737, на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской — 10 203, на Северных — 11 247[84]. Более других были подвержены заболеваниям тифом работники служб тяги и движения, и в меньшей степени — телеграфа, материальной и охраны.

В 1920 г. на Александровской, Московско-Киево-Воронежской, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах были отмечены случаи заболевания холерой[85]. На Александровской железной дороге были зафиксированы 111 случаев заболевания оспой, на московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской — 66, Московско-Казанской — 288, Маосковско-Киево-Воронежской — 100, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской — 151, Северных — 376[86].

13 мая 1920 г. В. И. Ленин подписал декрет о санитарно-пропускных пунктах на вокзалах г. Москвы. Все пассажиры прибывавших в столицу поездов дальнего следования обязаны были направляться в санитарный пункт соответствующего вокзала для личной дезинфекции и обработки одежды от вшей. При этом ручная кладь и багаж пассажиров осмотру не подлежали и на время помывки и дезинфекции передавались на хранение в особые кладовые. Для хранения денег, ценностей и документов пассажирам выдавались специальные металлические ящики, которые оставались у них на руках в банном отделении.

Пассажиры пригородного сообщения от этой процедуры освобождались по предъявлении удостоверения с места службы или сезонного проездного билета пригородного сообщения [87]).

В целях борьбы с эпидемией железные дороги покрылись сетью изоляционно-пропускных и обсервационных пунктов, задачей которых стала временная изоляция обнаруженных в пути больных. После выяснения диагноза их направляли в соответствующие больницы. Также проводилась санитарная обработка проезжавших вместе с ними в вагонах пассажиров (мытье в бане, дезинфекция белья и вещей, стрижка, медицинский осмотр). В конце 1920 г. изоляционно-пропускные пункты на железных дорогах могли пропускать в день 439 110 человек [88]).

Не уменьшалось количество различных аварий. По-прежнему под колесами поездов гибли пассажиры и железнодорожники. Анализируя эту печальную статистику, НКПС пришел к выводу, что одной из причин многочисленных происшествий на железных дорогах стало небрежное отношение к правилам, положениям, инструкциям со стороны агентов железных дорог. Отмечались случаи незнания правил технической эксплуатации.

Количество происшествий на сети дорог колебалось от 259 в январе до 148 в июне 1920 г. Всего с января по ноябрь на дорогах было зафиксировано 2 361 происшествие, из них 914 сходов поездов и столкновений [89]).

В 1920 г. на железных дорогах РСФСР погибло 2 470 и были травмированы 55 352 человека. Больше всего пострадало железнодорожников, пассажиров и посторонних лиц на Северных железных дорогах (погибли 460, ранены 11 453). Второе место в этой статистике приходится на Московско-Киево-Воронежскую железную дорогу (соответственно 57 и 4 629) [90]).

По-прежнему головной болью железнодорожников были мешочники. В результате перегрузки вагонов участились случаи отцепки вагонов из-за горения букс, поломки потолков и т. п. 17 июня 1920 г. НКПС потребовал от станционных служащих не допускать отправления поездов с мешочниками на крышах [91]).

В 1920 г. не прекращались кражи грузов и багажа. Так, с января по октябрь на Московско-Курской железной дороге было совершено 2 072 преступления, а на московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги — 246. В рапорте администрации Северных железных дорог от 2 марта 1920 г. говорилось, что хище-

ние ценных грузов приняло систематический характер. За 15 дней (с 11 февраля по 26 февраля) на товарном дворе станции Лосиноостровская из запломбированных вагонов похитили 353 пуда 9 фунтов разного груза (в среднем по 23 пуда 21 фунту в день). Уместно напомнить, что знаменитая Сухаревка располагалась по соседству с хозяйством Северных железных дорог. Кражи наносили урон подвижному составу. Почти после каждого случая хищения грузов из состава приходилось изымать вагоны с проломленными крышами, отверстиями в полу и т. п., что увеличивало маневровую работу паровозов и незапланированную работу вагонных мастерских[92]. Одной из причин, способствовавших кражам имущества, была разобщенность в действиях двух ведомств: внутренних дел и путей сообщения. Как уже отмечалось, в 1919 г. охрана объектов железных дорог перешла в ведение НКВД. Милиционеры охраняли мосты, депо, водокачки и т. п. Сил на охрану груза и багажа явно не хватало. Сказывался и низкий профессиональный уровень сотрудников НКВД, незнание ими специфики деятельности железных дорог. Поэтому 6 мая 1920 г. охрана багажа, грузов и складских помещений была снова передана в ведение самих железнодорожников. 29 мая НКПС направил на дороги циркуляр, согласно которому всем местным управлениям железных дорог было предложено начать формирование отрядов железнодорожных сторожей. Они подчинялись местной железнодорожной администрации[93]. Осенью того же года на Северных железных дорогах было введено в практику сопровождение милиционерами пассажирских поездов[94].

В 1920 г. на железных дорогах участились пожары. Так, 25 апреля крупный пожар возник на станции Перово Московско-Казанской железной дороги. Огонь уничтожил пустой пакгауз с платформой и 14 порожних вагонов. Он возник от искры стоявшего невдалеке паровоза. Расследование показало, что охрана в ту ночь отсутствовала. Отсутствовали и какие бы то ни было противопожарные средства. За следующую неделю на станциях Московского узла произошло еще 22 пожара. 9 мая вспыхнул пожар на военных артиллерийских складах на окраине Москвы в Хорошово. Железнодорожникам с трудом удалось отогнать вагоны и цистерны с легковоспламеняющимся грузом в безопасное место. Распространению пожаров в основном способствовали небрежное обращение с огнем и скопившийся на станциях и подъездных путях мусор. НКПС потребовал принять срочные меры для очистки путей, мо-

стов, складов от щепок, пакли, коры дров и т. п.[95] Было улучшено техническое оснащение пожарных команд. Так, к осени на станции Перово имелся городской и свой водопровод с пожарными колонками, постовая пожарная команда из 185 человек под руководством инструктора и 4 брандмейстеров. Для борьбы с огнем они имели: 1 паровую и 10 ручных пожарных машин, 11 приемных рукавов, 980 аршин выкидных пожарных рукавов, 62 брандспойта, 6 бочек, 111 ведер, 27 багров, 14 лестниц, 114 огнетушителей. Для предупреждения пожаров от искр паровозов в опасных местах устанавливались особые предупредительные сигналы, руководствуясь которыми машинисты должны были своевременно закрывать сифоны и поддувала паровоза[96].

В годы революции и Гражданской войны одной из острейших проблем была подготовка кадров квалифицированных инженеров, техников, рабочих, обучение детей железнодорожников.

Накануне Первой мировой войны на Московско-Киево-Воронежской железной дороге работало 9 школ (но только три школьных здания являлись собственностью дороги, остальные были взяты в аренду), в которых училось 2 487 человек. На одного учителя приходилось от 50 до 70 учащихся. Помимо школ на дороге существовали техническое железнодорожное училище, две школы подготовки телеграфистов, две библиотеки. После Февральской революции было открыто еще 7 школ. В 1918 г. на дороге открылось 16 школ I ступени, 7 школ II ступени, 5 интернатов, 20 детских садов и площадок. На станциях Брянск и Курск были организованы общеобразовательные курсы для взрослых. На Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной железных дорогах в 1918 г. было открыто 25 учебных заведений, в том числе на Московско-Курской — 11, Нижегородской — 11 и Окружной — 3[97]. С началом нового учебного года в Люблино открылась особая трудовая школа на 100 детей железнодорожников. При школе был образован рабочий университет, в котором слушатели могли получить знания не только по техническим дисциплинам. Например, рабочим с первых дней читались лекции по литературе[98].

Несмотря на тяжелейшие условия Гражданской войны, советская власть поощряла развитие начального и среднего профессионального образования и стремилась найти для этого средства. В течение 1920 г. количество школ и курсов для детей железнодорожников увеличилось на Александровской железной дороге с 14

до 58; на Московско-Казанской — с 10 до 42; на Московско-Киево-Воронежской — с 4 до 17; на Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной — с 4 до 33; на Московско-Виндаво-Рыбинской — с 7 до 15; на Рязанско-Уральской — с 9 до 23; на Северных — с 12 до 54. Общее количество учеников в них возросло с 1 500 по состоянию на 1 января 1920 г. до 9 329 чел. по состоянию на 1 января 1921 г., т. е. более чем в 6,2 раза[99)].

В годы Гражданской войны продолжалась подготовка и переподготовка кадров для железных дорог. Все учебные заведения тогда подразделялись на технические училища с 4-х летним сроком обучения (готовили инженеров узкой специальности), курсы и школы ремесленных и цеховых учеников продолжительностью обучения до 3–4-х лет (готовили мастеров производства) и краткосрочные курсы до 6 месяцев (повышение квалификации). Вот какими возможностями располагали дороги Московского узла в 1920 г.

Учебные заведения Московского железнодорожного узла*

| Наименование дороги | Эксплуатационная длина | Количество служащих, мастеровых, рабочих | Количество учебных заведений | Количество учащихся | Число учебных заведений на 100 верст пути | Число учащихся на 100 верст пути |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 1 206 | 40 063 | 42 | 1 417 | 3,5 | 117,5 |
| Московско-Балтийская | 885 | 15 722 | 12 | 421 | 1,4 | 47,6 |
| Московско-Казанская | 3 564 | 87 711 | 38 | 1 633 | 1,1 | 45,7 |
| Московско-Киево-Воронежская | 2 030 | 36 998 | 14 | 676 | 0,7 | 33,3 |
| Московско-Курская, Нижегородская и Муромская | 1 815 | 60 715 | 33 | 1 552 | 1,8 | 85,5 |
| Северные | 2 948 | 75 295 | 34 | 855 | 1,1 | 29,0 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 198.

28 февраля 1920 г. состоялось торжественное открытие Высших железнодорожных инструкторских курсов [100].

В 1920 г. получили распространение субботники, недели ремонта, недели трудфронта и т. п. 1 мая 1920 г. состоялся Всероссийский субботник. Активное участие в нем приняли и железнодорожники. Например, в тот день на станции Подмосковная трудилось около 1 200 человек. Они разгрузили 25 вагонов дров, уложили в штабеля 7 630 досок, перенесли 465 пудов железа и т. п. [101] На железных дорогах страны в этот день было выпущено из ремонта 67 паровозов, 213 вагонов и цистерн, начат ремонт еще 24 паровозов и 27 вагонов, погружено 819 и выгружено 1 455 вагонов, вывезено со складов 146 вагонов грузов.

Летом 1920 г. руководство партии большевиков и НКПС решили направить это массовое движение в организованное русло. Для планомерного использования коммунистических субботников в целях борьбы за восстановление железнодорожного транспорта в Москве 11 июня 1920 г. была учреждена Всероссийская центральная трудовая четверка (Центротруджелчетверка) в составе представителей от ЦК РКП(б), Главполитпути, НКПС и Цекпрофсожа [102].

10 июля Центротруджелчетверка приняла решение образовать на дорогах и участках так называемые доржелдорчетверки и учжелдорчетверки. Первые создавались по месту нахождения управления дорог, вторые распространяли свои действия на отделения служб движения. На крупных узловых станциях могли быть образованы трудчетверки [103]. В состав всех этих новых структур входили представители политотделов, местной железнодорожной администрации, партийных организаций и профсоюзов. Они разрабатывали планы проведения субботников и согласно специальной инструкции определяли производственные задания. Так, в первую очередь участники субботников должны были ремонтировать подвижной состав, производить смену шпал, срочные работы по развитию станций, строить водопровод и канализацию, оборудовать и расширять мастерские, заниматься их электрификацией и т. п. Вторыми по очередности считались работы по уборке помещений и территории, рытью канав, подвозу строительных материалов, погрузке и разгрузке балласта и прочее [104]. Новые органы должны были формировать специальные ударные группы, прикреплять их к определенному месту работ, следить за тем, чтобы работа участников субботников не продолжалась свыше 4 часов. За два дня до субботника

доржелдорчетверки и учдоржелчетверки должны были согласовать с местным органом партии большевиков количество участвующих в субботнике и определить сборные пункты, убедиться в наличии необходимых материалов и инструментов, назначить технических руководителей работ. В ходе субботников «четверки» составляли акты о всех случаях «безалаберного и халтурного» отношения к проведению субботников и явно нецелесообразного использования рабочей силы. Затем составлялись отчеты о работе, которые ежемесячно поступали в Центральную четверку при НКПС [105)].

Несмотря на явные попытки заформализовать новое движение снизу, субботники сыграли важную роль в восстановлении народного хозяйства, поддержании веры в торжество идеалов Октябрьской революции.

Первая мировая война, Гражданская война и иностранная интервенция привели железнодорожный транспорт в состояние крайней разрухи. Как уже отмечалось выше, основные боевые действия развернулись вдоль железнодорожных линий. Противоборствующие силы при отступлении разбирали пути, взрывали мосты, снимали и увозили гидравлические колонки, телеграфные аппараты и т. п. В боях за железнодорожные станции ее сооружения (вокзалы, депо, водокачки, склады и т. п.) нередко превращались в укрепления, по которым противник наносил артиллерийские удары. На паровозах посылали группы разведчиков. Вагоны являлись одновременно и казармами, и цейхгаузами, и огневыми точками. Впрочем, часто их разбирали на дрова для костров и печей. При виде пострадавших от огня станций даже видавшие виды железнодорожники приходили в отчаяние. По мнению инженера В. О. Клеменчича то, что дороги продержались и даже работали в течение всей Гражданской войны, «является чудом, которое дала республике не знающая границ энергия Советской власти» [106)].

## § 2. Путь, путевое хозяйство и средства связи

Гражданская война резко сократила эксплуатационную длину железнодорожной сети. Если в начале 1918 г. она составляла 53 290 верст, то по состоянию на 1 июля — 24 645 верст. Так, протяженность Александровской железной дороги сократилась до 502 верст, а Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги не превышала 600 верст. 1 октября 1918 г. длина железнодорожной

сети уменьшилась до 21 287 верст. В ходе военных действий серьезно пострадало верхнее строение пути [107] — рельсы, рельсовые скрепления, шпалы, противоугонные устройства, противодействовавшие смещению рельсов вдоль пути. Взрывы артиллерийских снарядов разрушали земляное полотно, различные водоотводные устройства — канавы, открытые и закрытые лотки, дренажные прорези и штольни. Восстановление многочисленных искусственных сооружений требовало больших затрат и продолжительного времени. Например, для восстановления балластного слоя нужны щебень, гравий, доменный шлак, ракушка, песок. В идеальном варианте все это должно соответствовать определенным требованиям. Так, гравий для балластного слоя применялся с размерами частиц, как правило, от 3 до 40 мм. Лучшим материалом был щебень. Он отлично пропускал воду, делал путь устойчивым, не давал просадок и препятствовал перемещению шпал вдоль и поперек пути. Щебень применялся только твердых пород (гранит, кварц и т. п.) с размером отдельных частиц от 25 до 70 мм. Для того, чтобы он не вдавливался в земляное полотно, под слоем щебня устраивалась песчаная подушка. При этом существовал определенный стандарт даже на песок, поскольку мелкозернистый песок плохо пропускал воду и быстро загрязнялся.

В условиях военного времени соблюдать все эти условия не представлялось возможным. А достаточно было не прикрыть песчаный слой балласта слоем щебня в 6–7 см, и песок образовывал пыль, которая увеличивала износ рельсов, бандажей. Попадая в буксы вагонов, пыль вызывала их нагревание. В конечном счете, все это приводило к деформации поездов, значительно снижало скорость [108]. По словам члена коллегии НКПС В. М. Свердлова, вывоз балласта на некоторых дорогах Советской России не достигал даже 50 % от нормы [109].

Несмотря на тяжелое положение страны в Комитете государственных сооружений при ВСНХ рассматривались планы строительства новых железнодорожных линий, но теперь направления их диктовались исключительно обстоятельствами военного времени.

НКПС и Комитет государственных сооружений наметили к постройке в 1918 г. несколько линий, непосредственно примыкающих к Московскому железнодорожному узлу, в частности: Черусти—Рузаевка, Киржач—Орехово, Углич—Рыбинск, Бельково—Щелково [110].

Комитет государственных сооружений одобрил смету в 4 млн руб. для постройки торфовозной узкоколейной дороги для бывшей фабрики «Викулы Морозова и Сыновья» в Орехово-Зуево [111]. Начались изыскания по трассе будущей железнодорожной ветки от станции Голицыно до Звенигорода и линии Москва—Звенигород [112].

25 ноября 1918 г. Комиссия о новых железных дорогах НКПС признала необходимым построить специальную ветку от станции Черусти Московско-Казанской железной дороги к заводу «Урмел» Общества «Нечаева-Мальцева и Ко» [113]. Еще в 1918 г. для увеличения запасов рельсов было решено снять вторую колею с линии Петроград—Двинск, а также третью и четвертую колею с линии Петроград—Тосно, а также рельсы, уложенные на линии Псков—Полоцк и т. п. То есть стратегическими для страны однозначно становились южное и восточное направления [114].

В течение 1918 г. по всей сети проводилась постройка 54 участков железных дорог, и к концу года было уложено 2 603 версты рельсов [115], но большинство этих участков так и не было введено в эксплуатацию по обстоятельствам военного времени. В 1919 г. намечалось вести отсыпку полотна и укладку пути на линиях Нижний Новгород—Котельнич, Казань—Екатеринбург, Александров-Гай—Эмба, Савелово—Кашин и т. п. Предполагалось готовить земляное полотно на направлениях Кинешма—Нея, Орехово—Киржач, Кинель—Симбирск—Алатырь—Шуя—Ермолино, Середа—Плес, Щигры—Короча и др. Разрабатывались планы соединения более коротким путем Москвы и Мурома и сооружения нового моста через Волгу под Саратовом. На линиях Москва—Грязи и Ряжск—Батраки намечалась смена старых типов рельс на новые. Предполагалось закончить сооружение линии Гостинополье—Чудово, которая войдет в состав Северных железных дорог. В основном она предназначалась для перевозки дров [116]. Всего в 1919 г. предполагалось уложить еще 1 531 версту, но в начале года на складах НКПС имелось лишь 350 верст рельсового пути [117]. Поэтому планы строительства новых дорог пришлось решительно пересмотреть. В декрете СНК о железнодорожной программе на 1919–1920 гг. было подчеркнуто, что ввиду крайней ограниченности имевшихся в стране запасов рельсов, запрещается укладка рельсов на каких бы то ни было сооружаемых или намеченных к сооружению линий, за исключением линий Савелово—Кашин, Нижний Новгород—

Котельнич, Александров Гай—Эмба, Белорецкий завод — гора Магнитная, Владимирская—Царицын и некоторых других.

На других сооружаемых линиях работы должны быть доведены до степени готовности к укладке верхнего строения пути. Такими «земляными дорогами» должны были стать линии Мга—Рыбинск, Муром—Токаревка, Орехово—Киржач, Середа—Плес, Кинешма—Неямантуровский участок Северных железных дорог, Кинель—Симбирск-Алатырь—Шуя и др. Смена старых шпал на новые должна была произойти только на линиях Москва—Грязи и Ряжск—Батраки. В условиях дефицита рельсов новых тяжелых типов[118], декретом допускалась возможность снятия их с четвертой, третьей, а иногда и второй колеи на второстепенных линиях[119].

В соответствие с постановлением СНК от 27 марта 1919 г. ввиду недостатка в стране запасов рельс, скреплений, стрелок и других металлических изделий, предполагалось в ближайшие два года резко ограничить железнодорожное строительство. Строительные работы шли в основном на подъездных путях к основным магистралям. Постройку большинства линий теперь лишь доводили до степени готовности к укладке верхнего строения пути, т. е. производились рубка просеки, корчевка деревьев, делались выемки и насыпи[120]. Постановление СНК от 6 мая 1919 г. определило железнодорожные линии, подлежавшие разборке в целях постройки крайне необходимых стране дорог. Разумеется, рельсы снимались главным образом на вторых и третьих станционных путях[121].

Несмотря на тяготы военного времени в НКПС задумывались о перспективах железнодорожного строительства. В 1919 г. в НКПС была образована комиссия во главе с инженером Б. Д. Воскресенским, которая разработала проект перестройки линий Москва—Петроград, Рига—Царицын и постройки новой дороги Москва—Донбасс. Для этих дорог отдел тяги Технического комитета НКПС стал разрабатывать паровозы с нагрузкой на ось до 35 тонн[122].

Был урезан до крайних пределов отпуск металла для текущих нужд транспорта. С ноября 1918 г. железные дороги для обеспечения потребностей в различных материалах обращались в соответствующие центры и главки Высшего совета народного хозяйства (Центроцемент, Центросода, Центрокожа, Центромыло, Центростекло, Центротекстиль, Центролак, Центроспичка, Главхим, Главбум)[123]. Столярные мастерские тяги и служб пути были заняты изготовлением табуреток, шкафов, столиков для швейных

машин, комодов, кроватей и т. п. От них уже нельзя было ждать и требовать работы по своему прямому назначению, поскольку рабочие обменивали эти изделия на продовольствие [124].

В 1918–1919 гг. проводилось уточнение границ округов путей сообщения и отдельных дорог, продолжалось переименование железнодорожных платформ и станций, изменялась разрядность станций.

4 сентября 1918 г. коллегия НКПС определила следующие границы Московского округа путей сообщения: Великие Луки (кроме самой станции), Ржев, Савелово, Ярославль, линии на Рыбинск и Данилов (кроме этих станций, далее по левому берегу Волги до впадения реки Унжи, река Ветлуга до Шарьи, река Вятка до Котельнича, правый берег реки Камы, правый берег реки Волги, затем линии на Пензу, Козлов (без этого города) и Елец (без этого города), затем линии на Орел и Курск, далее Льгов и линия Витебск—Невель (без этой станции) и далее до Великих Лук. Дороги к северу от этой черты относились к Петроградскому округу путей сообщения, а к югу — к Воронежскому округу путей сообщения [125].

Граница между Московско-Киево-Воронежской железной дорогой и украинской Левобережной железной дорогой установлена в Нежине и Прилуках, которые являлись станциями общего пользования [126].

10 апреля 1919 г. эксплуатация линии Казань—Екатеринбург, ее паровозное и вагонное хозяйство были переданы в ведение Московско-Казанской железной дороги. Этим решением НКПС стремился ускорить вывоз продовольственных грузов в центральные районы страны [127].

Станция Засека Московско-Курской железной дороги была переименована в Ясную Поляну, Тимирязево Московско-Казанской железной дороги — в Красный узел, Мытищи Северных железных дорог — в Пролетарскую, Юдинская Александровской железной дороги — в Перхушково, Арапово Московско-Казанской железной дороги — в Ковылкино [128]. На Московской Окружной железной дороге были переименованы следующие мосты через реку Москву: Алексеевский (имени бывшего наследника престола) в Даниловский, Сергиевский (имени бывшего великого князя Сергея Александровича) в Андреевский (по имени стоявшей рядом с ним Андреевской богадельни), Николая II в Краснолужский (по названию луга, рядом с которым он расположен) [129].

В январе 1918 г. были пересмотрены разряды [130] станций Александровской железной дороги. В 1-й разряд входили станции Москва-Товарная, Вязьма, Минск, Смоленск. Ко 2-му разряду отнесли станции Москва-Пассажирская и Орша. Станциями 3-го разряда были Борисов, Гжатск, Колодня, Можайск, Одинцово, Ржев, Ярцево и др. К 4-му классу были отнесены станции Бородино, Голицыно, Дорохово, Кайданово, Колодищи, Кубинка, Кунцево, Семлево, Тучково, Уваровка и др [131]. В годы Гражданской войны работа многих станций возросла в связи с военными перевозками, разгрузкой вагонов с имуществом эвакуированных предприятий, перевозками хлеба, дров и т. д. В этой связи статус внеклассных станций в октябре 1919 г. получили Москва-Товарная, Москва-пассажирская, Вязьма, Минск и Смоленск [132]. Станциями 1-го класса стали Орша и Ржев, 2-го класса — Борисово, Гжатск, Голицыно, Дорохово, Колодня, Кубинка, Кунцево, Можайск, Одинцово, Старица, Сычевка, Торжок, Ярцево и др.

Зима 1918–1919 гг. выдалась снежной, что крайне затрудняло движение на железных дорогах. СНК в ноябре 1918 г. принял постановление, согласно которому с наступлением зимы администрация железных дорог имела право призывать через местные органы власти на расчистку путей от снега мужчин в возрасте от 18 до 45 лет. Прежде всего, к данной трудовой повинности привлекались мужчины, имевшие нетрудовой доход или пользовавшиеся наемным трудом, и только в случае недостатка таковых — все остальные [133].

Сильные снегопады в центральных губерниях России начались в середине декабря. На Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге поезда опаздывали на 20 часов. К вечеру 23 декабря снежные заносы достигли 2 м 15 см в высоту. При этом установилась морозная погода (−22° С). Движение на большинстве дорог Московского узла было приостановлено. На станции Паточная двое суток в снежном плену стояло два пассажирских поезда. Высланные для очистки путей снегоочистители сами застряли в снегу. В Бирюлево застряли три воинских эшелона [134].

25 декабря 1918 г. В. И. Ленин подписал специальное постановление Совета обороны о борьбе со снежными заносами. Местные советы, исполкомы, комбеды должны были по первому требованию поставлять рабочую силу для расчистки путей от снега. Неисполнение требований каралось тюремным заключением

на срок от одного до двух лет и денежным штрафом в размере шестимесячного оклада [135].

В зависимости от хода военных действий общая протяженность железнодорожной сети РСФСР колебалась от 26 882 верст в апреле до 33 882 верст в декабре 1919 г. [136] Многие линии были серьезно повреждены, а движение на второстепенных путях было приостановлено. Снабжение железных дорог металлами, запасными частями и материалами для ремонта верхнего строения пути производились в ничтожных размерах. Например, цветных металлов железнодорожному ведомству было отпущено только 7 %, черных металлов — 36 % от потребности. Из-за этого не удавалось, в частности, восстанавливать взорванные металлические фермы мостов. Поэтому на всей сети дорог резко увеличилось количество деревянных мостов. А это, в свою очередь, создавало опасность возгорания деревянных конструкций. 18 июня 1919 г. Техническое управление НКПС направило по сети железных дорог распоряжение, которым предлагалось принять меры по повышению пожарной безопасности. На мостах должны были устанавливаться чаны с водой, ведра, ящики с песком, лопаты и т. п. Все деревянные мосты подлежали охране, а машинисты при прохождении таких мостов должны были закрывать поддувала [137]. Одновременно НКПС потребовал снабдить паровозы противопожарными приспособлениями [138].

На безопасность движения влиял крайний износ оборудования. Стрелочные фонари главных путей и входные сигналы (семафоры и диски [139]) не освещались из-за отсутствия керосина и осветительных приборов. Это вынуждало значительно снижать скорость. На Московско-Киево-Воронежской линии в годы Гражданской войны было повреждено 50 % оборудования связи [140]. Продолжался разбор полевых железных дорог военного ведомства. 107 верст этих рельс [141] поступили на дороги Московского узла.

В апреле 1919 г. Совет рабочей и крестьянской обороны установил принцип круговой поруки за сохранность железнодорожного полотна. Она распространялась на всех граждан, проживавших в тридцативерстной полосе вдоль путей. Местное население отвечало за порчу путей и подвижного состава, технических сооружений и строений, находившихся в полосе отчуждения, и было обязано наблюдать за вызывающими подозрение лицами, оказывать содействие в охране железных дорог местным властям. Губернским ис-

полкомам разрешалось при обнаружении посторонних лиц в районе охраны железных дорог брать местных жителей в заложники [142].

Осенью 1919 г. железнодорожникам опять пришлось бороться со снегом. В ноябре от сильных снегопадов и метелей пострадала Московско-Казанская железная дорога. Причем метель местами переходила в сильнейший снежный буран. Осевший снег из-за перепадов дневной и ночной температуры затвердевал и затруднял расчистку путей и стрелочных переводов. Местами заносы достигли 4-х аршин. Для расчистки снега привлекались войска и местное население [143].

Продолжалось, хотя и крайне медленно, сооружение различных объектов железнодорожного хозяйства.

7 ноября 1919 г. был открыт зал 3-го класса и часть багажного зала в строившемся в Москве здании Казанского вокзала. Были закрыты некоторые временные помещения вокзала, вызывавшие опасения пожарных комиссий Московского узла [144]. Работы по строительству Казанского вокзала начались в 1913 г. Автором проекта был известный архитектор А. В. Щусев. Первоначально предполагалось завершить его постройку к 1 ноября 1916 г. Но война внесла существенные коррективы в эти планы. Тем не менее, строительные работы и художественное оформление залов вокзала постепенно продолжались. К оформлению внутренних помещений были привлечены такие известные художники, как А. Н. Бенуа, И. А. Билибин, Б. М. Кустодиев, Е. Е. Лансере, Н. К. Рерих и др. К 1917 г. уже были построены пассажирские платформы, часть главного входа (шестиярусная башня), багажное здание. В 1919 г. удалось подать в построенные здания электричество, что позволило открыть для пассажиров ряд помещений [145].

Руководители ведомства путей сообщения в 1919 г. стали осознавать, что без иностранной помощи восстановить разрушенное в годы Гражданской войны железнодорожное хозяйство не удастся. Задачу восстановления транспорта, по словам Л. Б. Красина, «придется выполнять при помощи заграницы в зависимости от того, в какие формы выльются наши отношения с другими странами. Придет ли дружественная поддержка других Советских Республик... или, в крайнем случае, нам придется прибегнуть к той или иной поддержке так называемого иностранного капитала в виде рельс, паровозов и вагонов, в виде приобретения целого ряда материалов и приборов». Красин считал, что такой подход потре-

буется и для восстановления и других отраслей нашей добывающей и обрабатывающей промышленности [146].

К концу 1920 г. общая длина железнодорожной сети РСФСР достигла 59 584 верст [147]. На дорогах Московского узла находилось 1 087 станций и полустанков (на Александровской — 116, на Московско-Балтийской — 66, Московско-Казанской — 234, на Московско-Киево-Воронежской — 144, на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской — 220, на Северных железных дорогах — 307).

Эксплуатационная длина сети железных дорог РСФСР*

| Месяц | 1917 г. | 1918 г. | 1919 г. | 1920 г. |
|---|---|---|---|---|
| Январь | 63 221 | 29 275 | 27 297 | 41 428 |
| Февраль | 63 336 | 26 672 | 27 357 | 45 737 |
| Март | 63 817 | 26 641 | 27 171 | 49 480 |
| Апрель | 63 559 | 26 751 | 26 882 | 49 597 |
| Май | 64 253 | 27 007 | 27 032 | 49 491 |
| Июнь | 63 160 | 26 051 | 27 317 | 51 008 |
| Июль | 61 334 | 24 881 | 27 756 | 52 713 |
| Август | 61 087 | 22 516 | 32 197 | 60 005 |
| Сентябрь | 54 710 | 22 458 | 32 352 | 60 662 |
| Октябрь | 55 155 | 22 130 | 32 158 | 59 533 |
| Ноябрь | 52 931 | 22 809 | 32 797 | 59 892 |
| Декабрь | 44 791 | 24 105 | 33 882 | 59 584 |
| Среднее в месяц | 59 280 | 25 108 | 29 516 | 53 261 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 1. Общие сведения по путям сообщения. М., 1921. С. 35. Средняя месячная эксплуатационная длина сети на 1913 г. — 52 784 верст.

Верхнее строение пути и станционные сооружения находились в совершенно неудовлетворительном состоянии, из 59,5 тыс. верст только 15,5 тыс. верст не попали в зону массовых разрушений в ходе военных действий. По состоянию на 1 октября 1920 г. из-за боевых

действий на фронтах Гражданской войны оставались разрушенными на Александровской железной дороге 264 версты (из 2 250), на Московско-Казанской — 1 568 верст (из 3 720), на Московско-Киево-Воронежской — 1 866 верст (из 2 208), на Московско-Курской — 334 версты (из 1 621), на Рязанско-Уральской — 2 009 верст (из 4 166) и на Северных — 220 верст (из 3 067). По сравнению с другими дорогами эти разрушения не являлись слишком масштабными и по мнению специалистов в мирное время могли быть устранены в течение года. Владикавказская, Екатерининская, Юго-Западные и Южные дороги к осени 1920 г. были разрушены почти полностью [148].

В 1920 г. железные дороги столкнулись с катастрофической нехваткой рельс и шпал. В середине 1920 г. необходимо было заменить около 3 000 верст рельс. Однако НКПС получил в 1919 г. — 188 верст, а в 1920 г. — 200 верст, т. е. один процент [149] от потребности. Еще хуже обстояло дело со шпалами. Ресурсы НКПС для замены шпал составляли 11 % [150]. Чтобы понять сложившуюся на железных дорогах ситуацию, требуются некоторые пояснения.

Как уже отмечалось выше, на российских железных дорогах были уложены шпалы преимущественно из хвойных пород деревьев: сосны, ели, лиственницы, пихты. Качество шпал зависело от технологии их изготовления и пропитки антисептиками. Нет необходимости доказывать, что в годы Гражданской войны технология работы со шпалами не соблюдалась. С 1919 г. укладывались в основном непропитанные шпалы из только что срубленного леса. По мнению специалистов, к концу 1920 г. их было 80 %. Срок их службы не превышал 3–4 лет. В результате до 40 % шпал просто сгнило. Подчас путевые костыли из них можно было вытаскивать руками. Из-за гнилости шпал на часть станционных путей поезда не принимались [151].

Для восстановления железнодорожного хозяйства Советское правительство использовало так называемые трудовые армии. В военно-административном отношении они подчинялись Реввоенсовету республики, а в хозяйственном — Совету рабочей и крестьянской обороны (с апреля 1920 г. Совету труда и обороны). К весне 1921 г. на базе войсковых соединений РККА были сформированы 8 трудовых армий, в том числе 2-я Особая железнодорожная армия. Только в 1920 г. они отремонтировали более 12 тыс. верст железнодорожного пути, погрузили и разгрузили 360 тыс. вагонов, загото-

вили 387 тыс. куб. саж. дров, из которых 384 тыс. вывезли к месту назначения [152]. Трудармейцы оказали помощь в текущем ремонте 16 тыс. паровозов, свыше 100 тыс. вагонов. По инициативе коммунистов на железных дорогах была предпринята попытка создания особых коммунистических трудовых рот. На Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге в такой роте было 200 человек. Она делилась на три взвода: слесарно-сборный, механико-кузнечный и вспомогательный. Судя по сохранившимся документам дорог Московского узла, эта инициатива поддержки и распространения не получила [153].

К концу 1920 г. выяснилось, что до 30 % оборудования служб связи вышло из строя, а некоторые приборы на все 100 % требовали капитального ремонта или полной замены. Серьезным было положение с обновлением электрожезлового оборудования, которое в России не выпускалось и до революции полностью ввозилось из Англии. При этом восстановление связи на прифронтовых дорогах проходило, как правило, за счет использования оборудования с дорог тыла, уже и без того ослабленных и разоренных [154].

Ухудшилась производительность труда телеграфистов. В 1913 г. было принято и отправлено 501 млн десятисловных депеш, а в 1920 г. — 533 млн. Но накануне Первой мировой войны на всей сети железных дорог трудилось 12 250 человек, а к концу 1920 г. в РСФСР — 38 500 человек. В 1913 г. на одного телеграфиста приходилось 40 900 десятисловных депеш, а в 1920 г. — 17 030, производительность труда упала в три раза с одновременным снижением качества работы [155].

В начале 1920 г. вновь потребовались особые меры по борьбе со снегом. 9 февраля начала действовать Чрезвычайная комиссия по очистке от снега станций Московского железнодорожного узла. С этого дня ежедневно росло количество гражданских лиц, привлекаемых на помощь железнодорожникам. Если до 9 февраля на уборку снега выходило по 200 человек, то уже 10 февраля — 3 810 человек, 11 февраля — около 5 000 жителей Москвы. Уклонение от работ сурово наказывалось. 23 человека были приговорены трибуналами к заключению на срок от одного до трех месяцев. Ежедневно подавались от 300 до 400 заявлений с просьбами об освобождении от работ, но удовлетворялось не более пяти [156].

По возможности использовались снегоочистители. На 1 ноября 1920 г. на Александровской железной дороге было в наличии 12

снегоочистителей (при потребности в 21), на Московско-Виндаво-Рыбинской — 7, Московско-Казанской — 21 (44), Московско-Киево-Воронежской — 19 (21), Московско-Курской — 20, Рязанско-Уральской — 48 (53), Северных — 17 (25). То есть в среднем на дорогах Московского узла не хватало примерно трети самой необходимой в условиях затяжных и снежных зим техники[157]. На 1920 г. промышленности была дана заявка на производство 90 снегоочистителей. Но на дороги не поступило ни одного[158].

В 1919–1920 гг. продолжалась разработка перспективных планов железнодорожного строительства. В связи с намеченным на 1920 г. окончанием строительства линии Орехово—Киржач была образована станция Орехово II. На совещании в Москве по сооружению подъездных путей было решено построить общую большую сортировочную станцию для обслуживания Александровской, Московско-Киево-Воронежской и будущей линии Москва—Вильно (так называемый «Кунцевский вариант»). Головным участком новой магистрали должна была стать линия Кунцево—Звенигород. На совещании отмечалось, что «согласно произведенным изысканиям, район представляет здоровую местность, годную для поселковой и дачной жизни, может дать лесные разработки вдоль линии и строительный материал с берегов р. Москвы»[159].

В начале 1920 г. была завершена разработка проекта соединения Александровской и Савеловской железнодорожных линий. Предполагалось организовать движение пригородных поездов от Голицыно до Лобни. В проекте подчеркивалось, что особенно удобно это для транзитных пассажиров, пересадка которых будет проходить на вокзале Александровской железной дороги. Здание Савеловского вокзала и путевое устройство рядом с ним предполагалось использовать главным образом для товарных операций[160].

В 1920 г. началась перешивка на широкую колею линии Рязань—Владимир протяженностью 196 верст[161].

## § 3. Подвижной состав железных дорог

Основной проблемой подвижного состава в 1918 г. стал постоянный рост числа паровозов и вагонов, требующих ремонта. В среднем по всей сети в октябре было 43,1 % неисправных паровозов. Но в связи с усиленной эксплуатацией на дорогах Московского железнодорожного узла этот показатель был еще выше.

На Александровской железной дороге число неисправных паровозов достигло 56,4 %, на Московско-Окружной — 56,5 %, на Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской — 49,7 %, на Московско-Казанской положение было несколько лучше — 41,8 %. Наконец, на Московско-Курской и Нижегородской неисправными были 37,4 %, а на Московско-Киево-Воронежской — 35,9 %[162]. К концу 1918 г. понятие «здоровые паровозы» становилось все более относительным. К ноябрю 1918 г. в ремонте находилось 2 527 паровозов, ожидали ремонта — 1 298. Надежды на ускорение ремонта подвижного состава, в частности, паровозов, не оправдались из-за возникшей нехватки металла, топлива, резкого падения производительности труда на предприятиях. Так, за 10 месяцев 1918 г. ремонтные заводы выпустили 128 паровозов. В ноябре было отремонтировано всего 15 паровозов. Падение интенсивности ремонта паровозов можно проиллюстрировать на примере группы предприятий Сормово—Коломна. На этих заводах в 1916 г. отремонтировали 599 паровозов, в 1917 г. — 396, в 1918 г. — 80, причем выпуск по месяцам постоянно сокращался. Если в январе и марте 1918 г. по 25 паровозов, а в апреле — 14, то в мае — 3, в июне — 5, в июле — 4, в феврале, августе и сентябре — 0[163].

Близ станции Люблино Московско-Курской железной дороги в 1918 г. началось строительство Московского починочного завода, рассчитанного на ежегодный ремонт 550 паровозов и 10 тыс. вагонов. При заводе предполагалось построить поселок на 20 тыс. рабочих. После объявления в стране военного положения Совет обороны постановил, что все служащие и рабочие Московского починочного и Подольского паровозоремонтного заводов считаются призванными на военную службу и проходят ее на своих рабочих местах. Материалы и оборудование, направляемые на строительство, не подлежали конфискации или реквизиции[164].

В 1918 г. на железные дороги поступило еще меньше новых паровозов. В Советской России паровозы выпускали Брянский, Коломенский, Невский, Путиловский и Сормовский заводы. С Украины по заказам дорог Московского узла поступали паровозы Луганского и Харьковского заводов. Строились паровозы, конструкция которых была разработана в дореволюционные годы. Это грузовые паровозы серий ***Э***, ***О***$^{в}$, ~~***Ф***~~, ***Ы***, ***Щ***$^{ч}$ и пассажирские паровозы серий ***Л*** и ***С***.

Относительно новыми по конструкции были лишь паровозы серии *Э* типа 0–5–0, производство которых началось на Луганском паровозостроительном заводе в 1912 г. Они обладали хорошими эксплуатационными качествами [165]. Для своего времени это достаточно сложные в производстве машины, и в годы Гражданской войны их выпуск был небольшим. Так, для Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог в 1918–1920 гг. Сормовский завод построил 45 паровозов серии *Э*, Невский завод — 40, Харьковский — 16, Брянский — 2. Для Московско-Киево-Воронежской железной дороги Брянский завод построил 33 паровоза этой серии, а для Московско-Казанской железной дороги Сормовский и Харьковский — 20 [166].

Самым массовым грузовым паровозом в годы Гражданской войны в советской России оставался паровоз серии *О* различных модификаций. Первый паровоз этой серии был выпущен Коломенским машиностроительным заводом еще в 1890 г. Серия $О^{в}$ типа 0–4–0 выпускалась с 1901 г. Они имели усиленный (с 1908 г. четырехосный) тендер конструкции Путиловского завода с большим запасом воды. Максимальная скорость этих паровозов — 45 верст в час. Они могли с одинаковой эффективностью эксплуатироваться как на основных линиях, так и на маневровых работах. Накануне Февральской революции на Александровской железной дороге находилось 103 паровоза серии $О^{в}$, на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах — 87, на Северных железных дорогах — 162. Инженер путей сообщения И. И. Васильев писал, что этот тип паровоза был принят как нормальный для сети российских железных дорог. На всех испытаниях он давал наилучшие результаты экономического хода [167].

Основными паровозами Московско-Казанской железной дороги были паровозы серии типа 0–3–0+0–3–0. Грузовые перевозки на этой дороге были весьма интенсивными, а рельсы были уложены более легкого типа, чем на других магистралях. Чтобы не менять их на более тяжелые рельсы или переходить к использованию локомотивов с большими нагрузками на ось, инженер Службы тяги дороги Е. Е. Нольтейн предложил использовать паровозы сочлененного типа системы швейцарского инженера Маллета. Первые паровозы такого типа были построены Брянским заводом в 1899 г. В 1900 г. среди показанных на Парижской Всемирной выставке паровоз этой серии оказался самым мощным. В 1912 г. серия полу-

чила обозначение Ф. Для Московско-Казанской железной дороги Брянский, Коломенский и Путиловский заводы в 1899–1915 гг. построили 182 паровоза этой серии. После некоторого перерыва строительство паровозов Ф продолжилось. Так, в 1920 г. Коломенский завод построил по заказу Московско-Казанской железной дороги 8 паровозов этой серии [168].

Широкое распространение в дореволюционной России получили паровозы серии *Щ* типа 1–4–0. Их особенностью была более высокая скорость — до 65 верст в час. А одна из модификаций — *Щ*[ч] к тому же была весьма экономна. В основном эти паровозы работали на дорогах Украины и Юга России. Из дорог Московского узла наибольшее количество паровозов этой серии — 448 — к 1917 г. находилось на Северных железных дорогах. Они оказались наиболее приспособленными к переходу на дровяное топливо. В 1918 г. для этих дорог Невский завод построил один паровоз этого типа, а Путиловский завод в 1918–1919 гг. — шесть [169]. На Московско-Киево-Воронежской железной дороге к 1 января 1923 г. работало 95 паровозов этой серии.

На Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге первоначально работали паровозы серии *Х* (тип 1–4–0) американской постройки, так как ни один из отечественных паровозов не мог на отдельных участках этой дороги обеспечить необходимую скорость движения поездов. По заказу этой дороги в России в начале XX в. было построено 477 паровозов серии *Р* (тип 1–4–0) [170]. Позднее они трудились и на других дорогах Московского узла. По состоянию на 1 января 1923 г. на Московско-Беларусско-Балтийской железной дороге находилось 140 паровозов этой серии, на Московско-Киево-Воронежской железной дороге — 92 и на Рязанско-Уральской железной дороге — 108 [171].

Пассажирские перевозки к 1917 г. почти на всех железных дорогах России обеспечивали различные модификации паровозов серии *Н* (тип 1–3–0). Они выпускались Брянским, Воткинским, Коломенским, Луганским и другими паровозостроительными заводами. Обладали максимально допустимой скоростью 90 верст в час. По заказу Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги (с 1907 г. — Северные ж. д.) Невский завод построил 43 паровоза серии *Я* [172]. Для Московско-Брестской железной дороги (с 1912 г. — Александровская) Сормовский завод построил 54 паровоза серии *А* (тип 2–3–0) [173]. На Московско-Казанской железной

дороге эксплуатировались паровозы серии ***Б*** (тип 2–3–0). Первоначально они заказывались в Германии, затем строились на Невском и Харьковском заводах России. Аналогичными им стали паровозы серии ***К*** Коломенского завода. В годы Гражданской войны на Московско-Казанской железной дороге работало 45 паровозов этой серии. Особенностью их был плавный ход на больших скоростях. Самыми экономичными и простыми в ремонте оказались паровозы $К^{У}$ (коломенский усиленный). На испытаниях он показал скорость 125 верст в час. Выпускался в 1911–1914 гг. для Московско-Казанской железной дороги [174].

Самыми совершенными пассажирскими паровозами, работавшими на дорогах Московского узла, были паровозы серий ***С*** и ***Л***. Первый из них был разработан на Сормовском заводе и выпускался с конца 1910 г. (тип 1–3–1). Обладая спокойным не только передним, но и задним ходом, они при коротких тяговых плечах могли работать без поворота на конечных станциях и поэтому обслуживали как дальние, так и пригородные пассажирские поезда. Максимальная скорость 125 верст в час была достигнута на этом типе паровоза 6 декабря 1913 г., когда со сменами на станциях Бологое и Тверь паровозы серии ***С*** провели пассажирский состав из девяти четырехосных вагонов из Петербурга в Москву за 7 часов 59 минут [175].

Паровозы этой серии проектировались для угольного отопления, но на большинстве казенных железных дорог с 1912 г. они были приспособлены под нефтяное топливо. Паровозы серии ***С*** были самыми экономичными среди пассажирских локомотивов царской России. Сормовский завод в 1915–1916 гг. для Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог построил 17 паровозов, а Харьковский завод в 1916 и 1918–1919 гг. — 58. Эти же заводы построили для Северных железных дорог в 1916–1918 гг. 35 таких паровозов и еще 2 в 1916 г. было построено Невским заводом [176].

Самым мощным из пассажирских паровозов дореволюционной постройки был паровоз серии ***Л*** (тип 2–3–1). Он выпускался Путиловским заводом в 1914–1917 гг. [177] и был предназначен для курьерских поездов. Но по расходу пара на единицу работы паровозы серии ***Л*** оказались менее экономичными, чем паровозы серии ***С***. К тому же они имели сложную паровую машину и могли использоваться только с нефтяным топливом.

Помимо указанных серий паровозов на дорогах Московского узла эксплуатировались на пригородном сообщении бестендерные паровозы (танк-паровозы). С 1912 г. различные их конструкции были обозначены как серия Ъ. Особенностью их была небольшая скорость (45–55 верст в час), возможность выполнять маневровую работу, водить составы на участках с небольшим радиусом кривых и при максимально допускаемых на строительстве железных дорог уклонах пути. Паровозы различных модификаций этой серии широко применялись на Московско-Курской и Нижегородской линиях, на Московско-Окружной железной дороге.

Подробный обзор состояния паровозного парка в этой книге не случаен. Он позволяет лучше понять обстановку, в которой приходилось действовать администрации отдельных дорог и руководству НКПС. На железнодорожном транспорте работали несколько десятков разных типов, серий и модификаций локомотивов, многие из которых строились с учетом особенностей эксплуатации на отдельных дорогах. Возникали проблемы: с запасными частями, соответствия разных видов топлива конструктивным особенностям паровозов, подготовки машинистов для работы на паровозах разных конструкций. И все это в обстановке военного времени, когда не только эти, но и многие другие проблемы нужно было разрешать одновременно.

Количество паровозов на сети дорог РСФСР сократилось с 21 078 в январе до 8 955 в декабре 1918 г. За это же время с 354 598 до 242 487 уменьшилось и количество вагонов. Отчасти это было связано с уменьшением территории, подконтрольной Советской власти, в начавшейся Гражданской войне [178].

В 1918 г. постоянно ухудшались показатели работы паровозного хозяйства. Среднесуточный пробег паровоза уменьшился почти вдвое и составил всего 52 версты. В 1918 г. один паровоз строили около 160 человек, а до Первой мировой войны всего 17–20 человек [179]. В 5,9–9,6 раза выросла в 1918 г. стоимость постройки паровоза по сравнению с довоенным временем. Во второй половине 1918 г. один новый паровоз стоил казне 700–900 тыс. руб. [180]

Не лучше обстояло дело и с вагонами. Постройкой и ремонтом вагонов в 1918 г. занимались заводы Путиловский, Феникс, Русско-Балтийский и Петроградский вагоностроительный. К ремонту вагонов были привлечены также Балтийский судостроительный и механический и Обуховский сталелитейный. Основу вагонного

парка составляли двухосные крытые вагоны грузоподъемностью от 16,5 до 18 тонн, двухосные полувагоны для перевозки дров, торфа и угля, двухосные платформы с высокими и низкими бортами такой же грузоподъемности. Последние для крепления высоких или сложенных выше бортов предметов имели по краям платформ кольца для канатов, а также скобки или отверстия для установки временных деревянных стоек. Для перевозки наливных грузов использовали цистерны.

Первая мировая война и начавшаяся Гражданская война резко сократили парк грузовых вагонов. Если в 1913 г. их было 502 тыс., то в декабре 1918 г. — 244 433 [181]. Парадоксально, но и этого количества вагонов для сети оказалось слишком много из-за беспорядочной эвакуации их из прифронтовых местностей. Поскольку между количеством паровозов и вагонов с одной стороны, и станционными путями есть вполне определенная взаимосвязь, то лишние вагоны сделали многие железнодорожные узлы не проездными. НКПС был вынужден разрешить снять часть вагонов с рельс [182]. Как уже отмечалось, часто вагоны превращались в склады или жилье на колесах. Причем в вагонах за неимением помещений в вокзалах, депо, мастерских размещались различные общественные организации. Не случайно инженер В. Г. Науман послал депешу всем комиссарам Московско-Киево-Воронежской железной дороги с требованием освободить подвижной состав для перевозки грузов. При этом он подчеркнул, что борьба с разместившимися в вагонах посторонними общественными организациями «затруднена именно тем, что мы сами живем в вагонах» [183].

Постоянно росло количество вагонов, требовавших ремонта. К 1 декабря 1918 г. таких насчитывалось 16,6 % от всего вагонного парка [184]. К осени 1918 г. в Советской России производство вагонов продолжалось на Путиловском и Петроградском вагоностроительном заводах и на эвакуированных с театра военных действий заводах Феникс и Русско-Балтийском в Москве. О снижении производительности труда свидетельствуют следующие показатели. Русско-Балтийский завод был рассчитан на ежегодный выпуск до 6 тыс. товарных и 300 пассажирских вагонов. В первую половину 1918 г. он выпустил лишь 325 товарных вагонов и 44 пассажирских [185]. Производственные мощности завода Феникс были рассчитаны на производство 2 000 товарных и 100 пассажирских вагонов в год, но во второй половине 1918 г. завод построил всего 350

товарных и 25 пассажирских вагонов. Всего за период 1918–1920 гг. вагоностроительные заводы Советской России выпустили 3 455 товарных и 65 пассажирских вагонов [186].

Ремонт вагонов в основном осуществляли вагонные мастерские. В годы Первой мировой войны и начавшейся Гражданской войны многие мастерские были полностью или частично эвакуированы. В результате требующие ремонта вагоны приходилось направлять за сотни верст в глубокий тыл. Механическое оборудование мастерских от чрезвычайно напряженной работы было сильно изношено и само требовало ремонта.

Производительность труда в них постоянно падала. Как уже отмечалось, в ноябре 1918 г. по этой причине НКПС закрыл Главные вагонные мастерские Московско-Курской железной дороги. Число мастеровых и рабочих в них в 1916 г. составляло 1 192 человека, в 1917 г. — 1 179, в 1918 г. — 1 772. За 9 месяцев 1918 г. здесь было выпущено 397 вагонов против 2 643 в 1916 г. То есть средняя производительность была в 1916 г. — 220 вагонов в месяц, в 1917 — 96, в 1918 г. — 44 вагона [187]. Прекращение работы мастерских было согласовано с основными профсоюзами железнодорожников Викжедором и Всопрофжелем. Был объявлен новый набор служащих, мастеровых и рабочих [188].

Вагонные мастерские испытывали острейшую нехватку самых необходимых материалов для ремонтных работ. За неимением железа НКПС был вынужден разрешить покрывать крыши вагонов толью [189]. В целях ускорения ремонта паровозов надзор за ним был возложен на особых ревизоров-инструкторов.

Испытывая нехватку вагонов для перевозки людей, особенно военнослужащих, дороги сами стали переоборудовать вагоны. Так, в целях перевозки людей в зимнее время на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге с 1 августа по 15 октября 150 крытых грузовых вагонов оборудовали печами [190].

Показатели работы вагона повсеместно ухудшились. В 1918 г. годовой пробег вагона товарного парка по сравнению с 1916 г. на Московско-Казанской железной дороге сократился с 23,5 до 17,4 тыс. верст. Оборот вагона вместо 5–8 суток в 1916 г. теперь составлял 11 суток [191].

Очень серьезным был вопрос о перспективах пассажирского вагоностроения. Известно, что в дореволюционной России строились вагоны разных классов. При этом, несмотря на повышенные

тарифы, эксплуатация мягких вагонов I и II классов была убыточной. В годы войны в результате массовых воинских перевозок вышло из строя немало пассажирских вагонов, и перед новой властью встал вопрос о восстановлении вагонного хозяйства. Но какие вагоны строить? Господствующим стало мнение, что в свободной и демократической России все граждане должны иметь одинаковые условия для проезда по железным дорогам, предпочтительно в комфортабельных и удобных вагонах. Но по объективным причинам это было нереально. Вместимость мягких вагонов еще накануне Первой мировой войны не соответствовала масштабам перевозок пассажиров. Для сравнения: вагон I класса был рассчитан на перевозку от 16 до 24 пассажиров, вагон II класса — 32, а четырехосный вагон III класса в зависимости от конструкции мог перевезти от 52 до 72 пассажиров [192].

Некоторые предложения самих железнодорожников отражали крайности революционной атмосферы. Например, один из ревизоров Московско-Казанской железной дороги поставил вопрос об исключении из составов пассажирских поездов вагонов-ресторанов, «ввиду того, что пролетариат не имеет в них необходимости», и замене их двумя двухосными пассажирскими вагонами [193].

20 декабря 1918 г. был опубликован декрет об упразднении на железных дорогах и подъездных путях общего пользования деления пассажирских вагонов на классы (I, II, III и IV) [194]. Общим типом вагона для перевозки пассажиров «в смысле внутреннего оборудования» временно признавался вагон III класса. Совнарком рекомендовал НКПС принять меры к возможному улучшению вагонов этого типа и к увеличению их количества. Ведомство путей сообщения получило разрешение приравнять по оплате проезд в вагонах IV класса, теплушках и даже крытых грузовых вагонах, временно оборудованные для перевозок людей, к вагонам III класса.

Выполняя приказ НКПС от 25 октября 1918 г. «О мерах предупреждения утери подвижного состава при переходе его границ Р. С. Ф. Советской республики», московские железнодорожники стали наносить на боковые стенки паровозных будок, тендеров, пассажирских вагонов, полувагонов, цистерн, боковые борта платформ и на каждую дверь товарного вагона трафаретную надпись «РСФСР» как знак принадлежности к российским железным дорогам [195].

1 февраля 1919 г. была проведена перепись всех паровозов на дорогах Советской России [196]. Было отмечено дальнейшее ухудшение состояния паровозного парка. По сведениям на 15 марта 1919 г. больше всего неисправных паровозов было на Московско-Окружной железной дороге (68,5 %), Мурманской железной дороге (67,9 %) и Северных железных дорогах (56,6 %). Обстоятельства военного времени вызывали постоянные перекомандировки паровозов. Так, в феврале 1919 г. с одних дорог на другие было направлено 32 паровоза, в апреле — 59, в июне — 45, в октябре — 80, в декабре 1919 г. — 168. И без того изношенные паровозы на новых дорогах иногда отправлялись сразу в ремонт [197].

Впрочем, важен не только сам факт увеличения требующих ремонта паровозов. Следует отметить рост числа паровозов, нуждавшихся в среднем ремонте. В мае 1919 г. таких насчитывалось 38 %. Средний ремонт означал подъем паровоза, замену или ремонт изношенных или поврежденных частей локомотива, на что требовалось примерно 60–80 дней.

29 октября 1919 г. Л. Б. Красин подписал Инструкцию по сооружению Московского железнодорожного ремонтного завода (Можерез) [198]. Для руководства строительными работами создавалось специальное управление во главе со строителем завода [199], назначавшимся НКПС. Управление состояло из отделов (строительного, механического, счетно-учетно-финансового, заготовительного), канцелярии и бухгалтерии. При Управлении работал Совет под председательством строителя завода или его заместителя. В его состав входили все руководители отделов, представители НКПС, Госконтроля, Наркомфина и юрисконсульт Управления. Совет заключал договора с отдельными лицами, учреждениями, предприятиями на выполнение строительных работ и поставку оборудования, устанавливал нормы оплаты труда и т. п. Помимо цехов, испытательной станции и служебных помещений на заводе предстояло построить теплоэлектростанцию, рабочий поселок и водопровод. Из-за хронической нехватки материалов, топлива, квалифицированных специалистов строительные работы шли крайне медленно [200].

Ухудшала состояние паровозного парка и новая организация труда. Стремление использовать каждый час исправного локомотива привело к обслуживанию его несколькими паровозными бригадами. Но при сменной езде паровозных бригад у паровоза не было хозяина, заинтересованного в бережном отношении к технике. Вот

почему паровозы стали чаще выходить из строя, а попадая в ремонт, простаивали, даже при текущем ремонте, не днями, как раньше, а месяцами.

На 1 января 1920 г. на дорогах числилось 262 439 товарных вагонов. Из них требовали ремонта 49 937, т. е. 19 %[201]. По количеству выбывших из строя вагонов первое место занимали Северные железные дороги (28 %), Николаевская железная дорога (27,5 %), Риго-Орловская (26,9 %)[202]. Но по итогам года в лидерах неисправного подвижного состава оказалась Александровская железная дорога: 70 % неисправных паровозов и 30 % вагонов[203]. Изношенность паровозов стала одной из причин сохранения коммерческой скорости на уровне 13,4 верст в час.

24 декабря 1919 г. СНК на своем заседании рассмотрел вопрос о состоянии железнодорожного транспорта. Основной доклад сделал член коллегии НКПС, один из крупнейших специалистов в области подвижного состава инженер Ю. В. Ломоносов. Напряженную обстановку этого заседания передал в своих воспоминаниях Л. Д. Троцкий: «...считалось твердо установленным, что к весне 1920 г. процент больных паровозов должен дойти до 75. Так утверждали лучшие специалисты. Железнодорожное движение теряло при этом всякий смысл, так как при помощи 25 % полуздоровых паровозов можно было бы лишь обслуживать потребности самих железных дорог, живших на громоздком древесном топливе. Инженер Ломоносов, фактически управлявший в те месяцы транспортом, демонстрировал перед правительством диаграмму паровозной эпидемии. Указав математическую точку на протяжении 1920 года, он заявил: „Здесь наступает смерть“. — Что же надо сделать? — спросил Ленин. — Чудес не бывает, — ответил Ломоносов, — чудес не могут делать и большевики. Мы переглянулись. Настроение царило тем более подавленное, что никто из нас не знал ни техники транспорта, ни техники столь мрачных расчетов. — А мы все-таки попробуем сделать чудо, — сказал Ленин сухо сквозь зубы»[204].

Ломоносову было поручено подготовить приказ о резком увеличении ремонта паровозов в мастерских железных дорог. Он решил использовать принцип, примененный в 1916 г. для восстановления румынского железнодорожного транспорта. То есть в первую очередь ремонту подлежали наиболее исправные паровозы за счет снятия деталей с менее исправных. «Я сознательно

шел на то, — писал Ломоносов, — чтобы 2–3 тысячи паровозов обратить в лом»[205].

На совещаниях в Техническом управлении НКПС были выработаны принципы ремонта паровозов: их обезличение и специализация мастерских. Первый означал, что каждая дорога чинит не только свои паровозы, а все, находившиеся в ее пределах. Второй — что каждые мастерские будут специализироваться на ремонте от одной до трех серий паровозов. Например, Александровские мастерские стали специализироваться на ремонте паровозов серии ***О*** — самом массовом локомотиве в российском паровозостроении. Впрочем, первоочередному ремонту подлежали сравнительно молодые и более мощные паровозы серий ***Э*** и ***Щ***. Разработчики приказа учитывали, что по решению образованной при ВСНХ Чрезвычайной комиссии по ремонту для целей ремонта подвижного состава и изготовления запасных частей уже было выделено 20 крупных заводов[206]. 31 декабря Ломоносов провел совещание «путейских китов». Присутствовали крупнейшие специалисты — К. Н. Ванифатьев, А. Ф. Величко, Б. Д. Воскресенский, Д. П. Козырев, П. И. Красовский, И. Я. Манос, М. Е. Правосудович, К. К. Ходоровский и др. По итогам совещания был сформулирован окончательный вариант приказа о ремонте паровозов, подписанный в тот же вечер Л. Б. Красиным[207]. В 1919 г. были в основном завершены работы по сооружению Подольского паровозоремонтного завода. Решение о его строительстве было принято в Московском районном экономическом комитете еще в начале 1917 г. Тогда правительство секвестировало в Подольске кабельный завод товарищества «Алексеев, Вишняков и Шамшин». В июле на заводе началась реконструкция. В начале 1919 г. на заводе находилось уже 176 станков из 215. Завод имел свою электрическую станцию, но она обеспечивала не более 30 % необходимой ему энергии. Остальные 70 % Паровозоремонтный завод получал с завода Зингера. Принимались меры по привлечению на завод необходимых кадров рабочих[208].

В 1919 г. количество неисправных пассажирских вагонов в среднем по дорогам составило 39 % от всего их парка. В результате дороги постепенно стали отказываться от регулярного движения прямых беспересадочных поездов, а вскоре резко сократилось и пассажирское движение в рамках каждой отдельной дороги[209].

В феврале 1919 г. была образована Всероссийская комиссия по ремонту железнодорожного транспорта. Ремонт паровозов

должны были вести технически наиболее оснащенные предприятия[210]. Старые и не подлежащие ремонту паровозы разбирались на запчасти. Началась специализация работы мастерских дорог.

Недостаток мастерских и ремонтной площади в них восполнялся работой на открытом воздухе и организацией работ в 2–3 смены. На узловых станциях были сформированы летучие отряды по ремонту подвижного состава. Недостаток и изношенность оборудования мастерских, по возможности, преодолевались приобретением новых станков (в 1919 г. в мастерские поступило около 1 000 новых станков) и организацией ремонта оборудования в самих мастерских[211].

27 января 1919 г. нарком путей сообщения В. И. Невский утвердил разработанное Центральной нормировочной комиссией и согласованное с Всопрофжелем положение о введении премиальных оплат труда на железных дорогах РСФСР, основанное на соответствующих нормах 1914 года. Премиальная система распространялась на все виды ремонтных работ. Особенно отмечалось, что «выпуск подвижного состава должен быть во что бы то ни стало поднят до нормы 1914 года»[212]. Железнодорожникам Москвы оказали помощь столичные власти. При Московском Совете рабочих депутатов была образована комиссия по улучшению условий труда по ремонту подвижного состава в главных и участковых мастерских[213].

Для повышения эффективности использования подвижного состава применялись следующие меры. В связи с нехваткой топлива Московский округ путей сообщения потребовал сократить простой паровозов на станциях в ожидании вагонов и под набором топлива и воды[214]. Несколько увеличилась средняя длина состава: с 38,8 вагонов в 1918 г. до 39,8 вагонов в 1919 г.[215]

В 1919 г. выявились еще две серьезные проблемы в эксплуатации подвижного состава: нецелевое использование вагонов и топливный кризис.

Условия ведения Гражданской войны вынуждали военное ведомство держать войска вдоль железных дорог, что требовало дополнительно большого количества паровозов и вагонов. Например, в сентябре 1919 г. количество находящихся в распоряжении военного ведомства вагонов составило 11 % от их общего наличия. Кроме того, в том же месяце еще 5 % вагонов от их общего числа использовались для хранения ценных грузов — следствия эваку-

ации и реэвакуации[216]. На фронте и в тылу часть пассажирских вагонов использовалась под жилье[217]. Значительное количество паровозов, вагонов и платформ были переданы Красной Армии для строительства бронепоездов.

С топливом дела обстояли еще хуже. После перехода Донбасса под контроль белогвардейцев часть паровозов была переведена на подмосковный уголь. В 1918 г. добыча угля в Подмосковье обеспечивала потребность российских железных дорог на 5–7 %. Его качество было ниже норм, предусмотренных даже самыми облегченными условиями. В нем содержалось более 20 % золы и свыше 32 % влаги. При этом уголь обладал способностью к самовозгоранию[218]. Но даже освобождение Донбасса от войск генерала А. И. Деникина не принесло облегчения железнодорожникам. Лучшие сорта угля Донецкого бассейна были направлены на флот и для металлургической промышленности. А железным дорогам поставляли в основном отвалы негодного антрацита. Поэтому в 1919 г. основным видом паровозного топлива стали дрова.

Перевод паровозов на дровяное отопление привел к существенным затратам. Во-первых, дорогам для своих собственных нужд приходилось везти дрова подчас на расстояние свыше 2 тыс. верст. Во-вторых, чтобы приспособить локомотивы к дровяному топливу, пришлось провести колоссальную работу по перестройке колосников паровозов. Дело в том, что собираемая из комплекта колосников колосниковая решетка по своим параметрам (площадь и живое сечение) зависит от свойств топлива, отапливающих котел. Следует учесть, что перевозка дров для нужд самих железных дорог значительно уменьшала количество полезных грузов, перевозимых железнодорожными магистралями.

Еще одна немаловажная деталь. Поскольку потребность в огромном количестве дров возникла неожиданно, дрова были сырыми, что значительно понижало их ценность в качестве топлива для паровозов. К тому же тендера абсолютного большинства паровозов были приспособлены под уголь. Большинство паровозов серии ***О***$^{в}$, построенных после 1908 г., имели четырехосные тендеры конструкции Путиловского завода. Они вмещали такое количество угля, которое было достаточно для покрытия пути от 200 до 300 верст в зависимости от профиля пути. Но тот же тендер мог поместить дров всего на 80 верст пути[219].

В первую очередь для использования в качестве топлива дров были приспособлены паровозы Московско-Виндаво-Рыбинской и Северных железных дорог.

Пытаясь сохранить движение на дорогах, железнодорожники неоднократно реквизировали дрова на станциях независимо от того, кому они принадлежали. В середине 1920 г. НКПС стал предъявлять к Главлескому ВСНХ настойчивые требования к качеству дровяного топлива для паровозов. Во-первых, дрова должны были быть определенного размера: по длине 16 вершков (71,20 см) и по толщине 4 вершка (17,80 см). Во-вторых, сухие дрова должны составлять не менее 25 %. Наркомат даже разработал специальную инструкцию для испытания топлива пробными поездками[220].

Столкнувшись с серьезными проблемами в заготовке дров, НКПС попытался в 1920 г. максимально использовать нефтяное топливо. Выяснилось, что в различных городах вдоль Волги имеются определенные запасы нефти, керосина, мазута. В частности, предстояло зачистить нефтеналивные баржи, зимовавшие на различных пристанях Волги.

Решение о переводе на нефтяное топливо ряда дорог Московского узла (Московско-Курской, Нижегородской и Окружной железных дорог полностью, остальных частично) потребовало в 1920 г. переделки 2 050 паровозов. К концу 1920 г. на жидкое топливо было переведено около трети паровозов всей железнодорожной сети[221]. Состояние паровозов было таково, что НКПС пришлось издать несколько распоряжений, снижавших требования к их эксплуатации. В частности, допускалась просрочка полного освидетельствования котла, повышены нормы проката бандажей и т. п. В довоенное время такие паровозы к работе не допускались[222].

В качестве субъективного фактора, ухудшавшего положение с обеспечением топливом, следует назвать утрату режима экономии. Дело в том, что до Февральской революции широко практиковалась система премирования за экономию в расходовании топлива. За сбережение угля или нефти кондуктора и машинисты получали определенное денежное вознаграждение, которое иногда превышало основной оклад их содержания. Это побуждало железнодорожников бережно относиться к расходованию топлива. Но уже при Временном правительстве наметилась тенденция сжигать дрова, уголь, нефть в неограниченном количестве. В 1917 г. расход топлива на железных дорогах превысил на 30–40 % годо-

вой уровень царской России. Определенную роль сыграло падение дисциплины, отмена премий, сдельного труда, убеждение части рабочих, что от всякого рода ограничений вполне можно отказаться в условиях народной, демократической власти.

В 1920 г. состояние подвижного состава продолжало ухудшаться. Не уменьшалось количество паровозов, подлежавших ремонту. По состоянию на 1 января 1921 г. их насчитывалось 57,1 % от общего числа. Из месяца в месяц росло количество паровозов, подлежавших исключению из инвентарных списков. В январе 1920 г. их было 136, а в декабре — 471. Всего за год оказалось 3 160 не подлежащих ремонту паровозов [223)].

К августу 1920 г. провозная способность железных дорог центра страны, к которому относился Московский узел, крайне ослабла из-за переброски свыше 400 паровозов на западную сеть дорог. На это пришлось пойти в связи с нападением Польши и утратой почти всей Белоруссии и части Украины. Вновь усилился поток беженцев, началась экстренная переброска войск с других фронтов Гражданской войны. Возвращавшиеся паровозы требовали ремонта. Так, из 54 вернувшихся из командировки на Московско-Курскую железную дорогу паровозов лишь 8 оставались пригодными для несения поездной службы [224)].

Средний суточный пробег рабочего паровоза в товарно-воинском движении сократился по сравнению с 1917 г. более чем в 3,3 раза, а в пассажирском — более чем в 3,6 раза. В декабре 1920 г. на дорогах находилось 418 406 товарных вагонов. Из них требовали ремонта 22,3 %. Среднесуточный пробег рабочего вагона к концу года составил 32,4 версты. Средняя нагрузка вагона поднялась с 318 до 342 пудов, а вес поезда с 11 452 до 12 041 пуда. Снежные заносы и морозы сказались на падении такого показателя, как среднее число обработанных вагонов на один маневровый паровоз (с 17,2 в 1919 г. до 13,4 в 1920 г.). Средний оборот рабочего вагона в первом полугодии 1920 г. по сравнению с аналогичным периодом 1919 г. поднялся с 9,9 до 10,5 суток. Это объяснялось простоем вагонов из-за нехватки паровозов, недостатком топлива и снежными заносами [225)].

29 августа 1920 г. заместитель управляющего Эксплуатационным управлением НКПС В. В. Ландсберг доложил Л. Д. Троцкому о том, что товарные и воинские поезда ходят без сигнальных огней. Причины известны: отсутствие ламповых горелок и стекол. Даже

при небольшой интенсивности движения отсутствие буферных фонарей на локомотиве и сигнальных огней на хвостовом вагоне было небезопасно для железных дорог[226].

Вследствие беспрерывных воинских перевозок на дорогах накопилось немало вагонов с прорезанными для установки печей крышами. Из-за дефицита листового железа в мастерских для ремонта крыш использовались толь и доски. Из любых подсобных материалов заделывались щели в полу и стенках вагонов. После этого вагоны использовались для перевозки продовольственных грузов.

На своевременном и качественном ремонте локомотивов и вагонов отражалось отсутствие достаточного количества специалистов на заводах и в мастерских. В марте 1920 г. в главных мастерских Александровской железной дороги не хватало 486 человек, Московско-Виндаво-Рыбинской — 303, Московско-Курской и Нижегородской — 779, Московско-Казанской — 486, Рязанско-Уральской — 696, Северных — 634 человека[227]. По-прежнему на производительности труда сказывалось недостаточное снабжение продовольствием. Главный комиссар Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги И. Д. Умрихин писал 19 марта 1920 г. в докладе в НКПС о плохом снабжении служащих и рабочих Ржевского узла: «На получаемый паек в 10 фунтов (муки) на служащего и 5 фунтов на члена семьи прожить чрезвычайно трудно»[228].

Весной 1920 г. НКПС разработал 4,5-летний план восстановления паровозного хозяйства и вагонного парка страны. 3 апреля 1920 г. Совет труда и обороны образовал Основную транспортную комиссию «по пересмотру, объединению и дополнению производственных программ ВСНХ и НКПС в деле ремонта транспорта, производства запасных частей, новых паровозов и вагонов»[229]. 22 мая по сети дорог был объявлен приказ № 1042. Он содержал план ремонта паровозов усилиями двух ведомств. В частности, во вторую половину 1920 г. депо и мастерские железных дорог должны были отремонтировать 4 тыс. паровозов, а заводы ВСНХ — 600[230]. Была выделена группа ударных машиностроительных и транспортных предприятий ВСНХ, на которую были возложены заказы по капитальному ремонту паровозов и выпуску запасных частей и материалов. В число 600 входили и новые паровозы, постройка которых была начата ранее[231].

В целях повышения качества ремонта НКПС распределил серии паровозов по отдельным мастерским. В Московских мастер-

ских Александровской железной дороги подлежали ремонту паровозы серии *О*, в Великолукских мастерских Московско-Виндаво-Рыбинской — серий *Р* и *Н*; в Московских мастерских Московско-Казанской — серий *К* и *V*; в Муромских мастерских той же дороги — серий *Э*, *Ф*, *Ч* и *Н*; в Конотопских мастерских Московско-Киево-Воронежской — серий *Р* и *Б*; в Тульских мастерских Московско-Курской — серий *Щ* и *Э*; в Ярославских мастерских Северных железных дорог — серий *Щ* и *С*[232].

В конце 1920 г. НКПС решил превратить Муромские мастерские в образцовые для всей сети. С этой целью было перестроено управление ими. Впервые в русских железнодорожных мастерских производственная часть была отделена от административной. Широко стали использоваться принципы специализации и индивидуализации работ, повышение их эффективности на основе рационализации трудовых движений (система американского инженера Ф. У. Тейлора)[233].

НКПС участвовал в создании специальной производственной программы для Ярославских главных мастерских. Затем дорогам было предложено повсеместно разработать аналогичные программы для своих главных мастерских.

Ожидаемых результатов, однако, не последовало. Препятствиями к успешному ремонту паровозов и вагонов была низкая производительность труда на заводах и в мастерских, постоянная нехватка нужного металла, инструментов, проволоки и т. п. Особую проблему вызывало отсутствие дымогарных труб, производившихся за границей, и недостаток меди, из которой изготовлялись главные части паровозов[234]. Сказывалась существовавшая система поощрения, ориентировавшая скорее на количество, а не на качество ремонта локомотивов. В итоге по словам главного редактора журнала «Техника и экономика путей сообщения» С. Л. Маневича «только что исправленный паровоз после одного, двух пробегов снова оказывается непригодным и опять нуждается в ремонте»[235].

При ремонтных работах по прежнему практиковалась разборка на запчасти «мертвых» паровозов. Однако следует подчеркнуть, что эти детали все равно были изношенными и эффект от их применения был невелик. Поэтому возврат отремонтированных паровозов снова в мастерские был значительным[236]. И все же роль приказа № 1042 была заметна. Он позволил впервые перейти к организации ремонта подвижного состава в плановом порядке в масштабах

всей страны. Количество отремонтированных паровозов и вагонов в целом по сети возросло. Только за вторую половину 1920 г. было отремонтировано 5 923 паровоза и 66 045 вагонов. К концу 1920 г. стал сказываться, как отмечалось выше, труд красноармейцев из трудовых армий. На заводы, в депо и мастерские возвращались квалифицированные рабочие. Налаживалось снабжение запасными частями, материалами и топливом.

Выпуск паровозов из ремонта на дорогах Московского узла во второй половине 1920 г.*

| Название дороги | Задание по ремонту (в единицах среднего ремонта) | Выпуск | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Капитальный ремонт | Средний ремонт | В единицах среднего ремонта |
| Александровская | 72 | 4 | 78 | 90 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская | 69 | 4 | 88 | 100 |
| Московско-Казанская | 333 | 5 | 380 | 395 |
| Московско-Киево-Воронежская | 168 | 24 | 180 | 252 |
| Московско-Курская | 222 | 22 | 206 | 272 |
| Рязанско-Уральская | 309 | 27 | 283 | 364 |
| Северные | 69 | 4 | 88 | 100 |

* *Источник*: Отчет О. Т. К. в Совет труда и обороны за декабрь и 2-ю половину 1920 г. М., 1921. С. 25.

В 1920 г. НКПС продолжал работу по нормализации пассажирского движения. Ввиду недостатка классных вагонов для пассажирских поездов были установлены нормы служебных вагонов для администрации дорог. Один салон-вагон мог быть предоставлен начальнику и комиссару дороги, а также в распоряжение Службы пути, Службы движения и тяги. Два мягких вагона для разъездов представителей других служб дороги. Санитарный вагон предназначался для каждого врачебного участка и один жесткий вагон находился в каждом вспомогательном поезде. Согласно телеграмме НКПС от 20 июня 1920 г. на станциях не должно быть гостиниц

из вагонов, годных для движения. В крупных центрах, на узловых станциях для кратковременного пребывания командируемых по службе лиц, главным образом ведомства путей сообщения, могли быть поставлены 1–2 вагона из числа негодных для движения с обслуживанием постоянным проводником [237].

С 15 сентября 1920 г. НКПС потребовал ставить трафарет государственного герба РСФСР на всех пассажирских и товарных вагонах [238].

В 1920 г. советское правительство пошло на заключение соглашений с рядом европейских государств на поставку в Советскую Россию паровозов и запасных частей.

Впервые вопрос о заграничных поставках возник в начале 1920 г., когда заведующему Экспериментальным институтом Б. Д. Воскресенскому было предложено составить соответствующий список подвижного состава, оборудования и различных материалов для заказа за границей. Количество необходимых паровозов определялось с учетом неизбежного исключения из инвентаря старого подвижного состава. Расчеты показывали, что стране нужно примерно 5 000 новых паровозов и 150 000 новых вагонов [239].

В марте 1920 г. делегация во главе с Л. Б. Красиным выехала в Лондон. В ее состав от НКПС входил Б. Д. Воскресенский. По дороге делегация останавливалась в Стокгольме и Копенгагене. Красину удалось заключить предварительный договор на поставку шведской фирмой «Нидквист и Гольм» 1 000 паровозов. В Швеции также были заказаны железнодорожные весы и оборудование для водокачек. Первоначально предполагалось, что первые 100 паровозов будут шведского типа, перестроенные под русскую колею и с увеличенной колосниковой решеткой. Для дальнейших переговоров в Стокгольм выехала миссия во главе с Ю. В. Ломоносовым. В ходе переговоров было решено, что в Швеции будут строить только русские паровозы типа 0–5–0 серии Э. В дальнейшем были проведены переговоры с представителями немецких паровозостроительных заводов о производстве таких же паровозов в Германии. Из-за противодействия правительства Великобритании была достигнута договоренность о том, что немецкая сторона получит заказ Советской России через посредство шведской фирмы [240].

5 октября 1920 г. был заключен договор на передачу в Эстонию 230 паровозов в капитальный ремонт. В качестве платы эстонская сторона получила право оставить у себя 100 паровозов. Договор этот

выполнялся медленно, и советское правительство его аннулировало. 15 декабря 1920 г. был заключен предварительный договор с английской фирмой «Армстронг» о ремонте 1 500 паровозов. Но он не был реализован из-за высоких расходов на фрахт судов. Спустя год фирме «Армстронг» было заказано 200 паровозных котлов.

В докладе Ф. Э. Дзержинскому об обстоятельствах этих первых соглашений начальник отдела тяги Центрального управления железнодорожного транспорта и бывший помощник начальника Технического управления НКПС П. И. Красовский писал, что крупный заказ железнодорожной техники должен был способствовать прорыву экономической блокады, т. е. имел также политический характер [241)].

## § 4. Железнодорожные перевозки

В 1918 г. по сравнению с предшествующим годом существенно сократился объем работ дорог Московского железнодорожного узла и, прежде всего, прием груженых вагонов. Это было связано, как уже отмечалось выше, с чрезвычайной загрузкой всех складских помещений имуществом эвакуированных предприятий, организаций и учреждений.

Во второй половине марта В. И. Невский, ознакомившись с работой Московского железнодорожного узла, составил доклад для В. И. Ленина. 31 марта он был направлен главе правительства. На станции Москва II простаивало под разгрузкой 630 вагонов, из них 180 с эвакуированными грузами, 107 с продовольствием. На значительную часть прибывших грузов не имелось никаких документов. Помимо этого на складах и открытых платформах станции скопилось 892 вагона невывезенных грузов. В основном это были военные, интендантские, инженерные грузы и лишь в незначительном количестве частные. На станции Москва-Нижегородская ждали разгрузки 317 вагонов. Основную вину Невский возлагал на военное ведомство и Московский областной продовольственный комитет. Он считал, что в городе можно было найти складские помещения и вывезти указанные грузы со станций [242)].

16 апреля Совнарком образовал комиссию для разгрузки Московского железнодорожного узла под председательством заместителя управляющего Эксплуатационным управлением НКПС

П. Ф. Бондарева. В нее вошли представители наркоматов: по военному делу, продовольствия, путей сообщения, а также два представителя Совнаркома Московской области. Один из них, В. И. Ледовской, стал заместителем Бондарева. Комиссия разместилась в здании НКПС на Рязанской улице [243].

Первое заседание комиссии состоялось 17 апреля. На нем присутствовали представители наиболее заинтересованных ведомств: О. О. Дрейер (Наркомпрод), К. Е. Горецкий (Наркомвоен) и др. Комиссия должна была установить причины чрезмерной загрузки основных станций, грозившие окончательной закупоркой всех магистральных линий, подходивших к столице. Членам комиссии лишний раз пришлось убедиться в «бедственно-скудном техническом оборудовании» станций, явно не рассчитанных на беспорядочные массовые перевозки военного времени [244]. Удручало состояние городских и пригородных шоссейных дорог, автомобильного парка, конных обозов. В годы войны различные ведомства и общественные организации затратили немалые усилия, например, для улучшения дорожной сети. Однако шоссейные дороги по-прежнему создавали массу неудобств для передвижения, а в весеннюю распутицу в некоторых местах они были вовсе непригодны для гужевого и автомобильного транспорта. По-прежнему под разным предлогом грузополучатели не спешили вывозить поступивший в их адрес груз со складских помещений станций, даже уплачивая большой сбор за его хранение и простой вагонов.

Быстрота погрузо-разгрузочных работ во многом зависела от величины складских помещений. По состоянию на 20 мая 1918 г. станции Митьково, Симоново, Сокольники Московско-Казанской железной дороги, Москва II Московско-Курской железной дороги, Москва-Бутырская и Москва III Северных железных дорог, Подмосковная Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, Москва I Московско-Киево-Воронежской железной дороги, а также товарные станции в Москве Александровской и Рязанско-Уральской железных дорог могли разместить на своих складах (крытых и открытых) груз из 6 292 вагонов [245]. Если складских помещений не хватало, то в довоенное время в подобных случаях вагоны направлялись для разгрузки на подмосковные станции. Но в 1918 г. это было абсолютно нереально. В центр страны уже несколько лет направлялись составы с эвакуируемыми грузами. Поток их усилился с подписанием Брестского мира, а затем с переходом

Гражданской войны в активную стадию. Все они, как правило, разгружались в Центрально-промышленном районе. В результате станции железных дорог, сходящихся к Москве, были буквально забиты товарными вагонами[246]. По оценкам специалистов в Московской области весной 1918 г. находилось 105 тыс. вагонов, из них 40 тыс. — порожних. Только в пределах Московско-Казанской железной дороги скопилось свыше 10 тыс. порожняка. Впервые встал вопрос о снятии с колес вагонов, требовавших ремонта, и расстановке «здоровых» порожних вагонов по неиспользовавшимся путям и веткам к карьерам[247]. В пределах Москвы и ближнего Подмосковья больше всего эвакуированных грузов (автомобили, станки, дрезины, пожарный обоз, весы, стекло, фонари и т. п.) складировалось на станции Москва-Товарная Александровской железной дороги и Люблино[248]. Вдоль линии Вязьма—Тула—Пенза в годы Гражданской войны были размещены склады для хранения имущества железнодорожных войск, а также мастерские для его ремонта[249]. По-прежнему на грузовые перевозки влияла нехватка топлива. Весной 1918 г. из-за отсутствия достаточного количества угля и нефти на Московско-Казанской, Московско-Курской, Рязанско-Уральской и Северных железных дорогах было брошено в пути около сотни груженых поездов, в том числе с хлебом. На Московском узле по этой причине простаивало около 20 тыс. вагонов. На станции Рыбное, например, стояло 700 вагонов с продовольствием — не было паровозов, чтобы их куда-нибудь перевезти, а склады были переполнены. Поэтому комиссия «Москва-Разгруз» начала свою работу с поиска свободных складских помещений на предприятиях столицы, прибегнув к помощи Моссовета.

На одном из первых заседаний Комиссия утвердила «Правила разгрузки Московского железнодорожного узла». Был установлен трехдневный срок вывоза со станций всех прибывших на нее грузов, кроме военных. Грузы, не вывезенные грузополучателями, считались реквизированными, и Комиссия передавала их ведомствам, отдельным организациям и учреждениям в зависимости от их вида и назначения. При этом железные дороги получали все установленные платежи и сборы.

Комиссия оставляла за собой право направлять вагоны для их выгрузки на другие станции Московского узла. Эвакуированные грузы выгружались, вывозились или переадресовывались в трехдневный срок после сообщения об их прибытии соответствующим

учреждениям и организациям. Грузополучатели были обязаны вывезти скоропортящиеся грузы в течение 24 часов, считая с нуля часов, следующих за днем прибытия груза. Грузы, пришедшие в негодность, подлежали уничтожению. Если это были грузы общественного значения, например, продовольственные, то проводилось расследование причин не вывоза в срок. В этом случае комиссия имела право привлечь виновных к ответственности.

В случае отказа учреждений и организаций от получения груза в специально установленный срок, комиссия давала распоряжение о продаже его с аукциона или реализации населению. Вырученные средства вносились в Государственное казначейство на особые счета дорог узла.

Для реквизиции, конфискации, передаче учреждениям и организациям грузов при комиссии «Москва-Разгруз» было образовано Центральное ликвидационное бюро. Те грузы, которые изначально не могли быть предложены учреждениям и организациям в Москве, с ведома бюро продавались с аукциона самими дорогами в семидневный срок с момента истечения установленного трехдневного срока хранения. В то же время было удовлетворено ходатайство патриарха Тихона о невзыскании платы за хранение на складах Московского узла колоколов и другого церковного имущества, эвакуированного из областей, занятых германскими войсками[250]. Вагоны с бездокументными грузами по прибытии на станции Московского узла немедленно вскрывались, о чем составлялся акт с точным перечнем оказавшегося груза. Обо всех прибывших грузах, помимо станций, можно было получить сведения в Московском центральном транспортном комитете, где было открыто «Бюро справок „Москва-Разгруз“»[251].

4 мая, для наблюдения за своевременной разгрузкой вагонов и вывозом грузов со станций Московского узла, комиссия направила эмиссаров на сортировочные станции всех подходящих к Москве железных дорог (Москва I, Москва II, Подмосковная и др.), почти на все станции Окружной железной дороги (Андроновка, Владыкино, Воробьевы горы, Канатчиково, Лефортово, Лихоборы, Пресня, Угрешская, Черкизово и т. д.), а также станции Бескудниково, Бирюлево, Кусково, Лосиноостровская, Люблино, Перово, Симоново, Ховрино, Царицыно. Для руководства их деятельностью П. И. Кирсанов был назначен старшим эмиссаром[252]. Его помощником стал ревизор движения Московско-Киево-Воронеж-

ской железной дороги С. П. Логоткин. Для производства грузовых операций все станции Московского узла в будние дни были открыты с 7 до 19 часов, в выходные и праздничные — с 8 до 14 часов. Разгрузка вагонов шла в две смены. По просьбе городского продовольственного комитета с наступлением теплых дней все мясные грузы, прибывавшие на станции Московского узла, направлялись на станцию Бойня для размещения в холодильниках[253].

С 22 июля по решению Комиссии по разгрузке Московского железнодорожного узла все скоропортящиеся продовольственные грузы должны были вывозиться грузополучателем со станций в течение 48 часов, в противном случае они реквизировались и передавались в городской продовольственный комитет для реализации населению г. Москвы[254].

Для ускорения разгрузочных работ районные Советы Москвы создавали свои разгрузочные отряды и распределяли ряд станций по районам города для реализации не вывезенных в установленные сроки грузов. Так, станции Московско-Курской и Нижегородской железных дорог взял на себя Рогожско-Симоновский район, Московско-Казанской железной дороги — Благушинско-Лефортовский район, Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги — Сокольнический район, Московско-Киево-Воронежской железной дороги — Хамовнический район и т. д.

Положение улучшалось медленно. В интервью московской газете В. И. Невский сказал, что на станциях Московского узла в начале октября скопилось 746 вагонов продовольственных грузов. В Рязани простаивало около 400 вагонов ржи, около 70 вагонов муки и пшеницы. Нет возможности перевезти из Тамбова почти 1 млн пудов хлеба. По мнению наркома, причина такого положения оставалась прежней — плохая разгрузка вагонов в столице[255].

16 ноября 1918 г. СНК подтвердил постановление Московского совета рабочих и красноармейских депутатов от 2 ноября, которым М. С. Кедрову поручалось организовать разгрузку прибывавших в столицу грузов. Одновременно было аннулировано постановление от 16 апреля о «Москве-Разгруз». Кедрову было предложено разработать совместно с Московским округом программу необходимых мер и представить ее в правительство[256]. 13 февраля 1919 г. СНК принял постановление о создании в столице единого органа управления для своевременной разгрузки прибывавших в Москву грузов[257].

В 1918 г. в среднем ежедневно в стране грузилось 6 680 вагонов, что практически не отличалось от показателя декабря 1917 г. Большая часть выдававшихся нарядов и планов на погрузку на местах не выполнялась из-за не предъявления груза к перевозке. Только этим объясняется тот факт, что, несмотря на громадный процент неисправных паровозов, железные дороги еще могли функционировать[258]. В 1918 г. все дороги Советской России перевезли 3 624 329 725 пудов грузов, в том числе воинских 413 123 033 пуда[259]. Среди дорог Московского узла больше других перевезла Московско-Казанская железная дорога (2 242 744 848 пудов). Затем следуют Московско-Курская железная дорога (231 879 551) и Северные железные дороги (200 143 759). Замыкают эту группу Московско-Киево-Воронежская (126 391 260) и Московская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской (71 382 402) железные дороги[260]. Для них это довольно существенное снижение перевозок. Например, Московско-Киево-Воронежская железная дорога перевезла лишь 16,2 % от довоенного уровня[261].

Распределение части перевезенных грузов по категориям в 1918 г. (в тыс. пудов)*

| Название дороги | Хлебные грузы | Каменный уголь | Чугун | Дрова | Мясо |
|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 3 224 | 4 113 | 320 | 32 500 | 65 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская (Московская сеть) | 1 522 | 717 | 203 | 23 773 | — |
| Московско-Казанская | 27 707 | 3 744 | 1 522 | 26 781 | 1 769 |
| Московско-Киево-Воронежская | 7 222 | 10 232 | 112 | 16 682 | 500 |
| Московско-Курская | 25 459 | 17 447 | 2 875 | 37 517 | 101 |
| Московско-Окружная | 18 791 | 9 136 | 2 040 | 37 108 | 576 |
| Северные (Южная сеть) | 13 213 | 1 901 | 1 686 | 39 394 | 499 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 82–97.

Уменьшение перевозок позволило некоторым дорогам более успешно решать текущие задачи. Выступая 3 июня с докладом в Исполкоме Совета железнодорожных депутатов, начальник Алек-

сандровской железной дороги А. А. Эйсымонт отметил следующее: «Движение на дороге слабое, грузов мало и большинство их имеют лишь местное значение». Это позволило, в свою очередь, соблюдать график движения пассажирских поездов от Москвы до Смоленска и передать часть паровозов на другие дороги, производить смену рельсов, шпал, обновлять балласт в масштабе довоенного времени. Лишь ремонт различных зданий из-за исключительной дороговизны строительных материалов производился в пределах крайней необходимости. Нехватку проволоки для телеграфных линий дорога пыталась преодолеть путем строительства собственного проволочного завода. Для создания запасов топлива в Москве строился новый склад и были арендованы складские помещения в Торжке. В результате Александровская дорога к июню 1918 г. имела 9-ти месячный запас керосина. На станции Бородино было решено построить склад для лесных материалов. Одна из немногих, дорога имела почти годовой запас железа[262].

В течение всего года сокращалось движение пассажирских поездов. Из-за недостатка топлива пассажирское движение между Москвой и Саратовым к зиме 1918–1919 гг. составило две пары поездов в сутки. На Северных железных дорогах с 23 декабря на две недели были отменены поезда на участках Ярославль—Нерехта—Кострома, Нерехта—Иваново и Иваново—Новки, четыре поезда — на участке Ярославль—Рыбинск. НКПС настаивал на сокращении времени стоянок поездов на станциях. Из-за нехватки поездов пассажиры ездили на крышах, в тамбурах и на ступеньках[263]. С переходом на дровяное топливо значительно участились случаи опаздывания поездов, доходившее до 7 часов, что, прежде всего, объясняется потерей времени на погрузку дров[264].

В виду сокращения движения пригородных поездов билеты на проезд в этих поездах было решено выдавать только тем лицам, которые смогли предъявить удостоверения государственных учреждений или частных предприятий, а также домовых комитетов, свидетельствовавших о необходимости поездки по железной дороге. Во избежание получения нескольких билетов по одному удостоверению на нем ставился специальный штемпель[265]. 30 декабря 1918 г. В. И. Невский утвердил Инструкцию по контролю пассажирских поездов на железных дорогах РСФСР. Контроль был возложен на агентов Службы сборов округа. Подлежала проверке правильность оформления пассажирских, багажных и грузовых докумен-

тов. На должности контролеров назначались лица: «а) основательно знакомые с правилами перевозки пассажиров, багажа и грузов пассажирской скорости, с пассажирскими тарифами... б) обладающие тактом и умением обращаться с публикой»[266].

Советскому правительству в наследство досталась проблема мешочничества. Новая власть разными способами боролась с этим явлением, попутно пытаясь наладить снабжение городов и деревень через аппарат советских учреждений. В связи с осложнившейся экономической ситуацией в стране СНК 4 августа утвердил «Положение о заградительных реквизиционных продовольственных отрядах, действующих на железных дорогах и водных путях»[267]. Такие отряды имели право осматривать все паровозы и вагоны, кроме почтовых и предоставленных Государственному банку. Один пассажир мог провезти с собой не более 12,3 кг различных продуктов. При этом запрещалось перевозить хлеб, масла не более 1,2 кг, мяса — 2 кг. Все излишки сверх указанных норм подлежали реквизиции. 6 сентября 1918 г. Советское правительство разрешило рабочим и другим трудящимся свободный ввоз 1,5 пудов продовольственных продуктов в Москву и Петроград[268].

В целях упорядочения пассажирского сообщения НКПС издал 1 октября 1918 г. «Правила перевозки по железным дорогам пассажирской ручной клади». Отныне запрещалось перевозить ручную кладь в количестве более двух мест общим весом свыше 1 пуда. Нарушителей ждал штраф в размере двойной стоимости провоза (исчисленной по багажному тарифу) всех имевшихся при пассажире вещей. Сознавая свое бессилие бороться с мешочниками, некоторые дороги (в том числе Рязанско-Уральская) стали прицеплять к пассажирским поездам один-два товарных вагона, в которых мешочники и перевозили свой контрабандный груз багажом. По мнению дорог, которые ввели эту меру, удалось восстановить порядок в пассажирских поездах и вместе с этим резко повысить выручку железных дорог, так как кроме уплаты за багаж, мешочники должны были брать и проездные билеты, чтобы иметь право сдать свои 3–5 пудов груза в багаж[269].

В целях улучшения снабжения Москвы продовольствием 10 декабря 1918 г. были сняты все заградительные отряды, действовавшие в пределах Московско-Окружной железной дороги. Председатель Моссовета Л. Б. Каменев издал распоряжение о свободной продаже в городе картофеля, молока, творога, свежих овощей, живой и битой

дичи, меда, грибов и т. п.[270] А в самом конце 1918 г. ВЦИК принял постановление о заградительных отрядах. Действия таких отрядов признавались незаконными и дискредитирующими Советскую власть. Виновных предлагалось привлекать к ответственности[271].

В мае–июне 1918 г. в Москве состоялся первый Всероссийский съезд представителей администрации и рабочих организаций железных дорог. Выступавшие в основном говорили о проблемах, порожденных революционным движением, Гражданской войной и доставшихся в наследство от царской России. Представитель Александровской железной дороги Андриянов сетовал на утрату крупных ремонтных мастерских в Минске и Орше, хотя из последнего часть оборудования удалось вывезти. Как известно, значительная часть Белоруссии по Брестскому договору переходила под контроль Германии.

Представитель Московско-Курской железной дороги Поляков сказал, что между Курском и Орлом ходят лишь служебные поезда, а по остальным линиям не более 5–6 поездов в день. Представитель Московско-Киево-Воронежской железной дороги отметил, что большая часть ее теперь оказалась на территории Украины, и сожалел о потере для дороги Главных Конотопских мастерских.

Немецкие войска по Брестскому договору заняли территорию в Прибалтике, по которой проходило свыше 400 верст Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Об этом говорил на съезде ее представитель Ходоровский. Инженер Ландсберг, представлявший Московско-Казанскую железную дорогу, указал на огромное количество порожних вагонов с западных дорог, неразгруженных вагонов с эвакуированными грузами, мешавшими перевозкам. В отдельных случаях эти вагоны приходилось, по его словам, сбрасывать с рельс. Представитель Северных железных дорог Циммерман говорил, что дорога работает на 50 % от своей провозной способности в связи с падением производительности труда в Ярославских и Вологодских мастерских, значительного количества неисправных паровозов[272].

По всем дорогам Московского узла в 1918 г. произошло сокращение движения поездов. В сутки по всей эксплуатационной длине в среднем двигалось по дорогам следующее количество поездов (в скобках приведены данные за 1917 г.):

**Александровская ж. д. — 13,31 (22,04);**

**Московско-Казанская ж. д. — 7,87 (13,55);**

**Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная ж. д. — 16,25 (30,17).**

Приведем еще один характерный показатель работы этих дорог — пробег поездов товарного движения (в верстах, в скобках данные за 1917 г.)[273]:

**Александровская ж. д. — 1 210 150 (3 659 068);**

**Московско-Казанская ж. д. — 5 189 742 (5 334 591);**

**Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная ж. д. — 3 141 372 (7 780 854).**

Не случайно, выступая на II Всероссийском съезде совнархозов, В. И. Невский был вынужден заявить: «На некоторых дорогах дошло до того, что там можно только совершать хозяйственные перевозки. Мы не возим не потому, что мы саботажники и контрреволюционеры, а потому, что наше хозяйство расстроено так, что нам возможно обслуживать только самих себя»[274].

В 1918 г. произошло снижение коммерческой скорости. При нормативе на двухпутной линии не менее 18 верст в час, она составляла в ноябре 1918 г. на Александровской железной дороге — 13,5; на Московско-Казанской — 11,7; на Московско-Киево-Воронежской — 11,9; на Московско-Курской — 17,8 верст[275]. В среднем на Московском узле к концу 1918 г. коммерческая скорость составляла 14,5 верст в час[276].

14 апреля НКПС созвал совещание из представителей дорог Московского и Петроградского узлов для пересмотра статей Общего устава российских железных дорог. Совещание высказалось за включение в Устав положений, предоставляющих больше инициативы администрации дорог. Была образована комиссия по пересмотру этого законодательного акта. Она в целом завершила свою работу в конце октября 1918 г. Среди особых новшеств: отказ от выплаты премий железнодорожным агентам в случае обнаружения ошибок в оформлении документов на грузы или безбилетных пассажиров. В статьях проекта Устава были строго разделены операции с грузами непосредственно на станциях (складирование, отношения с грузоотправителями и грузополучателями) от перевозок их товарными поездами. Установление многих правил по перевозкам было отдано Общему съезду представителей железных дорог, но при участии в его работе служащих заинтересованных ведомств[277]. НКПС

решил не спешить вводить в действие этот основной железнодорожный закон из-за начавшейся Гражданской войны.

В 1919 г. многие показатели работы железных дорог ухудшились. Всего было перевезено 3 159 817 536 пудов (в т. ч. 577 518 051 пуд военных грузов). Из этого количества дороги Московского узла перевезли: Московско-Казанская — 280 330 123 пуда, Московско-Курская, Нижегородская и Муромская — 188 231 945, Южная сеть Северных — 175 229 151, Московско-Окружная — 171 476 775, Александровская — 158 250 277, Московско-Киево-Воронежская — 119 720 896, Московская сеть Московско-Винадво-Рыбинской — 92 140 722 пуда [278].

Весной перевозки продовольственных грузов имели преимущество перед всеми прочими грузами, кроме нефти и нефтепродуктов. Для каждого участка железной дороги устанавливалась очередность при отправке грузов. В первую очередь перевозили мясо, рыбу, масло, во вторую — хлеб, затем везли зерно, потом фураж, далее соль, сено, семенной картофель [279].

Распределение части перевезенных грузов по категориям в 1919 г. в тыс. пудов*

| Дорога | Хлебные грузы | Каменный уголь | Чугун | Дрова | Мясо |
|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 3 812 | 1 100 | 169 | 36 108 | 8 747 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская (Московская сеть) | 162 | 35 | 98 | 15 363 | — |
| Московско-Казанская | 3 592 | 1 494 | 614 | 30 358 | 500 |
| Московско-Киево-Воронежская | 398 | 1 033 | 195 | 20 320 | 142 |
| Московско-Курская | 1 867 | 8 864 | 2 116 | 40 787 | 370 |
| Московско-Окружная | 1 470 | 4 061 | 1 236 | 50 736 | 476 |
| Северные (Южная сеть) | 12 646 | 1 268 | 987 | 30 999 | 134 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 118–133.

Для самих железных дорог важнейшее значение имели перевозки топлива. Весной 1919 г. большинство дорог имели его запасы лишь на 7–10 дней. Особенно тяжелое положение с топ-

ливом сложилось на Рязанско-Уральской железной дороге, этой важнейшей магистрали для подвоза в центральные районы страны продовольствия из Поволжья [280].

В целях пополнения запасов топлива Главлесом выделил в мае 1919 г. Московско-Киево-Воронежской железной дороге 5 000 десятин лесных угодий вдоль линии дороги [281]. С 1 по 15 марта 1919 г. СНК ввел трудовую повинность по заготовке дров. Население в возрасте от 18 до 50 лет, проживавшее в деревнях, селах и отдельных хуторах, расположенных в 25 верстной полосе вдоль Московско-Виндаво-Рыбинской, Николаевской, Северных и других железных дорог этой части территории РСФСР, привлекалось к заготовке и доставке дров [282].

Острейшая нехватка жидкого топлива вынудила Совет обороны принять специальное постановление, согласно которому частным лицам, доставляющим нефтепродукты с территории, не контролируемой Советской властью, гарантировалась «личная и имущественная неприкосновенность» [283].

Руководство НКПС в начале навигации рассчитывало облегчить положение железных дорог за счет более интенсивного использования речного флота. Но надежды на водный транспорт не оправдались, поскольку значительная часть Волги и ее притоков оказалась в зоне военных действий, а также ввиду недостатка топлива. Более того, по железным дорогам пришлось перевозить также грузы, которые ранее шли исключительно водным или смешанным железнодорожно-водным путем.

Москва испытывала серьезные перебои в поставках топлива. В январе 1919 г. в город поступило 983 цистерны нефти и 14 779 вагонов дров. Но этого было недостаточно. 3 января Моссовет в целях экономии топлива принял решение сократить отпуск электроэнергии в жилые дома и учреждения, уменьшалось число осветительных ламп на улицах [284].

В зимнее время в служебных помещениях было так холодно, что замерзали чернила и служащие работали в шубах. На отопление домов шли заборы, бочки, деревянные части вагонов и т. п. Из-за нехватки керосина большинство станций не освещались, и ночные работы были прекращены. Отсутствие достаточного количества свечей и ламп вынудило прекратить освещение пассажирских вагонов.

Не сходила с повестки дня проблема вывоза грузов с товарных станций. В начале 1919 г. в Москве находилось 1 364 автомашины,

но большая их часть была неисправна. Грузы по городу развозил гужевой транспорт. Лошадям требовалось в месяц не менее 400 тыс. пудов сена. Завоз фуража стал очередной головной болью железнодорожников[285]. Например, Московский союз общественных организаций по снабжению обмундированием армии и флота 12 апреля 1919 г. писал Наркомпроду, что у него осталось всего 54 лошади, и если немедленно не доставить в город фураж, то союз лишится и этих лошадей. Были приняты срочные меры по закупке у Гжатского совдепа сена и доставке его по Александровской железной дороге в Москву[286].

Вместе с тем эта и другие железные дороги Московского узла работали на пределе своих возможностей. Например, среднее ежедневное число всех поездов на всей линии Александровской железной дороги сократилось с 13,31 в 1918 г. до 10,7 в 1919 г.[287] На Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной железных дорогах средняя полезная нагрузка поездов товарного движения уменьшилась по сравнению с 1918 г. с 19 926 до 13 937 пудов[288]. На Московско-Казанской железной дороге пробег почтовых, ускоренных и пассажирских поездов в 1919 г. составил (в верстах, в скобках аналогичные сведения за 1918 г.): 1 596 695 (2 401 187), пробег товаро-пассажирских и смешанных 364 934 (368 990). Несколько возрос пробег товарных поездов малой скорости 3 032 605 (2 745 875) и поездов с военными грузами 449 920 (381 483)[289]. Интенсивность движения поездов доведена до минимума. На отдельных участках дорог Московского узла проходило по одному поезду и то не каждые сутки.

На собрании активистов Московского железнодорожного узла 24 марта Л. Б. Красин признал: «Задача, которую мы сейчас себе ставим, состоит в восстановлении транспорта в размерах, обеспечивающих хотя бы минимальное удовлетворение требований воинских перевозок, хотя бы крайнюю голодную норму снабжения промышленности топливом и сырьем, а населения — продовольствием и предметами первой необходимости»[290].

Дефицит топлива вынудил летом и осенью 1919 г. фактически прекратить погрузку не только очередных и срочных грузов, а на некоторых дорогах и продовольственных. Народный комиссар путей сообщения телеграммами по сети от 3 и 11 сентября потребовал производить погрузку топлива для железных дорог тотчас

после оперативных воинских грузов, т. е. впереди продовольствия и грузов ВСНХ[291].

В отдельных местностях пришлось ввести натуральную дровяную повинность по заготовке, погрузке и выгрузке топлива, а также гужевую повинность для его перевозки. К заготовке дров привлекались части Красной Армии.

Обострилась проблема доставки топлива в Москву. 5 августа специальная комиссия Моссовета решила приостановить производство на 150 предприятиях Московского городского СНХ, сократить работу электростанции и московского трамвая[292]. В течение осени 1919 г. на топливо было разобрано 1 100 ветхих домов и около 300 деревянных заборов. Для вывоза дров из леса на шоссе было сооружено более 70 верст узкоколейных железнодорожных линий и 32 версты подъездных путей[293].

Ситуацию с топливом в столице 25 ноября рассматривал пленум Моссовета. В помещении колонного зала Дома Союзов, где проходил пленум, температура была всего +6° С. Депутаты сидели в пальто и шубах. Было отмечено, что топливный кризис парализовал жизнь города. Пленум решил направить в Подмосковье и в соседние губернии топливные отряды из коммунистов и сочувствующих на заготовку дров и торфа. К концу ноября в Москву пришли первые 255 вагонов с дровами, а за первую декаду декабря еще 285 вагонов. 16 декабря Моссовет предложил жителям города самим вести заготовку дров в 8–30 верстной пригородной полосе и обязал транспортный отдел мобилизовать гужевой транспорт для доставки в столицу заготовленных дров. Одновременно на разгрузку вагонов было направлено более 3 тыс. человек. Моссовет обратился к профсоюзам и райсоветам с призывом направить рабочие дружины на ремонт паровозов, разгрузку вагонов и борьбу со снежными заносами[294].

Для упрощения поставок продовольствия и его планомерного распределения Наркомпрод организовал сеть главных баз. Большинство из них оказалось на крупных станциях железных дорог центральных губерний (Кочетовка, Орел, Ряжск, Рязань). По этим адресам направлялся основной поток продовольственных грузов в 1919 г.

Совнарком, Наркомпрод, НКПС приняли в 1919 г. ряд организационных мер для улучшения перевозок грузов, погрузки и выгрузки их на станциях. В марте и апреле 1919 г. для улуч-

шения вывоза продовольствия в центральные губернии страны были устроены товарные недели. Но они не дали особых результатов из-за снежных заносов и неожиданного продвижения белогвардейских войск на Восточном фронте. Была предпринята попытка вернуться к маршрутизации перевозок[295]. 3 марта 1919 г. Совет рабочей и крестьянской обороны принял постановление об организации маршрутных поездов для транспортировки хлеба и угля[296]. Под председательством В. П. Некрасова в НКПС было образовано Бюро по экстренному продвижению этих поездов. Некрасов был уполномочен добиваться содействия учреждений других ведомств в ускорении продвижения таких составов в центр страны[297].

Для облегчения формирования маршрутных поездов было произведено прикрепление отдельных производящих районов к районам потребления. Кроме того, в ряде крупных городов были организованы центральные продовольственные базы, куда поступало заготовленное продовольствие для последующего обеспечения населения прилегающих районов в соответствии с планами государственного снабжения[298]. В феврале 1919 г. их было всего 14, в последующие месяцы в среднем 57. Таким образом, число маршрутных поездов с грузом увеличилось почти в 4 раза. Использование маршрутных перевозок позволило поднять коммерческую скорость до 11,27 версты в час. Благодаря этому, например, перегон Саратов—Москва поезда проходили не за 4,2 суток, а за 2,7.

В результате этих мер возросло число вагонов, поступавших на дороги Московского узла. В первой половине марта прибыло 4 280 вагонов, во второй — 5 950. Скоро выяснилось, что станции узла были не в состоянии переработать такое количество грузов. В первой половине марта было выгружено 899 вагонов, во второй — 848, на 5 % меньше. Остальные приходилось направлять на станции за пределами Московского железнодорожного узла. Как признал на чрезвычайном заседании Московского Совета Л. Б. Красин: «Чудес не бывает. Опыт товарных недель и при царском правительстве, и при Керенском показал, что ослепительных результатов тут ждать нельзя»[299].

В связи с проблемами, существовавшими при погрузочно-разгрузочных работах на линиях Московского железнодорожного узла, член коллегии НКПС С. Д. Марков направил на станции узла телеграмму с требованием вплоть до особого распоряжения

перевести товарные конторы, грузовые дворы и пакгаузы на работу без выходных и праздничных дней. При этом оплата труда в эти дни осуществлялась по ставкам сверхурочных работ[300].

Объем перевозок по железным дорогам можно было увеличить за счет повышения веса поездов, но этому препятствовало ухудшение состояния пути и подвижного состава. И все же такие попытки предпринимались на некоторых дорогах. 18–20 декабря 1919 г. на участке Всполье—Ярославль—Москва Северных железных дорог был проведен состав с грузом, на 20 % превышавшим норму, практиковавшуюся на этой дороге. Поездка была совершена при всех возможных неблагоприятных условиях: мороз, свежевыпавший снег, встречный ветер, сырые дрова, «условно исправные паровозы». К этому нужно добавить малую опытность и полную «незаинтересованность в работе паровозных и кондукторских бригад». В приказе по всем дорогам Л. Б. Красин отметил, что данная поездка «показала полнейшую неосновательность нареканий паровозных бригад против практикуемого на Северных ж. д. состава». На основании этого факта Красин потребовал организовать опытные поездки тяжелогруженых поездов и на других дорогах для определения максимально допустимого веса поездов в условиях ослабленного верхнего строения пути[301]. Отметим, что по отношению к грузовым перевозкам и в 1919 г. продолжал сохранять силу действующего закона Общий Устав российских железных дорог 1885 г.[302]

Немало хлопот ведомству путей сообщения доставляли пассажирские перевозки. В связи с ухудшением состояния железных дорог, невозможностью своевременно подвозить в центральные губернии продовольствие и топливо декретом СНК с 18 марта по 10 апреля прекращалось пассажирское движение за исключением пригородных поездов. НКПС было предложено воспользоваться этим интервалом для приведения в порядок вокзалов, пассажирских станций, дезинфекции пассажирских вагонов и т. п.[303] В. И. Ленин предполагал, что высвободившиеся паровозы обеспечат дополнительную перевозку 3,5 млн пудов хлеба[304]. Действительно, прекращение пассажирских перевозок высвободило около 300 паровозов, занятых для перевозки хлеба и топлива. Их направили в основном на Волго-Бугульминскую и Самаро-Златоустовскую железные дороги.

Законами 28 мая 1919 г. «О пассажирском движении» и 4 июня 1919 г. «О порядке пользования пассажирскими вагонами» право проезда по железным дорогам было поставлено в зависимость от получения пассажирами особых разрешительных удостоверений, которые выдавались лицам, командированным по делам службы их начальниками, а частным лицам — местными органами Советской власти.

С 1 июля 1919 г. был введен новый порядок продажи билетов на пассажирские поезда, отправлявшиеся с московских вокзалов. Билеты продавались по удостоверениям ВЦИК, Моссовета, НКПС за исключением мест в штабных вагонах. В кассах вокзалов Московского узла билеты продавались транзитным пассажирам, имевшим прямые билеты, и красноармейцам, направлявшимся в другие города и населенные пункты по предписаниям Центрального управления военных сообщений. Места в штабных вагонах распределялись ВЦИК по требованию военного ведомства через комендантов станций узла. 55 % всех билетов распределяла центральная городская касса[305]. Уже летом 1919 г. из Москвы по каждой из дорог уходило не более одной пары пассажирских поездов в сутки, на Московско-Курской железной дороге — через день[306].

В пассажирских и пассажирско-товарных поездах этого времени преобладали так называемые протекционные вагоны отдельных лиц, организаций и учреждений, составлявшие до 80 % этих поездов. Считалось достижением иметь в составе пассажирского поезда 3–4 классных вагона.

К осени 1919 г. пассажирское движение на главных железнодорожных магистралях составляло не более одной пары поездов в сутки, на второстепенных линиях — 2–3 пары в неделю[307]. Зима 1919–1920 гг. вновь затруднила пассажирские перевозки. На Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге на участке Москва—Новосокольники пассажирское движение было сокращено до двух поездов в неделю, а пригородное движение на всей сети этой дороги до двух пар поездов в день[308]. Определенным достижением в перевозках пассажиров в 1919 г. было возобновление 12 ноября движения скорого поезда 5/6 Москва—Петроград. Правда, ходил он пока раз в неделю[309].

24 июня 1919 г. СНК принял постановление о переходе на исчисление времени по международной системе часовых поясов. С 1 июля движение поездов и подача телеграмм стали произво-

диться по времени второго пояса, т. е. времени Москвы и Петрограда[310]. Поэтому на всех железнодорожных станциях часы были поставлены по времени второго пояса на 2 часа впереди гринвичского времени[311].

Важную роль в организации перевозок в 1919 г. сыграли инженеры путей сообщения И. И. Бенешевич, Л. Н. Бернацкий, И. В. Горланов и др.

Инженер-технолог по образованию И. И. Бенешевич до Октябрьской революции 27 лет проработал на Рязанско-Уральской железной дороге и прошел путь от помощника машиниста до начальника Службы тяги. Он был первоклассным специалистом по тяговым вопросам, автором серьезных и ответственных работ по различным проблемам железнодорожного хозяйства. С 16 октября 1918 г. он был главным инженером, с 20 сентября 1919 г. помощником управляющего Рязанско-Уральской железной дороги, а с 1 мая 1920 г. ее начальником[312].

Л. Н. Бернацкий был известным строителем железных дорог. В 1903–1906 гг. руководил участком по постройке Московской Окружной железной дороги. Летом 1917 г. был назначен управляющим Московско-Казанской железной дороги. 1 февраля 1919 г. он возглавил Комиссию по переустройству Московского узла. Бернацкий был автором проекта электрификации пригородного движения, работал над проектом московского метрополитена. Построенный под его руководством мост через Московско-Курскую железную дорогу являлся уникальным по конструкции и не имел аналога в отечественном мостостроении[313].

В одном из самых критических периодов Гражданской войны помощником управляющего Московско-Курской железной дороги был назначен инженер-технолог И. В. Горланов. В разные годы он занимал должности начальника депо в Вологде, начальника Ярославских главных мастерских, начальника Службы тяги Александровской железной дороги, служил старшим инспектором Управления путей сообщения в Ставке верховного главнокомандующего. Его опыт был крайне важен на дороге, вдоль которой развернулись основные сражения с войсками А. И. Деникина[314].

Управляющим Московско-Казанской железной дороги в 1919 г. был К. К. Ходоровский. После окончания Петербургского института инженеров путей сообщения он 20 лет прослужил на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге. После Октябрьской

революции занимал ряд крупных должностей в ведомстве путей сообщения. И. Н. Борисов считал Ходоровского «чрезвычайно це ным инженером»[315].

В течение 1920 г. основные показатели эксплуатации подви ного состава, погрузочно-разгрузочных работ, производительно труда несколько улучшились.

Общая погрузка на сети, упавшая в феврале 1920 г. до 5 87 гонов в сутки, затем стала постепенно расти и достигла в н 12 664 вагонов, т. е. увеличилась на 116 %. Конечно, на этом с лось значительное увеличение самой сети дорог ввиду поражения белогвардейских войск в Гражданской войне. Однако вырос и показатель интенсивности погрузки: с 0,12 вагона в сутки на 1 версту в феврале до 0,23 вагона в сентябре 1920 г.[316]

Средний вес груженого вагона в 1920 г. вырос с 486 до 615 пудов. Средний суточный пробег рабочего вагона составил в январе 1920 г. 21 версту, а в январе 1921 г. — 27 верст[317].

Особого успеха весной 1920 г. добилась Московско-Казанская железная дорога. Подача вагонов под погрузку достигла 81 % от задания. Уменьшились простои паровозов при загрузке дров. Уменьшилось, а затем и вовсе было устранено опаздывание рабочих поездов. На 20 % возросло количество вагонов с продовольствием, прибывших в Москву по этой дороге. Во многом это было связано с лучшей организацией труда и повышением трудовой дисциплины[318]. Руководили этой дорогой в 1920 г. инженер-технолог М. И. Игнатов и гражданский инженер, имевший большой опыт работы на железных дорогах, А. П. Осипов. Комиссаром дороги с этого года был И. А. Крат, машинист, один из видных деятелей железнодорожного профсоюза.

В 1920 г. по всем дорогам было перевезено 3 658 136 160 пудов грузов, из них 590 259 706 воинских. По дорогам Московского узла этот показатель был равен: Северные железные дороги — 289 333 056 пудов, Московско-Курская, Нижегородская и Муромская — 280 895 225, Московско-Окружная — 160 578 914, Александровская — 154 268 045, Московско-Казанская — 149 375 490, Московская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской — 77 206 712 пуда[319]. Нельзя не заметить, что эти показатели существенно уступали довоенному уровню. Средняя коммерческая скорость товарного поезда в 1920 г. составляла 11,9 версты в час. Грузовые поезда от Челябинска до Москвы шли 10–12 дней.

Распределение части перевезенных грузов по категориям в 1920 г. (в тыс. пудов)*

| Дорога | Хлебные грузы | Каменный уголь | Чугун | Дрова | Мясо |
|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 8475 | 2705 | 309 | 28744 | 151 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская (Московская сеть) | 6266 | 102 | 76 | 14783 | 15 |
| Московско-Казанская | 41866 | 2948 | 643 | 24714 | 124 |
| Московско-Киево-Воронежская | — | — | — | — | — |
| Московско-Курская | 29819 | 24816 | 2305 | 77465 | 39 |
| Московско-Окружная | 19815 | 7911 | 943 | 40180 | 110 |
| Северные (Южная сеть) | 25665 | 2734 | 2110 | 129485 | 83 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 156–171.

Гражданская война отличалась большой маневренностью и подвижностью линий фронтов. Например, только 30 % состава Красной Армии действовало на одном каком-либо фронте, 52 % общего числа дивизий действовало на двух фронтах, 14 % дивизий сражалось в разное время на трех фронтах, а 4 % дивизий воевало на четырех и более фронтах. В связи с этим беспрерывная работа железнодорожного транспорта имела исключительно важное значение в переброске войск. В 1918 г. было перевезено 6 937 воинских эшелонов, в 1919 г. — уже 12 459, а в 1920 г. — 21 005 эшелонов. Общее количество перевезенных войск составляло около 25 млн человек с артиллерией, боеприпасами, интендантским и инженерным имуществом [320].

Крупнейшими грузовыми станциями Московского железнодорожного узла являлись Москва-Товарная Александровской железной дороги, Москва II Московско-Курской железной дороги, Москва-Нижегородская Нижегородской железной дороги. Из числа станций, находившихся в Москве и ближнем Подмосковье, по объему грузовых операций следует также назвать Подмосковную, Кунцево, Люблино, Можайск.

В РГАСПИ сохранился доклад о работе Московского узла за июнь 1920 г. В нем отмечается «все возрастающая успешность

Работа отдельных станций в 1917–1920 гг. (погрузка и выгрузка в тыс. пудов)*

| Станции | 1917 г. | 1918 г. | 1919 г. | 1920 г. |
|---|---|---|---|---|
| **Александровская ж. д.** | | | | |
| Вязьма | 45 552 | 15 984 | 14 711 | 19 000 |
| Кунцево | 3 348 | — | 2 831 | — |
| Можайск | 5 936 | 5 367 | 4 856 | — |
| Москва-Товарная | 75 860 | 46 027 | 40 293 | 44 610 |
| Смоленск | 17 258 | 13 875 | 15 399 | 12 691 |
| Ярцево | 3 169 | 3 789 | — | — |
| **Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д.** | | | | |
| Москва | — | 13 500 | 7 812 | 10 221 |
| **Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная ж. д.** | | | | |
| Курск | 16 288 | 7 892 | 7 148 | 9 787 |
| Люблино | 7 139 | 5 874 | 10 649 | 8 657 |
| Москва II Курская | 51 906 | 33 865 | 24 631 | 33 286 |
| Москва-Нижегородская | 37 453 | 20 894 | 9 420 | 9 378 |
| Муром | 10 409 | 4 120 | 3 070 | 4 063 |
| Нижний Новгород | 81 644 | 43 165 | 37 381 | 49 303 |
| Орел | 33 160 | 21 522 | 19 084 | 16 064 |
| Тула | 19 868 | 11 265 | 12 085 | 26 517 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 60–61, 100–101, 136–137, 174–175.

работы узла». В частности, с 1-го января по 2 июня общее наличие вагонов на узле понизилось с 25 189 до 17 510. Следовательно, разгрузка, погрузка вагонов, формирование составов шло более интенсивно. В июне в среднем ежедневно через узел пропускались 15 воинских эшелонов и санитарных поездов. Московский узел был не только потребителем продовольствия, поступавшего по же-

лезным дорогам, но и своеобразным распределительным пунктом. Об этом свидетельствует следующая таблица.

Оборот хлебных грузов в Московском узле в июне 1920 г. (в вагонах)*

| | Хлеб | Крупа | Овес |
|---|---|---|---|
| Прибыло | 3 072 | 483 | 71 |
| Выгружено | 1 355 | 160 | 440 |
| Отправлено | 1 637 | 391 | 428 |
| Остаток на 1 июля | 208 | 8 | 11 |

* *Источник*: РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 534. Л. 7.

В 1920 г. под перевозку беженцев пришлось задействовать 3 756 вагонов, для перемещаемых на заводы, шахты, полевые работы и т. п. — 3 325 вагонов, для рабочих-торфяников — 3 350 вагонов, для переселенцев в Сибирь — 3 132 вагона и т. д.[321)] Для перевозки мяса из Сибири использовались вагоны-ледники. На заседании межведомственной комиссии при Эксплуатационном управлении НКПС 28 января было решено срочно распределить по мастерским неисправные вагоны-ледники (303 из 3 070) и организовать перевозку мяса по северному направлению: в Петроград через Екатеринбург и Вологду; в Москву через Буй-Данилов[322)].

Обследование ведомства путей сообщения, проведенное в августе–сентябре комиссией ВЦИК под руководством П. А. Кобозева, выявило, что груженые вагоны не имеют пломб и находятся в пути с открытыми люками. Однако на станциях погрузки объяснили это элементарным отсутствием свинца. Не получив этого традиционно применявшегося на российских железных дорогах материала для пломб от ВСНХ, НКПС объявил конкурс на изготовление пломб из других материалов. Конкурс результатов не дал. Поэтому наиболее ценные грузы сопровождались проводниками или специальной охраной. Приходилось использовать даже неисправные вагоны (пробитые стены и крыши), если их состояние не угрожало безопасности движения.

Инструктора Главполитпути, объезжая станции Московского узла, постоянно регистрировали те или иные недостатки в организации работы. Например, инструктор И. В. Верзунов, проехав

по Александровской железной дороге, обратил внимание на то, что паровозы по несколько часов стоят под водонабором, ибо напор воды в гидравлических колонках, предназначенных для наполнения водой тендерных баков, слаб. Машинисты, направленные с других дорог, плохо знали профиль дороги. Поэтому отмечались частые обрывы поездов, т. е. разъединение на несколько частей из-за саморасцепа вагонов [323]. Из-за отсутствия ламп (ламповых горелок и стекла) товарные и воинские поезда на Московско-Курской железной дороге ходили без сигнальных огней, что представляло опасность для движения [324].

Летом 1920 г. серьезной опасностью для перевозок в Подмосковье стали лесные пожары и горение торфяников. В августе из-за плохой видимости поезда шли с минимальной скоростью на участках Венец—Слезневка, Черная—Луховицы, в районе станции Куровская и других, преимущественно к востоку от Москвы [325].

Пожары, плохое состояние верхнего строения пути, изношенность подвижного состава приводили к опаздыванию поездов на всех дорогах Московского узла.

Величина опаздывания поездов на дорогах Московского железнодорожного узла в ноябре 1920 г. в минутах на 100 поездо-верст*

| Название дороги | Первая половина месяца | Вторая половина месяца |
|---|---|---|
| Александровская | 9 | 13 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. | 22 | 25 |
| Московско-Казанская | 84 | 37 |
| Московско-Киево-Воронежская | 100 | 238 |
| Московско-Курская | 230 | 144 |
| Московско-Нижегородская | 48 | 29 |
| Рязанско-Уральская | 33 | 22 |
| Северные | 52 | 38 |

* *Источник*: Бюллетень НКПС. 1921. № 28. С. 2. Поездо-верста — единица измерения пробега поездов, выражающая собой перемещение одного поезда на одну версту.

Ведомство путей сообщения в 1920 г. предприняло несколько новых шагов в организации перевозок. Была предпринята попытка перейти к планированию работы железных дорог.

Составление единого плана перевозок основывалось на жестких правилах. Местные перевозки пришлось ограничить до самых минимальных размеров. Для каждого ведомства были установлены твердые нормы суточной погрузки, и дороги не имели права допускать какие-либо отклонения от них в ту или иную сторону. Местные регулировочные органы в лице окружных комитетов по перевозкам превращались в сугубо исполнительные структуры, ибо все основные параметры перевозок определялись в НКПС. Однако по мере освобождения российских окраин (Архангельский край, Донбасс, Кавказ и Сибирь) от белогвардейцев сохранение планирования в столь жестких формах было признано нецелесообразным. НКПС стал переходить от системы строго централизованного жесткого плана к системе «децентрализованного эластичного плана». В центре отныне определялись объемы дальних перевозок, а на местах такие планы в пределах своих районов составляли окружные комитеты по перевозкам [326)].

С начала 1920 г. НКПС начал восстанавливать пассажирское движение. К середине лета почти по всем дорогам возобновилось движение пассажирских поездов, которые следовали по своим маршрутам один-два раза в неделю. К 1 июля 1920 г. функционировало 18 прямых сообщений. Уходившие из Москвы пассажирские поезда имели в своем составе беспересадочные вагоны до Омска, Минеральных вод, Архангельска и т. д. [327)] Состояние верхнего строения пути и качество подвижного состава не позволяли ввести скорые пассажирские поезда, ибо скорость их не могла по соображениям безопасности увеличиваться до предвоенного уровня. Пока же поезд из Москвы в Коломну шел почти целый день, а далее до Саратова со скоростью не выше 19 верст в час. Во второй половине 1920 г. удалось восстановить прямое беспересадочное пассажирское движение Москвы с Кавказом, Сибирью, Туркестаном. Скорый поезд из Москвы теперь преодолевал путь до Минска за 20 часов, до Киева — за 37 часов, до Минеральных вод — за 49 часов, до Казани — за 25 часов, до Ташкента — за 115 часов. Средняя скорость пассажирского поезда составляла к концу года 35–40 верст в час [328)].

Большое внимание уделялось в 1920 г. пригородным перевозкам. Зоной пригородного московского сообщения являлся весь

район в пределах между Москвой и следующими станциями: Тверь (Николаевской ж. д.), Савелово (Савеловской ж. д.), Александров (Северных ж. д.), Покров (Нижегородской ж. д.), Коломна (Московско-Казанской ж. д.), Кашира (Рязанско-Уральской ж. д.), Серпухов (Московско-Курской ж. д.), Малоярославец (Московско-Киево-Воронежской ж. д.), Можайск (Александровской ж. д.), Ржев (Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.).

Осенью 1920 г. эта зона была несколько расширена: по Северным железным дорогам до Ростова Великого и Юрьева Польского; по Нижегородской — до Владимира; по Московско-Казанской — до Бронницы, Егорьевска, Озеры, Черусти; по Московско-Курской — до Тулы, по Рязанско-Уральской — до Венева, по Александровской — до Вязьмы [329]. В поездах пригородного сообщения на участках Москва—Сергиев посад, Мытищи—Щелково «дабы дать возможность живущим на линии служащим и рабочим при существующем сокращенном пригородном движении, своевременно приезжать на службу, а затем после окончания занятия, также своевременно уезжать домой», в некоторых пригородных поездах появились так называемые «служебные» вагоны [330].

Движение пригородных поездов в октябре 1920 г.*

| Дорога | Станция назначения | Кол-во поездов в сутки | Кол-во вагонов в составе |
|---|---|---|---|
| Александровская | Кунцево | 1 | 11–15 |
| | Одинцово | 1 | |
| | Голицыно | 6 | |
| | Кубинка | 2 | |
| | Дорохово | 1 | |
| | Можайск | 1 | |
| Московско-Виндаво-Рыбинская | Павшино | 2 | 15–16 |
| | Новоиерусалимская | 1 | |
| Московско-Казанская | Раменское | 8 | 12–15 |
| | Люберцы | 1 | |
| Московско-Киево-Воронежская | Малоярославец | 2 | 18–20 |
| Московско-Курская | Царицыно | 3 | 12–15 |
| | Подольск | 5 | |
| | Серпухов | 1 | |

*Продолжение таблицы*

| Дорога | Станция назначения | Кол-во поездов в сутки | Кол-во вагонов в составе |
|---|---|---|---|
| Нижегородская | Обираловка<br>Кудиново<br>Фрязево<br>Орехово<br>Петушки | 4<br>2<br>1<br>1<br>1 | 12–15 |
| Николаевская | Клин | 5<br>(по выходным 4) | 11–15 |
| Рязанско-Уральская | Кашина<br>Мезедово | 2<br>1 | 10–11 |
| Северные | Лосиноостровская<br>Щелково<br>Пушкино<br>Сергиево<br>Александров | 1<br>3<br>4<br>4<br>1 | 12–15 |
| Московско-Окружная | | 8 | 7–10 |

* *Источник*: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 40. Л. 86–87.

В неимоверно трудных условиях Гражданской войны поддерживать движение на железных дорогах удавалось благодаря самоотверженной работе многих тысяч железнодорожников от рабочих депо и мастерских до руководителей магистралей. Московский железнодорожный узел справился с возложенными на него задачами во многом усилиями таких опытных инженеров, как А. Н. Богданов, Ю. И. Лебедев, М. М. Рябков, В. М. Толстопятов, А. А. Чаманский, А. А. Эйсымонт и др. Важную роль в мобилизации сил тружеников тыла сыграли молодые выдвиженцы революции, в прошлом рядовые железнодорожники (дорожные мастера, помощники машинистов, слесари и т. д.), ставшие комиссарами железных дорог — А. М. Ахметелов, П. А. Бандура, Н. В. Вавилкин, И. И. Гирконт, А. И. Горбунов, С. Т. Ковылкин, В. И. Ледовской, И. Н. Маевский, И. Н. Миронов, А. Ф. Овсянников, В. Т. Пальчевский, В. П. Поздеев, И. С. Попов, И. Г. Правдин, А. Ф. Прокудин, С. К. Судьин, И. Д. Умрихин, П. С. Шушков и др.

Отдельно следует рассмотреть финансовое положение дорог и тарифную политику.

Доходность дорог зависела от объемов перевозок, величены эксплуатационных расходов (текущих затрат на обеспечение железных дорог топливом, материалами; покрытие расходов на погрузочно-разгрузочные работы; содержание контор по обслуживанию пассажиров; оплату труда железнодорожников и т. п.) и тарифов на перевозки. Как уже отмечалось, в годы войны объем перевозимых грузов постоянно снижался, зарплату персонала из-за инфляции приходилось увеличивать, цены на топливо для паровозов, материалы для ремонта подвижного состава неуклонно повышались. Компенсировать эти затраты были призваны железнодорожные тарифы.

К началу Первой мировой войны железнодорожные грузовые тарифы представляли собой весьма сложную систему с большим количеством общих и специальных схем, со множеством исключительных и льготных тарифов и с детально разработанными условиями их применения. По мнению профессора Г. Д. Дубелира «в установлении размера тарифов всегда была известная доля произвола, дававшая возможность государству, так или иначе, направлять хозяйственную политику и в то же время исключавшая, конечно, характер математической незыблемости всякого рода экономических расчетов транспорта»[331].

В годы войны экономическое положение страны стало ухудшаться, и большинство льготных тарифов было отменено. В 1917 г. в условиях ускорения инфляционных процессов тарифы были повышены. Но из-за не прекращавшегося роста эксплуатационных расходов в финансовом отношении железные дороги стали приносить только убытки[332].

В 1914 г. себестоимость перевозки одной тысячи пудов составляла 102 руб., в 1915 г. — 115 руб., в 1916 г. — 135 руб., в 1917 г. — 600 руб., в 1918 г. — 4 750 руб. Таким образом, себестоимость перевозки за четыре года войны увеличилась более чем в 50 раз[333]. 26 апреля 1918 г. все действовавшие на казенных и частных железных дорогах тарифы на грузы, перевозимые с пассажирской, большой и малой скоростью, а также на багаж были повышены на 50 %[334]. С 10 мая был увеличен с 40 коп. с вагона до полкопейки с пуда сбор на содержание порайонных комитетов[335]. Были повышены дополнительные сборы: за станционные

расходы в 3 раза, за погрузочно-выгрузочные работы в 2 раза, а также за хранение багажа, скоропортящихся грузов, за перевозку масла в вагонах-ледниках. Из льготных тарифов оставили только социально значимые, например, за перевозку беженцев и эвакуируемых грузов. Еще 29 марта народный комиссар путей сообщения направил по дорогам депешу с требованием приостановить оплату претензий и исков за просрочку, нарушение очереди на перевозку, недостачу, порчу и утрату грузов[336].

Летом в связи с резким падением грузооборота было решено отказаться от сложной системы тарифов, и с 1 июля 1918 г. была введена новая тарифная система, в которой имелось всего три схемы: на грузы весом до 250 пудов, до 500 пудов и свыше 500 пудов.

19 августа 1918 г. совнарком принял декрет «Об аннулировании претензий по железнодорожным перевозкам». Исключение было сделано только в четырех следующих случаях. Если дороги сами признавали свои ошибки; по уплатам наложенных платежей; по денежным суммам от публичной продажи грузов или полученным дорогами за реквизированный груз и за утрату или порчу грузов, перевозившихся под наименованием «домашние вещи»[337].

14 апреля 1919 г. ст. 4 этого декрета была изменена. Впредь дороги должны были принимать претензии и иски, «вытекающие из перевозки по железным дорогам пассажирского багажа и почтовых отправлений»[338]. 7 июля правительство приняло декрет об ответственности железных дорог за утрату или порчу пассажирского багажа[339].

В связи с установлением демаркационной линии на западе России с Украиной, началось устройство новых таможенных учреждений. 1 октября 1918 г. комиссар Московского округа путей сообщения издал приказ, согласно которому на станциях Евстратовка, Желобовка, Зерново, Новый Оскол, Прохоровка, Орша и Унеча все товары, ввозившиеся в РСФСР и вывозившиеся из нее, должны быть представлены к досмотру и уплате соответствующих пошлин. Отмечалось, что на право ввоза или вывоза товара должно быть предъявлено разрешение Отдела внешней торговли Народного комиссариата торговли и промышленности[340].

По итогам 1918 г. выяснилось, что дефицит бюджета железных дорог составил 6,7 млрд руб.[341] Продолжавшаяся Гражданская война усугубляла финансовое расстройство страны. Хроническими стали невыплаты в установленные сроки жалования железнодорож-

никам. Народный комиссар путей сообщения Л. Б. Красин по этому поводу сказал, выступая на конференции железнодорожников Московского узла 16 апреля 1919 г.: «Увеличить труд в Экспедиции (*заготовления государственных бумаг. — А. С.*) невозможно, потому что денег требуется больше, чем мы можем напечатать» [342]. В этой связи железные дороги стали использовать выручку от перевозок на свои текущие нужды, в том числе на выплату зарплаты, часто даже не сообщая об этом в центр. Из-за падения финансовой дисциплины взаимоотношения центральных и местных учреждений ведомства путей сообщения стали разрушаться.

В апреле 1919 г. между дорогами были прекращены финансовые расчеты по аренде подвижного состава, использованию чужих вагонов, штрафам за невыполнение обмена вагонов или нарушение сроков возврата, ремонту, запасным частям и т. п. Все незаконченные до этого времени расчеты ликвидировались дорогами путем списания долгов за свой счет, и всякая переписка по ним прекращалась [343].

Осенью 1919 г. был установлен единый пассажирский тариф. Он соответствовал пятидесятикратной стоимости проезда в вагоне III класса довоенного времени. Для служащих и рабочих железных дорог предусматривалась 75 % скидка. Перевозка багажа и грузов производилась отныне по ставкам, превышающим довоенные в 10 раз [344].

Финансовое состояние по итогам 1919 г. оказалось удручающим. Валовой доход составил 3 361 млн руб., а расход — 20 618 млн руб. Доходы покрывали расходы примерно на 16 % [345]. Правительство открывало НКПС новые и новые кредиты для поддержания железных дорог в работоспособном состоянии.

В начале 1920 г. НКПС предпринял усилия по наведению порядка в железнодорожном хозяйстве. Была составлена общая годовая смета доходов и расходов. При этом планировался жесточайший дефицит средств, так как расходы превышали доходы на 270 %. Однако реальные расходы оказались еще большими [346].

5 января 1920 г. декретом СНК тарифное дело было передано из ведения Наркомата финансов в ведение НКПС. Железнодорожники намеревались сократить дефицит новым повышением тарифов на перевозку грузов. Однако вся логика политики военного коммунизма вела к бесплатности грузовых перевозок и отрицанию договорного характера по перевозочным операциям. Это снимало

имущественную ответственность с дороги перед грузохозяином за неисправное выполнение перевозки [347)].

В 1920 г. был разработан новый «Общий Устав железных дорог РСФСР», заменивший закон 1885 г. Принятие нового Устава было весьма своевременным, ибо подводило определенную черту под периодом «вольного творчества» различных органов власти и управления. Вместе с другими законодательными и ведомственными нормативными актами Устав способствовал упорядочению железнодорожного хозяйства, серьезно дезорганизованного революциями и Гражданской войной.

Согласно «Общему Уставу железных дорог РСФСР», утвержденному 16 августа 1920 г. и введенному в действие с 1 января 1921 г., перевозка пассажиров, багажа и грузов объявлялась обязательной для каждой открытой для общего пользования дороги. Однако эта обязанность вытекала не из норм частного права, а носила публично-правовой характер. За нарушение этой основной обязанности железная дорога никакой имущественной ответственности перед грузоотправителем, будь он государственным учреждением или частным лицом, не несла. Потерпевшие никакой компенсации за утраченный или поврежденный при перевозке груз не получали и списывали свои убытки за счет казны [348)]. В этом случае финансовое ведомство выдавало потерпевшим кредиты в сверхсметном порядке. Наркомфин мог компенсировать ущерб (не свыше 100 тыс. руб.) владельцам багажа. В уголовном порядке можно было преследовать только конкретного агента железной дороги, по вине которого была допущена утрата или порча груза.

Комментируя новый Устав, орган НКПС «Техника и экономика путей сообщения» отмечал в редакционной статье, что наиболее важным нововведением, определяющим в значительной степени все его содержание, является отмена взимания платы за провоз грузов, пассажиров и следующих с ними ручной клади и багажа. Отмена платы, по мнению редколлегии журнала, имела крупное значение не столько по финансовым последствиям, сколько потому, что она «знаменует собой полную перемену во взглядах на роль и значение железных дорог в общем строе государственной жизни» [349)]. Если ранее они являлись самостоятельным хозяйственным субъектом и как всякое хозяйство в капиталистическом обществе строили свою деятельность на основе извлечения прибыли, то отныне железные дороги «перестают иметь какие-либо собственные

интересы и задачи и получают служебную роль, выполняя только определенные функции в жизни страны»[350].

По оценкам специалистов расходы ведомства путей сообщения в 1920 г. составили примерно 100 млрд руб. И. Д. Михайлов в своем исследовании состояния транспорта писал: «Отсутствие данных о доходах и расходах железных дорог не дает возможности проследить их финансовых результатов, но цифра расхода в 100 млрд руб., вероятно, очень близка к действительности»[351].

## § 5. Условия труда и быта железнодорожников

После Октябрьской революции в законодательстве о труде произошли глубокие изменения. В первую очередь это связано с законодательным оформлением восьмичасового рабочего дня, новой ролью профсоюзов в регулировании отношений рабочих и служащих с администрацией, рабочим контролем на производстве.

25 марта 1918 г. Всероссийский съезд профсоюзов железнодорожников принял решение о создании нормировочных комиссий. В их задачи входило: распределение рабочих и служащих по группам и разрядам тарифа, нормирование работ в целях поднятия производительности труда, установление системы поощрения добросовестного и производительного труда, разработка примерных штатов рабочих и служащих. Правительство поддержало эту инициативу профсоюзов. В структуре НКПС появилась Центральная нормировочная комиссия, при управлениях дорог — дорожные нормировочные комиссии, при участках — районные нормировочные комиссии и на отдельных предприятиях — местные нормировочные комиссии. Формировались они на основе равного представительства администрации и профсоюзов. На некоторых дорогах были созданы отделы труда с несколько более широкими полномочиями, включавшими регулирование рабочего времени и отдыха, участие в вопросах приема и увольнения служащих, мастеровых и рабочих и др.[352]

В одной из своих статей инженер М. И. Васильев отметил, что жизнь неумолимо опровергала одно за одним заблуждения, подчас красивые и идеалистические, в области организации труда. Например, на первом железнодорожном съезде в 1917 г. в Москве было принято постановление о том, что всякое нормирование труда есть недоверие к трудящимся, посягательством на их интересы.

А уже в 1918 г. сами профсоюзы признали, что нормирование есть тот краеугольный камень, с которого только и может начаться возрождение транспорта [353)].

Особенности эксплуатации железнодорожного транспорта требовали определенной осторожности при решении любых вопросов, касавшихся улучшения условий труда. До Февральской революции, например, работа в железнодорожных мастерских производилась из расчета 68 рабочих часов в неделю [354)]. Со времени Октябрьской революции она не превышала 52 часов [355)]. При таком количестве часов для сохранения прежних объемов работ пришлось увеличить численность работающих. Так, Северные железные дороги увеличили количество рабочих по сравнению с 1916 г. на 48 %, Московская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги — на 72 %, Петроградская сеть этой же дороги — на 48 % и т. д. Дальнейшее увеличение персонала вызывало трудности с организацией их рабочих мест при прежнем количестве станков. Как результат, в Тульских мастерских на каждый выпущенный из ремонта паровоз приходилось в 1916 г. — 8,6 чел., в 1917 г. — 13,2 чел., а в 1918 г. — 41,5 чел. При этом количество отремонтированных паровозов в Москве, Туле, Орле, Коврове и др. городах неизменно сокращалось. В Орле, например, в 1916 г. было отремонтировано 599 паровозов, в 1917 г. — 396, в 1918 г. — 80. В конце 1918 г. вследствие громадного падения производительности труда были закрыты Главные вагонные мастерские в Курске.

По оценке инженера М. В. Земблинова, поверстная численность персонала на дорогах Московского узла по сравнению с 1910 г. увеличилась почти вдвое [356)]. Рост штатов на железных дорогах был вызван преимущественно объективными обстоятельствами. На железных дорогах Европейской части России был размещен персонал с эвакуированных дорог Польши, Прибалтики, приграничных губерний, в связи с Первой мировой войной. Чтобы избежать полной остановки в условиях недостатка снабжения материалами и запасными частями, железные дороги были вынуждены организовать целую сеть вспомогательных и подсобных предприятий: лесозаготовки, лесопильные, кирпичные и стекольные заводы, типографии и т. п. В довоенное время транспорт не имел такого большого количества подсобных предприятий.

Другими факторами увеличения штатов следует считать такие, как сокращение продолжительности рабочего дня; установление

новых праздничных дней; политика Советской власти, направленная на уменьшение безработицы [357].

Восьмичасовой рабочий день на железнодорожном транспорте был введен специальным декретом ВЦИК 11 декабря 1917 г. [358] Допускался 6 часовой рабочий день для лиц умственного и конторского труда (телеграфисты, табельщики и т. п.). Накануне воскресных дней продолжительность работ сокращалась на два часа. Труд инженерно-технического персонала за сверхурочные работы оплачивался в двойном размере.

16 августа 1918 г. была уточнена нормировка рабочего дня. Железнодорожники делились на три группы. Для работников физического труда (рабочие-путейцы, машинисты, кочегары и т. п.), и постоянно работавших с ними специалистов умственного труда (табельщики, дежурные по депо и т. п.) рабочий день продолжался 8 часов. Для «лиц напряженного конторского труда» (чертежники, телеграфисты и т. п.) рабочий день составлял 6 часов. В отдельную группу включались работники с ненормированным рабочим днем (администрация дорог).

2 декабря 1918 г. Совнарком утвердил перечень праздничных дат. Официальными нерабочими днями стали 1 января (Новый год), 22 января (День памяти жертв 9 января 1905 г.), 12 марта (Свержение самодержавия), 18 марта (День Парижской коммуны), 1 мая (День Интернационала), 7 ноября (День Пролетарской революции). Местные Советы могли устанавливать дополнительные праздничные дни, но не более 10 дней в году. Выходные дни в условиях военного времени могли переноситься или объявляться рабочими [359].

Местные органы Советской власти официально сохранили некоторые из религиозных праздников. Так, 10 января 1919 г. Президиум Московского совета рабочих и красноармейских депутатов внес изменения в перечень праздничных дней. Праздничными днями считались 7 и 8 января (Рождество), 19 января (Крещение), 7 апреля (Благовещение), затем — три дня Пасхи, 19 августа (Преображение), 28 августа (Успенье). В канун Рождества 6 января и в пятницу Страстной недели работа заканчивалась в 12 часов дня [360].

В виду огромной армии безработных Викжедор принял решение значительно сократить практику сверхурочных работ, допуская их только в экстренных случаях: подъем сошедших с рельс паровозов и вагонов, восстановление пути при крушениях, ликвидация размывки пути, исправление семафоров, лопнувшего водопровода,

телеграфных проводов и т. п. При этом работавшему сверхурочно оплачивались в двойном размере только первые 36 часов, а остальные добавлялись к отпуску.

Прием, увольнение и перемещение всех работников железных дорог осуществлялись только через Центральное бюро труда при Всопрофжеле и его дорожные районные отделы, с согласия соответствующих железнодорожных профсоюзов. Центральное бюро труда являлось по своему статусу секцией Всероссийской биржи труда. Многие дороги утвердили свои собственные критерии приема на работу и увольнения своих работников. Так, V чрезвычайный делегатский съезд союза служащих, мастеровых и рабочих Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги 11 апреля 1918 г. принял «Инструкцию по приему и увольнению служащих, мастеровых и рабочих». При приеме на работу предпочтение отдавалось железнодорожникам, уволенным в царской России за революционную деятельность, а также мобилизованным в армию, прослужившим в ней не менее года и демобилизованным в связи с ликвидацией старой армии. Их принимали на работу в первую очередь. Далее следовали работники других железных дорог, также отслужившие в армии не менее года и инвалиды войны, способные нести железнодорожную службу. В последнюю очередь принимались все изъявлявшие желание работать на железной дороге.

Увольняемые также делились на три группы. Первую составляли бывшие жандармы, сотрудники охранных отделений, полицейские, активные деятели монархической партии «Союз русского народа». Сюда же причислялись те, кто поступил работать на дорогу, чтобы избежать призыва в армию, а также лица, имевшие достаточно высокий материальный уровень (булочники, лавочники, мясники и т. п.), включая крестьян, владевших хозяйством, обеспечивавшим материальное благополучие. В нее включались также лица, имевшие собственность в городах, дававшую доход, равный высокооплачиваемой части железнодорожников.

Во вторую очередь увольнялись «заведомо неспособные» к труду в железнодорожном хозяйстве. В третью очередь могли быть уволены женщины, мужья которых работали на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге или несовершеннолетние, чьи родители также трудились на этой дороге. Исключение делалось для многодетных семей.

Не подлежали увольнению вдовы или жены инвалидов, потерявших трудоспособность в период войны и революции, а также лица, участвовавшие в революционном движении и продолжавшие активно трудиться «на пользу революции»[361].

1 марта 1918 г. Главный комитет Московско-Киево-Воронежской железной дороги принял решение об освобождении рабочих мест для безработных железнодорожников. Предполагалось уволить укрывавшихся на дороге от военного призыва лиц моложе 17 лет, не являвшихся кормильцами семьи. Из числа женщин-железнодорожниц должны были остаться только вдовы или одинокие женщины. Члены одной семьи могли остаться на работе только в случае материальной необходимости. В Москве, Малоярославце, Брянске, Курске и других дорогах были открыты дорожные биржи труда[362].

15 мая исполком Совета рабочих и красноармейских депутатов Железнодорожного района принял Правила внутреннего распорядка. Согласно им все служащие, мастеровые и рабочие не могли самовольно покидать своих рабочих мест. За невыход на работу без уважительной причины проводилось удержание из зарплаты. Уважительными причинами считались болезнь, пожар в доме, опоздание поезда и т. п. Если прогул составлял более 24 часов, работник увольнялся без предупреждения[363].

Все железнодорожники, зачисленные на постоянную работу, прослужив не менее 3 месяцев, 6 раз в год пользовались бесплатным проездом по всем казенным и частным железным дорогам. Эти же льготы предоставлялись и членам их семей. Помимо этого существовали сезонные, провизионные и ученические билеты[364].

Согласно Временным правилам об отпусках, утвержденным СНК 14 июня 1918 г., рабочие и служащие всех отраслей народного хозяйства, отработав 6 месяцев, имели право на отпуск продолжительностью в две недели. При этом во время отпуска запрещалась оплачиваемая работа, а за неиспользованный отпуск не выплачивалась денежная компенсация[365]. После введения на дорогах военного положения отпуска были отменены, кроме тех случаев, когда они были необходимы по заключению врачей. В особых случаях вместо двухнедельного отпуска можно было взять лишь четырехдневный[366].

В 1918 г. было принято несколько нормативно-правовых актов, регулировавших оплату труда железнодорожников. 30 марта СНК принял декрет о выплате жалования два раза в месяц: 15 числа

и в последний день месяца[367]. 21 июня 1918 г. была введена единая норма командировочных расходов — 15 руб. в сутки[368].

16 августа 1918 г. Наркомат труда утвердил разработанные Всопрофжелем ставки оплаты труда железнодорожников в соответствии с уровнем жизни в 8 районах Советской России, а также по 14-ти категориям, на которые были распределены все служащие, мастеровые и рабочие железных дорог в зависимости от исполняемых ими обязанностей. Москва с радиусом в 50 верст и Архангельская линия Северных железных дорог были объединены в первый район. Он был взят при расчетах за 100 %. Это означало, что больше московских зарабатывали железнодорожники только особого района (Петроград с радиусом 50 верст плюс Мурманская железная дорога). Разница зарплаты в Москве и, например, в Средней Азии составляла 65 %. Разница в оплате труда 1 и 14 категорий достигала 330 руб.[369]

Одновременно были ликвидированы различные виды железнодорожной формы и установлен единообразный тип одежды и головных уборов, которые приобретались служащими, мастеровыми и рабочими по заготовительным ценам. Железнодорожники, проживавшие в казенных квартирах, оплачивали их по рыночным ценам данной местности. В оплату квартиры входили отопление и освещение по нормам, устанавливаемым особыми квартирными комиссиями из представителей местных распорядительных органов власти и профсоюзов. По степени благоустройства они делили квартиры на три категории. Под *вполне благоустроенной* квартирой понималась светлая, сухая, теплая, высотою не менее 4 аршин, с отдельными кухней и входной дверью, водопроводом и теплым отхожим местом. *Менее благоустроенной* считалась такая же квартира, но без водопровода и с уборной на улице. Все остальные квартиры признавались *неблагоустроенными*.

В 1918 г. и начале 1919 г. в европейской части Советской России существовала следующая норма оплаты в месяц за одну квадратную сажень вполне благоустроенной квартиры (включая плату за отопление и воду):

до 5 кв. саж. — 2 руб.,

от 5 до 10 кв. саж. — от 2 руб. до 2 руб. 25 коп.,

от 10 до 15 кв. саж. — от 2 руб. 25 коп. до 2 руб. 50 коп.,

от 15 до 20 кв. саж. — от 2 руб. 50 коп. до 2 руб. 75 коп.,

от 20 до 25 кв. саж. — от 2 руб. 75 коп. до 3 руб.,
от 25 до 30 кв. саж. — от 3 руб. до 3 руб. 25 коп.,
30 и выше — от 3 руб. 25 коп. до 8 руб. 50 коп. [370)]

Одной из серьезнейших и постоянно дискутировавшихся проблем стала сдельная оплата труда. Как отмечалось выше, уже в 1917 г. произошел стихийный отказ от этой формы оплаты под предлогом борьбы с эксплуатацией. Однако очень быстро выяснилось, что повышение производительности труда прямо связано со стимулированием добросовестного и более квалифицированного труда. 15 мая 1918 г. в «Известиях Главного дорожного Совета железнодорожных депутатов М.-Казанской ж. д.» была опубликована статья под названием «Почему у нас много больных вагонов». В ней, в частности, отмечалось, что плохое состояние транспорта явилось следствием не столько технических причин, сколько моральных, психологических: «В широких массах мастеровых и рабочих нет сознания своего долга перед родиной и революцией. С горьким чувством бессилия приходится примириться с мыслью о введении сдельной платы» [371)].

Из-за сопротивления профсоюзов сдельная оплата труда, системы премий долгое время на железных дорогах не вводились. Например, правление Паровозосоюза считало возврат к этим системам возвращением к дореволюционным порядкам на дорогах [372)].

4 декабря 1918 г. Совет рабочей и крестьянской обороны постановил ввести сдельную оплату труда и премиальные выплаты в мастерских среднего ремонта подвижного состава [373)]. 9 декабря в Москве прошло совещание представителей НКПС, Всопрофжеля и ВЦСПС. В принятой резолюции говорилось о том, что НКПС не будет настаивать на введении во всероссийском масштабе сдельных работ и премиальных систем. В свою очередь Всопрофжель не будет возражать против этих мер, если их целесообразность поддерживается местными профсоюзными организациями и получит одобрение НКПС и Всопрофжеля. Таким образом, вопрос о премиальной и сдельной оплате труда был снят с повестки дня. 26 декабря Невский разослал по всей сети телеграмму, в которой восстановил действовавшие в 1914 г. сдельную и премиальную системы оплаты труда по всем видам ремонта подвижного состава и выпуска паровозов для поездов. При определении размеров премий было решено расценки, применявшиеся в 1914 г., увеличить в 10–20 раз, в зависимости от постоянно возраставшей инфляции в стране [374)].

30 декабря Совет рабочей и крестьянской обороны ввел дополнительную оплату для некоторых категорий железнодорожников, принимавших активное участие в борьбе со снежными заносами[375]. Почти одновременно железные дороги Московского узла стали вводить свои системы премий. На заседании Совета Управления Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги 28 декабря 1918 г. было решено ввести следующие премии: по Службе движения — маневровые, за благополучное следование поездов, за составление маршрутных (дальних) поездов, за оборот вагонов; по Службе пути — за своевременную очистку пути снегоочистителями, за успешную работу по очистке станционных путей и вывозу снега; по Службе тяги — за сокращение простоя подвижного состава в ремонте, за своевременный выпуск паровозов под поезда из депо; по Лесному отделу — за заготовку и вывозку дров; по Материальной службе — за скорость погрузки и выгрузки, а также за полноту погрузки вагонов дровами. Одновременно вводилась сдельная оплата труда при подаче топлива для паровозов, при ремонте подвижного состава и жезловых аппаратов. На Александровской дороге с 10 января 1919 г. было решено премировать за благополучное и своевременное следование товарных поездов по участкам Москва—Можайск и Можайск—Вязьма. Первый участок длиной 103 версты следовало проехать за 6 часов 4 минуты со средней скоростью 17 верст в час. Второй участок в 125 верст поезд должен был проехать за 7 часов 48 минут со скоростью 16 верст в час. В этом случае все работники, связанные с движением поездов, могли рассчитывать на премию. Простой товарного поезда, связанный с пропуском пассажирского поезда, при решении вопроса о премиях не учитывался[376].

С марта 1919 г. на Северных железных дорогах премии выдавались при условии, что пассажирские и смешанные поезда опаздывали не более чем на два часа на каждом тяговом участке[377].

В связи с повышением твердых цен на хлеб и продукты сельского хозяйства и обрабатывающей промышленности, ВЦИК в 1919 г. дважды увеличивал размеры заработной платы служащих и рабочих[378]. Однако она заметно отставала от роста цен. На состоявшейся 10–15 октября 1919 г. конференции паровозных бригад Московского узла отмечалось, что машинист получал 1 290 руб. в месяц, а делопроизводитель, находившийся на службе 6 часов —

1 220 руб. В результате помощниками машинистов не шли даже простые рабочие, а не только слесари 3 и 4 категорий [379].

16 декабря 1919 г. Наркомтруд, Наркомпуть и Цекпрофсож направили телеграмму по всей сети дорог, в которой рекомендовалось внести изменения в оплату труда. Рабочий день для подростков (как выдержавших, так и не выдержавших испытание на самостоятельную работу) до 16 лет не мог отныне превышать 4 часа, а с 16 до 18 лет — 6 часов с оплатой за полный рабочий день (8 часов). При нормальных условиях работы запрещалось назначать подростков от 16 до 18 лет на ночные и сверхурочные работы. Им нельзя было поручать тяжелые работы. Особо подчеркивалось, что «категорически воспрещается пользоваться трудом подростков для личных надобностей как администрации, так и отдельным лицам» [380].

В 1918–1919 гг. Советская власть внесла существенные изменения в механизм выплаты пенсий, в страховое дело, в учет трудовой деятельности. 10 октября 1918 г. СНК принял декрет о национализации вспомогательно-сберегательных касс российских железных дорог [381].

26 апреля 1919 г. СНК принял декрет «Об отмене старых пенсий и о пенсионном удовлетворении старых пенсионеров». Отныне все пенсии, выдававшиеся из Государственного казначейства, пенсионных, эмеритальных, вспомогательно-сберегательных и прочих касс подлежали пересмотру в соответствии с положением о социальном обеспечении трудящихся от 31 октября 1918 г. Делопроизводство указанных выше касс передавалось в учреждения Наркомата социального обеспечения, а капиталы — в доход казны [382]. Были упразднены пенсионные и ссудо-сберегательные кассы [383]. 18 ноября 1919 г. Советское правительство аннулировало все виды страхования. При этом все страховые взносы были переписаны в доход казны [384]. 25 июня 1919 г. ВЦИК и СНК совместным декретом ввели для жителей Москвы и Петрограда трудовые книжки. Все достигшие 16-летнего возраста граждане РСФСР в этих городах должны были иметь такие книжки, которые свидетельствовали об участии их владельцев в производительной деятельности. Они также служили удостоверением личности в пределах РСФСР и документом на право получения продовольственных карточек, а также на социальное обеспечение в случаях утраты трудоспособности и при безработице [385].

В октябре 1920 г. были упразднены нормировочные комиссии. Вместо них в управлениях дорог были созданы технические бюро нормирования, а в профсоюзных органах — тарифно-расценочные отделы. Эта реформа преследовала цель приблизить дело нормирования к хозяйственникам, к производству. Трудовая сторона нормирования и оплаты (тарификация) остались в руках профсоюзов [386].

В течение 1920 г. премиальная система постепенно охватила почти все виды работ на железных дорогах. 18 июня 1920 г. НКПС направил циркуляр о распространении денежного премирования на всех без исключения рабочих и служащих дорог. Но к этому времени даже заработная плата в стране выдавалась уже преимущественно продовольствием и предметами первой необходимости. Это было обусловлено хозяйственной разрухой, нарушением денежного обращения, чудовищной инфляцией. К концу 1920 г. заработная плата московских рабочих увеличилась в 400 раз, а рыночные цены на предметы потребления — в 20 тыс. раз. Оплата по тарифным ставкам не могла обеспечить даже минимальные потребности [387]. Выходом из этого положения и явилось натуральное снабжение. Вот каким было соотношение между денежной и натуральной частью заработной платы в годы Гражданской войны:

| Годы | Денежная часть в % | Натуральная часть в % |
|---|---|---|
| 1913 | 100,0 | — |
| 1918 | 52,6 | 47,4 |
| 1919 | 20,7 | 79,3 |
| 1920 | 7,4 | 92,6 |

В 1920 г. натуральная часть зарплаты на 39,7 % состояла из продовольственных пайков, на 19,9 % — из производственной одежды, 33 % — из коммунальных платежей, бесплатного проезда на транспорте и т. п. [388] 22 июня 1920 г. СНК своим постановлением ввел на всей сети дорог Советской России на срок до 1 января 1921 г. натуральное премирование. Премии отныне должны были выдаваться в виде мануфактуры, соли и спичек [389].

Премиальная система становилась все более адресной и эффективной. Специалисты в области нормирования и оплаты труда

М. И. Васильев, М. В. Земблинов, П. П. Риццони и другие постоянно подчеркивали, что размеры премиальных выплат должны быть достаточны (работник должен почувствовать увеличение оклада на 25–50 %), справедливы (в распределении премий должны участвовать профсоюзы) и увеличиваться прогрессивно. Премирование имело смысл только при условии обеспечения работника всем необходимым для увеличения производительности труда (необходимое оборудование, наличие нужных материалов, запасных частей, топлива и т. п.). Премия должна была порождать психологический эффект и заинтересовывать, стимулировать работника. Для этого необходимо было максимально сблизить момент повышенной производительности труда и получения вознаграждения. По возможности, старались премировать индивидуально, а не коллективно. Если этого не удавалось избежать, старались, чтобы число участников «артельной» премии было минимальным. Считалось, что «широкая» коллективная премия носила лишь педагогическое, воспитательное значение.

Премиальная система в 1920 г. существенно повлияла на рост производительности труда, например, в главных мастерских. Выпуск паровозов с января по октябрь вырос на 31,7 %, а вагонов — на 757 %. На Московско-Казанской железной дороге пробег паровоза увеличился с января по август на 33 %[390]. На некоторых станциях местная администрация, возможно из лучших побуждений, стала оплачивать участие в субботниках. 11 ноября 1920 г. ЦК РКП(б) направил письмо всем партийным организациям, в котором осудил оплату труда на субботниках деньгами как противоречащее принципам и идее субботников[391].

Бытовые условия жизни железнодорожников были очень тяжелыми. Уже зимой 1917–1918 гг. возникли перебои в снабжении Москвы продовольствием. Если в декабре 1917 г. в город прибыло 439 вагонов с хлебом, то в феврале 1918 г. — всего 139. Трудящиеся города получали менее 100 грамм хлеба в день. В отдельные дни выдача хлеба и вовсе прекращалась.

Об отчаянном положении с хлебом в зимние дни 1918 г. свидетельствует телеграмма В. И. Ленина в Харьков чрезвычайному комиссару Украины Г. К. Орджоникидзе: «Ради бога, принимайте самые энергичные и революционные меры для посылки хлеба, хлеба и хлеба!!! Иначе Питер может околеть. Особые

поезда и отряды. Сбор и ссыпка. Провожать поезда. Извещать ежедневно. Ради бога!» [392]

Моссовет в экстренном порядке предпринимал меры для улучшения питания москвичей. 16 февраля 1918 г. было решено ввести в городе твердые цены на все предметы первой необходимости. В хлебородные губернии направлялись делегации для налаживания снабжения и обмена мануфактуры на хлеб. В течение весны–лета 1918 г. в городе было налажено общественное питание. Была организована тщательная проверка поступавших в Москву грузов по железным дорогам. В результате постоянных проверок только в феврале на Московском железнодорожном узле было выявлено и реквизировано 95 тыс. пудов продовольствия [393].

Тем временем рабочие Москвы, в том числе железнодорожники, перешли на самоснабжение. В поисках продовольствия они направлялись в деревни и обменивали хлеб на изготавливавшиеся в мастерских и депо зажигалки, ножи, секачки и т. п. На станции Москва Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги была организована общественная закупка корма для скота служащих дороги [394].

6 августа Совнарком принял декрет о привлечении к заготовкам хлеба рабочих организаций. Всопрофжель совместно с Центральным продовольственным бюро взялся за организацию продовольственных отрядов из числа железнодорожников. Мандат каждого отряда проверялся и регистрировался Центрпродкомом. Без этого губернские продовольственные органы не допускали отряды к заготовке хлеба.

На совещании центропродкомов железных дорог в декабре 1918 г. было решено снабжать продовольствием бывших железнодорожников — пенсионеров и получивших на производстве увечья, а также членов их семей наравне с продолжавшими трудиться на железнодорожном транспорте [395].

10 декабря 1918 г. СНК предоставил право рабочим организациям, профессиональным объединениям с разрешения местных Советов заготавливать картофель, молоко, сметану, творог, овощи, живую и битую птицу, мед, грибы и прочие ненормированные продукты [396].

В 1919–1920 гг. снабжение железнодорожников продовольствием оставалось крайне напряженным. В январе 1920 г. работники Московского железнодорожного узла получали в месяц 25

фунтов, а каждый член семьи 18 фунтов муки. С июля 1920 г. норма ее выдачи уменьшилась до 22 фунтов на железнодорожника и 16 фунтов на члена семьи в производивших губерниях, а в потреблявших с февраля она составила 18 фунтов на железнодорожника и 12 фунтов на семью. Установление таких низких норм поставило в ряде губерний работников железных дорог в худшие условия по сравнению с местным населением. 8 декабря 1920 г. Совет труда и обороны принял декрет, предлагавший местным продорганам выдать железнодорожникам продовольственные карточки наравне с другими категориями населения. Однако декрет этот не выполнялся. Поставки железнодорожникам хлеба в среднем составили 55 % от плановых (от 30 % в январе до 82 % в декабре).

Выдача муки (в фунтах) на служащего и члена семьи за январь–июнь 1920 г. составили в среднем по дорогам***

| | На служащего | На члена семьи |
|---|---|---|
| Александровская | 18 | 11 |
| Московско-Казанская | 22 | 14 |
| Московско-Киево-Воронежская* | 10,5 | 8,5 |
| Московско-Курская, Нижегородская и Муромская | 18 | 16 |
| Московско-Виндаво-Рыбинская** | 25 | 15,5 |

* В среднем за январь–февраль.

** В среднем за май–июнь.

*** *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 106. По северным дорогам сведения отсутствуют.

В среднем в 1920 г. железнодорожнику выдавали в месяц 0,7 фунта мяса (рыбы), 0,4 фунта сахара, 0,9 фунта соли. Для членов семьи эти показатели выглядели соответственно так: 0,3; 0,2; 0,6 фунта[397)].

8 сентября 1920 г. НКПС разослал по дорогам телеграмму, разрешавшую служащим, мастеровым и рабочим бесплатную перевозку сена для домашнего скота[398)].

20 февраля 1920 г. в структуре НКПС появилось агрономическое управление, а на местах — агрослужбы дорог, на которые воз-

лагалось развитие животноводства, огородничества, пчеловодства, рыболовства, садоводства и т. п. Допускалось полное использование в этих целях полосы отчуждения, устройство снегозащитных насаждений вдоль линий, садов при станциях, налаживание обслуживания как единоличных, так и коллективных хозяйств железнодорожников.

Для организации опытно-показательных хозяйств за дорогами закреплялись 52 совхоза, в том числе: на Александровской железной дороге — 3, Московско-Казанской — 5, Московско-Киево-Воронежской — 1, Рязанско-Уральской — 5 и т. д. Во Владимире и Муроме были организованы древесный и плодовый питомники, показательный огород и оранжерея.

К концу 1920 г. на всей сети дорог РСФСР насчитывалось 620 коллективных хозяйств железнодорожников. В первую очередь развивались огородничество и полеводство, молочное хозяйство. На Николаевской железной дороге из 124 хозяйств — 77 составляли молочные товарищества [399]. Агроуправление разработало примерный устав железнодорожной сельскохозяйственной артели, по мере возможности финансировало хозяйства, обеспечивало инвентарем, семенами и т. п.

Администрация железных дорог в первой половине 1918 г. пыталась организовать летний отдых железнодорожников и членов их семей. Например, в Тучково и Юдинке летом 1918 г. были открыты специальные колонии для отдыха детей служащих и рабочих Александровской железной дороги. Управление дороги приняло решение организовать колонии и для взрослых, «находящихся круглый год на службе в крупных пунктах дороги, и в особенности в таком центре, как Москва, где люди, живя при неблагоприятных условиях, переутомляются и особенно быстро изнашиваются». Первую из них предполагалось создать в 300 верстах от Москвы близ станции Дорогобуж.

В ходе Гражданской войны перед ведомством путей сообщения остро стоял вопрос дисциплины труда. Неявки на работу по различным причинам неуклонно возрастали, составляя в московских мастерских соответственно: в 1916 г. — 6 %, в 1917 г. — 12 %, в 1918 г. — 39,5 %. В Орловских мастерских в начале 1919 г. 26 % рабочих, а по отдельным категориям до 42 % не выходили на работу. В результате повсеместно падала производительность труда. Например, в 1916 г. в московских мастерских ежемесячно ремон-

тировалось и строилось 220 вагонов, в 1917 г. уже 96 вагонов, а за 9 месяцев 1918 г. — только 44 вагона[400].

В июне 1918 г. народный комиссар путей сообщения П. А. Кобозев в разосланной по сети депеше отмечал, что восьмичасовой рабочий день и часовая оплата труда «окончательно разложили несознательные массы, понявшие эти лозунги не как призыв к наивысшей производительности труда свободного гражданина, а как право на леность, не окупленную никаким подъемом механизации труда»[401].

Заместитель комиссара Московского округа путей сообщения А. С. Гусев в телеграмме по железным дорогам 17 сентября 1918 г. отметил, что Октябрьская революция предоставила право совершенно свободно заниматься своим трудом, проявлять инициативу в работе, иметь полноценный отдых и т. п. Но именно теперь участились случаи крушения поездов, фактически прекратился ремонт паровозов и вагонов, «разгильдяйство и преступления достигли крайних пределов»[402]. Представители администрации все чаще стали говорить о необходимости увольнения «неспособного элемента» с железных дорог[403]. Например, вскоре после закрытия Главных мастерских Московско-Курской железной дороги (станция Москва-Рогожская) весь числившийся там персонал был уволен. Возобновили свою работу мастерские уже с другим составом сотрудников[404]. Не показывали пример дисциплинированности даже инженеры и техники. Уже после введения на дорогах военного положения, комиссар Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги был вынужден издать специальный приказ по Управлению дороги. В нем особо подчеркивалось, что все праздношатающиеся по управлению, замеченные в столовой раньше четырех часов дня, «будут переписываться и все такие служащие, а равно и заведующие отделами, не имеющие достаточного наблюдения за подчиненными им агентами, впредь будут подвергаться взысканиям до устранения от службы и предания суду революционного трибунала включительно»[405]. Но не следует думать, что после таких решительных указаний устанавливалась военная дисциплина. Характерно, что уже другой комиссар этой дороги 24 июня 1919 г. направил телеграмму следующего содержания: «В последний раз прошу, как заведующих отделами, а также всех остальных товарищей сослуживцев не опаздывать на работу»[406].

Терпимость к нарушителям трудовой дисциплины отчасти объясняется тем, что администрация видела объективные причины, вызывавшие такое отношение к работе. Отчасти оно было вызвано продовольственными затруднениями. Не только отдельные лица, но и целые группы служащих оставляли свои рабочие места в поисках средств к существованию вне службы на транспорте. На станции Брянск в отдельные дни не выходили на работу более 60 % одной смены стрелочников, составителей и сцепщиков. Отправляясь на добывание хлеба, железнодорожники сами превращались в мешочников, парализуя работу дорог[407].

Падению дисциплины и производительности способствовали также плохие условия труда. Проверками НКПС было установлено, что на станции Рыбное был недостаточен штат стрелочников, не хватало стрелочных будок. На станции Рязань не оказалось будки для весовщика на товарном дворе для погрузки живности. Столярная находилась в холодном сарае со щелями свыше 2,5 см. Отсутствовал пешеходный мостик через пути к депо. В кузнице не было вентилятора. В депо не хватало инструмента и материалов. Деповские рабочие предъявляли претензии на выдачу жалования. По-прежнему платили только раз в месяц, причем ведомости где-то терялись, и происходила масса недоразумений при выплатах[408].

Претензии к условиям труда и быта, несвоевременной выплате зарплаты, случаи произвола местной администрации вызвали летом 1918 г. волну забастовок. Одними из первых забастовали рабочие мастерских малого ремонта Александровской железной дороги. Советское правительство было встревожено этим фактом и рассмотрело при участии представителей железнодорожных профсоюзов Викжедора и Всопрофжеля положение, сложившееся на железнодорожном транспорте. В специальном воззвании к железнодорожникам 22 июня 1918 г. СНК признал факт глухого брожения среди служащих и рабочих железных дорог, переставший в забастовки под руководством повсеместно возникавших стачечных комитетов. Отмечалось, что некоторые агенты центральной и местной власти явно превышали свои полномочия и тем самым дискредитировали Советскую власть в глазах населения. Утверждалось, что некоторые распоряжения на местах идут вразрез с интересами рабочего класса. Протесты железнодорожников признавались справедливыми. В воззвании подчеркивалось, что СНК «будет беспощадно преследовать тех агентов Советской власти, которые своими необдуман-

ными и преступными действиями усиливают растущее на почве голода и истощения недовольство трудящихся масс»[409]. Тем временем забастовочное движение распространилось на другие дороги Московского железнодорожного узла. 19–25 июня бастовали рабочие Тульских мастерских, 25 июня прекратили работу служащие и мастеровые станции Люблино-Сортировочная. На следующий день вспыхнула забастовка на станции Москва II Московско-Курской железной дороги. 7 августа чрезвычайный комиссар Тульского узла Якубовский сообщал в НКПС и Викжедор: «Все принятые предупреждающие меры исчерпаны и к желательным результатам не привели. Началась скрытая забастовка паровозных бригад. Под разными [предлогами] со станции ушли все в депо маневровые паровозы и с одного часу дня не выходят»[410]. По отношению к забастовщикам Советская власть действовала весьма решительно. 23 июня 1918 г. Совет рабочих депутатов Железнодорожного района Московского узла своим постановлением запретил использование стачечными комитетами средств связи железных дорог. Депеши подлежали конфискации и немедленной передаче в вышеназванный Совет. Особо было запрещено использование членами стачечных комитетов специальных паровозов, которые подлежали задержанию. Все воззвания и предписания стачечных комитетов объявлялись недействительными.

28 июня 1918 г. этот Совет принял резолюцию, в которой отмечалось, что забастовки не смогут улучшить продовольственное положение, а скорее наоборот — усугубить не только продовольственный, но и общий экономический кризис. Он считал, что «всякие забастовки, происходящие на железных дорогах, являются сознательным или бессознательным предательством революции и пролетариата». Совет призвал рабочих не поддаваться агитаторам от оппозиционных партий и воздерживаться от забастовок[411].

Комиссары дорог, члены военно-революционных комитетов и советов железнодорожных депутатов постоянно вели разъяснительную работу в трудовых коллективах. Говорилось о новой дисциплине, основанной на вере в идеалы революции. Использовался любой повод, который мог стать примером в нравственном отношении. Приведем полностью текст приказа председателя Совета железнодорожных депутатов Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог Филиппова от 27 ноября 1918 г. о поступке одного из служащих Управления этих дорог: «О выражении

благодарности К. Я. Яковлеву. 29-го октября с. г. при входе в Управление дороги конторщиком правления Службы тяги Константином Яковлевичем Яковлевым на полу были усмотрены и подняты два листа казначейских знаков по 40 руб. на сумму 3 200 руб., которые и были переданы коменданту Управления.

Объявляя о таком высоконравственном поступке тов. Яковлева, выражаю ему от лица Совета рабочих депутатов нашей дорогим свою благодарность за честное исполнение долга гражданина и служащего. Настоящий приказ касается всех служащих, мастеровых и рабочих и должен быть вывешен в служебных помещениях для сведения в течение двух недель»[412].

В 1919 г. на грани остановки оказались мастерские станции Лихоборы Московско-Окружной железной дороги. Здесь также резко снизилась производительность труда. Паровозный парк отличался крайней изношенностью. Большая часть паровозов имела пробег, превышавший установленную норму. Следует отметить, что на эту дорогу часто направляли паровозы устаревших типов. В начале 1919 г. на станциях Окружной железной дороги стояло около 200 паровозов, непригодных к эксплуатации. После осмотра мастерских представитель Центральной нормировочной комиссии отметил отсутствие элементарных условий для нормальной работы: отсутствие тепла в помещениях, во вновь строившемся здании депо не было водопровода. В мастерских и депо был зафиксирован рост заболеваемости, в частности из-за недостатка продовольствия. Была предпринята попытка установить строгий контроль за прогульщиками, лишать продовольственного пайка не являвшихся на службу[413]. Но и такие меры особого успеха не имели. Даже через Биржу труда не удавалось набрать необходимое количество квалифицированных специалистов. Местная нормировочная комиссия ввела сдельную оплату труда. Это привело к некоторому росту производительности труда, но переломить опасные тенденции не удалось.

На станции Перово длительное время задерживалось отправление рабочего поезда в сторону Москвы. Выяснилось, что подаваемый под посадку рабочих поезд не мог отправиться из-за проводимых на станции маневровых работ. В результате он систематически опаздывал на три (!) часа. Чтобы навести порядок, потребовалось вмешательство председателя Главполитпути НКПС Е. Ф. Розмирович[414]. 31 марта были закрыты Главные мастерские Александровской железной дороги вследствие резкого падения

в них производительности труда. В январе и феврале из мастерских не было выпущено ни одного паровоза. Вместе с тем 25 февраля в мастерских прошла забастовка с требованием повышения расценок на сдельные работы и улучшения продовольственного снабжения. 28 марта вновь была принята резолюция о забастовке. По мнению главного комиссара Александровской железной дороги Вавилкина, одной из причин такого развития событий стал мелкобуржуазный состав Главных мастерских. В них работали также лица, укрывавшиеся от призыва в Красную Армию[415].

Тревожная обстановка сложилась в те дни на многих станциях Александровской железной дороги. Поэтому с удовлетворением в НКПС было встречено содержание резолюции, принятой 4 апреля на общем собрании мастеровых и рабочих станции Вязьма. В ней осуждалась позиция меньшевиков и эсеров, призывавших к забастовкам с целью обострения экономических проблем в стране и свержения Советской власти[416].

События на Александровской железной дороге освещались в прессе и вызвали большой общественный резонанс. Обстоятельства, которые привели к забастовке в Александровских мастерских, были рассмотрены на заседании исполкома Моссовета. Признавалось, что у рабочих имелись все основания для протеста. Выяснялись, в частности, частые случаи задержек выдачи заработной платы рабочим[417]. Они указывали на факты незаслуженного премирования отдельных лиц. Например, за работу по оборудованию поезда-бани премии были выплачены лицам, не принимавшим в этом никакого участия. Рабочие возмущались привилегированным положением отдельных должностных лиц, неорганизованным распределением продуктов, отпускавшихся из продовольственных лавок Александровской железной дороги. Одновременно Исполком обратил внимание на отсутствие в цехах контролеров по наблюдению за трудовой дисциплиной и производительностью труда, «беспомощность и неэнергичность» администрации в борьбе за устранение недочетов в работе мастерских[418].

Повсеместно наблюдались случаи проведения в рабочее время митингов[419]. В докладе завдорполита Московско-Курской железной дороги, представленном в Главполитпуть, отмечалось, что в Курске за 4 месяца различными общественными организациями на железной дороге было проведено около 60 митингов, т. е. примерно по митингу в два дня. Естественно, что «посещаемость их

упала до нуля». Вместо того, чтобы одуматься и не дискредитировать среди работников дороги мероприятия подобного рода, стали проводить митинги-концерты с десятиминутными перерывами для политических речей. Во время перерывов «очень скучно, высокопарно и невнятно говорил признанный оратор райполита»[420].

Тем временем падение дисциплины продолжалось. На Московско-Казанской дороге в октябре 1919 г. 66 квалифицированных рабочих без уважительных причин отсутствовали на рабочем месте от 8 до 16 дней. Проверка на станции Ртищево Рязанско-Уральской железной дороги выявила, что 450 из 500 человек, получивших освобождение от работы по болезни, были вполне здоровыми. Стали наблюдаться случаи, когда проезду мешочников помогали кондукторские бригады и артельщики по сбору станционной выручки. Особый комитет по проведению военного положения на железных дорогах в декабре 1919 г. в очередной раз предупредил работников железных дорог, что манкирование службой, небрежное выполнение своих обязанностей, систематическое опаздывание, уход раньше времени с работы, симуляция болезни и т. п. будут наказываться по законам военного времени[421].

Руководители путейского ведомства пытались взывать к чувству гражданской ответственности за обстановку в депо, мастерских, станциях, в стране в целом. Выступая на конференции железнодорожников Московского узла 16 апреля 1919 г. Л. Б. Красин говорил: «Теперь все у нас ваше общее, все фабрики, все заводы, это достояние всего трудящегося народа, каждый является хозяином всего и потому каждый из вас должен хозяйским глазом смотреть на каждую вещь и на все, что делается вокруг. Если вы видите какую-либо лишнюю растрату даже тех материалов, которые находятся не в вашем ведении, вы должны сказать: я — гражданин Р. С. Ф. С. Р., я прямо заинтересован, чтобы это безобразие было прекращено, я — хозяин и не могу к этому относиться равнодушно»[422].

С самого начала 1920 г. руководство НКПС, администрация железных дорог Московского узла повели решительную борьбу с теми, кто под разным предлогом уклонялся от служебных обязанностей. Поводом к этому послужила забастовка 2 января рабочих Главных мастерских Московско-Курской железной дороги. Для ликвидации забастовки и ее последствий нарком путей сообщения Л. Б. Красин образовал специальную комиссию, а Главполитпуть

провел обследование работы мастерских. Выяснилось, что из 1 600 рабочих около 130 человек в течение месяца не выходили на работу в среднем по 10–25 дней, 19 человек проработали всего по 2–3 дня[423]. На основании приказа Красина, комиссар мастерских, не проявивший достаточной твердости и не применивший к организаторам забастовки конкретных мер, подвергся аресту на 14 дней и был отстранен от должности. Заведующий мастерскими инженер, пять мастеров и помощников мастеров были осуждены на месяц, с отбыванием наказания в свободное от работы время. Табельщиков, которые, как выявилось в ходе проверки, заполняли табель еще до начала работы, подвергли аресту на семь дней. 103 рабочих, допустивших за прошедшие четыре месяца прогулы от 10 до 25 дней без уважительных причин, передали в транспортную ЧК для привлечения к принудительным работам[424].

Одновременно Особый комитет по проведению военного положения на железных дорогах Совета рабочей и крестьянской обороны издал приказ, дававший администрации дорог право направлять на разгрузку вагонов или другие принудительные работы сроком от 2 недель до 5 месяцев, работников мастерских и депо, отсутствовавших без уважительных причин на служебных местах. Председатель Особого комитета С. Т. Ковылкин возложил ответственность за своевременное принятие мер против прогулов и опозданий на администрацию дорог[425].

В феврале началась забастовка на Рыбинских Главных мастерских Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. 16 февраля они были закрыты. В последующие два дня была проведена перерегистрация всех желавших продолжать работу, остальные были уволены. 19 февраля мастерские возобновили работу[426]. Всего за период с 1 по 20 февраля на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге дисциплинарным взысканиям были подвергнуты 73 человека: за самовольные отлучки с места работы, отказ от выполнения полученных распоряжений, небрежное отношение к служебным обязанностям, а также порчу железнодорожного имущества[427]. Например, помощник машиниста Кочетов за неявку на работу на месяц был переведен в кочегары. Машинист Степанов за повреждение гидравлической колонки на две недели был смещен с должности. Телеграфист Базюк за допущенные ошибки был арестован на 7 суток[428].

Зимой 1919–1920 гг. административным взысканиям стали подвергать даже за незначительные проступки. Так, за игру на балалайке в служебное время в помещении телеграфа станции Калуга, четверо телеграфистов были направлены на принудительные работы на 7 суток, а старший телеграфист — арестован на 36 часов[429]. В феврале 1920 г. наркомпуть Л. Б. Красин запретил выполнять в мастерских заказы частных лиц.

В политике ужесточения наказаний за недисциплинированность администрация дорог решила опереться на мнение рабочих. 5 и 6 февраля 1920 г. в Москве прошла конференция железнодорожников Московского узла. Абсолютным большинством голосов была принята резолюция с призывом установить строгую трудовую дисциплину на транспорте с «применением самых суровых мер к лентяям, мешочникам и спекулянтам с максимальным напряжением сил по ремонту паровозов и по всем другим службам»[430].

4 мая 1920 г. СНК принял постановление «О трудовом дезертирстве и органах борьбы с ним». В развитие этого постановления новый наркомпуть Л. Д. Троцкий издал 8 мая приказ, объявлявший самовольно покинувших без уважительных причин службу трудовыми дезертирами. Отсутствие на работе без уважительных причин влекло за собой удержание продовольствия из пайка, выдававшегося железнодорожникам и членам их семей. Размеры пайка сокращались пропорционально количеству «прогульных» дней. Удерживаемые таким образом продукты передавались в столовые при мастерских и депо[431].

Весной 1920 г. нарушителей дисциплины все чаще стали отдавать под суд. Так, в депо Москва-Сортировочная Московско-Казанской железной дороги отдали под суд 9 человек, в Московских паровозных мастерских этой дороги — 24 человека, в Перовских вагонных мастерских под суд было отдано 66 человек[432]. Поводом служили такие нарушения правил технической эксплуатации и отдельных приказов наркомпути, как вызов поездного паровоза к еще несформированному поезду, отсутствие кондукторской бригады к моменту прибытия паровоза, появление на работе в нетрезвом виде[433].

Начальник Московско-Казанской железной дороги А. П. Осипов и комиссар И. С. Серов подписали 26 июня 1920 г. приказ о введении шкалы наказаний за опоздание на работу. Например, пятиминутное опоздание грозило одним часом сверхурочных работ,

опоздание на 10 минут влекло за собой уже двухчасовые сверхурочные работы. За 20-ти минутное опоздание полагались 8 часов сверхурочных работ, а за 30 минут уже 2 дня ареста с исполнением служебных обязанностей[434].

Этими мерами в 1920 г. удалось сократить неявку на работу по неуважительным причинам на 4,6 %. К осени этого года в депо и мастерских начался медленный рост производительности труда[435].

В годы Гражданской войны железные дороги работали в чрезвычайных условиях. До предела изношенный транспортный механизм давал все основания специалистам говорить о неминуемой остановке движения. Но вопреки всему поезда шли. Агонизировавшие в конце 1917–1918 гг. железные дороги были реанимированы новой властью. Стремлением восстановить порядок на транспорте, она привлекла на свою сторону представителей бывшей железнодорожной администрации, известных специалистов, значительную часть корпуса инженеров путей сообщения. Для нормализации работы железных дорог был использован опыт периода Первой мировой войны: планирование перевозок, маршрутные поезда, ремонтно-восстановительные поезда и т. п. Была проведена специализация мастерских по ремонту подвижного состава. В результате через Московский узел с фронта на фронт непрерывно двигались эшелоны с красноармейцами, оружием и боеприпасами, а в промышленные центры подвозились, пусть и неравномерно, необходимый минимум сырья, топлива и продовольствия. Железнодорожный транспорт был выведен из тупика и сыграл важную роль в закреплении победы Советской власти.

# Глава V

# На рельсах нэпа

## § 1. Общая характеристика положения железных дорог

За 1918–1920 гг. в стране было разрушено 21 250 верст железнодорожных путей. Отдельные участки превратились в грунтовые дороги для телег и саней. Некоторые линии были разобраны для ремонта поврежденного рельсового полотна на главных путях. Разрушенными или серьезно поврежденными оказались 3 672 моста общей длиной пролетов 89 467 метров, 2 904 стрелочных переводов, 381 стойло в депо, 264 гидравлических колонны, 466 водокачек, почти 5 тыс. гражданских построек, 86,5 тыс. верст телеграфных проводов, 4 331 телеграфный и 10 896 телефонных аппаратов [1]. Первоочередность поставок строительных материалов в Красную Армию затрудняла своевременный ремонт. Оценить размер нанесенного ущерба было трудно, так как многое пришло в ветхое состояние и от времени. Специалисты предполагали, что значительная часть основного капитала, вложенного в железнодорожное строительство еще до Первой мировой войны, исчезла бесследно и многое придется восстанавливать вновь [2].

По предварительным подсчетам, изложенным в интервью И. Н. Борисова «Вестнику путей сообщения», общая стоимость восстановительных работ в довоенных рублях определялась в сумме 2,5 млрд руб. или 33 % первоначальной стоимости сооружения железных дорог [3].

Помимо невиданного ранее разрушения железнодорожного хозяйства, транспорт столкнулся в 1921 г. с жесточайшим топливным кризисом, голодом, недостатком квалифицированной рабочей

силы для выполнения даже самых неотложных работ. Усугубляли ситуацию ошибки, допущенные правительством и НКПС.

Для обеспечения перевозок грузов на уровне 1920 г. железные дороги должны были получить в первом полугодии 3 551 куб. саж. дров (в условных единицах), а во втором — 2 933 тыс. куб. саж. дров. Фактически же дорогам было отпущено соответственно — 2 400 тыс. куб. саж. (68 % от потребности) и 2 155 тыс. куб. саж. (72 % от потребности) [4]. При этом топливо было низкого качества: дрова с большим, зачастую предельным, процентом влажности; нефть со значительным процентом воды; уголь с большой зольностью (до 40 %) и породой, что заставляло форсировать котлы. В результате этого течь труб, как общее явление на сети, увеличилась и появилась там, где о ней раньше и не слышали [5]. Следствием стала приостановка эксплуатации почти двух тысяч исправных паровозов (30 % всего паровозного парка) [6]. В первую очередь от этого пострадало пассажирское сообщение, сократившееся на 20 %. Это в тот период, когда недостаток транспорта вынуждал людей неделями сидеть на станциях, ездить на буферах, крышах, подножках.

В январе 1921 г. запаса дров на железных дорогах оставалось на 12 дней, угля — на 3, нефти — на 19 дней. Среди дорог Московского узла более других от топливного кризиса пострадали Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная железные дороги.

Особое значение для дорог имели поставки леса, так как и в 1922 г. почти на половине железнодорожной сети основным видом топлива для паровозов оставались дрова [7]. В 1918 г. и отчасти 1919 г., снабжение железных дорог дровами, шпалами, строительными бревнами производилось через частный рынок, по договорам на срочные поставки и собственными лесоразработками железных дорог. В связи с возросшей инфляцией, второй способ стал преобладающим. В 1919 г. в районе каждой железной дороги были образованы особые учреждения — железнодорожные лесозаготовительные комитеты (желескомы), подчиненные Главлескому ВСНХ. В 1921 г. при потребности в 20 млн штук шпал на железные дороги поступило около 3 млн, вагонной обшивки 50 тыс. штук при требовании 2 млн и т. п. [8] Желескомы явно не справлялись со своими задачами. Постановлением ВЦИК на 1921/22 операционный год они были оставлены только на Александровской, Московско-Киево-Воронежской, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской, Московско-

Балтийской, Московско-Казанской, Северных, а также Николаевской, Западных и Северо-Западных железных дорогах[9]. Богатые лесные массивы, возможность лесосплава, наличие в ведении дорог лесовозных веток, лесопильных заводов делали лесные заготовки наиболее продуктивными в районах Александровской и Московско-Балтийской железных дорог. Однако недостаток материальных средств затруднял подъем сплавлявшегося леса. Его вывоз не обеспечивал даже трудгужналог из-за нехватки у населения подвод.

Местные органы власти всячески препятствовали деятельности железкомов, пытались самовольно ликвидировать некоторые из них. В результате в 1922 г. железкомы были переданы в ведомство путей сообщения с реорганизацией их в лесные отделы правлений железных дорог.

Хозяйство железкома, полученное Московско-Казанской железной дорогой, находилось в плачевном состоянии. В апреле 1922 г. не работала половина лесопильных заводов, в мае действовало всего 4, в июне и июле — только 2. В июле особой комиссией правления дороги были осмотрены все заводы, определен размер необходимого ремонта. К концу года были отремонтированы 3 лесозавода (Мыслецкий, Назаровский, Чарустинский). Заработал и стоявший с февраля Юрловский завод. Завершались ремонтные работы еще на ряде заводов. Семь лучших лесозаводов производили продукцию в объеме 200 тыс. куб. фут. в месяц[10].

Летом 1922 г. удалось снизить расход топлива. Например, в июле на 100 паровозо-верст на Московско-Казанской железной дороге он составлял 1,70 куб. саж., а в августе — 1,54 куб. саж.[11] На Московско-Киево-Воронежской железной дороге этот показатель соответственно равнялся 1,63 и 1,30, на Северных железных дорогах — 1,32 и 1,23 и т. п.[12]

Если на первое октября 1922 г. дров было в запасе на 39 дней, нефти на 49 дней, угля на 21 день, то год спустя эти показатели равнялись соответственно 135, 53, 49 дням. Это было результатом того, что к НКПС перешли лесозаготовки и даже два рудничных управления по добыче угля[13]. Фактически топливный кризис был преодолен.

В конце 1920 г. транспорту были предоставлены материальные средства с многочисленных баз и складов, образовавшихся в центральных губерниях России в результате эвакуаций в годы Первой мировой и Гражданской войн. В середине 1921 г. был проведен пе-

реучет материалов на всей сети железных дорог, с их последующим перераспределением. В конце 1921 г. Совет труда и обороны образовал специальную комиссию по изъятию материалов для нужд транспорта [14].

Однако все перечисленные меры не принесли заметного общего улучшения материального снабжения. Предписания центральных органов управления и даже постановления СТО реализовались лишь в некоторой части. Дефицит снабжения стал постоянной проблемой администрации дорог, так как транспорт продолжал жить, главным образом, ценой ухудшения качества выполняемых им работ [15]. В 1921 г. окончательно истощились запасы НКПС, использовавшиеся железными дорогами в предыдущие годы, а ВСНХ не мог удовлетворить самые насущные потребности транспорта. Так, за год потребности ведомства путей сообщения в запасных частях паровозов и вагонов были удовлетворены соответственно на 70 % и 36 %, в черных металлах — на 15 %, в инструментах — на 33 %, в строительных материалах — на 31 %, в электротехнических материалах — на 14 % [16].

Ф. Э. Дзержинский в докладе СТО отмечал, что помощь местных органов власти порой носила «чуть не анекдотический характер, когда, например, на целую дорогу губсовнархозы отпускали несколько пудов гвоздей, несколько пудов ненужного им тряпья или иных мелких материалов». Уполномоченные наркома путей сообщения постоянно сообщали в центр о крайне незначительной помощи со стороны местных органов, носившей «исключительно филантропический характер» [17].

Применение на транспорте начал новой экономической политики открыло новые возможности улучшения материального снабжения. Это создание вспомогательных предприятий, заготовка материалов на рынке, вступление в договорные отношения с производственными объединениями и отдельными предприятиями. Однако вхождение транспорта в рынок первоначально проходило с серьезными трудностями. Так, промышленные предприятия, перешедшие на хозяйственный расчет, не отпускали продукцию по нарядам НКПС без одновременного перечисления денежных средств. НКПС же отпускал на материальное снабжение такое незначительное количество средств, что осуществить заготовки материалов на них было невозможно. Рынок же представлял собой полную загадку в отношении районов заготовок, количества и качества требу-

емых материалов. При этом в условиях обесценивания рубля цены постоянно менялись. Существовали также большие пробелы в законодательстве, регулировавшем условия подрядов и поставок [18].

И. Н. Борисов в своем приказе от 1 июля 1922 г. предложил хозяйственно-материальным службам дорог активнее собирать сведения о предприятиях, кооперативах, кустарях и частных лицах, изготавливавших для продажи материалы, необходимые транспорту. Публикации сообщений о закупках должны были привлекать конкурентов и способствовать удешевлению стоимости приобретаемых материалов [19].

Правлениям железных дорог на первых же порах их деятельности пришлось обратить особое внимание на материальное и техническое состояние транспорта, подорванное за время войн и революций. Во избежании неизбежной конкуренции между отдельными железными дорогами, в июле 1922 г. дороги Московского узла выдвинули идею создания в частноправовом порядке паевого товарищества для своевременного и наиболее полного обеспечения транспорта материалами, изделиями и топливом. Основной капитал товарищества тогда же был определен в 200 млн руб., разработан и утвержден в установленном порядке устав. В результате в столице стало действовать Московское товарищество на паях железнодорожного и водного транспорта по заготовке материалов, изделий и топлива (Трансмосторг). Правление Трансмосторга состояло из назначаемого НКПС председателя и четырех выборных членов — от правлений железных дорог Московского узла. Председателем товарищества стал Г. Н. Тарасенков. От железных дорог членом правления был избран А. А. Эйсымонт, а кандидатом Я. М. Мовчан-Кухарук [20]. Товарищество быстро развернуло свою деятельность в России и установило деловые связи с заграничными фирмами. Ф. Э. Дзержинский считал организацию Трансмосторга «принципиально целесообразной и практически необходимой».

Интенсивной была деятельность дорог в самоснабжении. Наладив связи с местной промышленностью, дороги стали закупать лесоматериалы, шпалы, кровельное железо и т. п. Так, в августе 1922 г. Рязанско-Уральская железная дорога произвела закупочные операции на 43,5 млн руб., а Московско-Казанская — на 50,9 млн руб. Правление Московско-Киево-Воронежской железной дороги через Трансмосторг весьма успешно обменяло металлический лом

на ходовые и крайне необходимые дороге кровельное и сортовое железо, чугун, гвозди и т. п. [21)]

К концу 1922 г. сложилась следующая система снабжения дорог. Объем необходимых материальных ресурсов определялся государственным планом перевозок по железным дорогам, покупательной способностью дорог и производственными возможностями промышленности. Составленная на основе этого смета потребности ведомства путей сообщения окончательно согласовывалась внутри НКПС и с ВСНХ и передавалась на утверждение в Госплан и СТО. Одновременно НКПС готовил общее соглашение с ВСНХ о количестве и стоимости подлежавшей поставке промышленной продукции и порядка ее передачи транспорту. На основе этого соглашения и после утверждения плана снабжения Правления железных дорог заключали с отдельными объединениями и заводами договора, включая и расчет за поставляемую продукцию. Заготовки материалов и изделий, не предусмотренные планом снабжения, Правления дорог осуществляли непосредственно или через организованные ими «Трансторги». Для успешного осуществления заготовительных операций, Правления железных дорог изучали экономику своих районов, входили в состав местных бирж, участвовали в ярмарках и т. п. [22)]

В связи с невозможностью в равной степени обеспечить все дороги топливом и материалами, Высший совет по перевозкам 29 сентября 1921 г. высказался за установление категорий дорог. Отнесение дорог к той или иной категории происходило на основании учета их грузового и пассажирского движения, совокупной работы железнодорожного транспорта. В первую категорию были включены дороги, имевшие стратегическое значение для страны. Это дороги, по которым в основном перевозили топливо, продовольствие, сырье. Они обеспечивались всеми видами довольствия, материалами, топливом и были включены в перспективный план электрификации. Их общая протяженность — около 28 тыс. верст. Вторую категорию составили 12 тыс. верст подъездных путей, по которым производилась транспортировка к основным магистралям заготовленного сырья, топлива и продовольствия. Эти дороги снабжались только на 50 % от потребности. К третьей категории были отнесены дороги местного значения. Их предполагалось снабжать постольку, поскольку это окажется возможным, во всяком случае,

не более 30 % от необходимого. Остальное должны были обеспечивать учреждения и предприятия, заинтересованные в их работе[23].

28 октября 1921 г. постановление о разделении дорог на 3 категории принял СТО. В Московском узле к дорогам первой категории были отнесены линии от Москвы до Брянска, Вологды, Курска, Минска, Нижнего Новгорода, Петрограда, Рязани, Себежа. К дорогам второй категории относились линии Москва—Арзамас, Москва—Кашин—Сонково и Москва—Кашира[24].

Приказ № 1246 о разделении дорог на 3 категории предусматривал также установление на некоторых дорогах только дневного движения поездов, закрытие всех оказавшихся излишними разъездов, постов, парков и путей, что должно было упростить их эксплуатацию и уменьшить расходы по линиям второй и третьей категорий.

2 декабря 1921 г. СТО внес уточнения и дополнения в прежнее постановление о разделении дорог на три категории. Из линий первой категории предстояло выделить магистрали первого разряда и сосредоточить на них преимущественно транзитное пассажирское движение, переведя сюда все без исключения поезда повышенной скорости. Такими линиями признавались, в частности, Москва—Курск—Харьков, Москва—Брянск—Киев, Москва—Минск, Москва—Петроград, Москва—Данилов—Буй—Вятка—Пермь—Екатеринбург—Тюмень—Омск—Селенга, Москва—Рязань—Рузаевка—Сызрань—Самара. Остальные линии первой категории образовали магистрали второго разряда. Они освобождались от поездов повышенной скорости. Предполагалось, что на перворазрядных магистралях для обеспечения безопасности движения будут использоваться все силы и средства дорог. В результате здесь удастся добиться самого строгого выполнения всех требований Правил технической эксплуатации[25]. Существовало также деление дорог по грузообороту[26].

Осенью 1922 г. НКПС разработал новые критерии для разделения дорог на категории:

а) предельная скорость движения, как элемент, определяющий состояние пути и подвижного состава;

б) срочность перевозки грузов, выраженная среднесуточным пробегом груженого вагона, как элемента, определяющего технические условия перевозок;

в) предельная пропускная способность для коммерческого движения, как элемента, определяющего технические параметры данной дороги[27)].

По-видимому, в правительстве высказывались мнения о закрытии ряда дорог. Выступая 2 января 1922 г. на заседании Президиума Госплана с обсуждением проекта декрета СНК о применении начал новой экономической политики на транспорте, Ф. Э. Дзержинский подчеркнул: «Что касается закрытия некоторых дорог, то я не могу согласиться с тем, что это возможно. Мы не можем распустить всех служащих, выбросить их на улицу и пустить их по миру. Затем мы не можем не охранять путей, рельс и т. п., хотя бы дороги и бездействовали»[28)]. Он пытался объяснить, что закрытие дорог экономически и политически невыгодно и даже опасно в свете взятого курса на увеличение товарообмена между городом и деревней.

Острой оставалась проблема распространения эпидемий. В 1921 г. железные дороги столкнулись с тем, что местные губздравотделы не успевали принимать больных железнодорожных изоляционно-пропускных пунктов. Последние переполнялись настолько, что больные без всякой медицинской помощи находились на станциях и в вагонах. И все же эпидемия сыпного тифа уже не достигла масштабов 1920 г.

Разруха вызвала усиление заболеваний брюшным тифом и дизентерией. НКПС удалось справиться с этими болезнями путем улучшения водоснабжения: установки повсеместно кубов, кипятильников, водоразборных баков, очистки и ремонта колодцев, проведения на небольших расстояниях новых водопроводов и т. п. Одним из факторов распространения эпидемии были белье и верхняя одежда. В приказе по Московско-Казанской железной дороге от 27 марта 1922 г. от служащих и рабочих потребовали соблюдения правил санобработки вещей[29)].

Колоссальные масштабы в 1921 г. приняла эпидемия малярии. Среди охваченных ею оказались Москва и Московская губерния. В числе мер по борьбе с распространением эпидемий была профилактика по борьбе с инфекционными заболеваниями населения, а также работы по оздоровлению местности, дренаж почвы, осушка болот и т. п.

Голод, жилищный кризис, бедность создавали условия для развития туберкулеза. Заболеваемость этой болезнью увеличилась

на 76,7 % по сравнению с довоенным уровнем. Среди дорог Московского узла особенно высоки процент заболевания был на Московско-Воронежской и Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах.

В годы Гражданской войны врачебная служба была передана из НКПС в Наркомат здравоохранения, в котором был образован Медико-санитарный отдел путей сообщения. Сосредоточение вопросов здравоохранения в одном ведомстве, по мнению специалистов-железнодорожников, стало реализацией проекта бывшего почетного лейб-медика проф. Е. Г. Рейна и в условиях войны было оправдано. Оба ведомства содействовали расширению числа больниц. В 1921 г. на сети действовало 297 железнодорожных больниц, а на Московско-Балтийской железной дороге открылась первая психиатрическая больница. Количество больничных коек по сравнению с 1912 г. выросло на 314,3 %. Открывались новые амбулатории и фельдшерские пункты. Но в начале нэпа финансирование лечебных заведений значительно сократилось, и в 1922 г. НКПС поставил перед Наркоматом здравоохранения вопрос о возвращении железным дорогам медицинских учреждений, ссылаясь на ухудшение качества их работы.

Долгое время не удавалось эффективно бороться с хищениями грузов, чему способствовал слабый аппарат охраны, который к тому же за три года пять раз переходил из одного ведомства в другое. 6 мая 1920 г. по решению СТО охрана вновь была возложена на НКПС. Однако вскоре последовал запрет принимать на службу мужчин в возрасте от 18 до 40 лет, затем было отказано в выдаче охране оружия и, наконец, прекратили выдачу заявленного ранее красноармейского пайка. Последнее имело особенно негативные последствия. На некоторых дорогах сторожа «бросили службу и разошлись» [30]. Не хватало свинца для отливки пломб для пломбирования вагонов; досок и гвоздей для восстановления заборов вокруг территорий станций и т. п. Все это приводило к росту числа краж. Если в декабре 1920 г. было зафиксировано 2 064 кражи грузов из вагонов и складов, то в марте 1921 г. уже 3 742.

В течение всего года ведомство путей сообщения пыталось пресечь вал преступлений на железных дорогах. Было задержано 7 939 чел., из них осуждено 6 618 человек (83,36 %), оправдано 1 321 чел. (16,64 %). Из осужденных за антигосударственные преступления (151 чел.) 10 приговорены к расстрелу. 9 получили

выговор и общественное порицание, 62 — осуждены условно, 11 — на срок до одного года. Из осужденных за действия, направленные против порядка управления (616 чел.), осуждено условно 233 чел., на срок до года — 102, 13 подвергнуты штрафным работам, еще 63 принудительным работам без лишения свободы, расстреляно — 2. Выговор с общественным порицанием получили 43 осужденных. По всем видам преступлений в 27,4 % случаев применялось условное лишение свободы, 25,1 % осужденных получили сроки от 1 до 2 лет, 6,3 % приговорено к выговору и общественному порицанию, к расстрелу 3,6 %[31]. 28 июня 1921 г. СТО вновь восстановил в НКВД упраздненную ранее железнодорожную милицию. Но в условиях ведомственной разобщенности значительного улучшения положения дел не произошло, и НКПС обратился во ВЦИК с предложением о передаче всего дела охраны железных дорог и перевозимых грузов в местные органы наркомата. Одновременно вводилась система премиальных выплат тем агентам дорог, которые обеспечивали доставку груза в целости и сохранности. При этом предусматривалась выплата вознаграждений тем, кто способствовал задержанию грабителей и возвращению похищенного. Было решено разработать положение о дисциплинарной ответственности агентов за допущение хищений[32].

Перечисленных мер в борьбе с преступностью оказалось недостаточно, чтобы переломить неблагоприятное положение на железных дорогах.

В 1921 г. не уменьшалось количество происшествий на железных дорогах: небрежное производство маневровых работ, проезд закрытых семафоров, прием поездов на занятый путь и т. п. Например, в августе 1921 г. на дорогах Московского узла (без Николаевской железной дороги) произошло 39 крушений поездов. Особо выделились Северные железные дороги — 12 крушений, в которых было разбито 3 паровоза и 65 вагонов, 2 паровоза и 33 вагона повреждены. При этом один человек погиб и пять получили ранения. На втором месте оказалась Московская Окружная железная дорога. Всего же за месяц на дорогах узла было выведено из строя 9 локомотивов и 179 вагонов[33].

Положение мало изменилось и в первой половине 1922 г. Так, 16 марта 1922 г. в приказе по Московско-Казанской железной дороге отмечалось, что количество происшествий «не только не про-

является тенденции к уменьшению, но даже за последнее время некоторые из случаев стали приобретать характер повторяемости»[34].

Несмотря на неоднократно принимавшиеся в 1918–1920 гг. решения высших органов власти и управления, продолжалось вмешательство в работу железных дорог со стороны посторонних ведомств. 12 января 1921 г. СТО издал очередное постановление, запрещавшее всем без исключения агентам дорог и водных путей «исполнять чьи бы то ни было распоряжения по вопросам, касающимся перевозки грузов по железнодорожным и водным путям сообщения, если эти распоряжения исходят не от ведомства путей сообщения»[35].

В 1921 г. продолжались работы по усовершенствованию железнодорожной связи. Было сменено 109 385 столбов и восстановлено 349 000 верст проводов. Главная тяжесть выполнения задания по ремонту телеграфных и телефонных приборов легла на электротехнические мастерские железных дорог, так как электротехнические заводы ВСНХ полностью остановились. Завершилось техническое переустройство Центральной телеграфной станции НКПС в Москве. Были отремонтированы все аппараты, проводка, уложены новые кабели для улучшения связи в пределах Московского узла. В Лосиноостровских мастерских Северных железных дорог приступили к ремонту быстродействующих телеграфных аппаратов всей сети железнодорожного транспорта.

В 1921 г. была организована объединенная почтовая экспедиция, руководившая движением почтовой корреспонденции. Особо следует подчеркнуть улучшение работы связистов. Их производительность труда выросла на 85,5 %. Плановый ремонт на 16 % понизил число неисправных приборов.

24 ноября 1921 г. совещание начальников управлений НКПС признало необходимым перейти на метрическую систему[36].

НКПС приступил к введению на железных дорогах РСФСР метрической системы. На узловых станциях с марта 1921 все надписи указывались не только в верстах, но и в километрах. На товарных вагонах, полувагонах, цистернах и прочем подвижном составе, выходившем из ремонта или осмотра, проставлялись цифры о грузоподъемности в пудах и тоннах[37].

2 марта 1921 г. нарком А. И. Емшанов утвердил Правила технической эксплуатации[38], действовавшие на русских железных дорогах с 1898 г. В их новую редакцию были включены пункты,

определившие функции новой службы связи и электротехники, права и обязанности служащих. В частности, был отменен пункт, по которому руководящие должности на транспорте замещались лицами с высшим образованием. Много изменений касалось правил движения паровозов, применения тормозов и т. п. [39]

Отмена с 1 января 1921 г. платных услуг спустя полгода была признана ошибочной, и 9 июля 1921 г. В. И. Ленин подписал декрет «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям». С 15 августа вводился новый тариф для пассажирского и грузового движения. По пассажирским перевозкам возвращался тариф, действовавший до 10 июня 1917 г., но с измененными ставками. Декретом предусматривалась безналичная оплата перевозки грузов и пассажиров, регулировавшаяся «Правилами о порядке расчетов за перевозки по железнодорожным и водным путям РСФСР пассажиров, багажа и грузов, совершаемых без оплаты наличными деньгами».

Каждая станция получала списки предприятий и учреждений, имевших право на расчет за перевозки по ордерам и чекам (для кооперативных обществ), с указанием касс Народного комиссариата финансов, принимавших их к оплате. Для облегчения и упрощения расчетов кредиты за платежи по железным дорогам и водным путям назначались по каждому ведомству в одной смете, без подразделения на статьи. Получив в расчет за перевозку ордера и чеки, кассы Наркомфина списывали причитавшиеся с предприятия или учреждения суммы в доход ведомства путей сообщения. При этом предприятия и учреждения должны были следить за тем, чтобы их перевозочные кредиты были вполне достаточны. В противном случае запрашивались дополнительные кредиты. Этот порядок распространялся и на перевозку лиц, работавших в государственных учреждениях, на казенных предприятиях, военнослужащих, учащихся; лиц, «следующих по государственным надобностям» (перевозка рабочих, а также командированных и переведенных по службе, арестованных и т. п.); служащих и рабочих, направлявшихся в отпуск или для лечения, участников экскурсий и съездов, организованных государственными учреждениями, а также их багажа. Таким образом, эти перевозки оплачивались ведомствами, в которых они работали или состояли на учете. 22 июля СНК предоставил служащим и рабочим государственных предприятий и учреждений скидку в 50 % с действовавшего тарифа для проезда и провоза багажа в случаях тяжелой болезни или смерти члена семьи (супруги,

родителей, детей)[40]. Декретом СНК от 26 июля 1921 г. к правительственным учреждениям, получившим право безденежного проезда и провоза багажа, были приравнены многочисленные кооперативные организации (учреждения Всероссийского центрального союза потребительских обществ, Московская и Петроградская потребительские коммуны, транспортная кооперация и т. д.), Исполнительный комитет Коммунистического Интернационала, Центральный, губернские, уездные комитеты РКП(б), Всероссийский центральный совет профессиональных союзов, Центральные комитеты профессиональных союзов, их губернские советы и уездные бюро, губернские и районные отделы или комитеты этих союзов.

Все государственные предприятия и учреждения или приравненные к ним бюро, комитеты, советы общественных организаций выдавали своим рабочим и служащим специальные «предложения» — документы, содержавшие сведения о пассажире, основании поездки и сроке выезда, станциях отправления и назначения, пути следования (последнее могло проставляться уже на станции) и т. п. «Предложение» предъявлялось в кассу станции, где взамен выдавался проездной пассажирский билет. «Предложение» компостировалось и сохранялось на станции для последующих расчетов за перевозку. Государственные учреждения и предприятия, указанные выше общественные организации имели право оплатить перевозимый багаж, а также личный багаж пассажира, до двух пудов. Превышавший эту норму багаж оплачивался пассажиром за личный счет по общему тарифу[41].

Переход страны к новой экономической политике вынудил руководство НКПС уже летом 1921 г. подумать о развитии собственного производства необходимых железным дорогам материалов.

В июле 1921 г. по сети было направлено телеграфное распоряжение наркома путей сообщения, в котором предписывалось ознакомиться с находившимися вблизи железных дорог бездействовавшими предприятиями СНХ, кустарными промыслами и кооперативами с целью получения нужных транспорту изделий. Предприятия, которые могли быть пущены средствами железных дорог, должны были перейти из подчинения ВСНХ в ведомство путей сообщения.

5 июля СНК разрешил различным ведомствам арендовать предприятия. В случае столкновения интересов преимущественное право на аренду получал НКПС. Однако местные органы власти и управления уклонялись от выполнения распоряжений СНК,

ВСНХ и НКПС, поскольку выгоднее было отдавать предприятие в аренду частным лицам или кооперативам. Например, московский губернский совнархоз предпочел передать гвоздильно-проволочный завод не Московско-Казанской железной дороге, а местному кооперативу Кустпрома. Саратовский губернский совнархоз отдал предпочтение при сдаче химического завода кооперативу Химсоюза, вопреки заявке Рязанско-Уральской железной дороги. Новгородский губсовнархоз отклонил предложение о передаче Николаевской железной дороге стекольного завода как не отвечающего, по его мнению, нуждам транспорта. Более того, вопреки июльскому решению правительства на местах даже попытались отнять некоторые железнодорожные предприятия. Так, в ведении Александровской железной дороги три года находился деревоотделочный завод. Московский губсовнархоз потребовал передать его кооперативу Авиапарка. После длительных переговоров завод был назначен к сдаче с торгов.

В этих условиях 14 сентября НКПС добился от СТО утверждения специальной инструкции о порядке передачи местными органами ВСНХ в ведение органов ведомства путей сообщения промышленных предприятий для организации вспомогательного производства на транспорте. К началу 1922 г. к железным дорогам перешло лишь незначительное количество предприятий. Например, у Александровской железной дороги их было 7, у Московско-Казанской — 5, у Московско-Киево-Воронежской — 6, у Рязанско-Уральской — 3, у Московско-Курской — 2[42]. В основном это были предприятия по производству строительных материалов, которые железные дороги не могли получить в плановом порядке от государственных органов снабжения (кирпичные, стекольные, толевые, проволочно-гвоздильные, деревообделочные и т. п.). В начале 1922 г. дорогам было передано для укрепления их материально-технической базы 220 предприятий по добыче топлива, производству огнеупорного кирпича и строительных материалов[43].

При организации таких предприятий ведомство путей сообщения само столкнулось с серьезной проблемой: острой нехваткой работников с фабрично-заводским стажем работы и низкой оплатой труда, мешавшей привлечению опытных специалистов со стороны. Более того, выделенные наркоматом средства на развитие подсобного производства дороги использовались не по прямому назначению. Они расходовались, главным образом, на оплату задолжен-

ности по зарплате рабочим и служащим. Однако весь опыт прошлых лет показывал, что даже бывшие частные железные дороги усиленно развивали собственные лесные разработки, строили угольные шахты, элеваторы, пристани и т. п., поскольку получали необходимую продукцию дешевле, чем при ее покупке на вольном рынке.

Помимо создания первоначальных оборотных средств кредитами НКПС, было крайне важно раскрепостить инициативу и, по словам помощника начальника Хозяйственно-материального управления НКПС А. И. Гринштейна, освободить предприятия «от бюрократически-чиновничьего ведения дела в канцеляриях служб и управлении»[44]. Эти задачи медленно, но решались в ходе перехода транспорта к новой экономической политике.

До начала нэпа каждое ведомство перевозило только «свои» грузы: Наркомпрод — продовольствие, ВСНХ — промышленные грузы и т. п. На дорогах применялась разрешительная система перевозок. Ведомства были лишены права свободно предъявлять к перевозке грузы, не входившие в круг их ведения даже в счет своих норм. Новая экономическая политика вынуждала пересматривать многие правила и инструкции по перевозкам грузов. Еще в августе были отменены изданные ранее постановления и распоряжения, запрещавшие вывоз грузов без разрешений тех или иных ведомств. С сентября 1921 г. в ежемесячных планах перевозок вводилась особая норма для частных грузов. Вначале она была небольшой из-за недостатка провозной способности многих дорог. В сентябре же была восстановлена ответственность железных дорог за сохранность сданных к перевозке грузов, за срочность их доставки и т. д.

Комментируя причины и первые шаги реформ на железных дорогах, И. Н. Борисов отметил, что жесткая система централизации снабжения и финансирования, бесплатность перевозок и проезда в прошлом парализовали самодеятельность мест, развили бесхозяйственное пользование транспортом. Отмечалась недостаточная гибкость коллегиального управления на местах. По его мнению, введение ответственного единоначалия, децентрализация управления и снабжения, введение платности перевозок, даже при недостаточном бюджете, стали определенным импульсом в оздоровлении транспорта[45].

Переход железнодорожного транспорта на рельсы нэпа сдерживался, в частности, большим объемом бесплатных перевозок продовольствия и семенного фонда в связи с голодом 1921 г. Даже

в первой половине 1922 г. грузы Центральной комиссии помощи голодающим (Помгол) составляли 82 % коммерческих грузов. Все они перевозились за счет государства[46]. Непростым оказался вопрос об ответственности дорог за утрату, порчу, недостачу грузов. 22 сентября 1921 г. он был рассмотрен на совещании начальников управлений НКПС. Согласившись, что дороги в условиях новой экономической политики обязаны компенсировать грузохозяевам пропажу или повреждение груза, совещание отметило, что полностью взять на себя ответственность ведомство путей сообщения не может, так как охрана грузов осуществлялась НКВД. Железные дороги также не могли отвечать за сроки доставки из-за состояния путей и подвижного состава[47].

16 января 1922 г. СНК принял декрет «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета». Суть его в следующем. Годовой план перевозок грузов по железным дорогам составлялся Высшим советом по перевозкам, согласовывался с Госпланом и утверждался в Совете труда и обороны. Ведомство путей сообщения обязано было выполнять этот план «в первую очередь и преимущественно перед всеми другими перевозками». Грузы государственных учреждений и предприятий, продовольствие, поступавшее по продналогу, государственному товарообмену и закупкам за границей перевозились безденежно в порядке перерасчета. Сверхплановые перевозки грузов правительственных учреждений и предприятий производились за наличный расчет. Такие же правила действовали в отношении государственных предприятий, снятых с государственного снабжения. Прекращал действие декрет от 9 июля 1921 г. в отношении пассажирских перевозок. Проезд госслужащих по железной дороге и провоз их багажа также стал осуществляться за наличный расчет. В декрете от 16 января 1922 г. подчеркивалось, что «все прочие услуги, оказываемые транспортом государственным, кооперативным и другим учреждениям и лицам, оплачиваются наличными деньгами». Безналичный расчет сохранялся для воинских перевозок.

Однако наиболее важными в декрете были статьи 2 и 4. Первая из них предоставляла ведомству путей сообщения дополнительные возможности для увеличения числа перевозок, оплачиваемых наличными средствами. Для этого использовалась экономия топлива при выполнении основного государственного плана перевозок, недогруз по ведомственным перевозкам, возврат порожних вагонов,

а также подвижной состав свободный от плановых перевозок. Статья 4 разрешала НКПС после налоговых расчетов с государством использовать оставшуюся прибыль для осуществления дополнительных перевозок, финансирования вспомогательных предприятий, мероприятий по развитию железнодорожного хозяйства, выплат премий железнодорожникам и т. п. На ведомство путей сообщения возлагалась вся материальная ответственность за утрату, повреждение, порчу и недостачу багажа и грузов. Порядок и правила этой ответственности определялись в Общем Уставе российских железных дорог и водных путей[48)].

Хозяйственный расчет на железнодорожном транспорте означал восстановление принципа материальной заинтересованности и личной ответственности работников транспорта в правильном и экономном использовании всех ресурсов, в достижении наилучших результатов при наименьших затратах средств[49)].

Получив право самостоятельности в финансово-экономической деятельности, правления железных дорог сумели быстро найти выгодное для себя и своих клиентов решение многих вопросов. Еще до образования правлений активная коммерческая деятельность началась на Московско-Балтийская железной дороге. Все население вдоль магистрали было оповещено о полной свободе продвижения грузов, ликвидации бесплатного пользования имуществом дороги. В результате заключения арендных договоров на использование имущества, принадлежавшего Московско-Балтийской железной дороге, в 1922 г. был получен доход почти в 1,5 млн руб. Были заключены договора об аренде подвижного состава (2 паровоза и 80 вагонов) Московской хлопчатобумажной фабрикой для перевозки топлива[50)]. Прорабатывались вопросы о сдаче в аренду ряда подъездных путей, паровозов и вагонов, приему частных телеграмм на железнодорожном телеграфе.

Московско-Киево-Воронежская железная дорога передала в эксплуатацию Сахаротресту 7 ветвей к сахарным заводам. Дорога обязалась обслуживать эти ветви своими средствами, содержать пути в исправности, производить текущий и капитальный ремонт, очистку от снега и льда всех сданных в аренду путей с отнесением этих расходов на счет Сахаротреста. Железная дорога производила подачу груженых вагонов, прибывавших в адрес сахарных заводов и уборку с заводских путей груженых и порожних вагонов, обслуживала стрелки, служебные помещения и т. п. Сахаротрест брал

на себя обязательства по доставке дороге материалов для ремонта путей, ежемесячному возмещению Правлению дороги сумм по обслуживанию сдаваемых в аренду ветвей и их ремонту и ежегодно, вперед — арендную плату за землю в полосе отчуждения дороги (из расчета 25 коп. за 1 кв. саж. в довоенных рублях). Договор был заключен на три года [51]. Правление дороги заключило договор с «Трансмосторгом» о реализации 300 000 пудов металлического лома, скопившегося в главных мастерских. Доход предполагалось использовать на закупку необходимых дороге материалов.

Многие правления начали свою деятельность с выяснения соответствия заявок расходам материалов у различных служб. Эта работа успешно велась на Московско-Казанской, Московско-Киево-Воронежской, Николаевской и Северных железных дорогах. На Московско-Киево-Воронежской железной дороге правление добилось того, что каждое требование управления дороги сопровождалось техническим обоснованием. Правление удовлетворяло в первоочередном порядке те заявки, которые были обоснованы [52]. На некоторых дорогах по указаниям правлений в начале каждого месяца составлялся план наиболее неотложных работ.

Кроме того, правления провели обследование подсобных предприятий дорог с точки зрения их доходности. После чего составлялись производственные задания и сметы. Ряд дорог, например, Северные, пошли по пути увеличения подсобных предприятий, к вхождению пайщиками в иные производственные организации. Московско-Киево-Воронежская железная дорога имела в своем распоряжении два кирпичных завода, жестяные мастерские, арендовала завод по производству извести и мела, собиралась взять в аренду стекольный завод [53].

По отчетам правлений, продукция подсобных предприятий была намного дешевле по сравнению с рыночной ценой. На разных дорогах среди подсобных предприятий числились кирпично-черепичные, проволочно-гвоздильные, стекольно-химические, известковые, кожевенные и даже чугунно-литейные заводы, обувные фабрики, жестяные мастерские, мастерские снеговых и хлебных щитов и т. п. Например, на Московско-Курской железной дороге ее предприятия в 1922 г. добыли 32 585 пуд. угля, изготовили 17 175 пуд. извести, 795 куб. саж. бутового камня и т. п. [54]

30 июня 1922 г. А. И. Рыков подписал инструкцию о порядке передачи предприятий ВСНХ в эксплуатацию НКПС или его

органам «для непосредственного обслуживания эксплуатационных и производственных нужд транспорта, так и для целей, не связанных с его эксплуатационными и производственными процессами». Без срока передавались предприятия из числа бездействующих или слабо действующих. Решение об этом принимал в каждом конкретном случае президиум ВСНХ по заключению губернских СНХ и Губэкосо. В передаточный акт включался перечень всего передаваемого имущества: земля, строения, оборудование и инвентарь предприятий и оценка его по стоимости в 1913 г. и по его состоянию в момент передачи. Если предприятие передавалось на определенный срок, составлялся договор по форме договора аренды, но без включения в него арендной платы, с отчислением в амортизационный фонд ВСНХ суммы, не превышающей 5 % со стоимости всего имущества в 1913 г. и фактического состояния в момент передачи [55)].

Со 2 ноября 1921 г. по 6 января 1922 г. в НКПС работала Комиссия по составлению проекта Устава железных дорог РСФСР под председательством бывшего директора Правления Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги К. П. Лазарева. В основу нового Устава Комиссия положила следующие принципы:

1) перевозка пассажиров и грузов является обязанностью железных дорог;
2) юридические отношения железной дороги признаются договорными;
3) железные дороги не имеют права предоставлять какие-либо перевозочные льготы одним клиентам, не давая их всем другим;
4) железные дороги обязаны иметь друг с другом прямые сообщения и отвечать солидарно перед клиентами, пользующимися этими сообщениями;
5) железные дороги отвечают за всякий ущерб, причиненный их клиентам действием или бездействием с их стороны в лице железнодорожников и т. п.

Комиссия опиралась на нормы железнодорожного права Российской империи, Международную конвенцию о перевозке грузов по железным дорогам (Бернская конвенция) [56)], проект Общего Устава российских железных дорог, составленный в 1910 г., и заключениями к нему Торгово-промышленного съезда, труды известного

знатока железнодорожного права К. П. Змирлова и Устав железных дорог РСФСР 1920 г.[57]

8 июля 1922 г. Ф. Э. Дзержинский и В. И. Межлаук подписали приказ о введении с 1 августа в действие разработанного Комиссией Лазарева Устава. В нем, в частности, говорилось: «В основу нового Устава положены принципы железнодорожного права, выраженные в основных чертах в действовавшем в продолжение многих лет на русских железных дорогах Общем Уставе российских железных дорог изд. 1885 г. В виду этого значительно облегчается для русских железнодорожников понимание и применение нового Устава»[58]. Разумеется, новый основной железнодорожный закон учитывал изменения в работе железных дорог периода революций и Гражданской войны.

Новый Устав отделил перевозочные операции от складских. Это, кстати, упростило составление договоров перевозки. Устав ограничивал прием грузов к перевозке только таким количеством, которое могло быть отправлено в 48-часовой срок. По Уставу 1885 г., отправителю предоставлялось право выбирать направление перевозки груза. Он указывал путь следования груза через определенные передаточные пункты и мог распорядиться о направлении его в другой пункт назначения в случае изменения торговой конъюнктуры. Учитывая положение транспорта после окончания Гражданской войны, новый Устав ограничил права отправителя в выборе пути следования груза. Теперь дорога предлагала маршрут, руководствуясь решениями Высшего совета по перевозкам. Было введено обязательное взвешивание груза, сдаваемого к перевозке. Эта мера осуществлялась в интересах обеих сторон. Содержание весов на станциях оплачивал грузоотправитель, уплачивая специальный сбор. Устав 1922 г. также вводил обязательное страхование грузов. Впрочем, уплата объявленной стоимости осуществлялась только в случае хищения груза или крушения поезда, когда невозможно было установить истинный размер убытка. Если же груз доставлялся на станцию назначения в испорченном виде, размер вознаграждения определялся не объявленной стоимостью, а действительным размером ущерба. Устав 1922 г. регламентировал организацию городских станций, коммерческих агентств и транспортных контор. В течение 1922 г. в дополнение и развитие Устава было издано несколько положений и правил[59].

Возложенная Уставом на дороги ответственность за целостность и сохранность груза и багажа заставила НКПС принять серьезные меры по борьбе с чрезвычайным ростом хищений путем установления правильной организации охраны грузов на станционных территориях и в пути. О масштабах преступности свидетельствуют факты: в 1922 г. на дорогах всей сети было похищено грузов на 11 млн руб. золотом. В том числе на Московско-Белорусско-Балтийской дороге похищено 168 984 пуда груза (0,07 % к количеству перевезенного), на Московско-Киево-Воронежской — 126 060 (0,09 %), на Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Московской Окружной — 120 691 (0,03 %). на Северных — 369 988 (0,17) [60].

На Московском узле в этом плане особенно выделялась Московско-Казанская дорога, знаменитая «Казанка» — известная своими грабежами и воровством. На станциях Москва-Товарная (Москва-Сортировочная) и Перово за месяц похищали до 14–15 тыс. пудов грузов. По указанию Ф. Э. Дзержинского на дороге была создана специальная Комиссия по борьбе с хищениями. Прежде всего, с дороги был «изъят» бродячий элемент, способствовавший хищению грузов. В одной Рузаевке было арестовано около 400 жителей местных деревень, систематически занимавшихся хищением грузов. Правление дороги предоставило кредит на ремонт пакгаузов в сумме 50 000 руб. золотом. Еще 118 000 руб. золотом было затрачено на ремонт заборов, причем кое-где применялась колючая проволока. Большинство заборов было сооружено из железобетона. На станциях Москва-Сортировочная и Перово установлены 83 фонаря. Предполагалось усилить темпы работ по освещению и других станций. Были заменены весы, установлена их систематическая проверка. Увеличен штат линейных ревизоров. Улучшено снабжение охраны обмундированием и продовольствием. Оказалось, что в охране дороги состояло 424 чел. с уголовным прошлым. Все они были уволены. После расследования работы коммерческой службы было наложено до 450 взысканий и часть виновных в злоупотреблениях уволена.

Начальник Московско-Казанской дороги Я. М. Мовчан-Кухарук 15 сентября 1922 г. издал приказ «О недопущении к поступлению на службу лиц, уволенных ранее с дороги за кражу». О таких лицах сообщалось по дороге, и само управление, и линейные конторы вели специальные алфавитные книги. На заявлениях о приеме

на работу в левом верхнем углу ставили отметку «С алфавитом сверено». Далее шла подпись агента, отвечавшего за прием данного человека на работу[61]. В результате перечисленных мер были сокращены хищения. Если в декабре 1922 г. на станции Москва-Сортировочная было похищено 2 300 пудов, то в феврале 1923 г. — 60 пудов[62]. Подобные меры затем были предприняты и на других дорогах.

Как уже отмечалось выше, охрану железных дорог осуществляли военное ведомство, внутренних дел, путей сообщения. Декретом ВЦИК от 9 декабря 1921 г. она вновь перешла к НКПС. Но уже в феврале 1922 г. в связи с ликвидацией ВЧК и ее местных органов, охрана железных дорог была передана в НКВД[63]. Совещание начальников управлений Наркомата путей сообщения 26 июня 1922 г. приняло решение о целесообразности подчинить охрану местным органам НКПС. За центром оставались инспекторские функции, наблюдение за политической лояльностью служащих охраны и соблюдением военной дисциплины[64].

Порядок организации охраны имущества железных дорог был близок к довоенному, так как каждая служба дороги сама нанимала сторожей. Они были вооружены и подчинялись соответствующим агентам путей сообщения, ответственным за сохранность грузов. Обучением владения и применения оружия, его хранения занимались специальные кадры инструкторско-командного состава. Осенью 1922 г. НКПС рассматривал даже вариант такой организации охраны грузов, как передача ее специальным артелям. В этом случае за административными службами железных дорог сохранялись лишь функции инспектирования и контроля за содержанием оружия. В борьбе с хищениями значительную роль должны были сыграть и службы сборов. Они устанавливали персональную ответственность агентов за сохранность грузов на всех этапах перевозки, правильное оформление документации, вводили строгий учет грузов и багажа с целью контроля за их доставкой по назначению. Предусматривались денежные вознаграждения за раскрытие случаев краж.

17 февраля 1923 г. был издан приказ начальника Северных железных дорог № 35 «О принятии решительных мер к прекращению хищений на дороге». В нем отмечалось, что хищения и кражи подрывают доверие к транспорту. «Попуститель, не принявший участие в отнятии похищенного имущества или не доставивший хитителя,

или не сообщивший о нем, — подчеркивалось в приказе, — будет рассматриваться участником в хищении». Административное расследование по вскрытым фактам краж следовало заканчивать в 48-часовой срок[65].

Ужесточалось законодательство. Постановлением СТО от 1 февраля 1922 г. хищение и уничтожение щитов и материалов для снегоборьбы приравнивалось к государственным преступлениям.

15 июня 1922 г. была утверждена особая инструкция по сопровождению пассажирских поездов вооруженной охраной. Отныне в целях оказания содействия кондукторам и проводникам скорых, пассажирских, товарных и поездов особого назначения, для поддержания в них порядка на стоянках, при посадке пассажиров и в пути в каждый поезд в распоряжение поездной бригады назначались наряды вооруженных сторожей. Количество их определяло управление дорог. Сопровождавший поезд наряд не имел права вмешиваться в административную и техническую функции бригады, был обязан выполнять указания начальника поезда, главного кондуктора и лиц, ревизовавших поезд[66].

20 июня 1922 г. заместитель наркома путей сообщения В. В. Фомин и начальник транспортного отдела ГПУ Г. И. Благонравов подписали приказ «О порядке контроля поездов агентами Охраны общественного порядка и спокойствия на путях сообщения Республики». Согласно этому приказу на части охраны ТОГПУ[67] возлагалась периодическая проверка проездных билетов и провозных документов, независимо от ревизий, проводимых контролерами и агентами НКПС. Предполагалось, что таким проверкам будет подвергаться каждый пятый пассажирский или товарно-пассажирский поезд. Подчеркивалось, что они будут проводиться и после проверки поезда контролером Отдела службы сборов. Ревизии сотрудниками ТОГПУ подлежал весь состав поезда, без исключения кассовых, почтовых, служебных вагонов и даже тех, в которых следовали иностранные дипломатические курьеры. Главная цель этих проверок — добиться соблюдения правил проезда по железным дорогам и допустимых норм ручной клади и багажа[68].

15 июля 1922 г. Ф. Э. Дзержинский подписал приказ об усилении борьбы со взяточничеством. Он признал, что «взяточничество на путях сообщения достигло за последнее время неслыханных размеров». Для борьбы с этим злом нарком предложил на всех уровнях управления создать так называемые тройки из представителей ад-

министрации железных дорог, профсоюза и сотрудников ГПУ. Эти тройки должны были действовать «в пределах прав и полномочий представленных в них ведомств» и свои постановления и распоряжения проводить через центральные и местные органы НКПС, Цектрана и ГПУ. Тройки играли заметную роль в борьбе со взяточничеством, разрабатывали инструкции и планировали различные мероприятия в этой области [69]. В целях борьбы со взятками на Московско-Казанской железной дороге было введено негласное наблюдение за действиями поездных бригад. Чтобы проследить случаи получения взяток железнодорожными агентами, сотрудники ГПУ, военного контроля ездили под видом безбилетных пассажиров [70].

В августе 1922 г. Ф. Э. Дзержинский направил в ЦК РКП(б) доклад по вопросам борьбы со взяточничеством на железных дорогах. В частности, он привел пример крупных, систематически организованных взяток на Московском железнодорожном узле. Так, 31 мая 1922 г. состоялось заседание Правления Москуста [71]. Было решено установить персональные оклады 35 сотрудникам ведомства путей сообщения «как консультантам». Как установило следствие, никто из этих сотрудников в Москусте не работал ни одного дня, а «консультации» выражались в «содействии ремонту и продвижению вагонов Москуста», в «ускоренной даче справок», в «предоставлении для Москуста более удобных мест в пассажирских поездах» и т. п. Для борьбы со взятками Дзержинский предлагал наряду с карательными мерами использовать также экономические. Например, создать специальный фонд для поощрения работников за ускоренную погрузку и отправку грузов [72].

В ночь с 16 на 17 сентября 1922 г. сотрудники Центральной комиссии по борьбе со взяточничеством при НКПС провели ревизию московских вокзалов. В результате во взяточничестве было уличено 211 агентов разных служб. Информация об этом была заслушана на заседании коллегии НКПС 23 сентября. Были предложены следующие меры по противодействию этим преступлениям. Во-первых, было решено опубликовать всю необходимую для пассажиров, грузохозяев и грузополучателей информацию. Во-вторых, рекомендовалось пересмотреть все договора с артелями носильщиков и включить в них пункт о круговой ответственности за злоупотребления со стороны отдельных членов артелей. В-третьих, необходимо было повысить оклады начальникам станций, кассирам и другим лицам, от которых зависел успех борьбы со взя-

точничеством. Разумеется, намечались меры по «чистке» личного состава агентов железнодорожных вокзалов г. Москвы[73].

Новая экономическая политика заставила обратить серьезное внимание на тарифы. Как уже отмечалось выше, ограничение товарно-денежного обращения в годы Гражданской войны, запрещение свободной торговли, централизованное распределение промышленной и сельскохозяйственной продукции вынудили советское правительство заменить прежнюю тарифную систему, широко дифференцированную по видам грузов.

1 июля 1920 г. была введена в действие упрощенная система так называемых партионных тарифов, состоявшая из 7 тарифных схем. Они были построены по принципу полного обезличения грузов и давали одинаковые ставки для подавляющего большинства перевозимых товаров[74]. К тому же система партионных тарифов игнорировала грузы, предъявляемые к перевозке не только попудно, но и партиями, объемом менее целого вагона. Это не давало возможности влиять через тарифы на перевозки массовых малоценных грузов и повышать как доходы железных дорог, так и содействовать развитию экономики. В связи с декретом 9 июня 1921 г. «Об оплате за перевозки по железнодорожным и водным путям» в РСФСР были восстановлены тарифы, действовавшие до 10 июня 1917 г. с повышенными ставками. Однако непрекращающееся падение курса денежных знаков[75] и отсутствие данных о себестоимости перевозок вынудило уже 15 августа 1921 г. вернуться к партионным тарифам с повышением ставок грузовых и пассажирских тарифов в 20 тыс. раз и сборов — в 6 тыс. раз. Пригородный тариф был установлен в размере 50 % от общего[76]. В таком виде тарифы просуществовали до конца 1922 г., постоянно повышаясь в зависимости от инфляции в стране.

Так, тариф февраля 1922 г. в 4 раза превосходил январский тариф того же года. Майский тариф 1922 г. превосходил январский уже в 100 раз. Однако повышение тарифных коэффициентов[77] два раза в месяц, при стремительном падении курса совзнаков, не дало желаемого увеличения доходов дорог.

С декабря 1921 г. НКПС предоставил управлениям железных дорог право устанавливать свои тарифы на перевозки на расстояние до 500 верст, а с разрешения Тарифного комитета и на большие расстояния. При этом НКПС требовал заблаговременной публикации местных тарифов и предоставлял право обжалования их

учреждениями других ведомств в Тарифном комитете[78]. В целях приспособления тарифов к местным условиям НКПС принял решение возобновить созыв тарифных съездов представителей железных дорог и водных путей сообщения.

Постепенно платными становились все услуги, оказывавшиеся железными дорогами. С 16 февраля 1922 г. восстановлена плата за телеграфные отправления[79].

13 марта был повышен на 50 % тариф на пригородных перевозках, отменена скидка для обратных билетов, установлен перронный сбор для провожающих в размере 10 коп. золотом, но взимался он в бумажных денежных знаках по курсу Наркомфина[80]. 30 марта были утверждены «Правила приема багажа и грузов с объявленной отправителем ценностью»[81]. В мае был введен гербовый сбор в размере от 100 до 150 руб.[82] за выдачу частным лицам любых ведомственных нормативных актов.

Однако, несмотря на рост дохода с января по май 1922 г. в 53 раза, финансовое положение железнодорожного транспорта продолжало оставаться тяжелым. Несмотря на быстрый рост, тарифы на перевозки грузов и пассажиров были низкими по сравнению с довоенной Россией. Только после июньского повышения они достигли 50 % тарифов 1913 г. При установлении тарифов приходилось учитывать интересы народного хозяйства и крайне низкую платежеспособность населения. О необходимости государственного подхода к тарифам не раз говорил И. Н. Борисов: «Было бы ошибочным стать на путь достижения доходности транспорта и восстановления его разрушений за счет чрезмерного повышения тарифов. Этот путь и неверен, и очень опасен, он не сможет дать, особенно при настоящем положении страны, достаточных доходов, а убив развитие нашей промышленности, должен подорвать развитие экономической мощи страны»[83].

Железнодорожный транспорт фактически покрывал доходами лишь около 1/3 потребностей и продолжал жить за счет своего основного капитала. Регулярно откладывались работы по капитальному ремонту пути и подвижного состава, задерживалась выплата зарплаты.

Усугубляла финансовое положение транспорта и политика Наркомфина, который применял пониженный курс рубля при переводе отпускаемых средств ведомству путей сообщения. Сказывались неопределенность этого курса и предстоящих ассигнований,

задержка с перечислением денег из финансового ведомства и т. д. У Госбанка не было свободных средств для транспорта, так как он активно кредитовал промышленность, кооперацию, сельское хозяйство, ранее перешедших к осуществлению новой экономической политики.

Жесткая финансовая политика Наркомфина, рост цен на материалы и топливо требовали от железных дорог поиска мер для увеличения доходности дорог. Большую роль в этом сыграли вновь образованные правления железных дорог. Они провели большую работу по выяснению основного капитала дорог (пути, сооружения, подвижной состав) и оборотного капитала (стоимости запасов топлива, материалов, предприятий и денежной наличности). Затем необходимо было списать с оборотного капитала негодное эксплуатационное имущество и неходовые материалы, составить общий план работы и приходо-расходные сметы, выяснить вопрос о страховании имущества и предприятий дороги, продумать действия по избавлению дорог от предприятий, непосредственно не связанных с эксплуатацией.

Как уже отмечалось, железные дороги имели право сдавать в аренду земельные участки. Однако единых правил аренды в рассматриваемый период не существовало. Арендная плата отличалась большим разнообразием и всегда определялась весьма приблизительно, иногда только соответствуя доходности близлежащих к железным дорогам земель. Очень часто участки земли оказывались занятыми влиятельными ведомствами, например, Наркомпродом. Арендные платежи эти ведомства не вносили, ссылаясь на действующее законодательство.

Для увеличения доходности дорог НКПС разрешил им еще в 1922 г. сдавать в аренду частным лицам и предприятиям ветви промышленного значения. НКПС утвердил «Главные основания» постройки и эксплуатации подъездных путей частного пользования. Они устанавливали и регламентировали обязательства контрагентов по отношению к дорогам, определяли размер платежей за подачу вагонов, за обслуживание ветвей и прочее.

Непростым для дорог оказался вопрос о коммерческом использовании складского хозяйства. В годы Первой мировой и Гражданской войн значительное количество складских помещений, принадлежавших железным дорогам, оказались в пользовании различных ведомств. В период бесплатных перевозок грузов и значительного

падения грузооборота особых осложнений с арендаторами складов не возникало. Однако нэп на транспорте позволил считать эти складские помещения в аренде и требовать уплаты соответствующих платежей. Вскоре выяснилось, что арендаторы платить отказывались. Самым неисправным плательщиком оказался наиболее крупный арендатор помещений — Наркомпрод[84]. Железнодорожная администрация была вынуждена начать длительную борьбу за возвращение всех ранее им принадлежащих складов. Положение осложнялось тем, что у дорог не было никаких рычагов воздействия на неплательщиков. Согласно постановлению СТО они не могли прекратить подачу вагонов на ветви и к складам. Вопрос этот рассматривался на Бюро правлений, и было принято решение о разработке специальных мер. Предполагалось, в частности, прекращать подачу вагонов в случае просрочки арендных платежей на месяц.

В целях привлечения грузов на транспорт правления железных дорог оказывали грузоотправителям содействие в финансовой сфере. Например, при согласии сторон, железная дорога принимала часть провозной платы от грузополучателя (в случае его заинтересованности в этом грузе). Она выдавала груз получателю в кредит на определенный срок, получала в счет тарифных платежей материалы и товары. Так, на Северных дорогах такие льготы получили 22 учреждения[85]. Московско-Казанская железная дорога открыла счета 15 учреждениям по перевозкам грузов, заключила договор на достройку и эксплуатацию ветви Быково—Коммуна[86].

До революции многие железные дороги имели свои элеваторы. Однако 15 февраля 1918 г. все они были переданы Наркомпроду. В годы Гражданской войны он не сумел содержать элеваторы в рабочем состоянии, своевременно ремонтировать здания и оборудование. В условиях новой экономической политики Совет труда и обороны принял постановление о передаче дорогам 28 элеваторов местного значения в качестве меры по восстановлению доходности от их эксплуатации.

Для коммерческих операций на железных дорогах особое значение имела постановка холодильного дела при перевозках скоропортящихся грузов. Бюро правлений железных дорог рассмотрело ходатайство некоторых правлений Московского железнодорожного узла об урегулировании рекламного дела на путях сообщения. Монопольное право на рекламу НКПС предоставил Цектрану для того, чтобы тот использовал получаемые средства на культурно-просве-

тительные цели. Однако возросший при нэпе спрос на рекламу в связи с появлением многочисленных государственных, кооперативных и частных предприятий, мог стать для дорог весьма солидным источником дохода. В результате, по инициативе Бюро правлений, НКПС передал все рекламное дело в специально организованную при наркомате хозяйственную организацию — Транспечать.

Правления дорог стремились предотвратить все возможные потери доходов за перевозки пассажиров. 1 августа 1922 г. Правление Московско-Казанской железной дороги приняло постановление о мерах к устранению проезда в пассажирских поездах безбилетных пассажиров, появления нищих, торговцев, музыкантов и прочих посторонних лиц, что особенно было характерно для пригородных поездов. Отделу сборов рекомендовалось установить жесткий контроль над торговлей в пределах дороги в целях полного и своевременного взимания с торговцев соответствующей платы [87].

16 ноября 1922 г. на Северных железных дорогах для стимулирования кондукторов, контролеров, ревизоров-инструкторов Отдела сборов, начальников поездов был введен новый порядок взимания штрафов с пассажиров. Отныне 25 % взысканного штрафа оставалось у проверяющего в виде премии. Деньги выдавались немедленно из кассы станции, куда сдавалась от проверяющего вся сумма штрафа [88].

Специалисты видели возможность снижения стоимости перевозок в механизации труда, его научной организации, целесообразной реорганизации органов управления железнодорожного транспорта [89]. Бывший председатель Правления Московско-Казанской железной дороги Н. К. фон Мекк призывал чутко относиться ко всяким улучшениям в эксплуатации в соседних государствах и к отечественной технической мысли и изобретениям [90].

2-й пленум Бюро правлений в виду постоянных нарушений Госбанком своих обязательств (взимание чрезмерных процентов, невыплата в сроки по текущим счетам и т. п.), предложил Президиуму Бюро правлений обсудить вопрос об организации Транспортного банка [91].

НКПС вступил в число учредителей Промышленного банка, получив акции на сумму 834 000 золотых руб., одно место в Совете банка и два в Правлении [92]. Совещание правлений Московского узла 15 сентября рекомендовало всем железным дорогам вступать акционерами в Промышленный и Транспортный коммер-

ческие банки «в пределах возможной для каждой дороги суммы»[93]. 13 сентября 1922 г. Правление Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги приняло решение приобрести акции Промышленного банка на сумму в 10 млн руб.[94]

В конце 1922 г. Тарифный комитет разработал новую систему тарифов, которая фактически восстанавливала принципы тарифной политики начала XX в. В частности, была почти полностью восстановлена исторически выработанная номенклатура грузов с подразделением на 129 единиц. Пониженные повагонные тарифы вновь предоставлены за редким исключением всем грузам, которые имели повагонные тарифы в прежнее время. То же относилось и к нормам повагонной погрузки для этих грузов. Также было восстановлено в прежнем объеме право сборных перевозок с применением повагонного тарифа за общий вес грузов[95].

Тарифная система конца 1922 г. была дифференцирована по родам грузов и категориям грузоотправителей. Новая система тарифов содержала 12 общих классных схем, составлявших содержание основного тарифа, и 9 специальных схем на перевозку главнейших массовых грузов: топлива, лесных материалов, хлеба и т. п.[96] Тарифы строились на основе коммерческой системы, согласно которой размер тарифа увеличивался или уменьшался соответственно размерам выгод извлекаемых грузовладельцем из перевозки (платежеспособность груза). Собственные издержки транспорта, непосредственно связанные с движением, должны были учитываться как предел, ниже которого сумма тарифных плат спускаться не могла[97]. За дополнительные услуги — более высокая скорость, использование специальных вагонов и т. п. — тариф мог быть повышен. Тарифные ставки понижались с увеличением расстояния перевозок, что преследовало цель предоставить более или менее отдаленным районам страны возможность получать товары из большего числа губерний. Для устранения особенно резких несоответствий между новыми и старыми тарифами, НКПС установил в 1922 г. льготные и пониженные тарифы на перевозку целого ряда грузов: соли, хлопка, шерсти, овощей, произведений печати, руд металлов и т. д.[98]

Эта тарифная система была введена 1 декабря 1922 г. Все тарифы были указаны в довоенных копейках, которые при взимании платы помножались на периодически устанавливаемый коэффициент для перевода на совзнаки. С 1 октября 1923 г. эти тарифные коэффициенты были упразднены и твердые единицы (копейки) при-

знаны равными червонным копейкам[99]. Оплата перевозок в червонных копейках переводилась в совзнаки не по коэффициенту, а по курсу, ежедневно объявлявшемуся по телеграфу всем железнодорожным станциям. С изъятием в 1924 г. совзнаков из обращения, плата взималась в тех же единицах, которые значились в тарифах. Страна возвращалась к нормальной экономической жизни, и работа транспорта также должна была войти в свою обычную колею.

В начале 20-х гг. некоторые специалисты-железнодорожники в РСФСР и в среде эмиграции говорили, что восстановить транспорт без заграничных капиталов не удастся. Называлась даже сумма этой помощи извне — 5 млрд золотых руб. Советское правительство попыталось поставить железнодорожный транспорт на ноги без этих средств. И это удалось. Если за первые 9 месяцев 1922 г. при общих денежных расходах в 94 млн руб., дотации государства составили 40 %, то уже в период с октября 1922 г. по сентябрь 1923 г. включительно она не превышала 26 %. Более того, в июле–сентябре 1923 г. она составила всего 17 %[100]. Еще через год железнодорожный транспорт стал приносить прибыль.

## § 2. Технические средства транспорта

В 1921 г. эксплуатационная длина железных дорог в среднем составляла около 62 340 верст[101]. Малодеятельные участки, общей протяженностью в 4 310 верст, были закрыты для движения[102] из-за недостатка топлива и невозможности привести в порядок путь.

17 июля 1922 г. НКПС принял решение объединить Александровскую и Московско-Балтийскую железные дороги. Новая магистраль получила название Московско-Белорусско-Балтийской. Ее эксплуатационная длина составила 2 157,74 версты[103].

В годы Гражданской войны работы по замене шпал велись по так называемой «голодной норме», из-за всевозможных «урезок» в Госплане и Совете труда и обороны заявок ведомства путей сообщения. Учитывая неполную замену шпал в эти годы, НКПС намеревался в 1921 г. сменить 30 млн шпал. Соответствующий заказ был выдан в Главлеском. Последний согласился поставить лишь 20 млн. ОТК сократила заявку до 19 млн штук. Но уже в апреле 1921 г. стало ясно, что НКПС может в лучшем случае рассчитывать лишь на 7 млн шпал, из которых гарантированы были поставки

только 5 млн. Остальные, как тогда говорили, оставались «под сомнением». Гарантированный заказ был распределен по «ударным» направлениям. Например, на Московско-Киево-Воронежской железной дороге было сменено 80 тыс. шпал — 16 % от нормы. Поэтому даже на этой стратегически важной для страны дороге костыли подчас можно было вытаскивать руками из прогнивших шпал. Ощущалась острая нехватка болтов для рельсовых накладок [104].

Средний возраст лежавших в пути шпал на 1 января 1922 г.*

| Порода шпал | На 1 января 1922 г. | Средняя норма |
|---|---|---|
| Сосновые непропитанные | 4,15 | 3,0 |
| Сосновые пропитанные | 7,80 | 5,5 |
| Дубовые | 7,27 | 4,5 |
| Еловые | 3,70 | 2,5 |

* *Источник*: *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925. С. 135.

Путевое хозяйство находилось в плачевном состоянии, и средняя коммерческая скорость товарного поезда в 1921 г. составляла 11,7 верст в час.

Потребность железных дорог в шпалах на 1922 г. составила 42,8 млн штук. Основная транспортная комиссия сократила заявку до 32,5 млн, а СТО утвердил предложение Госплана — 22,7 млн штук. Фактически же на дороги поступило всего 11,6 млн шпал, из которых удалось уложить лишь в путь 9,5 млн штук (из них пропитанных только 1 млн 160 тыс.) [105]. На 1 октября 1922 г. Московско-Казанская железная дорога была обеспечена шпалами на 74,1 % от потребности, Московско-Киево-Воронежская на 38,1 %, Северные — на 78,6 % [106].

Чтобы изменить положение самым решительным образом, Ф. Э. Дзержинский добился передачи в НКПС нескольких шпалопропиточных заводов. В результате в 1923 г. в путь было уложено 15 млн 600 тыс. шпал, из которых уже 4 млн 600 тыс. пропитанных.

Хуже обстояло дело с рельсами. По норме 1913 г. на версту ежегодно следовало менять 0,025 версты рельс. В 1921 г. железнодорожники меняли 0,004 версты, в 1922 г. — 0,007 версты, а в 1923 —

0,006 версты. Положение все эти годы спасало отсутствие интенсивного движения поездов. Всего за 1921–1923 гг. рельсы были заменены на расстоянии в 1 346 верст.

В 1922 г. на участке Москва—Брянск легкие рельсы стали менять на тяжелые типа IIIа (33,481 кг на погонный метр). С их укладкой стало возможным использовать тяжелые паровозы *Э* и *С*. Соответственно, устанавливались новые стрелки и обновлялся балластный слой [107]. Между тем, даже к концу восстановительного периода, преобладали рельсы более легкого типа. На них приходилось 46 % всей протяженности железных дорог страны [108]. По-видимому, из опасения повредить путь, Правление Московско-Казанской железной дороги распорядилось снять с маневровых работ тяжелые паровозы [109].

Усиленными темпами восстанавливались мосты. Из четырех мостостроительных заводов НКПС три располагались в Москве. В 1921 г. они изготовили 533 погонных метров мостовых ферм [110]. Из 3 672 разрушенных мостов к 1 октября 1923 г. было восстановлено 2 020. На российских железных дорогах оставался большой процент слабых мостов (таких на сети имелось 850), и в результате на протяжении 16,5 тыс. верст нельзя было использовать мощные паровозы [111]. Из-за постоянной нехватки строительных материалов, железа, квалифицированных работников восстановительные работы в начале нэпа шли медленно. Вместе с тем безопасность движения находилась в прямой связи с изношенностью шпал, скреплений и стрелок, приборов централизации и сигнализации, отчасти и рельсов, неисправностью или отсутствием замков на ручных стрелках, разнотипностью стрелочных фонарей на одной и той же станции и т. п. На одном из совещаний в НКПС Н. И. Борисов сказал: «Мне, например, лично пришлось видеть на пути на станции по 2 болта вместо 4-х или 6-ти. Это явление совершенно недопустимое» [112]. Нужно было время, чтобы привести в порядок все железнодорожное хозяйство. Экономить приходилось буквально на всем.

18 июля 1921 г. В. И. Ленин подписал постановление СНК о временной приостановке переименования железнодорожных станций в связи с неизбежными расходами по изменению огромного количества документов [113].

13 мая 1921 г. СТО утвердил программу государственного строительства на 1921 г. В частности, предполагалось произвести работы по сооружению железнодорожных магистралей и ветвей широкой

колеи общей протяженностью в 4 262 версты. К этому моменту на части участков (2 113 верст) лежали только рельсы и предстояло построить многочисленные станционные сооружения. 2 149 верст нужно было протянуть в районы добычи угля, нефти, торфа, в хлебопроизводящие губернии. Предполагалась перешивка северной части линии Владимир—Рязань на широкую колею, строительство 863 верст узкоколейных линий [114]. Предусматривались работы по увеличению пропускной способности существующих линий [115].

Осуществить работы в таких масштабах можно было только за счет перераспределения ресурсов внутри ведомства путей сообщения. Поэтому составители программы предусматривали дальнейшее прекращение эксплуатации части действующих железных дорог с передачей материальных и технических средств в распоряжение Главного комитета государственных сооружений. Намечалось также снять рельсы с участков широкой колеи протяженностью в 1 187 верст. Однако состояние бюджета и материально-технической сферы не позволили в первые годы нэпа вести новое железнодорожное строительство. Поэтому все внимание было сосредоточено на завершении работ с минимальными затратами. Всего в 1921–1922 гг. было принято в эксплуатацию 310 км участков железных дорог. Из них наиболее близкими к Московскому узлу были линии Савелово—Кашин, протяженностью 71 км, и Киржач—Орехово, протяженностью 44 км [116]. Линию Владимир—Рязань не удалось перешить на широкую колею, так как рельсы, снимаемые с участка Гришино—Ровно [117], не были поставлены.

НКПС принимал линии от Комитета государственных сооружений в недостроенном виде. Пути были уложены вчерне на неполном балластном слое, а иногда и вовсе без балласта, с недостроенными искусственными и гражданскими сооружениями. Ведомство путей сообщения, не имея возможности начать безопасную эксплуатацию этих линий, было вынуждено достраивать их за свой счет [118]. Поэтому по ходатайству НКПС Совет труда и обороны 28 апреля 1922 г. решил вернуть в ведомство путей сообщения строительство ветвей, работы по переустройству и перешивке существующих линий. Был сделан очередной шаг к возвращению НКПС всех функций, утраченных в годы революций и Гражданской войны [119].

В 1921 г. НКПС приступил к постройке новых и восстановлению технических и служебных зданий: депо, мастерских, водоемных и водоподъемных сооружений. Проводилось восстановление

жилых домов. В 1922 г. из-за отсутствия средств работы велись лишь на главных объектах, завершались начатые стройки. О состоянии и темпах восстановительных работ можно судить по таким фактам. Сгоревшие из-за пожара в 1918 г. товарные платформы на станции Сокольники к 1922 г. были восстановлены лишь на 63 % [120]. Депо на этой станции предстало комиссии НКПС 15 февраля 1922 г. в виде полуразрушенного здания. Битые стекла, в помещениях гулял ветер, отопление не работало. Паровозный круг был в неисправности, и один паровоз сошел с рельсов прямо на глазах комиссии [121]. Работники грузили в вагоны I и II категорий снег, стружки и прочий хлам.

Переход к новой экономической политике на транспорте потребовал комплексной реорганизации столичного узла. 17 июня 1922 г. НКПС назначил для этой цели Особую полномочную комиссию по улучшению Московского железнодорожного узла (ОКУМУ). Она подчинялась непосредственно наркому путей сообщения. Председателем ее был назначен инженер И. С. Вегер. Свои распоряжения комиссия приводила в исполнение через центральные и местные органы НКПС, учреждения других наркоматов, Моссовет [122].

В первую очередь приводились в порядок вокзалы. На площади перед вокзалом бывшей Александровской железной дороги [123] был ликвидирован базар. Площадь стала регулярно подметаться. Был отремонтирован фасад вокзала, выходящий на перрон. Произведен ремонт пассажирских платформ. Недалеко от вокзала в доме на Тверской-Ямской улице открыт дом ожидания для пассажиров. Вот как описал свои впечатления от посещения этого вокзала корреспондент «Вестника путей сообщения»: «Зал I класса начищен так, что глазам больно. Паркет, что твое зеркало: плюнешь, — три миллиона штрафу. Дежурный агент охраны общественного порядка твердо знает свое дело: чуть что — получайте квитанцию. Пора, мол, отвыкать от подобных привычек» [124]. Порядок на вокзале был образцовый. Агенты охраны порядка помогали пассажирам без спешки и толкотни занимать свои места. Станционные пути были освобождены от протекционных, специальных и других вагонов и составов и обслуживали только прибывавшие, отходившие составы и маневровые работы.

В отличие от этого вокзала Казанский еще не был приспособлен для нормального обслуживания пассажиров. Во-первых,

продолжались строительные работы. Во-вторых, не удавалось избавиться от постоянно возникавшего у главного входа базара-толкучки. По несколько раз в день агенты охраны разгоняли его, но вскоре он снова возникал на прежнем месте. Везде была грязь. Ожидая поезда по пять–семь дней, люди располагались прямо на полу или на своих вещах. Зала ожидания или отдельного дома ожидания не было, кипяток можно было получить только в буфете. Поезда подавали под посадку за 10 минут, и о порядке на пассажирских платформах можно было только мечтать. Правда, удалось заменить изношенные рельсы и шпалы на станционных путях, удлинить запасные пути и отремонтировать платформы [125].

В мае 1922 г. начальником строительства Казанского вокзала был назначен инженер А. В. Вульферт [126]. Правление Московско-Казанской железной дороги искало деньги для достройки Казанского вокзала и, в конце концов, было вынуждено обратиться в НКПС. Были выделены немалые средства (1 млн в денежных знаках 1922 г.) для срочного ремонта водопроводной линии, которой пользовался не только вокзал, но и городское население. Правда, в отличие от прежних лет, Правление рекомендовало Управлению Московско-Казанской железной дороги объявить конкурс на производство этих работ [127].

Меняли свой облик другие вокзалы и станции. Для пассажиров, переполнявших ранее станционные помещения вокзала Московско-Курской и Московско-Нижегородской железных дорог, был устроен зал ожидания в отдельном доме. Проведены ремонт кипятильников, мусоросжигательных печей, генеральная чистка станционных путей, окраска и внутренняя побелка вокзала и т. п. Товарная станция отделена от пассажирской забором с воротами для усиления борьбы с хищениями грузов.

В 1922 г. был завершен ремонт Северного и Брянского вокзалов, и они приобрели довоенный вид. Особое значение железнодорожная администрация и Моссовет придавали чистоте. Производились постоянные дезинфекции станций и вагонов, приводились в порядок пакгаузы. Постепенно все привокзальные площади были освобождены от стихийно возникших базаров. Моссовет взял на себя организацию дешевых домов отдыха в районах вокзалов. Повсеместно шел ремонт пассажирских вагонов, чтобы в скором времени заменить ими в пригородном движении все теплушки [128].

Приказ № 1042 и его успешное выполнение во втором полугодии 1920 г. породили надежду на постепенное восстановление подвижного состава, но уже в начале 1921 г. программу ремонта паровозов пришлось пересмотреть. Крайне ограниченные запасы сырья, которыми располагали металлургические заводы, использовались на производство земледельческого инвентаря и другой продукции. Иссяк резерв запасных частей, снятых с неисправных паровозов. Поэтому СНК принял решение приостановить капитальный ремонт паровозов на заводах ВСНХ, обязав их выпускать только запасные части [129)].

В 1921 г. паровозный парк по общей численности почти достиг довоенного уровня и составил 18 758 паровозов (в 1913 г. — немногим более 20 000). Однако из этого количества требовали ремонта 11 372 паровоза, т. е. 58,7 %. На 1 ноября 2,5 % паровозов вообще были негодны для движения и подлежали списанию. В этих условиях Совет труда и обороны 22 апреля 1921 г. внес изменения в приказ № 1042 о плановом ремонте паровозов. Основой ремонтной программы стало требование сохранить число здоровых паровозов на одном и том же уровне [130)]. Но и этот план выполнить не удалось. С января по сентябрь 1921 г. количество исправных паровозов уменьшилось на 595. Помимо этого пришлось исключить из инвентаря 330 паровозов устаревших серий [131)]. Только из-за дальнейшего уменьшения движения на сети железных дорог выпуск паровозов из депо под поезда в целом производился удовлетворительно. Обновление паровозного парка и его качественное улучшение было связано исключительно с поступлением новых современных паровозов из-за границы, поскольку на отечественных заводах в 1921–1922 гг. построили лишь 135 паровозов старых серий.

Договор с германскими фирмами о поставке 100 паровозов серии *Э* был подписан 28 февраля 1921 г. 13 марта был подписан новый договор со шведской фирмой Нидквист и Гольм. За каждый паровоз Советская Россия платила большие деньги. Так, каждый изготовленный в Швеции локомотив стоил 95 тыс. руб. золотом, а в Германии — 142 тыс. руб. золотом. К 15 декабря из Швеции поступило 50 новых паровозов, но в дальнейшем оговоренные со шведской стороной сроки поставок стали срываться, и советское правительство настояло на перезаключении договора. По новому соглашению от 28 июля 1922 г. заказ шведской фирме был сокращен с 1 000 до 500 паровозов. Германские заводы выполнили

заказ НКПС чрезвычайно быстро, за 18–19 месяцев. Всего к лету 1922 г. из-за границы прибыло уже 220 паровозов, за весь 1922 г. — 837 [132]. 20 декабря 1921 г. НКПС подписал соглашение о капитальном ремонте в Эстонии 213 паровозов с уплатой деньгами [133]. Этот договор, несмотря на протесты ВСНХ, был подтвержден Госпланом летом 1922 г. Однако из-за крайней медлительности эстонских предприятий в его выполнении (за 1922 г. в Советскую Россию вернулось всего 13 отремонтированных паровозов), руководителю русской железнодорожной миссии Ю. В. Ломоносову было поручено уменьшить заказ до 150 паровозов [134].

Новые паровозы распределялись по основным железным дорогам. Так, на дороги Московского узла поступило 120 паровозов (на Московско-Казанскую железную дорогу — 50 [135], Московско-Курскую — 51, Московско-Киево-Воронежскую — 19).

Несмотря на попытки в годы Гражданской войны распределить парк паровозов по сериям между дорогами для ускорения их ремонта, к 1922 г. выяснилось, что подобное разделение не соответствует ни потребностям дорог, ни возможностям мастерских. Поэтому была выработана новая схема распределения и закрепления по сериям паровозного парка. На этот раз паровозы перераспределялись между дорогами с учетом характера и структуры перевозок, условий движения, профиля пути, обеспеченности тем или иным видом топлива. Вагонный парк был также перераспределен по размерам и типам. Это улучшило ремонт подвижного состава, наладило централизованное снабжение запасными частями [136]. Распределение паровозов по сериям среди дорог было завершено в 1923 г. Успеху на этот раз способствовала проведенная 1 мая 1922 г. перепись паровозов. Она позволила собрать материалы для определения среднего возраста паровозов по сериям, необходимости капитального ремонта и установления новой системы нумерации локомотивов.

На 1 января 1923 г. на железных дорогах числилось 19 584 паровоза. Из них на Московско-Белорусско-Балтийской дороге находилось 820 паровозов, на Московско-Казанской — 1 248, на Московско-Киево-Воронежской — 655, на Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной — 912, на Рязанско-Уральской — 1 047, на Северных — 1 324 [137].

На Московско-Белорусско-Балтийской железной дороге преобладали паровозы серий ***О***, ***Т***, ***А***, ***Ч***; на Московско-Казанской — ***О***, ***Ч***, ***Э***, ~~***Ф***~~, ***К***; на Московско-Киево-Воронежской — ***Ч***, ***Э***, ***Щ***, ***Т***,

*О*; на Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной — *О*, *Э*, *С*; на Рязанско-Уральской — *О*, *Э*, *А*; на Северных — *О*, *Щ*, *Э*.

Ремонт паровозов в мастерских железных дорог не улучшился и в 1922 г. В январе было отремонтировано лишь 75 % от задания, в феврале — 82 %, в марте 102 %, в апреле — 78 %, в мае — 76 %. Справедливости ради следует учесть, что в апреле и мае само задание на ремонт было повышено [138]. 14 июня коллегия НКПС поддержала предложение начальника отдела тяги Центрального управления железнодорожного транспорта П. И. Красовского о более широком использовании отечественных машиностроительных заводов для ремонта паровозов. Трансплану было дано поручение подготовить программу ремонта подвижного состава, а 24 августа 1922 г. СТО принял решение в ближайшие три года направить для капитального ремонта на заводы ВСНХ 1 800 паровозов [139].

В 1921 г. средний суточный пробег рабочего паровоза составлял 79 верст, а рабочего вагона — 27 верст [140]. Инженеры все время искали пути уменьшения простоя паровоза на станциях и в депо. В 1921 г. вновь была введена регулярная промывка паровозов, очистка котлов, восстанавливалась разрушенная тепловая изоляция и т. п. В результате на Московско-Киево-Воронежской железной дороге расход топлива на 100 верст пробега сократился до 2,19 тонн угля, уменьшившись по сравнению с 1920 г. вдвое. Стала использоваться так называемая «обезличенная езда» — обслуживание паровозов не прикрепленными к ним бригадами, чтобы паровозы не стояли в ожидании отдыхающей бригады [141].

30 июня 1922 г. пленум Трансплана заслушал доклад К. Н. Ванифатьева о турной езде, т. е. обслуживание паровозов 3–4 бригадами на нескольких смежных участках. Это значительно увеличивало пробег паровозов. Бригады прикреплялись к соответствующим паровозам, что повышало их заинтересованность в исправности локомотивов. Экономия от такого способа эксплуатации достигала 9–15 %. Трансплан принял решение о переходе на организацию турной езды на значительной части дорог РСФСР [142]. Однако в середине 20-х гг. было решено вновь вернуться к сменной езде, когда две бригады работали по 8 часов, а паровоз 16 часов. Это создавало лучшие условия для труда и отдыха железнодорожников, повышало их ответственность за техническое состояние локомотивов.

В годы Гражданской войны в НКПС неоднократно обсуждался вопрос о будущем подвижном составе. Высказывалось много самых радикальных предложений. Так, Ю. В. Ломоносов убеждал коллег, что «существующие паровозы не стоит не только исправлять, но и жалеть». Ведь они лишь на 7 % используют энергию сжигаемого в топках топлива. Ломоносов предлагал заказать в Германии 20 тепловозов и самим приступить к их проектированию для будущих магистралей [143]. А на совещании в НКПС 20 мая 1921 г. было принято решение начать испытание на дорогах Московского узла электропоезда и был утвержден проект работ по созданию аэровагонов [144].

Не лучше обстояло дело с вагонным парком. Летом 1921 г. на сети находилось до 40 % «больных» пассажирских вагонов, примерно 20 % товарных, 24 % цистерн. Однако фактически их было намного больше, поскольку само понятие о вагоне, требующем ремонта, значительно изменилось. Считалось, что железнодорожный транспорт страны в июне 1921 г. располагал 324 000 здоровых вагонов, но когда они потребовались для экстренных перевозок хлебных грузов, оказалось трудным найти даже 50 тыс. таких вагонов. Напомним, что вагонами 1 категории считались те, которые имели исправными не только ходовую часть, но и кузов, и крыши. С сентября 1921 г. пришлось ввести в мастерских сдельную оплату хлебом за ремонт вагонов, для подготовки вагонного парка к осенним хлебным перевозкам [145]. Для улучшения вагонного парка прибегли к заказам вагонов за границей. В частности, 25 июня 1921 г. в Канаде был заключен договор на поставку 1 000 большегрузных цистерн. 25 августа аналогичный договор на 500 цистерн был подписан с Великобританией и Германией (совместное производство). Все цистерны в срок были доставлены в Новороссийск [146].

Даже после окончания основных боевых действий на фронтах Гражданской войны, транспорт продолжал работать в чрезвычайных условиях. Он обеспечил выполнение весьма трудной при его техническом состоянии задачи по переброске продовольствия из Сибири в центр и семенных и продовольственных грузов из южных и балтийских портов в голодающие районы Поволжья и Заволжья. В результате около тысячи паровозов (15 % всего исправного паровозного парка) и примерно 30 тыс. вагонов выбыли из строя [147].

Какие же вагоны преобладали на железных дорогах к концу рассматриваемого нами периода? Как следует из отчета Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги, среди пассажирских

вагонов, использовавшихся в поездах дальнего следования, были исключительно четырехосные вагоны. В поездах местного и прямого сообщения также более половины вагонов были четырехосными, но немало было и трехосных. Для врачебно-санитарных целей, почтовых, арестантских в основном выделялись двух- и трехосные вагоны. Среди крытых вагонов явно преобладали вагоны грузоподъемностью 1 000 пудов. Дорога имела 10 вагонов с грузоподъемностью 2 000 пудов. Грузоподъемность 1 000 пудов была характерна для большинства платформ нормальной длины. Цистерны были рассчитаны на вес 750 и 840 пудов. Вагоны-ледники брали груз от 555 до 750 пудов. Теплушки могли перевозить грузы весом от 900 до 1 000 пудов [148)].

С 1 февраля 1921 г. по соглашению с Наркомпродом весь холодильный транспорт перешел в ведение НКПС и последний стал единственным хозяином в области транспортировки скоропортящихся грузов. Из имевшихся в стране 5 100 изотермических вагонов в неисправном состоянии было около 30 %. Заготовка льда осуществлялась в сложных условиях: отсутствие нужного количества рабочих, подвод, недостаточное снабжение соломой для укрытия льда и т. п. На 207 станциях сети работали установки по заготовке льда. В 1921 г. были организованы артели по снабжению льдом вагонов-ледников, был произведен ремонт трех станций предварительного охлаждения и т. п. [149)]

Переход к новой экономической политике на транспорте помог несколько улучшить состояние вагонного парка. На основании декрета СНК от 16 января 1922 г. отпуск протекционных вагонов ведомствам как в рамках определенных ранее норм, так и сверх норм стал совершаться только после уплаты в кассу железной дороги их арендной стоимости наличными деньгами. Плата исчислялась в золотых рублях [150)].

1 июля 1922 г. был восстановлено в полном объеме Общее соглашение между русскими железными дорогами о взаимном пользовании товарными вагонами [151)]. Дорога, допустившая повреждение вагона, должна была провести денежный расчет с дорогой-собственницей или отремонтировать его за свой счет. Взаимной оплате подлежали расходы за текущий ремонт крыш, за производство конвенционного осмотра, за ремонт колесных пар. По мнению И. Н. Борисова, это должно было улучшить надзор за парком товарных вагонов [152)], поскольку создавало денежную заин-

тересованность в поддержании исправного состояния подвижного состава. Важной мерой сохранения вагонов стала их приписка к определенным дорогам. Дорогам-собственницам возвращались командированные в разное время пассажирские вагоны. Отменялся обезличенный ремонт. Отныне вагоны для ремонта, кроме текущего, отправлялись к местам их приписки. Вагоны, выходившие из конвенционного осмотра после 1 августа 1922 г., должны были удовлетворять требованиям для перевозки хлеба насыпью.

Хуже обстояло дело с производством новых вагонов. За первые 9 месяцев 1921 г. было построено 343 вагона, что составляло немногим более одного процента довоенного производства [153]. В 1921/22 хозяйственном году выпуск вагонов уменьшился до 86. Возрождение и дальнейшее развитие вагоностроения началось лишь с середины 20-х годов [154].

Подвижной состав в первые годы нэпа*

| Годы | Общее количество | Исправные | Требующие ремонта (в %) |
|---|---|---|---|
| **Паровозы** | | | |
| 1913 | 20 320 | 16 902 | 16,8 |
| 1921/22 | 19 067 | 6 830 | 64,2 |
| 1922/23 | 19 586 | 8 197 | 58,1 |
| **Товарные вагоны** | | | |
| 1913 | 502 101 | 474 645 | 5,5 |
| 1921/22 | 422 100 | 291 692 | 30,9 |
| 1922/23 | 400 579 | 271 637 | 32,2 |

* *Источник*: *Дзержинский Ф. Э.* Доклад народного комиссара путей сообщения тов. Дзержинского на конференции Союза железнодорожников 3 декабря 1923 года. М., 1923. С. 4.

О распределении подвижного состава между дорогами можно судить по следующим фактам. На Московско-Белорусско-Балтийской железной дороге на 1 октября 1922 г. было 819 паровозов и 17 597 вагонов [155], а на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах 1 106 паровозов и 25 592 вагона [156]. НКПС в 1921–1922 гг. обратил внимание на улучшение состоя-

ния железнодорожных мастерских. Еще до Первой мировой войны многие из них не удовлетворяли предъявляемым требованиям из-за отсутствия в большинстве мастерских усовершенствованных станков для обработки металлов, токарных станков, прессов, приборов для автогенной сварки и т. п. Многие станки уже морально и физически устарели. Их возраст превышал 30–40 лет. В некоторых мастерских еще работали двигатели 80-х гг. XIX в. Следует также подчеркнуть, что площадь мастерских была недостаточна по отношению к количеству подвижного состава. Часть паровозов ремонтировалась в депо, создавая неудобства из-за тесноты. Вагоны большей частью ремонтировались под открытым небом, что сказывалось на производительности труда рабочих, особенно в холодные зимние месяцы. Освещение мастерских было неудовлетворительным, во многих из них горели керосиновые лампы. Произведенное в 1921 г. обследование показало слабую техническую оснащенность мастерских. Однако, несмотря на потребность их в 4 тыс. единиц механического оборудования, в тот год удалось с бездействующих заводов, баз и складов получить и распределить всего 430 станков. Из-за изношенности оборудования и нарушений техники безопасности рабочими и служащими возникали пожары. В 1921 г. в Главных московских мастерских Московско-Казанской железной дороги из-за пожара пострадали механический цех и электрическая станция. Для возобновления их работы были поставлены 20 станков и моторы [157]. Для пополнения и обновления оборудования мастерских НКПС сделал заявку на 10 122 станка, но кредит получить так и не удалось.

Продолжалось строительство Московского железнодорожного ремонтного завода. К концу 1921 г. были построены здания кузнечного, колесного и литейного цехов с модельной, главный склад, а также жилые дома. Строился механический цех [158]. Промышленность не могла обеспечить транспорт самым необходимым для ремонта вагонов. Так, в 1921 г. для ремонта вагонов 1-й категории железным дорогам было предоставлено 29 % болтов, 27 % кровельного железа, 21 % баббита, 14 % буферных пружин, 3 % гвоздей и т. п. [159]

В течение всего 1921 г. железнодорожные мастерские испытывали острую нехватку различного материала — стального литья, чугуна, сортового железа, огнеупорного кирпича, электрических лампочек, инструмента, подбивочного материала и т. п. На 1 сентября они получили бандажей 44 % от заявок, [160] цилиндров —

24 %, инжекторов — 21 %, меди сортовой — 33 % и т. д.[161] Из-за отсутствия железа крыши вагонов в ходе ремонта по-прежнему крыли толем, смесью гудрона с песком, деревом с обмазкой смолой или варом и другими материалами[162].

По результатам обследования Московско-Балтийской и Московско-Курской железных дорог Основная транспортная комиссия представила в феврале 1922 г. в СТО доклад о состоянии ремонта подвижного состава. Отмечая в целом удовлетворительную работу обеих дорог, комиссия обратила внимание на факторы, способствующие ухудшению качества ремонта. Основная причина состояла в необеспеченности служащих и рабочих продовольствием, крупной задолженностью в оплате труда. На многих дорогах не было выплачено жалованье за октябрь, ноябрь и частично за декабрь 1921 года. Причем из заработка за декабрь вычли стоимость продовольствия, к тому же не выданного. Финансовое положение дорог не позволяло полностью вернуть накопившийся долг. Комиссия обратила внимание на то, что оплата среднего административно-технического персонала всего на 10–12 % отличалась от зарплаты рабочего высшей квалификации, и поэтому возникли проблемы с формированием кадров мастеров. Более того, не было уверенности и в личной безопасности мастеров, так как по доносам подчиненных имелись случаи арестов лиц административно-технического персонала. К этому следует добавить непрекращавшееся вмешательство в техническую сторону дела активистов профсоюзов и загруженность администрации разными совещаниями.

Комиссия признала необходимым создать для командного состава дорог благоприятные условия, обеспечивающие их производительный труд, а также снабдить всех работников, отвечавших за ремонт подвижного состава, необходимыми руководствами и инструкциями. Предлагалось ввести регистрацию повторного ремонта для установления его причин, а также приемку и осмотр паровоза при поступлении в депо и выходе из него[163].

## § 3. Железнодорожные перевозки

Окончание активных военных действий на фронтах Гражданской войны привело к значительному сокращению перевозок войск и воинских грузов. В 1921 г. их количество составило всего 6 % от общего грузооборота. А с 1922 г. уже не было необходимости подстра-

ивать всю работу железных дорог к нуждам военного ведомства [164]. Особенностью перевозок 1921 г. стало общее сокращение грузооборота. По сравнению с предыдущим годом количество грузов, перевезенных в коммерческих поездах, уменьшилось на 436 млн пудов (на 10 %). Соответственно уменьшилась среднесуточная погрузка вагона, составившая 513 пудов. Впрочем, не использование всей грузоподъемности вагонов нужно отнести на счет ведомств-грузоотправителей, по отношению к которым НКПС не мог применить никаких мер воздействия. Средний пробег паровоза в сутки составил 86 верст (76,8 % к 1913 г.), а товарного вагона 33 версты (47,1 %). Средний состав поезда (в вагоносях) был почти равен показателю 1913 г. — соответственно 76 и 78.

Распределение части перевезенных грузов по категориям в 1921/22 операционном году (в тыс. пудов)*

| Название дороги | Хлебные грузы | Каменный уголь | Чугун | Дрова | Мясо |
|---|---|---|---|---|---|
| Александровская | 14 571 | 6 922 | 185 | 26 698 | 56 |
| Московско-Балтийская | 9 172 | 2 969 | 2 | 20 501 | 38 |
| Московско-Казанская | 42 906 | 5 405 | 596 | 59 450 | 751 |
| Московско-Киево-Воронежская | 34 562 | 11 940 | 92 | 31 462 | 288 |
| Московско-Курская, Нижегородская и Муромская | 43 386 | 53 429 | 2 728 | 46 468 | 848 |
| Московско-Окружная | 52 217 | 21 506 | 1 387 | 33 530 | 1 121 |
| Северные | 27 436 | 6 696 | 330 | 96 775 | 1 335 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. 1921/22 операционный год. М., [1923]. С. 74–79.

Среди основных массовых грузов, перевозимых дорогами Московского узла, заметно преобладали дрова и хлебные грузы. Только на Московско-Курской железной дороге конкуренцию им составил каменный уголь, который перевозили из Донецкого бассейна в центральные губернии России. Структура груза наглядно характеризует состояние экономики страны. Например, можно констатировать почти полное отсутствие в составе грузооборота перевозок руды и металла. Это означало прекращение работы абсолютного

числа металлургических заводов. Минеральное топливо, строительные материалы, изделия из металла перевозились в размерах, характерных для 70-х гг. XIX в.

Серьезным испытанием для железных дорог стал катастрофический по своим последствиям неурожай зерновых культур в Поволжье. Значительное место среди продуктов питания должен был занять картофель. СТО принял специальное постановление о тщательной уборке, хранении и доставке потребителям картофеля в доброкачественном виде. Наркомпрод и Центросоюз отвечали за подготовку картофелехранилищ и доставку гужевым транспортом картофеля к железнодорожным станциям. НКПС был обязан обеспечить его погрузку и перевозку. Железнодорожники должны были доставить грузополучателю вагоны с картофелем в течение 12 дней. Картофельные маршруты следовали вслед за вагонами с топливом. ВЦСПС получил право наблюдения за своевременным прохождением этих поездов по назначенным маршрутам. Недостаток исправного порожняка вынудил НКПС еще 22 апреля 1921 г. разрешить грузить картофель (тогда еще семенной) в неисправные вагоны при условии заделки дыр на местах погрузки, как средствами дорог, так и отправителей груза. Последовало также распоряжение о беспрепятственном пропуске таких вагонов на обменных пунктах. Поскольку, несмотря на принятые усилия, вплоть до организации летучих ремонтных артелей, отремонтировать нужное количество подвижного состава не удалось, НКПС был вынужден продлить до 1 ноября 1921 г. свое решение о беспрепятственном пропуске по дорогам неисправных в коммерческом отношении вагонов. Станция-получатель картофеля была обязана выгрузить его в 48 часов, получив в качестве платы 1,5 % от количества выгруженного. Не вывезенный со станции грузополучателями груз особыми ликвидационными комиссиями продавался различным организациям по цене от 25 до 50 % средней рыночной цены, в зависимости от качества картофеля. При невозможности спасти урожай таким образом, разрешалось продать его населению по цене не выше 25 % от рыночной. В состав ликвидационных комиссий входили начальники станций, представители Наркомата рабоче-крестьянской инспекции, ВЦСПС или его местных органов, а в Москве и Петрограде, кроме того, представители Москоммуны и Петрокоммуны [165)].

Голод в Поволжье вызвал перенапряжение в работе ряда дорог в связи с внезапной сменой грузопотоков и срочностью доставки грузов, в частности хлеба и семян для пострадавших губерний. Так, 20 декабря 1921 г. в Сибирь было командировано 100 паровозных бригад и 500 вагонов 1-й категории с дорог центра, на Самаро-Златоустовскую железную дорогу направилось 47 нефтяных паровозов, а на Омскую железную дорогу 40 паровозов твердого топлива. Для ускорения доставки импортных грузов из Прибалтики на Московско-Балтийскую дорогу было направлено 40 паровозных бригад, 11 паровозов и свыше тысячи вагонов [166]. Иногда возникали совершенно непредвиденные проблемы. Например, по соглашению с представителями Американской организации помощи (АРА) часть грузов этой организации направлялась водным путем в речные порты Рыбинска, Нижнего Новгорода, Царицына. Железнодорожникам пришлось в очередной раз менять планы перевозок грузов, а несвоевременная выплата денег портовым рабочим привела к задержкам в перевалке их с речных пароходов на железнодорожный транспорт. Часть грузов из США для голодающих Поволжья поступали в Данциг, затем через Варшаву направлялась к границе РСФСР. На станции Столбцы (68 км к востоку от Барановичей) они перегружались в российские вагоны и через Минск отправлялись в Москву. В Столбцах грузилось в среднем по 40 вагонов в день [167].

28 июля 1921 г. ВЦИК принял постановление «О планомерном выселении из районов голода». Была учреждена комиссия по эвакуации. Основная нагрузка снова легла на железные дороги. В общей сложности за период борьбы с голодом из пострадавших от засухи губерний было вывезено 971 713 чел., в том числе 14 598 детей [168].

Очень важным для работы в мирное время стал приказ № 171 от 27 мая 1921 г. наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского. В нем говорилось о переходе к планомерной эксплуатации железных дорог, к восстановлению верхнего строения пути, мостов, технических сооружений, правильной организации топливного хозяйства. Много внимания было уделено роли технических специалистов в возрождении транспорта. Отмечено, что «комиссарский состав... все же до сих пор не спаялся с техническими руководителями» и это отражалось на эффективности работы. Дзержинский призвал комиссаров стать действительными помощниками специалистов, «не вмешиваясь непосредственно в технику дела». «К тем же из технических руководителей, — указывал нарком, — которые

воодушевлены грандиозностью стоящих перед нами задач по техническому возрождению транспорта рабоче-крестьянской России и работают самоотверженно и честно, мы обязаны отнестись с полным доверием и товарищеским вниманием». Следует сразу подчеркнуть, что Дзержинский действительно доверял опытным специалистам-железнодорожникам. В 1921 г. начальниками железных дорог Московского узла были: Александровской — А. А. Эйсымонт; Московско-Виндаво-Рыбинской (с 11 апреля Московско-Балтийской) — А. Н. Богданов, Л. В. Никольский; Московско-Казанской — М. И. Игнатов, К. Н. Ванифатьев; Московско-Киево-Воронежской — М. М. Рябков; Московско-Курской, Нижегородской и Муромской — Д. А. Денисов; Николаевской — В. П. Рейслер; Северных — Н. Н. Леонтьев, К. С. Лунев. Председателями Московского окружного комитета по перевозкам были А. А. Чаманский и Н. И. Леонтьев. Это были профессионалы своего дела. Они получили образование в ведущих профильных вузах России, последовательно прошли ступени служебной лестницы на различных железных дорогах. Некоторые из них занимали накануне Февральской революции ответственные должности в ведомстве путей сообщения. Так, К. Н. Ванифатьев трудился на Балтийской и Псково-Рижской железных дорогах, Николаевской железной дороге, шесть лет был начальником Екатерининской железной дороги. В. П. Рейслер участвовал в сооружении Вильно-Ровенской железной дороги. Прошел путь от начальника участка Службы пути до начальника Полесских железных дорог. Пять лет руководил Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железными дорогами. В 1916 г. Рейслера назначили членом Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам, а в 1917 г. — начальником административного управления МПС. М. И. Игнатов накануне краха Российской империи был начальником Службы тяги Пермской железной дороги А. А. Эйсымонт занимал должность помощника начальника Службы пути Александровской железной дороги. Всех этих инженеров отлично характеризовали сослуживцы и непосредственные руководители. Приведем одну такую характеристику, данную товарищем министра внутренних дел В. Ф. Джунковским инженеру А. А. Эйсымонту в письме начальнику Управления железных дорог МПС И. Н. Борисову: «Г[осподин] Эйсымонт лично известен мне с самой лучшей стороны по моей прежней службе в бытность мою Московским губернатором, когда я имел случай

особенно близко ознакомиться с его деятельностью в 1912 году в период подготовления юбилея Отечественной войны, в то время он в качестве начальника участка Службы пути на ст. Можайск выполнял все работы по устройству бородинской ветки и царской ставки. Блестящее выполнение лежавшей на нем задачи надо отнести к его исключительной работоспособности и энергии»[169].

Ф. Э. Дзержинский способствовал возвращению на железнодорожный транспорт крупного специалиста по сооружению железных дорог в Сибири и бывшего министра путей сообщения А. В. Ливеровского. В ведомстве путей сообщения работали такие известные специалисты как Б. Н. Веденисов, А. В. Верховский, В. Д. Дмоховский, Л. М. Орестов, В. Н. Соколов и др. В начале 20-х гг. в Правления дорог были назначены бывший начальник Службы пути и зданий Юго-Восточных железных дорог В. Н. Лазарев-Станищев и бывший помощник начальника Службы пути Рязанско-Уральской железной дороги В. П. Петров-Катанский. Начальниками железных дорог стали инженеры Л. Н. Бажанов, К. А. Книппер, В. О. Клеменчич, Н. П. Крицкий, М. С. Лысак, П. Г. Таллако и многие другие. Среди консультантов самого Дзержинского были известные ученые-железнодорожники и практики — С. В. Земблинов, Ю. В. Ломоносов, П. И. Красовский, В. Н. Образцов и др.

В 1921 г. НКПС предпринял ряд мер для упорядочения грузового движения. Еще 2 марта в дополнение к Уставу железных дорог были изданы «Правила о нагрузке и выгрузке перевозимых по железным дорогам грузов»[170]. 11 августа 1921 г. Высший совет по перевозкам утвердил «Правила постепенности отправления по железным дорогам грузов малой скорости». Все перевозимые по дорогам грузы малой скорости делились на две основные группы: грузы *внеочередные* и грузы *очередные*. Первая группа была разделена на подгруппы. Первую из них составили экстренные грузы, перевозка которых возникла неожиданно и не могла быть предусмотрена при составлении планов. Вторую подгруппу образовали плановые грузы. Они, в свою очередь, делились на плановые «ударные» и плановые «обыкновенные». Первые пользовались безусловным преимуществом перед вторыми. Для перевозок частных грузов в плане устанавливалась определенная норма погрузки. В эту группу были включены и хозяйственные грузы железных дорог.

Грузы очередные делились на две подгруппы. К первой относились грузы скоропортящиеся и неудобные для хранения, ко второй — все остальные грузы малой скорости [171].

Однако жизнь постоянно вносила коррективы в любые нормативные акты. 23 августа СНК ввел монополию на соль. Тут же последовало распоряжение НКПС, согласно которому свободный провоз соли был запрещен как частным лицам, так и организациям. Для личного потребления разрешалось провозить не более 10 фунтов соли [172]. В августе 1921 г. были объявлены потерявшими силу все изданные ранее постановления и распоряжения, запрещавшие вывоз груза без разрешения тех или иных ведомств [173].

24 июня В. И. Ленин подписал постановление СНК о пользовании протекционными вагонами. Парк пассажирских вагонов был разделен на три группы: для протекционных поездок, общего пассажирского движения и специально-технических целей. Причисление вагонов в первую группу допускалось в каждом конкретном случае постановлением СНК по представлениям Высшего совета по перевозкам. Каждый протекционный вагон был приписан к определенной дороге, ответственной за его состояние. При этом правительство потребовало в двухмесячный срок изъять из пользования ведомств все самые вместительные пассажирские вагоны, построенные накануне Первой мировой войны, и использовать их только для пассажирского движения. Ведомствам, использовавшим протекционные вагоны, было категорически запрещено производить полное или частичное их переустройство или изъятие каких-либо внутренних частей. Вагоны, переданные ведомствам и не использованные свыше двух недель, отбирались распоряжением органов НКПС и направлялись в резерв ведомства путей сообщения. Исключения из этого правила могли быть сделаны только решением правительства. Высший совет по перевозкам был обязан подготовить правила использования вагонов, выделяемых для специальных целей (агитационные поезда, поезда-бани, санитарные поезда и т. п.).

28 июня СНК утвердил нормы протекционных вагонов для ведомств. НКПС получил в свое распоряжение 30 пассажирских вагонов и 50 теплушек, ВЦИК — 10 пассажирских вагонов, ВЦСПС — 5 таких вагонов, СТО — 2. По одному пассажирскому вагону получили в свое распоряжение наркоматы финансов, юстиции, по делам национальностей, почт и телеграфов и ЦСУ. Наркомат внешней торговли мог пользоваться 1 пассажирским вагоном и 3

теплушками, Наркомат здравоохранения соответственно — 3 и 5, Наркомат земледелия — 3 и 10, Наркомат внутренних дел — 2 и 6, Наркомат социального обеспечения — 1 и 4, Наркомат труда — 6 и 5, Центросоюз — 5 и 8, ВЧК — 5 и 10, ВСНХ — 25 и 45. Больше всех протекционных вагонов получил Наркомат по военным делам. В его распоряжение было предоставлено (включая поезд председателя Реввоенсовета Л. Д. Троцкого) 104 пассажирских вагона и 17 теплушек. Всего различным ведомствам, правительствам Белоруссии и Крыма, Коминтерну и т. д. было предоставлено 338 пассажирских вагонов и 388 теплушек [174].

Под контролем НКПС в течение всего года находились перевозки топлива, ведь на некоторых второстепенных линиях железнодорожники были вынуждены остановить движение поездов из-за отсутствия угля, нефти, дров, торфа. Фактически работа железных дорог в условиях острого топливного кризиса определялась количеством отпускаемого им топлива. Неравномерность же его подвоза превращала станции в большие склады на колесах. Пытаясь сократить постоянно увеличивавшиеся простои цистерн с топливом в ожидании разгрузки, НКПС 4 августа 1921 г. разрешил использовать котлы негодных для движения цистерн для хранения нефтепродуктов [175].

В 1921 г. получило дальнейшее развитие пассажирское движение. Поезда соединили все крупнейшие промышленные центры страны. Общее число беспересадочных сообщений достигло 29. Самым протяженным маршрутом стал поезд Москва—Новониколаевск (3 453 версты). Чтобы удовлетворить растущий спрос пассажиров на перевозки, приходилось удлинять составы пассажирских поездов, и на ряде направлений они сравнялись по числу вагонов с товарными составами. Разумеется, скорость их движения снизилась. Следует также подчеркнуть, что в 1921 г. по-прежнему много пассажирских вагонов было занято в санитарных поездах и их резерве, использовались в качестве жилья и складов, занято под спецпоезда или администрацией дорог и линий, в агитационно-просветительных поездах [176].

В 1921 г. пассажирские вагоны и теплушки предоставлялись для беженцев из Латвии, Польши и Эстонии (26 651 вагон), для перевозки рабочих разных категорий (14 518 вагонов), переселенцев в Сибирь (3 852 вагона), больных и раненых красноармейцев (620 вагонов), эвакуации населения из голодающих губерний

(2 640 вагонов) и т. д. Проведенное НКПС обследование Северных железных дорог показало, что в среднем пассажирский состав состоял из 10,5 пассажирских классных вагонов и 6 товарных, приспособленных для перевозки людей. Причем в эти 10,5 вагонов входили следующие: багажный, почтовый, санитарный, служебный, 1 или 2 вагона особого назначения и от 3 до 4 протекционных. Собственно пассажирским был всего один вагон. Поскольку подобная практика извращала сам смысл пассажирского движения, НКПС 26 июля 1921 г. издал приказ, согласно которому пассажирским поездам, состоящим из классных вагонов с пронумерованными спальными местами, разрешалось прицеплять протекционные вагоны строго по нормам: для скорых поездов — не свыше 4 осей (один четырехосный или два двухосных вагонов); для почтовых и обычных поездов — не свыше 12 осей. Причем эти правила распространялись и на вагоны председателя ВЦИК, председателя СНК, председателя Реввоенсовета, высших должностных лиц НКПС, занимавших должности не ниже начальника дороги.

В связи с тем, что одним из мотивов длительного занятия протекционных вагонов служило отсутствие гостиниц и общежитий для приезжавших по делам своих ведомств, НКПС разрешил установить на некоторых станциях особые вагоны-гостиницы, выбрав из числа классных вагонов негодные к движению из-за неисправности ходовых частей, и обеспечить их надлежащее обслуживание [177].

21 июня 1921 г. Борисов издал приказ о недопустимости провоза кондукторскими бригадами безбилетных пассажиров [178]. 27 июня 1921 г. СНК упразднил штабные вагоны. Освободившиеся вагоны следовало использовать в поездах дальнего следования. При этом вводилось бронирование в этих вагонах мест для работников НКПС, НКВД и Наркомвоена [179].

26 сентября 1921 г. кондукторские бригады были разделены на две категории: для обслуживания пассажирских и товарных поездов. При этом для работы в пассажирских поездах предполагалось отбирать находчивых, расторопных людей, умеющих не только вежливо обращаться с пассажирами, но и регулировать отношения с ними «при возникновении каких-либо недоразумений в пути» [180].

Удалось достигнуть сокращения количества опозданий поездов пассажирского сообщения. Еще в январе 1921 г. на конечные станции с опозданием приходило до 78,1 % всех поездов, со средним

опозданием каждого из них на 541 минуту. В августе опаздывало только 55,9 % поездов, а время опоздания сократилось в среднем до 252 минут. Основными причинами опозданий было плохое топливо, изношенность паровозов и ограничения скорости на многочисленных участках, требовавших смены шпал, а также постоянные бесчисленные прицепки и отцепки протекционных вагонов [181].

С конца августа 1921 г. началась передача различным продорганам, кооперации и частным лицам помещений станций и вокзалов, где в довоенное время размещались буфеты I, II и III классов, а также палатки, ларьки, будки и прочие помещения, в которых продавались продукты питания, а также помещений для складов продуктов: погреба, сараи, чуланы и т. п. В состав поездов вновь стали включать вагоны-буфеты и вагоны-рестораны. Их эксплуатацию в централизованном порядке осуществляло Центральное управление снабжения работников транспорта [182].

Показатели эксплуатации Александровской и Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог в 1921 году*

| | Александровская ж. д. | Московско-Курская, Нижегородская и Муромская ж. д. |
|---|---|---|
| Общий пробег всех поездов (верст) | 3 668 846 | 5 228 652 |
| Среднее ежедневное число всех поездов во всю длину дороги | 8,16 | 9,97 |
| Среднее число вагонов в поездах пассажирского движения | 5,81 | 7,20 |
| Среднее число вагонов в поездах товарного движения | 36,64 | 40,57 |

* *Источник*: Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1921 г. М., 1922; Отчет по эксплуатации Московско-Курской железной дороги за 1921 г. М., 1922.

В 1921/22 операционном году [183] общая погрузка, выраженная количеством не только погруженных на сети дорог, но и принятых груженными на западной границе, в среднем была меньше

Коммерческая скорость товаро-воинского движения в декабре 1921 г.*

| Железная дорога | Техническая скорость | Коммерческая скорость** |
|---|---|---|
| Александровская | 17,5 | 12,7 |
| Московско-Балтийская | 17,3 | 9,7 |
| Московско-Казанская | 16,0 | 10,2 |
| Московско-Киево-Воронежская | 14,5 | 9,6 |
| Московско-Курская | 20,2 | 14,2 |
| Северные | 19,1 | 4,4 |

* *Источник*: Бюллетень НКПС. 1922. № 66. С. 5.

** Коммерческая скорость рассчитывается с учетом стоянок поездов на промежуточных станциях. Известный ученый профессор Ю. В. Ломоносов считал, что для увеличения коммерческой скорости гораздо выгоднее сокращать стоянки поездов, а не увеличивать ходовую скорость. См.: *Ломоносов Ю. В.* Технические перспективы железнодорожного транспорта в ближайшее время. М., 1924. С. 33.

предыдущего года (9 740 против 10 942 вагонов). Однако грузооборот был значительно выше, а именно 2 500 против 2 157 млн пудо-верст в сутки [184]. Это произошло благодаря лучшему использованию грузоподъемности вагонов и в связи с переброской на дальнее расстояние продовольствия для Поволжья. Осенью 1922 г. на дорогах сети ежедневная погрузка достигла 11 500 вагонов при технической возможности погрузки до 13 000 вагонов ежедневно [185].

Вследствие усилившегося товарообмена с прибалтийскими государствами средняя суточная погрузка на Московско-Балтийской железной дороге только с апреля по май 1922 г. выросла с 135 до 159 вагонов. Вместе с тем грузовой поток по этой дороге в основном шел с запада на восток. Россия еще не могла предложить западным соседям в достаточном количестве сырье и продукцию своих предприятий. Пробег груженых вагонов в западном направлении составлял не более 10 % от общего пробега вагонов по этой дороге [186].

На Московско-Курской железной дороге в 1922 г. существенно выросла средняя полезная нагрузка в поездах товарного сообщения. Так, средняя нагрузка на ось (в пудах) в 1921 г. составляла

273 пуда, а в 1922 — 348 пудов. А среднее количество вагонов в товарных поездах увеличилось за год соответственно с 40,57 до 42,19 вагонов [187)].

Показатели работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги в 1921/22 г. в сравнении с 1913 г.*

| Год | Работа дороги (количество нагруженных и принятых с других дорог груженых вагонов в среднем в сутки) | Рабочий парк товарных вагонов | Средне-суточный пробег рабочего вагона | Оборот рабочего вагона в сутках | Средний состав товарного поезда (в осях) | Коммерческая скорость (в км/час) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913 | 2 115 | 10 612 | 70,1 | 5,1 | 82,93 | 13,11 |
| 1921/22 | 867 | 7 206 | 46,3 | 8,6 | 84,63 | 11,33 |

* *Источник*: Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, [1927]. С. 12.

Начало нового, 1922 г., принесло железнодорожникам немало проблем. Из-за возросшей заболеваемости служащих и рабочих стал ощущаться заметный недостаток паровозных и кондукторских бригад. Началось накопление грузов в узлах, заполнение станций груженными поездами. Повсеместно возник дефицит порожняка, и правительство 21 февраля распорядилось сократить погрузку грузов второстепенного значения. 4 марта СТО образовал Чрезвычайную комиссию по ускорению транспортировки семян, продовольствия и импорта [188)]. 19 апреля последовало распоряжение НКПС об использовании под грузы порожних вагонов, следующих после выгрузки в обратном направлении. Лишь в мае 1922 г. положение несколько улучшилось, что позволило направить с Московского узла 4 500 крытых вагонов на перевозку импортных грузов. Окончательно положение с перевозкой грузов на сети дорог приняло устойчивый характер лишь в июне 1922 г.

В 1921/22 операционном году дороги сети разделили на 5 категорий в зависимости от грузооборота. При этом в 1-ю категорию (свыше 200 млн пудов) из дорог Московского узла попали Московско-Курская, Северные, Московско-Казанская, во 2-ю категорию

(от 150 до 200 млн пудов) вошла Московско-Киево-Воронежская, в 3-ю (от 100 до 150 млн пудов) — Александровская и в 4-ю (от 50 до 100 млн пудов) — Московско-Балтийская. Ввоз грузов преобладал на Московско-Курской, транзит — на Московско-Окружной, местное сообщение на остальных дорогах Московского узла. По всей сети за операционный 1921/22 год было перевезено 608 075 тыс. пудов различных грузов [189].

В этом операционном году дороги Московского узла перевезли грузов (в тыс. пудов): Александровская — 129 660, Московско-Балтийская — 62 701, Московско-Казанская — 205 368, Московско-Киево-Воронежская — 148 594, Московско-Курская — 290 179, Московско-Окружная — 216 043, Северные — 234 814 [190].

В указанном году на 81 % выросли перевозки хлебных грузов. Наибольшее количество этих грузов среди дорог Московского узла приходилось на Московско-Казанскую, Московско-Курскую и Московско-Окружную железные дороги. На 9 % выросли по стране перевозки дров. Здесь из дорог Московского узла выделялись Северные (41 % всех перевозок по этой дороге) [191].

Коммерческая работа станций Рязанско-Уральской железной дороги в 1921/22 г. (в тыс. пудов)*

| Станции | Отправлено грузов | Прибыло грузов | Итого |
|---|---|---|---|
| Москва | 4 752 | 11 725 | 16 477 |
| Барыбино | 196 | 62 | 258 |
| Домодедово | 458 | 336 | 794 |
| Кашира | 2 206 | 2 396 | 4 602 |
| Михнево | 121 | 66 | 187 |
| Ожерелье | 17 | 25 | 42 |
| Павелец | 121 | 107 | 228 |
| Серебряные пруды | 44 | 38 | 82 |
| Узуново | 61 | 14 | 75 |

* *Источник*: Краткий обзор коммерческой деятельности Рязанско-Уральской железной дороги за 1920–1922 гг. Саратов, 1923. С. 120–123.

1921/22 операционный год характеризовался постепенным ростом перевозок частных грузов. Еще 15 ноября 1921 г. член коллегии НКПС, заместитель наркома путей сообщения В. В. Фомин отдал приказ о необходимости активизации работы по привлечению на транспорт частных грузов. Обо всех мерах, принимавшихся на местах для развития частных грузоперевозок, надлежало сразу информировать НКПС [192]. Особенно активно эта работа началась после создания правлений железных дорог.

Практически все правления столкнулись в начале своей коммерческой деятельности с недостатком сведений о состоянии промышленности и сельского хозяйства районов, по которым проходят железные дороги. Дореволюционные сведения устарели, а в период централизованного управления в них не было необходимости. Изменился за 7 лет и социально-экономический облик большинства прилегающих к дорогам территорий (эвакуированные предприятия и учреждения, беженцы и т. п.). Изучались эти территории поразному. Например, Северные железные дороги проводили анкетные обследования промышленных предприятий через начальников станций, по роду своей деятельности чаще других агентов дороги вступавших в контакт с руководителями расположенных вблизи железнодорожных линий заводов и фабрик. На Московско-Казанской и Рязанско-Уральской железных дорогах председатели правлений лично обследовали прилегающие к ним районы и устанавливали личные контакты с представителями местных органов народного хозяйства. Особенно обстоятельно подготовились к изучению промышленности и сельского хозяйства на Московско-Казанской дороге. Были составлены специальные опросные листы по роду производства. Произведен учет грузооборота всех станций по видам грузов на участке Москва—Рязань. Агенты дороги провели обследование крупных промышленных предприятий (Люберецкий завод жатвенных машин, Старо-Черкинская мануфактура, Рязанский кожевенный трест и т. д.). Были выяснены виды на урожай в районе дороги и соответственно ожидаемый размер перевозок хлеба и зерна. Проведены расчеты возможного понижения тарифов на ряд грузов, например лесные материалы. 13 ноября 1922 г. Правление дороги созвало специальный съезд представителей учреждений и предприятий, заинтересованных в установлении тесной связи с железнодорожниками [193].

Для выяснения экономического состояния районов, обслуживаемых Московско-Балтийской железной дорогой, 10 июля состоялся съезд ее коммерческих агентов. На съезде было отмечено, что низкая производительность предприятий связана с отсутствием сырья, рынка сбыта и т. п. Вместе с тем хороший урожай 1922 г. требовал для перевозок сельскохозяйственных грузов примерно 1 500 вагонов в месяц [194].

Идя навстречу начинавшей развиваться промышленности, правления открывали для грузовых операций остановочные пункты, закрытые ранее из-за уменьшения объема работ. Например, Московско-Казанская железная дорога только в сентябре 1922 г. открыла 6 таких пунктов. Правление Московско-Киево-Воронежской железной дороги за счет заинтересованных учреждений открыло ряд линий 3-й категории и отдельных ветвей. Правление Московско-Курской железной дороги предприняло специальные обследования районов дороги для выяснения их экономических возможностей. В частности, обнаружилось, что в районе Головановской ветки ждет вывоза до 20 тыс. куб. саж. леса и 300 тыс. куб. фут. разной древесины. Специально командированные агенты Московско-Казанской железной дороги выявили, что рядом с дорогой на москворецких и окских заливных лугах наблюдается богатый травостой. Дорога немедленно вступила в переговоры с продорганами и частным торговым аппаратом, способствовала возобновлению сено-прессовальных работ, как на частных, так и на арендованных у продорганов прессах [195].

Московско-Киево-Воронежская железная дорога организовала работу по приему железнодорожных посылок в целях развития частных грузовых перевозок. Дело в том, что средний и мелкий собственник не мог произвести наличный расчет за вагон товара. Этим пользовались «деловые люди с уклоном в спекулятивную сторону», т. е. более организованные мешочники. Чтобы положить конец подобной предпринимательской деятельности, наносившей государству существенный урон, дорога решила сама организовать быструю доставку груза мелкими партиями (железнодорожные посылки), применив к ним все преимущества, которые могла дать дорога: льготные условия хранения, краткосрочное кредитование перевозок, выдача ссуд под груз на места отправки, доставка груза на дом получателю и т. п. Для осуществления этой коммерческой деятельности дорога открыла пункты в Москве, Курске, Воронеже,

Нежине и других городах по приему и выдаче посылок (груз не более 10 пудов по одному документу). Был установлен тариф не выше багажного, введены упрощенные требования к упаковке, ускорено оформление документов. Перевозка осуществлялась пассажирской скоростью. Вводился упрощенный порядок удовлетворения претензий. Дорога взяла на себя сбор посылок и доставку их получателям на дом. Более того, в некоторых случаях дорога даже вела закупки перевозимых грузов на комиссионных началах за счет клиентов. Поскольку успех дела зависел от количества приемных пунктов, Правление дороги пошло на использование частной инициативы. Параллельно с городскими станциями и транспортными конторами на определенных условиях, гарантировавших интересы государства, дорога позволила частным конторам, в качестве своих агентов, производить прием и выдачу посылок. В Москве, например, такие пункты были открыты при солидных частных торговых учреждениях и кооперативах во всех частях большого города [196].

Дороги стали сами заниматься торговыми операциями. Правление Московско-Казанской железной дороги решило реализовать на рынке ряд материалов, которые летом 1922 г. дороге не требовались и лишь обременяли склады и кладовые службы. Поскольку некоторые предприятия расплачивались за железнодорожные услуги своей продукцией, возникла необходимость в продаже ее на рынке. Так, Северные железные дороги продали часть полученной от Иваново-Вознесенского треста мануфактуры синдикату Уралмет. На этой сделке правление дороги получило 20 % прибыли. Другую часть мануфактуры дорога реализовала на Кубани, купив 25 вагонов пшеницы [197]. В 1922 г. на всей железнодорожной сети выросла среднесуточная погрузка частных грузов. Если в первые два месяца операционного года частные грузы составляли 26–33 вагона в сутки, то в сентябре уже 1 600 вагонов.

Эти успехи были бы невозможны без высококвалифицированного управления железными дорогами. В 1922 г. начальниками железных дорог Московского узла были: Александровской — А. А. Эйсымонт, Московско-Балтийской — Л. В. Никольский, затем А. П. Осипов. Объединенную дорогу возглавил А. Н. Иванов, а затем М. А. Полозов. Московско-Киево-Воронежскую железную дорогу по-прежнему возглавлял М. М. Рябков, Московско-Курскую, Нижегородскую и Муромскую — Д. А. Денисов, Рязанско-Уральскую — С. Т. Ковылкин, затем Ф. И. Забара, Северные —

К. С. Лунев. Московско-Казанской в начале руководил К. Н. Ванифатьев, а затем Я. М. Мовчан-Кухарук. Николаевской железной дорогой руководил Г. Н. Кириллович.

12 сентября 1922 г. коллегия НКПС постановила образовать акционерное транспортное общество (Транспорттрест)[198]. Это акционерное общество должно было заниматься перевозкой и хранением грузов, выдачей ссуд под товары, принятые на хранение и транспортировку, вопросами страхования грузов. К участию в обществе привлекались правления железных дорог. Предполагалось выпустить 12 тыс. акций, причем в НКПС и подведомственных ему органах будет находиться 51 % этих акций. Устав общества предусматривал, что взносы могут поступать в виде передачи ему недвижимого имущества или товаров. Управление обществом выстраивалось по классической схеме. Организовывалось Правление, формировался Совет, избиралась Ревизионная комиссия. Основные вопросы решало Общее собрание акционеров. Совет состоял из 12 чел. В него входили представители ведомств, заинтересованных в услугах Транспорттреста. Подводя итоги обсуждения, Ф. Э. Дзержинский заметил, что монопольного права на перевозки у этого общества нет, но его грузы железные дороги будут перевозить в первую очередь[199]. Фактически Транспорттрест должен был противостоять попыткам частных лиц овладеть рынком транспортных услуг.

В 1922 г. были внесены некоторые изменения в Правила технической эксплуатации. В частности, указана номенклатура поездов. По роду сообщений поезда были разделены — на прямого и местного сообщения. Местные поезда обращались только в пределах данной дороги. По роду перевозок поезда разделялись на *экстренные* («для проезда правительственных лиц, а также заказываемые за особую плату частными лицами или организациями»), *курьерские* (с повышенной технической скоростью и минимальным числом остановок в пути), скорые (со скоростью пассажирского поезда или несколько повышенной и с сокращенным числом остановок), *пассажирские* (с остановками на большинстве станций по пути своего следования), *пригородные* (обслуживающие районы, прилегающие к крупным городам или торгово-промышленным центрам). Особым родом поездов являлись *пассажирско-товарные* (при наличии почтовых вагонов они именовались *почтовыми*), воинские и санитарные. Поезда товарного движения разделялись на дальние

и участковые. Выделялась группа поездов служебного движения: вспомогательные для оказания помощи в очистке путей от снега, тушении пожаров и т. п.; служебные — для поездки начальствующих лиц ведомства путей сообщения, перевозок с места жительства к месту службы или учебы рабочих и служащих данной дороги и обратно; подвижные ремонтные поезда. По-прежнему выделялся род поездов хозяйственного движения — обслуживавших нужды самой дороги. Было установлено старшинство в движении поездов. Вне очереди отправлялись вспомогательные поезда. Далее по степени очередности экстренные, курьерские, скорые и т. д. Были повышены требования к лицам, которым вверялось управление паровозом. Отныне они должны сдавать экзамены на знание конструкции и управления паровозом, профиля пути того участка, на котором предстояло работать. По результатам экзаменов выдавалось специальное удостоверение на право управления паровозом. В случае поездки машиниста по участку с незнакомым ему профилем, в кабине должен был присутствовать агент дороги, знавший путь. Были внесены и другие изменения, нацеленные на лучшую организацию движения поездов и безопасность перевозок грузов и пассажиров [200].

Постепенно стало налаживаться пассажирское движение. В первую очередь было восстановлено движение пригородных поездов. НКПС поставил задачу реконструкции путей для достижения движения таких поездов со скоростями довоенного времени, ведь речь шла о подвозе к месту работы рабочих и служащих, проживавших в окрестностях столицы и близлежащих городах и населенных пунктах. Начались работы по восстановлению платформ, будок для ожидания пассажирских поездов, организация касс на промежуточных пунктах. Принимались меры для должного освещения мест остановки пригородных поездов и самих вагонов. Была организована перевозка грузов в пригородные районы с дачными поселками. НКПС потребовал обслуживать пригородные поезда паровозами с нефтяным топливом [201]. По свидетельству помощника начальника Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС В. В. Шухова в 1923 г. объем пригородных перевозок в Московском узле достиг уровня предвоенного 1913 г. [202]

Весной 1922 г. из Москвы ежедневно отправлялись пассажирские поезда только в Рязань и Ярославль. Три раза в неделю скорый поезд ходил в Петроград, по вторникам и пятницам —

в Минск, по средам через Харьков на Ростов, по вторникам отправлялся в Новониколаевск. Раз в неделю пассажирские поезда уходили в Елец, Калугу, Пензу. Почтовые поезда ежедневно следовали в Петроград, Нижний Новгород, Вологду, Минск, Казань, Саратов, Себеж, Савелово, Харьков.

Как уже отмечалось, в годы Гражданской войны пассажирские вагоны освещались при помощи свеч. С 12 апреля 1922 г. было решено восстановить в вагонах электрическое и газовое освещение [203].

8 июня 1922 г. в «Гудке» был опубликован приказ НКПС об улучшении пассажирского движения на железных дорогах. Отмечалось отставание в организации пассажирских перевозок на таких дорогах, как Александровская, Московско-Казанская и Рязанско-Уральская и, наоборот, в пример ставились Московско-Курская, Николаевская и Северные железные дороги. Нарком обращал внимание железнодорожников на повышение качества обслуживания (освещение и отопление пассажирских вагонов, поддержание чистоты на вокзалах, своевременное ознакомление пассажиров с расписанием движения поездов, действующими тарифными ставками за проезд и провоз багажа и т. п.). Для пассажиров, нарушавших чистоту и порядок в вокзалах и поездах, вводился штраф в размере трех золотых рублей по курсу Госбанка [204].

27 июня заместитель председателя СТО А. И. Рыков подписал постановление об изменении норм провоза ручной клади и багажа. Норма бесплатного провоза ручной клади была понижена до одного пуда по полному пассажирскому билету и до 20 фунтов на каждого ребенка. Вместе с тем норма багажа с 4 пудов увеличилась до 10 пудов на каждый пассажирский билет. При этом управления дорог в зависимости от местных особенностей имели право повышать эту норму для поездов местного сообщения [205].

В 1922 г. важнейшими достижениями в пассажирских перевозках стало восстановление беспересадочного сообщения. К осени курсировало уже 60 таких поездов. Наиболее дальними из них стали: Москва—Чита, Москва—Новониколаевск, Москва—Омск, Москва—Батум, Москва—Севастополь. Скорые и почтовые поезда стали формироваться исключительно из классных четырехосных вагонов. На 20 главнейших маршрутах возобновлено обращение спальных вагонов бывшего международного общества. Товарные вагоны оставались только в смешанных поездах на второстепен-

ных линиях. Было проведено разграничение тарифов за проезд пассажиров в мягких и жестких вагонах, а также в смешанных поездах. Развивалось движение специальных рабочих поездов для облегчения передвижения железнодорожников к месту службы [206].

Комиссия во главе с В. В. Фоминым при участии прибывшего из-за границы Ю. В. Ломоносова рассмотрела вопрос о восстановлении движения спальных вагонов как внутри России, так и для беспересадочного сообщения с другими странами. На первое время решено было установить движение поездов с такими вагонами по следующим направлениям: Москва—Петроград, Москва—Иркутск—Владивосток, Москва—Архангельск, Москва—Екатеринбург, Москва—Тифлис, Москва—Севастополь, Москва—Харьков, Москва—Одесса, Москва—Ташкент, Москва—Саратов, Москва—Столбцы, а также Москва—Ревель и Москва—Рига [207]. В сентябре 1922 г. было перевезено по всей сети 9 136 тыс. чел., против 4 377 тыс. чел. в сентябре 1921 г., т. е. в два раза больше. При этом доля местного сообщения составила 87 %, а прямого — 13 % [208].

С октября 1921 г. по сентябрь 1922 г. Московско-Белорусско-Балтийская железная дорога перевезла 5 409 664 пассажира, Московско-Казанская — 4 898 266, Московско-Киево-Воронежская — 1 809 653, Московско-Курская — 6 142 819, Северные — 8 162 937 [209].

Обследование пассажирского движения на Московском узле в августе 1922 г. показало, что 83 % всех поездов проследовало по дорогам Московского узла без опоздания. В среднем же пассажирский поезд опаздывал на 76 минут, а смешанный (пассажирско-товарный) — на 399 минут. Из общего количества опоздания смешанных поездов 87 % падает на Московско-Казанскую железную дорогу. Причем из этого количества опоздавших поездов (примем его за 100 %) лишь 21 % опоздал по приему от соседних дорог, а 79 % уже в пределах Московско-Казанской железной дороги.

На магистральной линии от Курска до Москвы в августе 1922 г. только 49 % смешанных поездов прибыло в Москву без опоздания. Из опоздавших лишь 11 % вышли из графика еще на Южных железных дорогах, а остальные допустили его уже в пределах Московско-Курской железной дороги. При этом 43 % всех опозданий поездов по Московскому узлу было связано со скоростью движения, 30 % — из-за неисправности паровозов и вагонов, 10 % —

с задержками коммерческих операций и багажом, 17 % — с опозданиями от соседних дорог[210].

Результаты работы железных дорог в 1922 г. показали, что кризис на транспорте пошел на спад.

## § 4. Социальная сфера

По данным А. Г. Рашина к концу 1920 г. на Александровской железной дороге трудились 38 576 чел., на Московско-Казанской — 81 436, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской — 60 610, Московско-Виндаво-Рыбинской — 15 108, Московско-Киево-Воронежской — 36 998, Рязанско-Уральской — 75 956, Северных — 77 754[211].

В целях повышения производительности труда ВЦСПС, отдельные ведомства и их органы на местах в 1921 г. неоднократно принимали решения о повышении оплаты труда, вводили разнообразные премии. 21 января НКПС ввел премирование за экономию топлива, расходуемого в паровозном хозяйстве[212]. С 1 марта 1921 г. была введена в действие Инструкция по применению Положения об оплате труда специалистов железнодорожного и водного транспорта. Она разрешала НКПС назначать специалистам персональные оклады. Максимальный оклад был установлен в размере 20 тыс. руб.[213]

28 марта Отдел нормирования труда ВЦСПС принял постановление о введении на железнодорожном и водном транспорте сверхурочных работ. В частности, они были разрешены начальникам железных дорог и их помощникам, начальникам ряда служб, отделов, старшим ревизорам служб (тяги, движения, материальной), начальникам главных мастерских, участков, депо, машинистам-наставникам, старшим дорожным мастерам, артельным старостам и т. д. Общее количество сверхурочных часов в месяц не должно было превышать 50[214].

2 мая 1921 г. ВЦСПС принял решение о повышенной оплате работников Московского и Петроградского железнодорожных узлов. В Московский узел вошли все станции Московской Окружной железной дороги, а также линии до станций (включительно): Жаворонки, Нахабино, Апрелевка, Орехово, Голутвин, Щурово, Куровская, Егорьевск, Ильинский погост, Ока, Богородская, Балашинская, Пушкино, Катуар, пост 139 верста (Рязанско-Уральской

железной дороги) и Редькино (без нее) Николаевской железной дороги[215].

С 1 октября 1921 г. НКПС установил повышенную оплату за выход грузчиков в выходные дни для разгрузки и погрузки вагонов[216]. Железные дороги устанавливали свои премии. Например, на Северных дорогах в январе 1921 г. ввели премии за исправное состояние проводов, аппаратов, приборов и за быструю ликвидацию повреждений. Были изучены статистические данные довоенных лет о количестве различных повреждений в течение месяца и среднем времени, необходимом для их устранения. Было решено выплачивать ежемесячную премию работникам телеграфа в размере 200 % от оклада, если не было ни одного повреждения. Чем меньшей продолжительностью во времени было повреждение, тем более высокой в процентном отношении была премия[217]. На Александровской железной дороге Служба пути установила сдельную оплату труда по нормам 1912 г. с увеличением в 12 тыс. раз. Практиковалась «премия времени». Это означало, что рабочий, выполнивший задание досрочно, мог оставшееся время тратить на свои собственные хозяйственные нужды[218].

И все же реальной величиной в 1921 г. оставалась оплата труда в натуральном виде[219]. Размер зарплаты определялся стремлением администрации тем или иным путем удержать работника на производстве, гарантируя ему определенные пайки. Транспорту был отпущен колоссальный по тому времени натурный фонд (около 40 млн аршин мануфактуры). Профсоюзы тщательно следили за расходованием премиального фонда, особенно в его натурной части. Были введены новые премии за ремонт пути и подвижного состава, дифференцированные поверстные и т. п. Следует отметить, что хотя администрация дорог по-прежнему несла всю ответственность за железнодорожное хозяйство, основной рычаг управления (тогда это был натурфонд) был в руках местного профсоюзного комитета, органа выборного и не подчиненного Управлению железной дороги. Естественно, что такая система нормирования труда не могла дать ожидаемого производственного результата.

С ноября 1921 г. оплата труда на железных дорогах осуществлялась по тарифу Цектрана. В его основе была 17-ти разрядная сетка с соотношением зарплаты 1 и 17 разрядов как 1 : 5. Особенностью этого тарифа было невыгодное положение многочисленного слоя работников, особо ценного для организации любого производства:

мастеров, монтеров, бригадиров и т. п., так как их труд оплачивался гораздо ниже многих из подчиненных им рабочих. Почему сложилась такая практика? Во-первых, нельзя не учитывать, что политика Советской власти была направлена на первоочередной рост зарплаты у наименее оплачиваемых в довоенное время групп железнодорожников. Рабочие с минимальной оплатой, например вся служба пути, в начале нэпа уже достигли не только среднего довоенного уровня зарплаты, но и значительно превысили его. Во-вторых, Цектран был вынужден учитывать психологию масс рядовых рабочих, их стихийное стремление подтянуть зарплату отдельных групп транспортников к некоему среднему уровню, что находило отражение и в коллективных договорах.

Для устранения диспропорции НКПС доплачивал среднему звену управленческого персонала за выполнение производственных заданий. Понимая, что существующая тарифная сетка не дает материальной заинтересованности в повышении квалификации, НКПС предложил ввести 24-х разрядную сетку с соотношением крайних разрядов 1 : 8. Однако ввести ее оказалось в 1922 г. невозможно вследствие недостатка ресурсов, поскольку требовалось увеличить фонд оплаты труда на 40–50 %. Ноябрьский (1921 г.) тариф вновь ввел поясные коэффициенты (столичный, высший, низший). Их характерной чертой была плавность повышения и понижения оплаты. На местах допускалось изменение тарифа на 5–10 %. Таким образом, оплата труда в рамках одного пояса могла отличаться для работников отдельных железнодорожных узлов, станций с коренными депо и т. п. В августе 1922 г. был установлен порядок, при котором дороги по соглашению между собой могли изменять пояса узловых пунктов. Это дало возможность дорогам маневрировать в пределах отпущенных фондов оплаты труда.

Негативное влияние на железнодорожников оказывала несбалансированность зарплаты между отраслями народного хозяйства. 9 мая 1921 г. на совещании в НКПС Н. И. Борисов говорил о том, что железнодорожники находятся в худшем положении в вопросах оплаты труда по сравнению с работниками других отраслей народного хозяйства. Например, начальник технического отдела одного из цехов Можереза, получавший 15 тыс. руб., получил предложение перейти на другую работу вне транспорта с окладом в 30 тыс. руб. Премиальная система на железных дорогах тогда получила распространение лишь в службах тяги и движения и только

начала внедряться в службах пути[220]. Тему оплаты труда затрагивали многие выступавшие на совещании. Не все соглашались с аргументами Борисова и его призывом повысить жалование. Так, Я. М. Шатуновский сказал: «Я вынес такое убеждение, что вопрос этот не является таким острым. В самом деле, какое значение имеет получать 8 000 или 30 000 или даже 90 000, когда пуд муки стоит 200 000 р. Основным вопросом является получение натурального премирования»[221]. И все же проблема несбалансированности оплаты существовала.

Сравнение ставок транспорта и строительства на Рязанско-Уральской железной дороге (в дензнаках 1922 г.)*

| Ставка | Железная дорога в районе Каширы | Каширстрой |
|---|---|---|
| I разряд | 1 100 | 2 099 |
| IV разряд | 2 200 | 4 380 |
| IX разряд | 2 965 | 6 061 |
| XIV разряд | 4 500 | 9 125,5 |
| XVII разряд | 5 490 | 11 406,5 |

* *Источник*: Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 г. М., 1922. С. 33.

Особо ощутим был разрыв в оплате на железных дорогах и в промышленности. При этом разрыв стремительно увеличивался. Например, в январе 1922 г. разница в оплате по ставке VI разряда составляла 10 %, а уже в мае того же года — 75 %. Это был результат быстрой адаптации промышленности к условиям нэпа и определенного дисбаланса цен на продукцию промышленности и оплаты услуг транспорта.

Вполне понятно, что железнодорожники пытались заработать сверхурочно. Количество таких работ все время росло. На Александровской железной дороге численность выполнявших сверхурочную работу выросла с января по май с 27,5 до 38,1 % от общего штатного состава рабочих и служащих. Соответственно, на Московско-Балтийской железной дороге — с 13,3 до 27,7 %, на Московско-Казанской — с 34,1 до 46,3 %, на Московско-Курской — с 41,1 до 51,4 %, на Северных — с 30,2 до 43,7 %[222].

В этих условиях НКПС был вынужден предупредить администрацию дорог, что такие работы не могут превышать 100 часов, и «выписывание вознаграждения за сверхурочные работы с целью простого увеличения заработной платы, безусловно, недопустимо»[223].

31 января 1922 г. СТО принял постановление об увеличении нормальной продолжительности работы паровозов и поездных бригад и других железнодорожных служащих. В нем признавалась необходимость увеличить продолжительность работы всех служащих, причастных к безопасности и беспрерывности движения поездов «в пределах положения», «объявленного постановлением б. министра путей сообщения от 1 июня 1907 г. за № 14471, с оплатой особым вознаграждением времени, проведенного на работе сверх времени, положенного по кодексу законов о труде»[224].

В Российской империи рабочий на железной дороге в среднем получал 34 руб. в месяц. В 1921/22 г. его заработок равнялся 5,05 довоенным рублям, а в 1922/23 г. — 9,61 руб.[225] Формально зарплата резко сократилась. Следует, однако, иметь в виду, что помимо зарплаты в денежном выражении на транспорте в 20-е годы существовал еще и целый ряд вознаграждений натурального характера или носящих характер различных льгот, направленных на удовлетворение бытовых и культурных нужд.

В ноябре 1922 г. НКПС провел обследование месячного (октябрьского) бюджета семьи железнодорожника. Оно охватило 2 086 семей по разным службам. При этом рабочие и служащие представлены в нем пропорционально их количеству в этих службах. Возглавлявший эту работу член коллегии НКПС А. Б. Халатов писал, что на транспорте работало 30 % пролетариата РСФСР, и выяснение условий его быта и материального положения играло важную роль в планировании развития народного хозяйства. Халатов особо подчеркнул: «Мы должны себе уяснить, что, недоплачивая работнику необходимого минимума, мы тем самым, прежде всего, проигрываем сами, заставляя его или отвлекаться в поисках побочного заработка, что понижает его работу по его основному занятию, или пополнять свой приход нелегальными путями»[226].

Обследование показало, что на отдельных дорогах на семью железнодорожника приходилось 28 руб. 11 коп. Как была высчитана эта цифра?

23 мая 1921 г. были утверждены новые правила бесплатного проезда по железным дорогам[227]. Такой проезд разрешался по условиям несения службы или по служебной и собственной надобности. Каждый железнодорожник получил право совершить бесплатно три поездки в год на расстояние до 500 верст туда и обратно. Столько же поездок могли совершить члены его семьи — мать, жена, несовершеннолетние дети, пасынки и падчерицы, а также «сопровождающее малолетних детей лицо» (не более одного). Малолетними считались дети, не достигшие 14 лет. За первое полугодие 1923 г. по железным дорогам Московского узла расходы на эти билеты в среднем составили 17,6 % от фонда заработной платы. Наибольшие расходы по этому показателю были у Северных дорог — 21,0 %.

Исходя из поездки одного человека на расстояние в 300 верст за продовольствием, дороги выдавали так называемые провизионные билеты. 25 % таких билетов передавалось несемейным (6 поездок в год) и 75 % — семейным (12 поездок в год). Поскольку все билеты, выданные железнодорожникам, в управления дорог не возвращались, то невозможно подсчитать их фактическое использование. Но средние расходы дорог Московского узла на эти цели составили 27,0 % от фонда заработной платы. Наибольшие расходы здесь несли также Северные дороги (34,0 %). Дороги покрывали значительную часть расходов по обеспечению железнодорожников топливом (заготовка, подвозка к станциям, перевозка, доставка на склады, хранение). Эти расходы дорог составляли 2,5 % от фонда зарплаты. Наибольшие расходы здесь были отмечены у Московско-Казанской дороги — 5,7 %. Несколько выше были аналогичные расходы на выдачу железнодорожникам хлеба (в среднем 7,7 %, а на Московско-Казанской дороге — 12,8 %).

Немалые средства дороги тратили на содержание яслей (отопление, освещение, оплата персонала, питание детей и т. п.), очистку дворов и вывоз мусора из домов, где проживали железнодорожники. Дороги Московского узла покрывали 50 % стипендий курсантов различных ведомственных учебных заведений. Все ученики школ, студенты высших учебных заведений пользовались бесплатным проездом на железнодорожном транспорте. Железные дороги содержали за свой счет помещения профорганизаций, предоставляя им также средства передвижения и право бесплатной телеграфной связи, обеспечивали работников спецодеждой, мылом и т. п. В ито-

ге по неполным данным Бюро правлений железных дорог в первой половине 1923 г. скрытые формы зарплаты на Московском узле достигали по отдельным дорогам 75–80 % по отношению к основному фонду зарплаты[228]. На собрании московских железнодорожников-коммунистов Ф. Э. Дзержинский назвал и другие формы дополнительного заработка в скрытой форме: доход от личного подсобного хозяйства в месяц составлял 3 руб. 81 коп., доход от продажи имущества, отданные семье долги, сбережения — еще 7 руб. 11 коп. Назвал нарком и криминальный источник дохода. По его сведениям в среднем кража топлива ежемесячно приносила доход в 34 коп.

Бюро правлений железных дорог предприняло попытку заменить эти скрытые формы зарплаты прямым ее выражением, т. е. увеличить зарплату транспортников, но столкнулось со многими прѐпятствиями. Оказалось, что не все можно осуществить на основе представлений о целесообразности, подсказывавшейся экономическими расчетами. Пришлось считаться с укоренившимися привычками железнодорожников, недостаточным уровнем зарплаты и т. д. Например, пользование разовыми билетами было старинной, идущей еще из XIX в., привилегией железнодорожников и просто не могло быть аннулировано. Был невозможен решительный отказ от пресловутых провизионок из-за слабости железнодорожной кооперации. Поэтому первоначально были ограничены расходы на бани, ясли, трамвайные билеты. Администрация дорог получила больше возможностей по распределению жилой площади и поставила вопрос о своем праве выселять из арендованных или принадлежащих дорогам домов лиц, не работавших на транспорте.

Скрытые формы зарплаты на дорогах Московского узла в январе–марте 1923 г. (% по отношению к фонду зарплаты)*

| Наименование услуг и привилегий | Московско-Белорусско-Балтийская ж. д. | Московско-Курская ж. д. | Московско-Казанская ж. д. | Северные ж. д. | В среднем | Примечания |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Разовые билеты | 20,7 | 14,7 | 14,0 | 21,0 | 17,6 | |
| Провизионные билеты | 28,0 | 30,5 | 16,0 | 34,0 | 27,0 | |

*Продолжение таблицы*

| Наименование услуг и привилегий | Московско-Белорусско-Балтийская ж. д. | Московско-Курская ж. д. | Московско-Казанская ж. д. | Северные ж. д. | В среднем | Примечания |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Топливо | | | | | | |
| а) накладные расходы дорог | 0,2 | 2,9 | 5,7 | 1,1 | 2,5 | |
| б) экономия транспортников | 0,7 | 8,1 | 8,5 | 9,4 | 6,6 | В итог не входит |
| Продовольственный фонд | | | | | | |
| а) накладные расходы дорог | 6,6 | 8,9 | 12,8 | 2,7 | 7,7 | |
| б) экономия транспортников | 1,3 | 3,4 | 4,0 | 2,2 | 2,7 | В итог не входит |
| Бани | | | | | | |
| а) где есть муниципальные | 0,7 | 0,7 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | |
| б) где нет муниципальных | 1,2 | 1,1 | 0,4 | 0,4 | 0,7 | |
| Здравотдел | 1,9 | 5,6 | 2,1 | 1,9 | 2,9 | |
| Ясли | 0,2 | 1,0 | — | 0,3 | 0,5 | |
| Трамвай | 1,4 | 1,0 | 2,3 | 0,4 | 1,3 | |
| Дома, предоставленные под жилье | 6,0 | 3,9 | 4,9 | 2,4 | 4,3 | |
| **Итого** | **66,9** | **70,3** | **58,5** | **64,5** | **65,0** | |

* *Источник*: Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог. М., 1924. С. 92.

Анализ октябрьского бюджета железнодорожников показал, что в среднем в семье из 5 чел. самостоятельный заработок имели 1,2 чел. Иными словами, семья железнодорожников жила исключи-

тельно на средства главы. 70 % доходов семья получала от сдачи жилья, торговли, продажи имущества, доходов своего хозяйства и т. п.

Исследование показало, что абсолютное большинство железнодорожников жили в весьма стесненных условиях. Казенные квартиры имели 0,77 % лиц административно-технического персонала; 0,36 % квалифицированных рабочих; 0,25 % весовщиков и кладовщиков; 0,22 % машинистов и их помощников и т. д.

Одним из важнейших показателей материального благополучия работников является показатель расхода на питание. Выяснилось, что в семьях административно-технического персонала, конторщиков и телеграфистов расходовалось на это 49 % бюджета; весовщиков и кладовщиков — 51 %, машинистов, их помощников, кочегаров и кондукторов — 50 %, неквалифицированных рабочих — 52 %. Для сравнения, промышленные рабочие Москвы и Урала расходовали на продовольствие 45,5 %.

По сравнению с дореволюционной Россией расходы железнодорожника на жилье сократились с 24 % зарплаты до 2,9 %, а на топливо, наоборот, выросли с 9 до 13,7 %. На культурные и образовательные цели (включая покупку книг и журналов, обучение детей и т. п.) в Российской империи железнодорожник тратил 6 % бюджета, а в октябре 1922 г. — всего 2,9 %.

Рассмотрим более подробно условия жизни железнодорожников Московского района.

Семья начальника Службы пути, как правило, имела трехкомнатную квартиру площадью примерно 60 м, с электрическим освещением и водопроводом, голландской печью. Продукты в основном покупались на рынке. Обычный обед семьи: суп грибной или мясной, картофель, каша пшенная или гречневая. Сельским хозяйством семья не занималась. Жалованье главы семьи составляло 10 руб. 98 коп. Еще 90 руб. он зарабатывал переводами с немецкого и французского языков. Расходы семьи в месяц составлял 95 руб. Из них на продукты питания — 33 руб. 67 коп., на культурные потребности — 4 руб. 80 коп., на одежду и обувь — 17 руб. 50 коп., на медицинскую помощь — 3 руб. 80 коп.

Семья машиниста имела частную квартиру площадью 35 м. С электрическим освещением, но без водопровода. Часть продуктов покупали на рынке, часть получали через госснабжение и от своего подсобного хозяйства. Традиционный набор продуктов питания: крупа, мясо, картофель. Общий доход семьи 44 руб.

85 коп. Из них на продукты питания расходовали 19 руб. 95 коп., на одежду и хозяйственные вещи — 10 руб. 35 коп., на культурные потребности — 1 руб.

Семья стрелочника снимала квартиру такой же площади с переносной железной печью, керасиновым освещением, без водопровода. Продукты питания и топливо приобретали на рынке и получали через госснабжение. Обычный обед: щи, каша, картофель. Общий доход семьи 22 руб. 70 коп. На продукты питания тратились 6 руб. 76 коп., отопление — 1 руб. 41 коп., одежду и хозяйственные вещи — 3 руб. 80 коп., культурные потребности — 55 коп. [229)]

Дефицит бюджета НКПС не позволял значительно поднять заработную плату. Следовательно, нужно было искать внутриведомственные источники повышения доходов железнодорожников. Научный путь должны были подсказать органы нормирования труда. Уже в конце 1921 г. в этой сфере произошли большие изменения. За профсоюзными органами сохранялась, так сказать, идеология тарифной работы и контроль над расходованием фондов зарплаты, но всю техническую работу по разработке новых систем оплаты, норм выработки, штатных расписаний, правил приема на работу и перемещения по службе стало нести только Управление дороги. Весной 1922 г. была сформирована новая структура органов нормирования на транспорте. При этом был учтен опыт отдельных дорог. Например, еще 17 января 1921 г. на Московско-Казанской железной дороге на правах службы было образовано Бюро снабжения и нормирования, которое распределяло работников по тарифным разрядам, устанавливало нормы выработки, приспосабливало различные системы поощрений к условиям труда на данной железной дороге и т. п. [230)] Теперь в НКПС на правах самостоятельного управления действовало Центральное бюро нормирования, а на местах — бюро нормирования на правах отделов округов, служб дорог и т. д. Они ведали вопросами нормирования и оплаты труда, тарифами, денежным, продовольственным и вещевым снабжением, социальным страхованием, охраной труда, улучшением быта работников.

Новые органы должны были добиться, чтобы штаты повсеместно были приведены в соответствие с техническими нормами, и оплата персонала зависела от результатов работы, а личные заработки работников были увязаны с личной производительностью труда.

Бюро нормирования провели ответственную и сложную работу по применению норм советского трудового законодательства к специфическим условиям работы на транспорте. Они стали заниматься вопросами рационального использования труда. Повсеместно стали возникать бюро рационализации, в задачи которых входило с помощью научных методов подойти к изучению трудовых процессов[231].

Одним из внутренних резервов повышения производительности труда и зарплаты стало уменьшение контингента работников железных дорог. В основу сокращения личного состава железных дорог легли расчеты Госплана, составленные на основе данных довоенного времени. Так, коэффициент личного состава на 1 версту при нагрузке в 30 тыс. вагонов тогда равнялся 12,8 чел. Затем учли последствия введения 8 часового рабочего дня и уменьшения количества рабочих дней с 300 до 280 и другие обстоятельства этого рода, а равно уменьшение движения по сравнению с 1913 г. в 3–4 раза. В итоге были установлены следующие коэффициенты рабочей силы на версту: для дорог I категории — 12,7 чел., II категории — 9,5 чел., III категории — 6,2 чел. В среднем, по расчетам Госплана — 10,2 чел. на версту. Исходя из протяженности железных дорог, потребность в железнодорожниках на всю сеть оказалась равной 650 000 чел.

Сокращение штатов на железных дорогах проходило в три этапа и его результаты видны из следующей таблицы[232].

| Время сокращения | % сокращения | Фактически состояло | Фактически сокращено |
|---|---|---|---|
| 1 мая 1921 г. | 10 | 1 279 991 | 169 165 |
| 1 октября 1921 г. | 16 | 1 065 824 | 183 886 |
| 1 апреля 1922 г. | ок. 30 | 866 107 | 183 353 |

В результате железные дороги имели на версту 10,4 чел., т. е. приблизились к теоретической норме Госплана. Сокращение штатов дорог Московского железнодорожного узла не отличалось от заданий НКПС, а некоторые из них сократили рабочих и служащих больше, чем требовалось по новым штатам дорог, утвержденным 2 июня 1922 г.[233]

| Название дороги | Количество работников на дорогах Московского узла* | |
|---|---|---|
| | 1 октября 1921 г. | 1 сентября 1922 г. |
| Московско-Беларусско-Балтийская | 44 892 | 31 182 |
| Московско-Казанская | 74 389 | 48 295 |
| Московско-Киево-Воронежская | 28 331 | 22 217 |
| Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная | 55 553 | 37 765 |
| Северные | 61 123 | 38 225 |

* *Источник*: Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. 1921–1922 операционный год. М., 1923, С. 94–95.

Согласно новым штатам на Александровской железной дороге должно было трудиться 18 450 чел., Московско-Балтийской — 10 762, Московско-Казанской — 44 075, Московско-Киево-Воронежской — 21 525, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской — 29 213, Северных — 39 462 чел.

Докладывая положение транспорта на заседании Политбюро в марте 1922 г., Ф. Э. Дзержинский особо подчеркнул, что непременным условием сокращения аппарата должно быть повышение оплаты труда остающихся на госснабжении работников транспорта. При этом «заработанная плата, исчисленная в довоенных рублях, должна быть гарантирована»[234].

Как уже отмечалось выше, частью натуральной формы заработной платы была выдача продуктов питания. В 1921 г. сохранялась прежняя норма выдачи хлеба железнодорожникам в среднем 25 фунтов в месяц. В конце года эту норму удалось существенно повысить и на отдельных дорогах в ноябре–декабре железнодорожники получали от 30 (на Северных) до 80 (на Московско-Киево-Воронежской) фунтов в месяц. Однако резко была снижена выдача хлеба членам их семей. В декабре 1921 г. на Московско-Киево-Воронежской и Московско-Балтийской членам семей железнодорожников хлеба уже не выдавалось. На Московско-Казанской в отличие от большинства дорог страны оставались низкие нормы: в декабре служащему — 18 фунтов хлеба, на члена семьи — 8 фунтов.

В 1921 г. работнику транспорта в среднем в месяц выдавали по 0,5 фунта сахара; 0,8 фунта соли; 1,1 фунта мяса (рыбы). Соответственно члены семей получали 0,3; 0,6; 0,4[235)].

Острым оставался жилищный вопрос. Состояние жилищного фонда серьезно ухудшилось из-за отсутствия своевременного ремонта, перепланировки жилищ в целях уплотнения, использования многих деревянных частей зданий для отопления, небрежного обращения с имуществом и даже его расхищением. За отсутствием стекла окна в жилых и служебных помещениях забивали фанерой, кровельным железом или просто досками. В зимнее время конторские служащие сидели в шубах, чернила замерзали. Количество рабочих и служащих, пользовавшихся казенными квартирами, в среднем по дорогам в 1921 г. не превышало 15 %, при плотности расселения 6,6 кв. саж. на семью и при среднем составе семьи — 4 чел. Чтобы снять остроту вопроса, в середине 1921 г. НКПС и Наркомат по военным делам решили использовать под жилье пустующие бараки. За год военное ведомство передало железнодорожникам 16 тыс. кв. саж. этих помещений, и приспособление их под жилье к концу года достигло 70 % от необходимого[236)].

В центре внимания администрации железных дорог оставались вопросы трудовой дисциплины. На транспорт было распространено постановление Совнаркома от 5 апреля 1921 г. об учреждении территориальных дисциплинарных товарищеских судов, в состав которых входили представители профсоюзов, местных судебных органов, губсовнархозов. Право привлекать к суду получили исключительно профорганы и администрация предприятий и учреждений. Товарищеские суды рассматривали такие проступки, как опоздание на работу, отлучки с места работы или уход раньше положенного времени без уважительных причин, прогулы, производственный брак, нарушение установленных правил охраны труда, хулиганство, непристойное поведение и грубость, невнимательное отношение к посетителям, нарушение установленных правил внутреннего распорядка и т. п.

В виде наказания суд мог объявить выговор, понизить премиальное вознаграждение или натурпремирование, потребовать отработать пропущенное время сверхурочно и в праздничные дни с оплатой или без оплаты сверхурочного труда, переместить на низшую должность на 3 месяца с понижением оплаты, запретить на 6 месяцев занятие выборных и ответственных должностей.

Крайней мерой было увольнение с предприятия и лишение избирательных прав на 6 месяцев или перевод на такой же срок на тяжелые принудительные работы [237].

Многочисленные преступления и проступки на транспорте становились возможными из-за недобросовестности отдельных рабочих и служащих. В нарушение всех действовавших на железных дорогах правил часть пассажиров продолжала ездить без билетов и провозила незаконное количество клади не только в вагонах, но и на тормозных площадках и даже на паровозах. Разумеется, что это не могло происходить без ведома железнодорожных агентов. Поэтому СТО в своем постановлении от 15 апреля 1921 г. возложил равную ответственность за нарушение действовавших правил как на пассажиров, так и ряд должностных лиц: машинистов, их помощников, поездную бригаду, начальников станций и ревизоров движения. Они подлежали аресту и передаче в местные органы ВЧК. Выполнение этого постановления было возложено на транспортную чрезвычайную комиссию и специально организованные тройки по борьбе с незаконным проездом граждан по железным дорогам [238].

Ф. Э. Дзержинский в своем докладе на конференции железнодорожников, проанализировав причины происшествий на железных дорогах в 1923 г., подчеркнул, что почти четверть их произошли по вине агентов дорог вследствие незнания или неисполнения ими правил и инструкций [239].

В 1921 г. впервые после длительного перерыва рабочие и служащие могли воспользоваться двухнедельным отпуском. СТО утвердил временные правила об отпусках. Все рабочие и служащие, проработавшие без перерыва шесть и более месяцев, имели право на такой отпуск. Если он не использовался по вине предприятия или учреждения, то в декабре 1921 г. работники должны были получить денежную компенсацию. НКПС установил особый порядок перевозок отпускников Москвы и Московской губернии, заранее забронировав в поездах места для железнодорожников Московского узла [240].

Окончание Гражданской войны позволило провести мероприятия по улучшению отдыха железнодорожников. Уже в 1922 г. в санаториях отдыхало 3 704 чел., а в 1923 г. — почти 6 тыс. (из них половина — рабочие) [241].

В связи с появившейся вновь возможностью поехать на отдых, к родственникам, на учебу в другой город и т. п., с 1 апреля 1922 г. в обязательном порядке всем железнодорожникам стали выдавать удостоверения личности с фотографией, на основании которого им выдавали проездные документы[242].

26 августа 1921 г. НКПС и Цектран постановили передать все дело обеспечения быта рабочих транспорта отделам охраны труда Цектрана, дорпрофсожей, райкомводов, учкпрофсожей и учкомводов по принадлежности. В этой связи были упразднены должности уполномоченных по улучшению быта рабочих при НКПС, Цектране, дорпрофсожах и райкомводах[243].

15 ноября 1921 г. СНК принял постановление о социальном страховании лиц, занятых наемным трудом в государственных, кооперативных, общественных, концессионных, арендных и частных предприятиях, распространив его на все случаи временной и постоянной утраты трудоспособности, на случай безработицы, а также на случай смерти. Страховые взносы уплачивались предприятием, учреждением или частным хозяйством. Тарифы взносов определялись Наркоматом социального обеспечения по согласованию с ВЦСПС[244].

5 декабря СНК ввел усиленные пенсии в случае полной утраты трудоспособности лицам, имевшим «крупные заслуги в области науки, искусства, литературы и техники». Отныне размер их пенсии определялся суммой в пределах от средней до максимальной тарифной ставки данной местности. Повышались пенсии тем, кто принес «своей революционной, советской и профессиональной деятельностью значительную пользу республике» или в своей работе проявил «особую самоотверженность и исключительную преданность служебному долгу». Их пенсия равнялась средней тарифной ставке данной местности. Первой группе лиц усиленные пенсии устанавливались Наркоматом социального обеспечения по ходатайствам центральных учреждений, а также профессиональных и партийных организаций. Второй группе пенсии назначали губернские собесы[245].

28 декабря СНК принял постановление, согласно которому пособия застрахованным по безработице устанавливались в размере от 1/6 до 1/2 средней заработной платы данной местности в зависимости от квалификации и стажа работы до момента утраты трудоспособности.

8 марта 1922 г. Наркомат социального обеспечения утвердил положение о транспортных страховых кассах. Они создавались в структуре органов железнодорожного профсоюза. Делами касс управляли комитеты в количестве 3 человек, избиравшиеся на очередных делегатских съездах профсоюза. Районные, дорожные и окружные комитеты избирались на один год, линейные и участковые — на шесть месяцев. Транспортные страховые кассы непосредственно ведали всеми вопросами социального страхования, распоряжались денежными средствами, заведовали врачебно-контрольными комиссиями, контролировали правильность выдачи больничных листов и иных документов, удостоверявших право на социальное обеспечение и т. д. Кассы были призваны популяризировать идеи социального страхования. Общее руководство всеми кассами осуществляла Транспортная страховая секция Управления социального страхования Наркомата социального обеспечения. Она была образована на основе соглашения между Наркоматом путей сообщения и Центральным комитетом Союза транспортных рабочих[246].

13 апреля 1922 г. ВЦИК и СНК приняли постановление, согласно которому государственные функции охраны труда были переданы Наркомату труда. В связи с этим из ВЦСПС и других профсоюзных органов в этот наркомат и его местные органы были переданы инспекция труда, санитарная и техническая инспекции[247].

15 ноября 1922 г. был введен Кодекс законов о труде. С этого дня теряли силу все ранее изданные узаконения и распоряжения по труду, если они противоречили статьям данного Кодекса. Поэтому 11 декабря 1922 г. НКПС разослал циркуляр «Об изменениях в законодательстве о социальном страховании, в связи с введением в действие Кодекса законов о труде». В частности, Кодекс установил минимальное пособие по безработице не ниже 1/6 средней заработной платы данной местности. Максимальный размер пособия не определялся. Было указано, что срок выдачи пособий по безработице не должен превышать шесть месяцев. Отныне все застрахованные, в случае временной утраты трудоспособности по болезни, получали пособие не в размере своего фактического заработка, а тарифной ставки соответствующей категории на данном предприятии или учреждении к моменту выплаты пособия. Эти же правила действовали и при обеспечении материнства[248].

Еще одной проблемой, которая легла на плечи ведомства путей сообщения, в 1921–1922 гг. стала забота об общеобразовательном

и профессионально-техническом образовании. Дело в том, что в годы Гражданской войны, с целью более рационального распределения средств, в Наркомпрос были переданы все образовательные учреждения. Однако в 1921 и 1922 гг. советское государство не смогло выделять Наркомпросу достаточных средств на поддержание существовавшей сети школ и училищ. Таким образом, Наркомпрос оказался несостоятельным и прекратил выдачу денежного содержания большинству общекультурных и профтехнических учреждений на транспорте. В результате школы и училища стали закрываться одни за другими. Небольшую часть их Наркомпрос уже в 1921 г. передал железным дорогам. Осенью 1921 г. в школах Московско-Киево-Воронежской железной дороги обучалось 13 924 ребенка железнодорожников[249]. Но вопрос о принадлежности учебных заведений следовало решить принципиально и окончательно.

4 февраля 1922 г. объединенное заседание коллегии НКПС и Президиума Цектрана предложило наркому путей сообщения войти в правительство с представлением о передаче в ведомство путей сообщения профессионально-технических училищ[250]. Ф. Э. Дзержинский подготовил доклад в СТО по вопросам образования на транспорте, в котором подчеркивал, что уходят лучшие педагогические кадры, гибнет создававшаяся десятилетиями материально-техническая база (здания учебных заведений, оборудование, библиотеки учебной литературы и т. п.). В этих условиях НКПС по согласованию с Наркомпросом был вынужден вновь взять на свое содержание профессионально-технические школы и курсы, кроме оплаты их административно-педагогического персонала. Учитывая, что собственный бюджет ведомства ограничен, число этих школ и курсов было значительно сокращено[251]. Но даже на содержание этого количества учебных заведений средств не хватало, и НКПС был вынужден обратиться к самим железнодорожникам и ко всем заинтересованным лицам с просьбой о помощи в подготовке рабочих высокой квалификации силами самого транспорта. Вскоре были установлены внутриведомственные сборы на поддержание ведомственного образования[252].

В 1922 г. все существовавшие ранее краткосрочные школы и курсы ремесленных и цеховых учеников были реорганизованы в школы ученичества. Они существовали при главных мастерских и крупных тяговых участках. Обучение подростков в них продолжалось два года в учебной подготовительной мастерской, затем

два года на самом производстве. Однако они могли подготовить не более 25 % необходимых для транспорта квалифицированных рабочих.

Там, где такие школы открыть было невозможно, организовывались ученические бригады под руководством опытных мастеров. В них в первую очередь принимались по достижении 16 лет дети рабочих и служащих Службы тяги. Полгода они трудились в составе бригады обтирщиков паровозов, затем изучали основные приемы слесарного мастерства, знакомились с чертежами. После этого в течение двух лет они изучали приемы ремонта подвижного состава и в качестве помощников слесарей распределялись по ремонтным артелям[253].

12 февраля 1921 г. НКПС издал приказ о повсеместном создании технических библиотек при управлениях железных дорог. 28 апреля было утверждено Положение об организации сети технических библиотек на путях сообщения. В случае нахождения в одном городе нескольких управлений дорог, могла быть создана одна общая библиотека с филиалами при каждом управлении. Они были призваны способствовать скорейшей «ликвидации технической безграмотности среди широких масс работников транспорта» и удовлетворять потребности специалистов-железнодорожников в технической литературе[254].

Следует отметить, что в социальной сфере руководство НКПС широко использовало дореволюционный опыт премиальной системы, сдельной оплаты труда, поощрения специалистов. Разрабатывалась дифференцированная сетка заработной платы. Были сохранены традиционные льготы для железнодорожников, существовавшие с конца XIX в. Грамотная социальная политика власти оказала огромное воздействие на темпы восстановления железнодорожного транспорта.

# Заключение

Московский железнодорожный узел, наряду с Петроградским, в течение всей Гражданской войны полностью контролировался советской властью. На его территории не было военных действий. Одним из первых он стал полигоном для экономических новаций правительства большевиков. На примере этого узла хорошо прослеживается процесс политического и социально-экономического становления нового государства и общества.

Первый его этап, 1917–1918 гг., прошел под знаком противостояния разумного, прагматического — иррациональному, что всегда приносит революционная эпоха. Исследование показало, что стихийность присутствовала в гораздо большей степени, чем это утверждается в отечественной историографии о событиях тех лет.

Весной 1918 г. абсолютное большинство железных дорог перешло в управление органов, избранных профсоюзами. Советская власть была вынуждена считаться с желанием значительной части рабочих и служащих стать подлинными хозяевами своих депо, мастерских, станций. Однако идеи самоуправления далеко не всегда позитивно отражаются на механизме управления. Во всяком случае, практика быстро обнаружила невозможность самоуправления на железнодорожном транспорте, особенно в военное время. Более того, самоуправление и коллегиальность усугубили разруху на железных дорогах. Жизнь убедительно продемонстрировала, что в федеративной республике железные дороги относятся к такой сфере народного хозяйства, где любое местничество, автономизм, дистанцирование от центра должны иметь четкие границы.

В связи с этим полнее раскрывается конфликт железнодорожных профсоюзов с властью. В исторической литературе Викжель известен в основном своим политическим выступлением в конце октября 1917 г., когда после захвата власти большевиками он потребовал создания однородного социалистического правительства. Но гораздо существеннее, на наш взгляд, был затянувшийся конфликт профсоюзных лидеров с железнодорожной администрацией,

осознавшей всю пагубность анархосиндикализма на транспорте. Становятся понятными и попытки даже самых просоветски настроенных профсоюзов сопротивляться восстановлению централизованного управления на железных дорогах, и растущие симпатии старой железнодорожной интеллигенции к новой власти, пытавшейся восстановить порядок и дисциплину, единоличное управление всем железнодорожным хозяйством.

Следующий этап в деятельности Московского узла пришелся на активную фазу Гражданской войны. Учитывая особенности театра военных действий — огромные пространства, слабо развитую инфраструктуру, сосредоточение населения и промышленности вблизи транспортных артерий, противоборствующие стороны развернули военные действия вдоль основных магистралей. Советское правительство эффективно использовало стратегическое положение московской сети железных дорог. Через дороги московского узла части Красной Армии успешно перебрасывались с одного фронта на другой, что способствовало их окончательной победе над противником.

В течение всего периода Гражданской войны шел поиск наиболее оптимальных форм управления железными дорогами. Руководство транспорта, прежде всего в лице НКПС, прислушивалось к мнению специалистов о необходимости децентрализации управления и передачи части функций наркомата в округа путей сообщения. Однако резкое сокращение в 1919 г. контролируемой большевиками территории автоматически привело к сохранению строгой централизации управления. Следует подчеркнуть, что уже с 1914 г. транспорт России с экономической точки зрения находился в абсолютно ненормальных условиях. Соображения прибыльности, убыточности, рационального ведения транспортного хозяйства, были отброшены и заменены требованиями военной целесообразности. Тем более, какая-то рациональность была невозможна в условиях величайшей хозяйственной разрухи. Тут уже обычный инстинкт самосохранения требовал идти на любые действия: снимать рельсы с второстепенных линий для ремонта основных магистралей, нарушать правила технической эксплуатации, допуская движение не вполне исправного подвижного состава, проводить уравнительную тарифную политику и т. п.

Разрушенный транспорт, играя исключительно важную роль в обслуживании фронтов, крайне стесненный во всем необходимом

для работы общим хозяйственным кризисом, должен был использоваться только для точно установленных государством задач и целей. Услуги транспорта предоставлялись только государственным органам и учреждениям. Проезд осуществлялся только по специальным разрешениям.

В этих условиях объяснимым становится появление новой редакции основного железнодорожного закона — Устава железных дорог 1920 г. Исходя из того, что грузооборот железных дорог состоял исключительно из ведомственных государственных грузов, он определил, что за порчу и пропажу таких грузов грузоотправитель вознаграждения не получает, а понесенные убытки списываются как убытки государства. Устав не знал таких понятий, как предъявительские грузы, наложенные платежи, объявленная ценность, права переадресовки, т. е. всего того, что составляет основу развития коммерческого оборота. Отразив лишь требования момента, Устав 1920 г. не просуществовал даже двух лет. Деятельность транспорта, в частности, Московского узла, доказывает правоту мнения тех историков, которые считают, что действия советской власти в области экономики далеко не всегда диктовались причинами доктринального характера. Наиболее ярко это подтвердил следующий этап в истории железнодорожного транспорта — внедрение принципов новой экономической политики.

Полномасштабная реформа на железнодорожной сети началась в 1922 г. Каждая железная дорога превращалась в государственное предприятие, действующее на основе хозяйственного расчета. Из централизованно управляемого механизма, деятельность которого до мелочей определялась НКПС, транспорт становился совокупностью местных сетей, являвшихся в значительной мере не только хозяйственно, но и административно самостоятельными.

Были созданы правления железных дорог из лиц, компетентных в делах транспорта, промышленности и сельского хозяйства. Они получили широкую самостоятельность в деле коммерческой эксплуатации и хозяйственной деятельности, а также установлении непосредственной связи и согласовании работы транспорта и других органов народного хозяйства. Повторим, что правления не являлись ни владельцами передаваемых им транспортных предприятий, ни представителями новых владельцев этих предприятий. Они лишь представляли особую форму управления имуществом, всецело принадлежавшим государству. Логическим следствием стало издание

нового Устава железных дорог, который в своих основных чертах повторял хорошо зарекомендовавший себя Общий Устав российских железных дорог 1885 г. К довоенным нормам возвращалась тарифная политика, премиальная система, оплата сверхурочных работ, требования соблюдения правил технической эксплуатации и других внутриведомственных нормативных актов. Руководителям НКПС удалось привлечь к сотрудничеству с новой властью многих представителей прежней железнодорожной администрации. Можно утверждать, что во главе железных дорог, их многочисленных служб, в начале 20-х гг. оказался весь цвет административного персонала железных дорог бывшей Российской империи.

В истории дорог Московского узла наиболее адекватно отразились революционные перемены, их характерные черты, последствия и истоки нового государственного строительства.

# Примечания

## Введение

1) *Еремеев Ф. Н.* Московский железнодорожный узел: порядок передачи в нем грузов и размеры работы узла в 1911 году. М., 1913. С. 1. *Еремеев Ф. Н.* Передача вагонов и грузов в Московском узле и роль Окружной дороги в этой передаче в 1912 году. Грузовые потоки в Московском узле. М., 1914. С. 1.

2) Например: *Добровольский А. А.* Эксплуатация железных дорог. Пг., 1922; *Загорский К. Я.* Экономика транспорта. М., 1923; *Карейша С. Д.* Краткий курс железных дорог. М.; Пг., 1923; *Фролов А. Н.* Общие основы железнодорожного хозяйства. Пг., 1922 и др.

3) *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 272.

4) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3002. Л. 2.

5) Москва I (Москва-Товарная) Московско-Киево-Воронежской ж. д., Москва II (Москва-Товарная) Московско-Курской ж. д., Москва III (Москва-Товарная) Северных ж. д., Москва-Рогожская (примыкала к Москве II) Нижегородской ж. д., Москва-Товарная Александровской ж. д., Москва-Товарная Рязанско-Уральской ж. д.

6) Станция Подмосковная находилась тогда в 8 верстах от границы города, и от нее шла соединительная ветка к станции Серебряный Бор Окружной железной дороги. Отметим, что большинство сортировочных станций (Бирюлево, Лосиноостровская, Люблино, Ховрино и др.) находились за пределами Окружной железной дороги.

7) Бюллетень НКПС. 1920. № 118. С. 3.

8) Все дороги ведут в Москву. О прошлом и настоящем Московской железной дороги. М., 1971.

9) Московская железная дорога. Через годы, через расстояния... М., 1997.

10) *Аксененко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С.* Железные дороги России от реформы к реформе. М., 2001; *Головачев Г. К.* Железнодорожный транспорт в СССР за 60 лет. М., 1977; Железнодорожный транспорт: XX век. М., 2001; Из истории борьбы Коммунистической партии за развитие советского железнодорожного транспорта. Л., 1960; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. СПб., 1997; *Ковалев И. В.* Советский железнодорожный транспорт 1917–1947. М., 1947; *Маркова А. Н.* Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977; *Метельков П. Ф.* Железнодорожники в революции. Февраль 1917 – июль 1918. Л., 1970; *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925 гг. М., 1925; *Напорко Л. Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954; *Орлов Б. П.* Развитие транспорта

СССР. 1917–1962. М., 1963; *Першин С. П.* Развитие строительно-путейского дела на отечественных железных дорогах М., 1978; Советский транспорт. 1917–1927 гг. М., 1927; *Сыцко П. А.* В. И. Ленин и технический прогресс на железнодорожном транспорте. Гомель, 1970; *Хачатуров Т. С.* Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952 и т. п.

11) *Морозов Б. М.* Формирование органов центрального управления Советской России в 1917–1918 гг. (на примере Народного комиссариата путей сообщения). М., 1995; *Сенин А. С.* Министерство путей сообщения в 1917 году. М., 1993.

12) В данном случае речь не идет о таких государственных деятелях как Ф. Э. Дзержинский и Л. Д. Троцкий, которые совмещали посты наркома путей сообщения с другими важными постами в правительстве и руководстве Коммунистической партии. Можно отметить лишь сборник статей «Министры и наркомы путей сообщения» (М., 1995).

13) *Зензинов Н. А.* Генерал-директор тяги. М., 1998.

14) См.: Список использованных источников и литературы.

15) *Макарова С. Л.* Организация работы железных дорог в Российской империи // Вестник архивиста. 2002. № 4–5. С. 211.

16) Там же. 2003. № 1. С. 196.

17) Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. М., 1996. С. 7.

18) Всероссийский съезд железнодорожников. 17–18 мая 1996 года. Речи, доклады, выступления и другие материалы. М., 1996. С. 111.

19) В книге использовалось неофициальное издание: Свод законов Российской империи, дополненный по Продолжениям 1906, 1908, 1909 и 1910 гг. и позднейшими узаконениями 1911 и 1912 г. / Составители Н. Е. Озерецковский и П. С. Цыпкин. СПб., 1913. Кн. 3. Т. 12.

20) Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. Пг., 1917; Декреты Советской власти. Т. I–XV. М., 1957–1999.

21) Инструкции комиссарам Народного комиссариата путей сообщения. М., 1920; Общее соглашение между русскими железными дорогами о взаимном пользовании товарными вагонами. СПб., 1911; Общий Устав российских железных дорог (Свод законов. Т. 12. Ч. 1) с систематизированными разъяснениями Правительствующего Сената... / Сост. А. А. Фруктов. СПб., 1913; Общий Устав российских железных дорог (Свод законов. Т. 12. Ч. 1. Изд. 1916 г.) и изданные в развитие его статей распоряжения с приложениями / Сост. А. Гро-Гверан. 2-е изд. (испр. и доп.). Пг., 1917; Полное руководство для начальников станций, их помощников и лиц их заменяющих по хозяйственной, административной и технической части Службы движения на железных дорогах / Сост. ревизор движения Е. П. Архангельский. СПб., 1904; Сборник декретов, постановлений и распоряжений по Народному комиссариату путей сообщения. По 1-е января 1919 года. Кн. 1–2. М., 1920; Устав о службе по определению от правительства и Положение об особых преимуществах гражданской службы в отдаленных местностях. Пг., 1915 и др.

22) Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструк-

ций и соглашений, изданных или одобренных правительством. Ч. 1–3. СПб., 1889–1893.

23) Свод распоряжений Министерства путей сообщения по Службе пути железных дорог, дополненный по 1 июля 1914 года. Пг., 1914.

24) *Толстопятов В. М.* К вопросу о систематизации и кодификации узаконений и распоряжений по ведомству путей сообщения // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 11–14. С. 69.

25) См. Список использованных источников и литературы.

26) *Васильев М. И.* О железнодорожной отчетности // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 11–14. С. 122.

27) Там же.

28) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог (август 1922 г. – август 1924 г.). М., 1924. С. 46.

29) «Вестник Александровской железной дороги», «Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог», «Вестник Южных железных дорог» и др.

30) Например, «Журнал Министерства путей сообщения», «Вестник Народного комиссариата торговли и промышленности».

31) Например, «Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов».

32) «Воля и думы железнодорожника», «Гудок», «Красный путь железнодорожника».

33) Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. М., 1994; Служба на железных дорогах (Необходимое пособие для каждого железнодорожника). Издание железнодорожной газеты «Семафор». М., 1913; Краткий технический железнодорожный словарь. М., 1946 и др.

34) Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. / Сост. Г. М. Афонина. М., 2002; *Михайлов И. Д.* Справочник по транспорту. 2-е изд. [М.], 1923; *О'Рурк А. Н.* Справочник железнодорожника. М.; Л., 1926; Железнодорожный счетно-отчетно-ревизионный справочник для служащих на казенных железных дорогах. 1915 г. / Сост. Главный бухгалтер Управления Забайкальской жел. дороги Г. В. Эфрос. Иркутск, 1915.

35) Восстановление транспорта в России. Труды Транспортного комитета при Российском Финансово-промышленно-торговом союзе в Париже. 1921–1923. Paris[1923].

36) *Кригер-Войновский Э. Б.* Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции; *Спрогэ В. Э.* Записки инженера. М., 1999; *Станкевич В. Б.* Воспоминания. 1914–1919; *Ломоносов Ю. В.* Воспоминания о Мартовской революции 1917 г. М., 1994.

37) *Некраш Л. В.* Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. М., 1924. С. 142.

38) *Добровольский А. А.* Эксплуатация железных дорог. Пг., 1922. С. 20–35; *Русов А. А.* О железнодорожной статистике. Киев, 1911. С. 27–28; *Фролов А. Н.* Общие основы железнодорожного хозяйства. Пг., 1922. С. 57–75. Современные определения этих понятий даны в энциклопедии «Железнодорожный транспорт». М., 1994.

39) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 25. Д. 4561. Л. 322.

## Глава I

1) Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Ст. 575.

2) Там же. Примечание 19 к ст. 575.

3) *Монигетти В.* Конспект лекций по железнодорожной администрации. М., 1915. С. 20.

4) Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1910. Вып. XXXII. Материалы по вопросу об организации управления русских железных дорог. СПб., 1910. С. 32–48.

5) Такие изменения должны подтверждаться соответствующими актами.

6) Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования. 2-е изд. Киев, 1906. С. 36.

7) Временная инструкция местным управлениям казенных железных дорог. Издание четвертое, измененное и дополненное распоряжениями Управления жел. дор., последовавшими со дня издания инструкциями (1898 г.) по 1 февраля 1914 года / Составил помощник правителя канцелярии Управления Либаво-Роменской железной дороги М. А. Васильев. Минск, 1914. С. 7–9.

8) Там же. С. 3.

9) Член Совета от Государственного контроля имел совещательный голос. Труд членов Совета от указанных ведомств оплачивался по эксплуатационным сметам дороги, а с 1909 г. они работали бесплатно. *Макарова С. Л.* Организация работы железных дорог в Российской империи // Вестник архивиста. 2003. № 1. С. 189.

10) Коммерческой скоростью называлась скорость движения от деповской станции до деповской, считая и простои на промежуточных станциях. *Фролов А. Н.* Общие основы железнодорожного хозяйства. Пг., 1922. С. 71.

11) Дороги узла отличались по объему пассажирских перевозок. Так, в 1913 г. через Северный вокзал Северных ж. д. проследовало 3 467 693 пассажира; через Курский вокзал — 2 501 490 (Нижегородская ж. д.) и 2 025 166 (Московско-Курская ж. д.); через Казанский вокзал — 2 327 819; через Александровский вокзал — 2 640 764; через Николаевский вокзал — 1 725 465; через Саратовский вокзал Рязанско-Уральской ж. д. — 1 011 630; через Брянский вокзал Московско-Киево-Воронежской ж. д. — 779 356; через Савеловский вокзал Северных ж. д. — 999 077; через Виндавский вокзал Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. — 746 875 человек. Образцов В. Н. Московский узел и основные идеи его переустройства. Б. м. Б. г. С. 10.

12) *Кригер-Войновский Э. Б.* Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции; *Спрогэ В. Э.* Записки инженера. М., 1999. С. 36.

13) Это Управление подчинялось начальнику Главного управления почт и телеграфов Министерства внутренних дел.

14) *Макарова С. Л.* Организация работы железных дорог в Российской империи // Вестник архивиста. 2002. № 6. С. 156–157.

15) Конвенционными назывались съезды представителей железных дорог по вопросам, касавшимся общего соглашения о прямом сообщении между дорогами. Решения этих съездов считались окончательными.

16) Общее Соглашение между русскими железными дорогами о взаимном пользовании товарными вагонами. Издание 1916 года. Пг., 1916. С. 2–5, 64–83. За невыполнение норм обмена вагонами начислялись так называемые вагонные долги. С началом военных действий было решено вести переучет долгов между дорогами и тем самым происходило их взаимное погашение по разным пунктам перехода. Это позволяло сократить порожний пробег вагонов и разгружать наиболее напряженные линии.

17) *Монигетти В.* Указ. соч. С. 32–34.

18) Там же. С. 31–32.

19) Начальники отделений имели право налагать взыскания на всех агентов, получавших жалование до 600 руб. включительно.

20) На полустанциях и остановочных пунктах не производились отправление и прием грузов, которые перевозились в пассажирских или товаро-пассажирских поездах. Разъезды устраивались на однопутных линиях для обгона или пропуска идущего навстречу поезда.

21) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 268.

22) *Мясоедов-Иванов В. А.* Эксплуатация железных дорог. Общие сведения. Служба движения. СПб., 1910. С. 24–26.

23) *Москвин Г. Н.* Эксплуатация железнодорожного водоснабжения. М., 1980. С. 4.

24) С 2 декабря 1920 г. было принято единое наименование — участок. Бюллетень НКПС. 1920. № 174. С. 6.

25) *Карейша С. Д.* Краткий курс железных дорог. С. 130.

26) Одна верста двухпутной дороги принималась при расчетах за полторы версты одиночного.

27) *Монигетти В.* Указ. соч. С. 23–24.

28) *Короткевич М. А.* Вагонные мастерские русских железных дорог. Пг., 1922. С. 5.

29) На некоторых дорогах отдельно существовали главные паровозные и вагонные мастерские.

30) *Карейша С. Д.* Указ. соч. С. 133.

31) Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 15. С. 335.

32) *Монигетти В.* Указ. соч. С. 27.

33) Железнодорожными тарифами именовались все взимавшиеся дорогами провозные платы, дополнительные и иные сборы.

34) В Российской империи вопросами тарифов ведало Министерство финансов, в составе которого действовали Совет по тарифным делам и Тарифный комитет. Тарифный комитет рассматривал предложения об изменениях тарифов, которые поступали от государственных учреждений, частных предприятий и отдельных лиц. Ведению Совета по тарифным делам подлежали все общие тарифные вопросы, установление правил составления, публикации, введения в действие и отмены тарифов, составление и публикация тарифной статистики и т. п. Устанавливая тарифы, Министерство финансов исходило, с одной стороны, из рыночной стоимости данного товара, его платежеспособности и соотношения цен в пунктах отправления и прибытия, а с другой стороны — из соображений себестоимости перевозки товаров железными дорогами.

35) Здесь и далее используются: Общий Устав российских железных дорог (Св. Зак. Т. XII. Часть I) с систематизированными разъяснениями Правительствующего

Сената (по Гражд. Касс. Д-ту, Угол. Касс. Д-ту и Общему собранию I и Касс. Д-тов) и изданными в развитие статей Общего Устава правилами и узаконениями / Составил А. А. Фруктов. СПб., 1913 и монография А. А. Добровольского «Эксплуатация железных дорог» (Пг., 1922).

36) Перевозка служащих, мастеровых и рабочих к месту работы и обратно осуществлялась в вагонах IV класса.

37) Номенклатура Общего тарифа состояла из 129 групп товаров. Общий Устав российских железных дорог. С. 533–536.

38) Перевозками прямого сообщения считались также перевозки между станциями одной дороги, если они проходили транзитом по другим дорогам. В Общем Уставе подчеркивалось, что перевозка грузов прямым сообщением обязательна для всех непрерывно связанных между собою русских железных дорог.

39) Правила перевозки грузов в навалку были утверждены в 1900 г., а в ссыпную в 1901 г. Навалочно перевозили грузы, упакованные в мешки, коробки, ящики и т. п., а также дрова и лесные материалы, уголь, руды, бетон и т. д. В ссыпную перевозились хлебные грузы, семена подсолнечника, лук, горох, картофель и т. п. Наливом в цистернах везли воду, нефть, бензин и т. п.

40) *Оппенгейм К. А.* Россия в дорожном отношении. М., 1920. С. 130.

41) Временное Руководство для производства коммерческих операций по перевозке грузов большой и малой скорости на казенных железных дорогах. СПб., 1912. С. 1–7.

42) Общий Устав российских железных дорог. Ст. 57. Прием и выдача грузов в довоенное время проводились с 1 апреля до 30 сентября с 7 часов до 18 часов, с 1 октября до 31 марта с 8 до 16 часов. Перерыв с 12 до 13 часов. В воскресные и праздничные дни работа осуществлялась с 8 до 12 часов.

43) Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 22. С. 433.

44) В случае невывоза груза в указанный срок дорога имела право продать груз с публичных торгов после соответствующей публикации в печати.

Сроки хранения скоропортящихся грузов на станциях

| 48 часов | 7 суток | 15 суток | Примечания |
|---|---|---|---|
| Животные, мясо, молочные продукты, свежая рыба, битая птица, грибы, помидоры и т. п. | Масло топленое, минеральные масла, мороженая рыба, виноград, яблоки, огурцы, пиво в бочках и бутылках и т. п. | Мясо соленое и копченое, рыба вяленая и копченая, сыр, яйца, мед, рябина, арбузы, вишня, варенье, вина виноградные в бочках, саженцы и т. п. | Скот получатель должен был забрать в течение 12 часов со времени подачи вагонов под разгрузку |

45) Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 5. С. 166.

46) РГИА. Ф. 560. Оп. 26. Д. 1426. Л. 28.

47) *Макарова С. Л.* Указ. соч. С. 158.

48) СУ. 1912. № 148. Ст. 1301.

49) Краткий обзор постановки начального образования на линиях железных дорог за 1914 год. Пг., 1916. С. 3–5, 7.

50) Там же. С. 100.

51) Структура управления Северных железных дорог: совет управления дорог, канцелярия, главная бухгалтерия, комитет для заведования образовательными учреждениями, местный комитет по закону 28 июня 1912 года по делам увечных, отделы: мобилизационный, по отчуждению имуществ, образовательных учреждений, юридический; службы: пути, движения, тяги, телеграфа, коммерческая, материальная, сборов, врачебная; пенсионная касса. Адресная книжка Северных железных дорог на 1916 год. М., 1916.

52) Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909. Вып. XI. А. Фролов. Об административной организации железнодорожных установлений в России. СПб., 1909. С. 176–179.

53) РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1965. Л. 1–10 об.

54) *Сокович В. А.* К вопросу об упрощении приемов эксплуатации и уменьшении эксплуатационных расходов. М., 1922. С. 27.

55) *Фролов А. Н.* Прошлое и настоящее вопроса об улучшении административной организации железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1. С. 99.

56) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3002. Л. 2–6. В своих действиях начальник узла руководствовался не только ведомственными нормативными актами, но и постановлениями Особого узлового совещания и Московского порайонного комитета. Начальник узла не имел права вмешиваться в вопросы, касавшиеся движения вне пределов Московского узла, и его распоряжения не должны были нарушать движение поездов на главных линиях магистральных дорог.

57) В целях более эффективного управления перевозками по дорогам Московского узла министр путей сообщения А. Ф. Трепов принял решение передать с 1 декабря 1915 г. Московскую Окружную ж. д. в ведение начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 22. С. 433. Это решение, видимо, было связано с тем, что Управление Николаевской ж. д., в ведении которого ранее находилась Московская Окружная ж. д., располагалось в Петрограде.

58) В интересах вооруженных сил: служба военных сообщений. М., 1989. С. 29; Железные дороги в военном отношении. СПб., 1908. С. 165–167; *Старостенков Н. В.* Железнодорожные войска России. 1851–1918. М., 1997. С. 129–228.

59) Исторический очерк развития организации ведомства путей сообщения. СПб., 1908. С. 92.

60) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 267. Л. 1 об.

61) Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Ст. 575. Примечание 17.

62) Кроме лиц, состоящих обязательными участниками эмеритальных касс, имеющих более 60 лет, принятых на службу на срок не свыше одного года, а также рабочих в течение года со дня поступления их на службу на железнодорожный транспорт.

63) Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Ст. 575. Примечание 9.

64) Дополнительной выручкой кассы являлись: продажа не вывезенного в установленные сроки багажа и грузов за вычетом причитающихся железной дороге сумм; суммы, не истребованные в установленные сроки из кассы лицами, имевшими на них право; штрафные деньги, взысканные со служащих; сборы за содержание буфетов на железнодорожных станциях; арендная плата за право размещения объявлений и вывесок, торговлю газетами и книгами на станциях железных дорог; пожертвования и случайные поступления. Свободные суммы пенсионные кассы обращали в государственные процентные бумаги, гарантированные правительством облигации, в облигации Санкт-Петербургского и Московского кредитных обществ. *Макарова С. Л.* Управление железной дороги // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.): Словарь-справочник. Кн. 4 (Р-Я). М., 2001. С. 301.

65) Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Ст. 575. Примечание 10.

66) Устав Александровской железнодорожной артели в городе Москве. М., 1915. С. 2, 12, 16, 17.

67) Соглашение между Управлением железных дорог и Правлением Международного Общества спальных вагонов о продаже последним в своих агентствах в С.-Петербурге, Москве и Варшаве железнодорожных билетов. Варшава, [1912]. С. 1–5.

68) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. М., 1922. С. 115.

69) Запасной капитал на непредвиденные расходы образовывался за счет отчислений из чистой годовой прибыли из расчета минимум 5 %. Однако по достижении сумм в 1 млн руб. сумма отчислений могла быть уменьшена.

70) В состав Ревизионной Комиссии еще 2 акционера направлялось из числа Наблюдательного Комитета.

71) Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Ст. 575. Примечание 5. Эксплуатационные сметы поступали из Управления дороги в Правление Общества не позднее 1 июля; *Макарова С. Л.* Указ. соч. С. 217.

72) *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. СПб., 1912. С. 350–351.

73) *Монигетти В.* Указ. соч. С. 21.

74) Это могло произойти в случае объявления директора в установленном законом порядке несостоятельным должником, в случае занятия другой должности в Обществе, в случае увольнения по требованию министра путей сообщения и т. п.

75) Устав Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (со всеми изменениями и дополнениями к нему по 20 июля 1914). Пг., 1914. С. 168–171.

76) Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Вып. XLVI. Уставы русских железнодорожных обществ. СПб., 1910; Вып. LXXXVIII. Уставы русских железнодорожных обществ. Дополнение к выпуску XLVI. СПб., 1913.

77) Сведения даны по состоянию на 1 марта 1916 года. Указатель личного состава правлений и управлений железных дорог. Пг., 1916. С. 32–37.

78) Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Ст. 575. Примечание 11. Правила о предоставлении прав государственной службы управляющим железными дорогами частных обществ.

79) Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего иссл дования железнодорожного дела в России. Выпуск 18. К вопросу о частны железных дорогах в России. СПб., 1909. С. 7–8.

80) Если экстренный поезд состоял из паровоза и трех вагонов (багажного, пасс жирского I класса и пассажирского III класса), то МПС перечисляло доро средства из расчета 1 руб. 50 коп. за версту.

81) Свод распоряжений Министерства путей сообщения по службе пути железных дорог, дополненный по 1 июля 1914 года. Пг., 1914. С. 72–85.

82) Сведения по состоянию на конец 1917 года.

83) Железнодорожная энциклопедия. М.; Л., 1926. С. 579. Акция — доля участия в предпринимательском капитале. Облигация — доля участия в заемном капитале. Отношение акционерного капитала к облигационному в среднем составляло 1:9.

84) *Оппенгейм К. А.* Указ. соч. С. 123.

85) Эксплуатируя Голубевско-Марьинский рудник, Московско-Киево-Воронежская ж. д. добыла с 1906 по 1917 гг. 93,5 млн пудов угля. К 1917 г. Московско-Казанская дорога приобрела более половины паев Алапаевских горных заводов. *Журавлев В. В.* Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. М., 1970. Т. 86. С. 74.

86) *Загорский К. Я.* Экономика транспорта. М., 1923. С. 76–77.

87) *Кригер-Войновский Э. Б.* Указ. соч. С. 69.

88) Специальное техническое учреждение при МПС, проводившее испытания локомотивов для повышения их экономичности и выявления условий их наиболее эффективной эксплуатации.

89) *Ломоносов Ю. В.* Научные проблемы эксплуатации железных дорог. Берлин, 1922. С. 229.

90) См.: Устав о службе по определению от правительства и Положение об особых преимуществах гражданской службы в отдаленны местностях. Пг., 1915.

91) Например: Сборник правительственных распоряжений, относящихся до службы подвижного состава и тяги железных дорог, со времени образования Министерства путей сообщения по 1 января 1914 года. Пг., 1915.

92) РГИА. Ф. 229. Оп. 4. д. 673. Л. 5–11, 139–141.

93) Там же. Д. 414. Л. 158–161 об.

94) Ст. 87 Основных государственных законов: «Во время прекращения занятий Государственной думы, если чрезвычайные обстоятельства вызовут необходимость в такой мере, которая требует обсуждения в порядке законодательном, Совет министров представляет о ней государю императору непосредственно... Действие такой меры прекращается, если подлежащим министром или главноуправляющим отдельной частью не будет внесен в Государственную думу в течение первых двух месяцев после возобновления занятий Думы соответствующий принятой мере законопроект или его не примут Государственная дума или Государственный совет». Государственный строй Российской империи накануне крушения: Сборник законодательных актов. М., 1995. С. 25.

В годы первой мировой войны законодательные палаты собирались крайне редко и поэтому основная масса законов принималась в соответствии со ст. 87 Основных государственных законов.

95) СУ. 1916. № 269. Ст. 2110.

96) См.: Служба на железных дорогах. М., 1913; Железнодорожный справочник. Книжка необходимая каждому едущему по железной дороге / Сост. Р. Г. Даен. М., 1916; *Монигетти В.* Указ. соч. С. 47–75.

97) В начале XX в. общепринятыми для железных дорог считались следующие сигналы: **красный** означал опасность и требовал остановки поезда, **зеленый** требовал уменьшения скорости, **белый** означал, что путь свободен. Общие правила сигнализации на железных дорогах. Третье пересмотренное официальное издание. СПб., 1909. Эти правила действовали до 1920 г.

98) Сборник распоряжений, относящихся до агентов казенных железных дорог по 31-е декабря 1902 года. Вып. 1. По личному составу. СПб., 1903. С. 49.

99) Там же. С. 49–51.

100) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4381. Л. 1–2, 47, 49–51, 69–72.

101) Утверждено МПС 1 июня 1907 г.

102) Служба на железных дорогах. С. 22–29.

103) Под условиями службы понимались: климатические особенности местности, технические особенности дороги или ее отдельных участков, густота движения на дороге или на отдельных ее участках, распределение поездов в течение суток, характер перевозок, близость местожительства к службе, работа в отапливаемом (неотапливаемом) помещении или на открытом воздухе и т. п.

104) Согласно положению «Об осуществлении некоторых постановлений проекта Устава о службе на казенных железных дорогах» 1916 г. квартирные деньги исчислялись в размере основного содержания. СУ. 1916. № 269. Ст. 2110.

105) Служба на железных дорогах. С. 13; Ведомости штатного содержания служащих казенных железных дорог на 1916 год, составленные по данным одобренной законодательными учреждениями сметы Управления железных дорог на указанный год. Пг., 1917. С. 4, 7, 13, 160, 163. 169, 328, 331, 337.

106)

Оклады квартирных денег

| Размер жалованья | Разряды местностей | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| От 421 до 600 руб. | 132 | 144 | 156 | 180 | 210 | 240 |
| От 361 до 420 руб. | 120 | 132 | 144 | 156 | 180 | 210 |
| От 301 до 360 руб. | 108 | 120 | 132 | 144 | 156 | 180 |
| до 300 руб. | 90 | 108 | 120 | 132 | 144 | 156 |

107) Служба на железных дорогах. С. 15.

108) *Гудков Б. И.* Формирование и экономическое положение железнодорожников центральной части Европейской России в 1895–1914 гг. Ярославль, 1984. С. 22–23.

109) Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 7. С. 130.

110) *Фролов А. Н.* Об учреждении товарищества Поселок служащих Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. СПб., 1914. С. 3, 8. На Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. из 13 тыс. служащих, мастеровых и рабочих менее 6 тыс. имели квартиры от дороги, следовательно более 7 тыс. вынуждены были нанимать частные квартиры.

111) Там же. С. 3–6.

112) Там же. С. 8.

113) Служба на железных дорогах. С. 18. Суточные считались за каждые сутки от полуночи, так что часть суток сверх полного числа суток считалась за полные сутки. 13 мая 1916 г. Николай II утвердил особый журнал Совета министров от 29 апреля об изменении оплаты командировок служащих в военное время. Отныне командированному все выплаты осуществлялись по нормам постоянного места службы, в том случае если они были выше норм дороги, на которую посылали служащего. РГИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 726. Л. 17–18.

114) СУ. 1916. №. 269. Ст. 2110.

115) Служба на железных дорогах. С. 34–35. Служащие освобождались от работы по болезни на срок от 3 до 7 дней и затем были обязаны пройти повторный осмотр у врача. После этого больной мог быть освобожден еще на 7 дней. И так до выздоровления.

116) За время болезни служащего ему должен был уплачиваться полный оклад содержания. Там же. С. 48.

117) Правления частных железных дорог решали этот вопрос сами.

118) Служба на железных дорогах. С. 49–53.

119) *Поль-Мари Л. П.* Сборник правил бесплатного по железным дорогам проезда. Составлен делопроизводителем канцелярии Управления жел. дор. Министерства путей сообщения Л. П. Поль-Мари. СПб., 1912. С. 5–6, 82–83, 105–109.

120) Отчет о деятельности и состоянии образовательных учреждений Александровской железной дороги за 1915 год. М., [1915].

121) Если годовой оклад служащего превышал 1 000 руб., то разрешение на премирование должно было дать Управление железных дорог МПС. Служба на железных дорогах. С. 54.

122) См. об этом подробнее в книге Л. Е. Шепелева «Титулы, мундиры, ордена в Российской империи» (Л., 1991).

123) РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 437. Л. 32, 35, 52, 72, 86; СУ. 1914. № 298. Ст. 2735.

124) Свод обязательных постановлений Особого комитета при Управлении Александровской железной дороги. М., 1916.

125) При раздаче одежды всегда присутствовал закройщик от поставщика обмундирования, и он был обязан делать подгонку этой одежды.

126) Сюртук и брюки шили из сукна темно-зеленого (черного с зеленоватым отливом) цвета.

127) Описание и правила ношения форменной одежды для гражданских чинов ведомства Министерства путей сообщения. СПб., 1905. С. 3–10.

128) РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 414. Л. 173.

129) С началом военных действий железные дороги должны были командировать на театр военных действий немало железнодорожников. Но в связи с резким увеличением перевозки грузов сделать это было очень непросто. Начальник Александровской ж. д. А. Л. Чернай писал 29 августа 1914 г. в Управление военных сообщений армий Северо-Западного фронта, что дорога не в состоянии отправить на фронт кого-либо из личного состава, так как сама испытывает серьезные проблемы с воинскими перевозками. Для успешного выполнения мобилизационного плана на Александровскую ж. д. с других магистралей было командировано около 3 000 человек. РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 18. Л. 56.

130) Отчет осмотра по высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Александровской дороги за время с 21-го по 28-е сентября для выяснения причин, вызвавших нарушение правильного движения, и способов их устранения. М., 1915. С. 3–4, 8.

## Глава II

1) Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 5. С. 61–62; Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 4. С. 76–77.

2) *Станкевич В. Б.* Воспоминания. 1914–1919. Ломоносов Ю. В. Воспоминания о Мартовской революции 1917 г. М., 1994. С. 230.

3) Архив новейшей истории России. М., 2001–2002. Т. 7–8. Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. Март–апрель 1917 года. М., 2001. С. 24, 26. (Далее: Журналы заседаний Временного правительства).

4) Там же. С. 86.

5) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 183. Л. 9.

6) Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 7. С. 197.

7) Вестник путей сообщения. 1917. № 11. С. 50.

8) ГАРФ. Ф. 1809. Оп. 1. Д. 8. Л. 1–2.

9) Там же. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 885. Л. 3 об.

10) Там же. Ф. 1809. Оп. 1. Д. 8. Л. 2. Председателем комиссии был А. А. Добровольский, его заместителем В. А. Ржевский.

11) Вестник путей сообщения. 1918. № 18. С. 87.

12) Первый Всероссийский торгово-промышленный съезд в Москве. М., 1918. С. 212.

13) 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. 7.

14) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 807. Л. 1–5.

15) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 2115. Л. 3.

16) РГИА. Ф. 273. Оп. 4. Д. 3024. Л. 7; Оп. 9. Д. 755. Л. 3.

17) По-видимому, объединение функций этих учреждений произошло в августе. Во всяком случае, одобрительная резолюция одного из руководителей МПС датирована 28 июля 1917 г.

18) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 875. Л. 2.
19) Там же. Л. 13–13 об.
20) СУ. 1917. № 211. Ст. 1365.
21) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3882. Л. 4.
22) Там же. Л. 40.
23) Там же. Л. 11, 83–84.
24) Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 31–32. С. 31–33.
25) Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1917. № 13. С. 8–9.
26) Вестник Екатерининской железной дороги. 1917. № 491/12–13. С. 3.
27) Устав союза под наименованием «Совет частных железных дорог». Пг., 1917. С. 1–2; ГАРФ. Ф. 7434. Оп. 1. Д. 17. Л. 9.
28) *Клеменчич В. О.* Итоги работы железных дорог за 3 года (1917–1920 гг.). М., 1920. С. 4.
29) *Каплан А. А.* Северные железные дороги к столетию железнодорожного транспорта. М., 1926. С. 68–70.
30) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 21. Д. 2425. Л. 1–9.
31) ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 52. Л. 1 об.
32) Имени Войтовича. М., 1969. С. 63; Великая Октябрьская социалистическая революция: Энциклопедия. М., 1987. С. 163.
33) *Вомпе П. А.* Три года революционного движения на железных дорогах Российской Советской Республики. 1917–1920. М., 1920. С. 4. Всероссийский союз паровозных бригад оформился на съезде 19 мая 1917 г. Было избрано Правление из 9 человек, а на каждой железной дороге стали формироваться главные комитеты паровозных бригад. Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 10. С. 75.
34) Труды Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих, состоявшейся с 6 по 22 апреля 1917 года в Петрограде. М., 1917. С. 57–67, 127.
35) Устав профессионального телеграфного союза М.-К.-В. ж. д. Конотоп, 1917. С. 3. Устав был принят вторым делегатским съездом телеграфистов 24 июня 1917 г.
36) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 39–40.
37) Там же. Л. 86.
38) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 866. Л. 1–6.
39) Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 10. С. 74.
40) Указатель правительственных распоряжений по МПС. 1917. № 25. С. 270.
41) Воля и думы железнодорожника. 1917. 26 июля.
42) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 74. Л. 1.
43) Там же. Д. 76. Л. 25.
44) *Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 4.
45) Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 34–35. С. 16–18.
46) Постановления комитета по этим вопросам представлялись на утверждение начальника дороги. ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 65. Л. 19–22.
47) Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 17. С. 446.

48) Журналы заседания Временного правительства. Т. 2. С. 364–366. Председателем Общего собрания являлся московский городской голова. Председателем Московского центрального транспортного комитета являлся председатель его Президиума.

49) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 48б. Л. 17. С. Двумянцев, А. Петров, Т. Гранкин, П. Яковлев, К. Ковалевич.

50) Там же. Д. 68. Б. н.

51) Викжель в Октябрьские дни. Протоколы московского совещания главных дорожных комитетов Европейской России 13–15 ноября 1917 г. Пг., 1918. С. 4.

52) Там же. С. 11.

53) Там же. С. 14.

54) Там же. С. 24.

55) Там же. С. 51.

56) Там же. С. 57.

57) Там же. С. 63.

58) Там же. С. 84–85.

59) Цит. по: *Ландсберг Э. В.* К вопросу о положении железнодорожного транспорта 1916–1917 гг. Пг.,1918. С. 30.

60) В документах с конца 1917 г. чаще именовался Советом рабочих депутатов Московского железнодорожного узла.

61) *Метельков П. Ф.* Железнодорожники в революции. Февраль 1917 – июнь 1918. Л., 1970. С. 279.

62) Цит. по: *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 50.

63) Там же. С. 57.

64) *Метельков П. Ф.* Указ. соч. С. 324–328.

65) Вестник путей сообщения. 1918. № 1. С. 17–18. В этом перечне фамилий указаны только члены Викжедора. Помимо них на съезде были избраны кандидаты в члены этого профсоюзного органа и состав Всероссийской центральной ревизионной комиссии.

66) Грузооборот. 1918. № 6–7. С. 3.

67) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 76. Л. 25.

68) Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1919. № 8. С. 6.

69) Цит. по: *Морозов Б. М.* Формирование органов центрального управления Советской России в 1917–1918 гг. (на примере Народного комиссариата путей сообщения). М., 1995. С. 32–33.

70) Великая Октябрьская социалистическая революция: Энциклопедия. М., 1987. С. 455; Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 23.

71) *Журавлев В. В.* Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. М., 1970. Т. 86. С. 98.

72) В состав Техническо-транспортно-административно-распорядительного совета вошли В. Лукичев, А. Суровягин, Е. Костюков, Я. Верветченко и И. Миронов.

73) *Каплан А. А.* Указ. соч. С. 93–94.

74) Там же. С. 105–106.

75) Вестник Союза служащих М.-К.-В. железной дороги. 1918. № 17. С. 7–10.

76) Вестник путей сообщения. 1918. № 2. С. 20.

77) Вестник Главного военно-революционного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 17. С. 7–10.

78) Там же. № 16. С. 9–10.

79) Там же. № 17. С. 3.

80) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 27; *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925. С. 80.

81) Вестник путей сообщения. 1918. № 2. С. 13.

82) Там же. С. 14.

83) Там же.

84) Один из профсоюзных активистов Д. Клементьев писал 15 июля 1918 г.: «Сделали ли мы все от нас зависящее к приведению в порядок доставшегося нам наследства, пробудилась ли в нас, хотя бы, хозяйская деловитость? Увы! Как не прискорбно, но приходится сказать — нет! Лишь только мы почувствовали себя свободными, как только, занесенная и много лет висящая в воздухе над нами нагайка исчезла, и мы тотчас же испустив глубокий вздох облегчения и поблагодарив Господа Бога, по заведенному исстари русскому обычаю, попросту говоря — загуляли. Обрадовались ли мы чрезмерно или ополоумели окончательно. Я не знаю, чем это объяснить, но только факт тот, что в очень короткий сравнительно период времени мы так повели дело, что центральная власть нашла необходимым назначить над „хозяевами" опеку и мы должны были безропотно проглотить горчайшую пилюлю, присланную по телеграфу от народного комиссара Кобозева, как радикальное средство от запоя — ибо наше поведение было похоже на поведение закутивших хозяйчиков, ведущих дорогу к окончательному банкротству». Вестник военно-революционного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 22. С. 1.

85) Вестник путей сообщения. 1918. № 16–17. С. 20.

86) Там же. С. 21.

87) ГАРФ. Ф. 5514. Оп. 1. Д. 8а. Л. 7–8.

88) Вестник путей сообщения. № 10. С. 3–4; № 25–26–27. С. 4–5.

89) Там же.

90) *Вомпе П. А.* Три года революционного движения на железных дорогах Российской Советской Республики. 1917–1920 г. М., 1920. С. 9.

91) Советские железнодорожники. М., 1970. С. 102.

92) *Морозов Б. М.* Указ. соч. С. 37–38.

93) История национализации частных железных дорог Московского узла основана преимущественно на материалах одноименной статьи В. В. Журавлева в 86-м томе «Исторических записок» (М., 1970. С. 57–132).

94) *Мау В. А.* Революция и экономическая политика // Российская империя, СССР, Российская Федерация: история одной страны? Прерывность и непрерывность в отечественной истории XX века. М., 1993. С. 59–60.

95) Цит. по: *Шишкин В. А.* Власть. Политика. Экономика. Послереволюционная Россия (1917–1928 гг.). СПб., 1997. С. 70.

96) Там же.

97) *Оппенгейм К. А.* Россия в дорожном отношении. С. 128.

98) Декреты Советской власти. Т. 1. С. 55, 56.

99) Там же. Т. II. С. 501.

100) Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М., 1957. С. 35.

101) РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 100.

102) Там же. Д. 99. С. 44 об. – 45, 115 об.

103) Байдак Николай Дмитриевич после национализации Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги работал в Совете управления Николаевской железной дороги, а в июле 1920 г. был назначен уполномоченным Технического управления НКПС на железных дорогах Северного района. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 20. Д. 1695. Л. 1,4,8.

104) Там же. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 94. Л. 19, 21 об.

105) Там же. Д. 97. Л. 215; Д. 98. Л. 25–27.

106) Там же. Д. 98. Л. 18.

107) Там же. Д. 97. Л. 330.

108) Там же. Д. 26. Л. 174–186; Д. 94. Л. 15; Д. 96. Л. 1.

109) Там же. Д. 95. Л. 286 об.

110) Там же. Д. 99. Л. 98, 100, 215.

111) Максим Варфоломеевич Волков ранее был чрезвычайным комиссаром бывшего правления этой дороги.

112) РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 95. Л. 288.

113) *Фролов А. Н.* Прошлое и настоящее вопроса об улучшении административной организации железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1. С. 100.

114) Вестник путей сообщения. 1918. № 16–17. С. 21.

115) Декреты Советской власти. Т. II. С. 368–372.

116) Вестник путей сообщения. 1918. № 2. С. 18.

117) ЦМАМ. Ф. 2046. Оп. 2. Д. 5. Л. 143, 227.

118) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925. С. 95.

119) Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М., 1957. С. 36–44.

120) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 2. Д. 19. Л. 1–3.

121) Там же. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 1. Л. 76 об.

122) Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1919. № 2. С. 5.

123) *Фролов А. Н.* Указ. соч. С. 100.

124) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 6.

125) Известия. 1919. 14 января.

126) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 186. Л. 1–1 об.

127) *Ледовской В. И.* Лекции по «Организации железнодорожных управлений». Вып. 2. Местные управления. М., 1919. С. 279–284.

128) Там же. С. 286–288.

129) Управление Александровской железной дороги находилось по адресу Тверская ул., д. 42; Московско-Казанской ж. д. — Краснопрудная ул., д. 20; Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. — Сретенский бульвар, д. 6; Московско-Курской ж. д. — Старая Басманная ул., д. 11; Северных ж. д. — в здании Ярославского

вокзала. Московский окружной комитет по перевозкам размещался по адресу ул. Коммуны, д. 14.

130) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 5. Л. 26–26 об.

131) Там же. Л. 289.

132) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 479. Л. 25 об.

133) ЦМАМ. Ф. 2046. Оп. 2. Д. 2. Л. 130–143.

134) Там же. Д. 6. Л. 15–18.

135) Там же. Л. 89–89 об.

136) Там же. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 2. Л. 107, 108 и др.

137) Бюллетень Народного комиссариата путей сообщения (далее: Бюллетень НКПС). 1920. № 11. С. 5. В Главполитпути к концу 1920 г. трудилось около 300 человек. РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 207. Л. 34–34 об.

138) Бюллетень НКПС. 1920. № 17. С. 7.

139) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 130. Л. 238.

140) РГАСПИ. Ф. 11. Оп. 22. Д. 204. Л. 205.

141) Инструкции комиссарам Народного комиссариата путей сообщения. М., 1920. С. 5.

142) Там же. С. 7–8. По состоянию на 28 марта 1920 г. на дороги Московского узла было направлено 230 политработников. Из них на ответственные, в том числе административные должности: на Александровскую ж. д. 6 человек, на Московско-Виндаво-Рыбинскую — 1, на Московско-Казанскую — 29, на Московско-Курскую — 9, на Рязанско-Уральскую — 20 и на Северные — 15. Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 74.

143) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 46. Л. 69.

144) Там же. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 461. Л. 128а.

145) Инструкции комиссарам Народного комиссариата путей сообщения. С. 21–22.

146) Институт политконтролеров учрежден 10 августа 1920 г. Там же. С. 50–53.

147) *Лазарев К. П.* Организация управления путями сообщения // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 7. С. 23.

148) Цит. по: *Фролов А. Н.* Указ. соч. С. 101–102.

149) Бюллетень НКПС. 1920. № 17. С. 8.

150) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 130. Л. 18.

151) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. М., 1920. С. 29.

152) Бюллетень НКПС. № 40. С. 2. Основанием приказа НКПС № 957 от 14 апреля 1920 г. о переименовании управляющих и заведующих в начальников стало постановление коллегии НКПС от 6 апреля 1920 г. РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 210.

153) Бюллетень НКПС. № 21. С. 2–3. По словам инженера Клеменчича сеть многократно перекраивали между управлениями дорог. Одни управления упразднялись, другие создавались вновь. Наконец, было признано целесообразным восстановить то распределение линий по управлениям (с некоторыми поправками), которое существовало до Февральской революции. *Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 9.

154) Там же. 1921. № 85. С. 3.

155) Через начальников соответствующих управлений НКПС он представлял на утверждение начальника Главного управления путей сообщения лишь кандидатов на должности начальников служб и самостоятельных отделов Управления дороги.

156) Бюллетень НКПС. 1920. № 40. С. 3.

157) Там же. № 47. С. 2; Железнодорожник. 1920. № 15–16. С. 10.

158) Бюллетень НКПС. № 44. С. 2. Рабочий аппарат Окружного комитета по перевозкам состоял из трех отделов: эксплуатационно-распорядительного, общеадминистративного, по водному транспорту и управления делами. Управление делами состояло из секретариата, трех частей: грузовой, общих условий перевозки, грузовой статистики. Рабочий аппарат Окружного комитета по перевозкам готовил все необходимые материалы к обсуждению планов перевозок. В частности, его сотрудники определяли станции погрузки и перевалки грузов, количество необходимого подвижного состава, наблюдали за обеспеченностью дорог топливом всех видов, его распределением и расходом, за использованием складских помещений и т. п. Большие права имел председатель Окружного комитета. В случае крайней необходимости он мог потребовать переместить в пределах железной дороги подвижной состав для выполнения запланированных или срочных перевозок. Он также имел право требовать немедленного освобождения занятых без разрешения разными ведомствами вагонов. В комитете был также назначенный Главполитпутем комиссар. В основном он наблюдал в порядке контроля за ходом работы комитета, следил, чтобы она отвечала интересам РСФСР. Комиссар скреплял своей подписью циркуляры и распоряжения общего характера. По согласованию с председателем Окружного комитета устанавливался род и характер бумаг, подлежащих представлению ему на ознакомление и подпись.

159) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 40. Л. 39, 66 и др.

160) Там же. Оп. 40. Д. 7. Л. 323.

161) Бюллетень НКПС. 1920. № 44. С. 4.

162) Там же. № 60. С. 2–3. Положением были определены следующие функции отделов хозяйственно-материальных служб. Общий отдел занимался финансовыми вопросами и личным составом службы. Отдел производств руководил организуемыми на дороге собственными предприятиями, разработкой их производственных программ. Отдел снабжения ведал заготовкой и распределением частей паровозов, тендеров, вагонов, различных машин и станков, инструментов, электрических, телеграфных и телефонных приборов и материалов, металлов и изделий из них (рельсы, стрелки, скрепления, элементы пролетных строений мостов и т. п.), мануфактурных, обойных и обтирочных материалов, обмундирования и обуви, канцелярских принадлежностей, книг и бланков, инвентаря. Номенклатурно-технический отдел занимался вопросами механизации труда, постройкой кладовых, пакгаузов и погребов, поиска лучших способов хранения материалов, определения норм необходимых запасов, организовывал лабораторные испытания. Непосредственно в ведении Хозяйственно-материальной службы находились главные материальные магазины, организованные при главных вагонных и паровозных мастерских, склад бланков. Вся дорога делилась на участки Хозяйственно-материальной службы во главе с начальниками участков. Последним подчинялись склады топлива и участковые материальные магазины.

163) Там же. № 113. С. 6–9.

164) Двухнедельный срок распространялся лишь на управления дорог Московского железнодорожного узла. Для остальных дорог он был равен месяцу.

165) За исключением тех, которые подлежали утверждению Технического комитета НКПС.

166) Эти правила не должны были противоречить нормативным актам НКПС.

167) Бюллетень НКПС. № 118. С. 3.

168) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 1327. Л. 97 об.

169) Бюллетень НКПС. 1921. № 4. С. 6. ТХС рассматривали вопросы, касающиеся станционной работы по прибытию и отправлению поездов и сортировке вагонов, маневровой работе, порядка подачи паровозов под поезда и набора воды и топлива паровозами, развития существующих станций и сооружений в районе ведения Совещания. Здесь же изучались причины задержки поездов на станциях и в пути, рассматривались условия работы и дежурств служащих и рабочих, порядок совместной работы служащих и рабочих всех служб дороги на станциях, вопросы пользования служебными и жилыми помещениями и т. п. Постоянными членами ТХС были по должности: начальники отделений эксплуатации (движения), начальники участков пути, тяги, материальной службы. В совещаниях, организуемых в узлах, членом ТХС был и начальник узла или узловой станции. С правом решающего голоса в работе Совещания по касающимся их вопросам приглашались начальники агро-участков, контролер-механики телеграфа, ревизоры всех служб, начальники депо, станций, мастерских и другие лица. С правом совещательного голоса могли участвовать в работе ТХС местные представители Наркомата рабоче-крестьянской инспекции. Совещания созывались не реже 2 раз в месяц. Вопросы решались большинством голосов. Оставшиеся в меньшинстве могли изложить свое мнение письменно, которое прилагалось к журналу заседаний. Председатель ТХС назначался начальником дороги из числа постоянных его членов. Соответственно и делопроизводство Совещания вела та служба, к которой принадлежал председатель.

170) Там же. № 16. С. 8.

171) Там же. № 45. С. 2.

172) Там же. № 86. С. 3–4.

173) Там же. № 223. С. 5–6.

174) Там же. № 13. С. 2. Одновременно была отменена Инструкция заведующим железнодорожными узлами, объявленная приказом по НКПС 19 июля 1919 г.

175) Там же. С. 3.

176) Там же. № 204. С. 8.

177) Там же. № 28. С. 4. Указанные выше организации посылали не более двух представителей. Моссовет мог послать восемь своих представителей в комиссию.

178) Там же. 1922. № 36. С. 4.

179) Там же. 1921. № 61. С. 7–8.

180) Там же. № 89. С. 3–8. Речь идет об «Общем Положении о службах», «Положении о Службе эксплуатации», «Положении о Службе связи и электротехники», «Положении о Службе счетно-финансовой». См. также: Бюллетень НКПС. 1921. № 85. С. 3; № 126. С. 5. 5 мая 1921 отделы сборов были переименованы

в отделы учета перевозок и сборов. Коммерческие службы вошли в состав служб эксплуатации.

181) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 59. Л. 17 об.

182) *Неопиханов А. А.* Русский транспорт и его планирование. Т. 1. М.; Л., 1924. С. 137.

183) Бюллетень НКПС. № 167. С. 1–3.

184) Главный начальник путей сообщения состоял при наркоме «в качестве технического руководителя деятельностью Комиссариата». На эту должность был назначен И. Н. Борисов. Характерно, что новая экономическая политика вынудила быстро вернуться к дореволюционному устройству центрального аппарата управления транспортом. 24 октября 1921 г. НКПС был перестроен и вновь железными дорогами, как и в Российской империи, ведало одно структурное подразделение наркомата — Центральное управление железнодорожного транспорта. Такие же функциональные управления, как Хозяйственно-Материальное, Экономическое и Финансовое были ликвидированы в 1923 г.

185) Бюллетень НКПС. 1921. № 167. С. 7. На железных дорогах платность перевозок вступила в полную силу с 15 августа 1921 г.

186) Там же. № 169. С. 2.

187) Там же. № 190. С. 7.

188) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 21. Д. 427. Л. 1 об. – 2 об.

189) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 135. Л. 45.

190) Там же Ф. 2210. Оп. 4. Д. 93. Л. 22.

191) Бюллетень НКПС. 1922. № 74. С. 3–4.

192) Там же. С. 4.

193) *Гусаков А. Г.* Правовое положение железных дорог СССР (в связи с формой управления ими) // Основные вопросы железнодорожного права. Сборник статей. М., 1925. С. 60.

194) СУ. 1922. № 37. Ст. 444.

195) Основные вопросы железнодорожного права. М., 1925. С. 40.

196) Советский транспорт 1917–1927. М., 1927. С. 25. Этот дуализм вызвал наибольшую критику реформы 1922 г. Вторым недостатком стало стремление представителей промышленности и других отраслей народного хозяйства в правлениях откровенно домогаться односторонних выгод и преимуществ для этих отраслей.

197) Вестник путей сообщения. 1922. № 14. С. 16.

198) Образована 17 июля 1922 г.

199) Вестник путей сообщения. 1922. № 3. С. 33; № 4. С. 33; № 5. С. 31; № 10. С. 4; № 13. С. 16.

200) Транспортная плановая комиссия (Трансплан) была образована 23 мая 1922 г. в соответствии с постановлением СНК от 24 апреля 1922 г. для внутриведомственной подготовки годовых и иных периодических планов перевозок; обсуждения законопроектов для улучшения положения транспорта; участия в работах Госплана; рассмотрения предложений по организации и реорганизации НКПС и его местных органов и т. п. Трансплан состоял при коллегии НКПС. Председателем его был главный начальник путей сообщения.

201) Доклад НКПС Совету труда и обороны о проведении в жизнь «Положения о Правлениях ж. д.». С. 10, 17.

202) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 256. Л. 13–14; Д. 302. Л. 31–31 об.

203) Там же. Д. 253. Л. 72.

204) Вестник путей сообщения. 1922. № 25. С. 9.

205) Это было невозможно лишь там, где правление и управление находились в разных городах, как на Московско-Киево Воронежской ж. д.

206) В «Инструкции правлениям железных дорог» подчеркивалось, что формирование отделов правлений и перегруппировка, сокращение аппарата управлений дорог должны вестись с таким расчетом, чтобы общее количество административного персонала не увеличивалось. Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 13.

207) Бюллетень НКПС. 1922. № 89. С. 2.

208) Там же. № 97. С. 2.

209) *Сокович В. А.* Организация железнодорожных перевозок. М., 1926. С. 74.

210) Спустя полтора года Управление делами состояло уже из 4-х секций — Организационно-юридической, Рабочей, Финансовой, Экономической и Общего отдела. Всего в этом органе работало 27 человек и 11 консультантов.

211) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог (август 1922 г. – август 1924 г.). М., 1924. С. 34.

212) СУ. 1923. № 87. Ст. 841.

213) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог. С. 37. Для координации работы транспорта, промышленности, сельского хозяйства и торговли предполагалось создать при правлениях экономические совещания. Положение об экономических совещаниях было утверждено НКПС в октябре 1923 г.

214) *Гусаков А. Г.* Указ. соч. С. 77, 70, 82.

## Глава III

1) *Сенин А. С.* Александр Иванович Гучков. М., 1996. С. 102.

2) *Оппенгейм К. А.* Россия в дорожном отношении. М., 1920. С 109, 113.

3) *Кульжинский С. Н.* Об улучшении Московского железнодорожного узла // Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 9. С. 132, 133; *Руин К. К.* Радиальные пути, как необходимая принадлежность кольца Московской Окружной железной дороги и мнения по этому вопросу правительства и города. СПб., 1913. С. 7, 16–19; *Руин К. К.* Развитие Московской Окружной железной дороги с устройством радиальных линий через Москву и электрификацией Московского железнодорожного узла. [М., 1912]. С. 6, 25, 28–29.

4) По видимому речь идет о графе Мусине-Пушкине, Прохорове и др.

5) Московско-Виленская железная дорога. Москва—Звенигород—Руза—Поречье, Витебск—Лепель—Ново-Вилейск (Вильно). Экономическая записка. СПб., 1913.

6) Устав Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (со всеми изменениями и дополнениями к нему по 20 июля 1914 г.). Пг., 1914. С. 145–146, 162.

7) Труды Комиссии по выяснению стоимости казенных железных дорог. Пг., 1915. С. 1, 215, 675.

8) О работе железнодорожной сети в условиях настоящей войны. Пг., 1916. С. 4. Сведения по европейской части России. К востоку от Волги почти все железные дороги были однопутными.

9) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 6.

10) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3002. Л. 10–12. Прием и выдача грузов в довоенное время проводились с 1 апреля до 30 сентября с 7 до 18 часов, с 1 октября до 31 марта с 8 до 16 часов с перерывом на обед с 12 до 13 часов. В воскресные и праздничные дни грузовые дворы были открыты с 8 до 12 часов.

11) Там же. Л. 14–15.

12) Там же. Оп. 6. Д. 1490. Л. 33.

13) Отчет осмотра по высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Александровской дороги за время с 21-го по 28-е сентября для выяснения причин, вызвавших нарушение правильного движения, и способов их устранения. М., 1915. С. 12–13.

14) Ветвью называлась дорога, иногда даже значительного протяжения, но не имевшая самостоятельного значения. Ее эксплуатация осуществлялась дорогой, к которой данная ветвь примыкала. «Правила сооружения и эксплуатации подъездных к железным дорогам путей общего пользования» были утверждены МПС 8 июня 1892 г. *Образцов В. Н., Энгельгардт Ю. В.* Экономические подъездные пути. М., 1916. С. 15.

15) *Образцов В. Н.* Транспорт Московского промышленного района. Методы его удешевления и улучшения. М., 1920. С. 7.

16) Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива, продовольственных и военных грузов, высшее государственное учреждение под председательством министра путей сообщения, было образовано 17 августа 1915. Оно рассматривало наиболее важные вопросы, связанные с организацией перевозок грузов, в том числе планы предстоящих перевозок, доклады о состоянии подвижного состава, об усилении пропускной способности дорог и т. п.

17) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 324. Л. 371 об.-372.

18) Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 22. С. 434.

19) *Образцов В. Н.* Переустройство Московского узла М.-Казанской ж. д. Б. м. Б. г. С. 4.

20) Обзор состояния транспорта и рынков за январь 1916 года по данным периодической печати. М., 1916. Вып. 1: Состояние транспорта. С. 5.

21) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 67, 67 об., 79 и др.

22) Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 187. Л. 15 об., 28.

23) Там же. Л. 35–35 об., Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 331.

24) *Образцов В. Н.* Проекты и идеи развития русских станций в период мировой и Гражданской войн. Б. м. Б. г. С. 591.

25) РГИА. Д. 325. Л. 202 об. – 212.

26) См.: История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб., 1994. С. 258.

27) *Ландсберг Э. В.* К вопросу о положении железнодорожного транспорта. 1916–1917 гг. С. 13–14.

28) Стойлом называлось место в паровозном здании для ремонта, промывки, осмотра и стоянки отдельного паровоза.

29) *Короткевич М. А.* Устройство и оборудование паровозных депо. Киев, 1912. С. 2–3.

30) Там же. С. 1.

31) *Образцов В. Н.* Проекты и идеи развития русских станций в период мировой и Гражданской войн. С. 587.

32) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 295.

33) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 2.

34) Труды Комиссии по выяснению стоимости казенных железных дорог. Пг., 1915. С. XX. Комиссия была образована в 1905 г. совместным решением министров путей сообщения, финансов и государственного контролера. Она состояла из представителей этих ведомств и состояла при МПС. Комиссия учитывала затраты казны по сооружению железных дорог, по выкупу у частных обществ, расходы по усилению и улучшению дорог за период казенной эксплуатации, стоимость подвижного состава, приобретенного казной для этих дорог, оборотный капитал, в частности, образованный за счет ассигнований казны.

35) Вестник путей сообщения. 1918. № 6. С. 5.

36) В 1908 г. МПС в целях упорядочения рельсового хозяйства установило четыре типа рельсов: от наиболее тяжелых (Ia — 43,6 кг/пог. м) до легких (IVa — 30,9 кг/пог. м). Но и к началу войны на большинстве железных дорог России были уложены еще более легкие стальные рельсы массой от 22,8 до 29,1 кг/пог. м. В частности, именно такие рельсы были на линиях Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д., Северных ж. д. Стандартная длина русских рельсов — 10,68 м. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 211, 213; *Першин С. П.* Развитие строительно-путейского дела на отечественных железных дорогах. М., 1978. С. 84.

37) В России деревянные шпалы изготавливались толщиной около 3 вершков из леса диаметром от 5,5 до 6,5 вершков. Длина шпал в зависимости от интенсивности предполагаемого движения колебалась от 1,15 до 1,25 саж. *Карейша С. Д.* Краткий курс железных дорог. М.; Л., 1923. С. 41.

38) Цена пропитанной шпалы в 4–5 раз дороже непропитанной. Поэтому в 1913 г. лишь три казенных и одна частная железные дороги заказывали пропитанные шпалы. Предприниматели были вынуждены считаться с этим и только Павлоградский завод Южных ж. д. перешел на выпуск пропитанных креозотом шпал. *Першин С. П.* Указ. соч. С. 100, 102.

39) *Добророльский В. М.* Мероприятия по Службе пути в связи с изменившимися экономическими условиями // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 7. С. 50, 51.

40) *Оппенгейм К. А.* Деревянные шпалы на русских железных дорогах с точки зрения народного хозяйства. М., 1921. С. 5.

41) В 1906 г. на XXIV съезде инженеров пути было решено, что балластный слой не должен быть меньше 55 см. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 213.

42) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 324. Л. 249.

43) *Васильев М. И.* О современном положении железнодорожного транспорта и важнейших его элементах. Пг., 1916. С. 5.

44) О путях сообщения и условиях перевозок в третий год войны. Пг., 1917. С. 2–6.

45) В основном иностранные паровозы поступали из США. Они были более мощными и в то же время компактными и удобными для машиниста. Однако имели ряд серьезных недостатков. Например, из-за тяжести паровозы типа «Декапод» расстраивали наши пути и не могли проехать по некоторым мостам. Они не были приспособлены к нашему климату и зимой почти все выходили из строя, так как тонкие трубки для смазки просто замерзали. Их котлы были приспособлены только для качественного угля. Поэтому возникли проблемы с их переводом на другое топливо. Не учитывали местные условия работы и поставщики американских вагонов. Так, ступеньки тормозных площадок были столь малы, что зимой в валенках и тулупе поверх пальто забраться в вагон было опасно для жизни. *Белов В.* Американизация русских железных дорог. Пг., 1922. С. 7–8, 12.

46) Накануне войны с целью увеличения силы тяги был установлен следующий размер диаметра колес паровозов: пассажирских — 1830–1920 мм, товарных — до 1320. Нагрузка от движущихся колесных пар на рельсы составляла 16–17 тонн. Мощность локомотивов достигала 1500 л. с. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 246.

47) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 361. Л. 3–4. Согласно справке эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС от 5 декабря 1916 г., пропуск американских вагонов был возможен по рельсам не легче типа IIIа. Там же. Л. 59.

48) Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Отчет по эксплуатации дорог за 1916 год. Часть II. Московская сеть. Пг., 1917. С. 7; *Мокрушицкий Е. И.* История вагонного парка железных дорог СССР. М., 1946. С. 74; *Энгельгардт Ю. В.* Железные дороги. Руководство для студентов, инженеров и техников. М.; Пг., 1924. Т. 1. С. 42. Платформы срочного возврата и цистерны для бензина красили в белый цвет. Часть подвижного состава в России принадлежала частным лицам. Это, как правило, специальные вагоны: цистерны, вагоны для перевозки пива, молока, мяса и т. п. Цистерны частных владельцев выкрашивали в серый цвет, а специальные вагоны в любой кроме красного и желтого.

49) Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Отчет по эксплуатации дорог за 1916 год. Часть II. Московская сеть. Пг., 1917. С. 7.

50) Вследствие недостатка однотипных вагонов пассажирские поезда состояли из разных вагонов и только поезда дальнего следования формировались, как правило, из более или менее однородных вагонов. Международное общество спальных вагонов использовало четырехосные вагоны с комфортабельными двухместными купе, отделанными полированным красным деревом. Конструкция тележек обеспечивала хорошую плавность хода. Вагоны II класса имели четырехместные купе с мягкими, а III класса — с жесткими диванами и полками. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 247, 249; *Мокрушицкий Е. И.* Указ. соч. С. 174–175; *Шадур Л. А.* Развитие отечественного вагонного парка. М., 1988. С. 55.

51) *Короткевич М. А.* Освещение, отопление и вентиляция пассажирских вагонов. М., [1923]. С. 15–47.

52) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 249.

53) *Каратыгин Е. С.* Транспорт и холодильное дело // Железнодорожная техника и экономика. 1919. № 1. С. 21. Для сравнения: в США еще перед войной на железных дорогах было около 150 000 вагонов-ледников. В России в 1913 г. действовало 47 ледоделательных заводов, а в США — около 3 500. Первый четырехосный изотермический вагон в России был построен в 1900 г. на Мытищинском заводе для Московско-Казанской железной дороги. *Шадур Л. А.* Развитие отечественного вагонного парка. С. 39.

54) *Дементьев Г. Д.* Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями русской жизни последних лет. СПб., 1913. С. 330–331.

55) *Денисов П.* Народный комиссариат путей сообщения и холодильное дело // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 7. С. 41–43.

56) *Сидоров А. Л.* Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. М., 1948. Т. 26. С. 32.

57) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 2. Д. 885. Л. 220–441.

58) Цит. по: *Сидоров А. Л.* Указ. соч. С. 25.

59) Указатель № 1 о действующих запрещениях и ограничениях перевозки грузов и сложении ответственности за срочную доставку. Издан 28 марта 1916 г. М., 1916. С. 2–3, 30–37, 66–67.

60) Циркуляр Управления жел. дорог гг. начальникам казенных, управляющим и директорам частных железных дорог, председателям порайонных комитетов, копии правлениям частных железнодорожных обществ от 27 июля 1915 г. за № 19077/14754/215, измененный и дополненный согласно постановления управляющего Министерством путей сообщения от 7/12 декабря 1915 г. за № 35446 [и] постановления министра путей сообщения 4 апреля 1916 г. 3-е изд. Пг., 1916.

61) Временный распорядительный комитет по железнодорожным перевозкам был образован в начале 1916 г. В его функции входили: сбор сведений о потребностях в перевозке грузов в целях удовлетворения нужд армии и флота, различных гражданских ведомств и общественных организаций; распределение грузов по степени их важности, срочности и места доставки; разработка и выполнение мероприятий по достижению правильной, непрерывной и успешной работы ж-д. сети; оптимального распределения и оборота подвижного состава и т. п. Войновский-Кригер Э. Б. в своем докладе правительству незадолго до Февральской революции обращал внимание на то, что в Распорядительном комитете по железнодорожным перевозкам «должны быть абсолютно сосредоточены все без исключения вопросы, касающиеся объединения и согласования деятельности заинтересованных ведомств в отношении использования железнодорожного транспорта». О путях сообщения и условиях перевозок в третий год войны. Доклад Совету министров. Пг., 1917. С. 17.

62) *Ильин И. Ф.* Исследование причин расстройства транспорта и меры к его восстановлению. М., 1918. С. 2.

63) О работе железнодорожной сети в условиях настоящей войны. Пг., 1916.

64) Вестник Александровской железной дороги. 1915. № 16. С. 354.

65) Там же. № 20. С. 406.

66) Там же. С. 407.

67) РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1686. Л. 150 об., 231, 237–239.

68) Там же. Ф. 229. Оп. 2. Д. 1630. Л. 13, 16. Перед войной в Москве было 38 333 извозчика. Многие из них, видимо, были призваны в армию. Оставшиеся не справлялись с вывозом грузов со станций. *Образцов В. Н.* Московский узел и основные идеи его переустройства. Б. м. Б. г. С. 7.

69) Осенью 1916 г. на железных дорогах России трудилось около 110 000 военнопленных. РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 414. Л. 180.

70) Там же. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 50 об., 56 об. – 57, 60–60 об., 68.

71) Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 254–257 об.

72) Там же. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 15.

73) *Воскресенский Б. Д., Пешель Ю. А.* Доклад о работах по Московско-Курской жел. дор. и Московскому узлу. Харьков, 1916. С. 1, 9.

74) Обзор состояния транспорта и рынков за январь 1916 года. С. 12.

75) Сокращение или приостановка пассажирского движения для увеличения перевозок грузов товарными поездами получило название «товарных недель». РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 1041. Л. 24, 35 и др.

76) Обзор состояния транспорта и рынков за январь 1916 года. С. 11.

77) *Богданов С. А., Пестич П. И., Смирнов А. А.* Результаты мероприятий по наивыгоднейшему использованию паровозов на М.-Курской, Нижегородской и Муромской каз. ж. д. с целью увеличения провозной и пропускной способности ее. 1914–1916 гг. М., 1916. С. 20, 39.

78) Станция смены основной и подставной бригад и передачи паровоза выбиралась на таком расстоянии от основного депо, чтобы время работы основной бригады приближалось к предельной норме. От оборотного депо эта станция должна была находиться приблизительно в 30–40 верстах, чтобы время, затраченное подставной бригадой в оба конца, поворот паровоза на кругу, набор воды, подготовка паровоза к обратному следованию в общей сложности не превышали времени, положенного для отдыха основной бригады.

79) *Богданов С. А., Пестич П. И., Смирнов А. А.* Указ. соч. С. 25, 87.

80) *Воскресенский Б. Д., Пешель Ю. А.* Указ. соч. С. 7.

81) Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 3. С. 53.

82) *Куров Н.* Повышение железнодорожных тарифов как мера к уменьшению убыточности железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1. С. 40–41.

83) Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 3. С. 53.

84) Исчисление размеров движения и эксплуатационных расходов на 1918 год. / Александровская железная дорога. М., 1917. С. 3, 5.

85) Там же. С. 8–9.

86) *Шухов В. В.* Московское пригородное движение и его перспективы в связи с общим развитием движения в Московском узле. М., 1924. С. 5.

87) Краткий очерк деятельности Александровской казенной железной дороги в финансовом и эксплуатационном отношениях с 1910 г. по 1914 г. включительно. М., 1915. С. 4.

88) Краткий очерк деятельности Александровской казенной железной дороги в финансовом и эксплуатационном отношениях с 1910 г. по 1914 г. включительно. М., 1915. С. 9. Следует отметить, что в связи с войной рост пригородных перевозок на этой дороге приостановился, а на ряде станций билетов пригородного

сообщения было продано даже меньше чем в 1913 г. Отметим, что пригородное движение в Подмосковье началось в начале 90-х гг. XIX в. Тогда по каждой дороге ходило всего по 2–3 пары пригородных поездов зимой и 4–5 пар летом. В начале XX в. оно выросло в связи с освоением таких территорий, как Кусково, Малаховка, Перловка и др. К тому же правительство ввело с 1901 г. пониженный тариф на такие перевозки пассажиров. Интенсивность движения вблизи Москвы заставила инженеров путей сообщения обдумывать возможности строительства на Александровской, Московско-Казанской, Нижегородской железных дорогах третьих и четвертых путей. Этим планам не суждено было сбыться в связи с начавшейся Первой мировой войной. *Шухов В. В.* Московское пригородное движение и его перспективы в связи с общим развитием движения в Московском узле. М., 1924. С. 6, 7. Автор этого исследования Шухов Владимир Владимирович в 1916 г. служил начальником Службы движения Северных ж. д.

89) Краткий очерк деятельности Александровской казенной железной дороги в финансовом и эксплуатационном отношениях с 1910 г. по 1914 г. С. 7.

90) Там же.

91) Отчет осмотра по высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Александровской дороги за время с 21-го по 28-е сентября для выяснения причин, вызвавших нарушение правильного движения, и способов их устранения. М., 1915. С. 5. 11 февраля 1915 г. Комитет Управления железных дорог МПС постановил выделить Александровской железной дороге кредит на составление проекта развития пассажирской станции в Москве с вынесением паровозного депо на другую станцию. Нам неизвестно, был ли составлен такой план, но что он не был тогда реализован, это абсолютно точно.

92) РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1490. Л. 1.

93) Исчисление размеров движения и эксплуатационных расходов на 1918 год. С. 55.

94) Сборник статистических сведений о перевозке пассажиров, багажа и всякого рода грузов за 1915 год. / Александровская железная дорога. М., [1916]. Вып. 3. Прибытие и транзит грузов хлебных и 1-й категории. С. 3–11.

95) Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 19. С. 129.

96) План железнодорожного строительства, составленный Совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова. Пг., 1916. С. 2–3.

97) Там же. С. 17.

98) *Шереметевский М.* Пригородное сообщение в Москве // Железнодорожное дело. 1917. № 1–2. С. 1–5.

99) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 112. Л. 1–2.

100) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 97–97 об.

101) Резко континентальный климат, широкие открытые равнины с частыми и продолжительными метелями способствовали образованию снежных заносов. Были отмечены случаи, когда глубина заноса составляла 5,5 метров, а в выемках — 8 метров. Основными мерами борьбы со снегом считались установка временных щитов и посадка хвойных деревьев вдоль линий. Второй способ был наиболее эффективен, но требовал дополнительного отвода земель. Поэтому ходатайства

дорог по этому поводу МПС неизменно отклоняло. Применялись снегоочистители (плужные и роторные). Плужные снегоочистители могли счищать слой снега до 0,7 метра, роторные — до 3 метров. Зимой 1917 г. они оказались бессильными перед стихией и снег пришлось убирать вручную, привлекая для этого десятки тысяч людей по всей стране. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 219; Катехизис железнодорожного дела (Устройство и ремонт пути и сооружений). М., 1916. С. 76–79; *Никифоров П. А.* Роль отечественных инженеров и ученых в развитии теории и практики снегоборьбы на железных дорогах // МИИТ. Труды. Вып. 75. Строительство железных дорог и путевое хозяйство. М., 1951. С. 46–69; *Энгельгардт Ю. В.* Указ. соч. С. 43–44.

102) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 1–1 об.

103) Там же. Д. 1041. Л. 1.

104) Там же. Л. 10.

105) *Сидоров А. Л.* Указ. соч. С. 41.

106) Вестник путей сообщения. 1918. № 1. С. 24. В июне 1916 г. суточная погрузка составляла 38 179 вагонов, в июле — 35 508 вагонов. Перевозка пассажиров на казенных железных дорогах несколько выросла. ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 819. Л. 3. 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. 1.

107) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 180, 181.

108) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 178. Л. 6.

109) Там же. Оп. 2. Д. 885. Л. 493 об.

110) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 345–346 об.

111) Вестник путей сообщения. 1917. № 11. С. 51.

112) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 74. Л. 3.

113) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 51–52; Т. 2. С. 360.

114) РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 19.

115) Там же. Л. 15.

116) Там же. Л. 26.

117) Там же. Л. 29.

118) Сокращенное название единого исполнительного органа Всероссийского земского союза и Всероссийского союза городов — Главного комитета по снабжению армии (Земгор).

119) Вестник путей сообщения. 1917. № 13–14. С. 61–62.

120) См. например: ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 33. Д. 219.

121) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 74. Л. 1.

122) Там же. Л. 5.

123) Там же. Д. 73. Л. 2. Позднее последовало указание администрации железных дорог выплачивать делегатам Всероссийской железнодорожной конференции суточные в размере 15 руб. в сутки. Там же. Л. 7.

124) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 110.

125) Вестник Александровской железной дороги. 1917. № 8. С. 60.

126) *Выскочков Л. В.* Император Николай I: Человек и государь. Спб., 2001. С. 452–459; РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3807. Л. 101, 102.

127) Краткий очерк работы Моск.-Киево-Ворон. жел. дор. за X лет (1917–1927). Курск, 1927. С. 4.

128) Вестник Южных железных дорог. 1917. № 14–15. С. 20.

129) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 182. Пособие полагалось постоянно работавшим на железных дорогах.

130) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 141. Л. 4; ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 80. Л. 4–17.

131) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 80. Л. 34.

132) ГАРФ. Ф. 1809. Оп. 1. Д. 7. Л. 9; РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 140. Л. 1.

133) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 1. От имени Совета представителей Управления железных дорог МПС Н. Н. Возницын направил Н. В. Некрасову 31 марта телеграмму, в которой в несколько завуалированной форме осудил требования о повышении зарплаты. Совет поддержал лозунг: «Сначала для Родины, потом для себя». РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 139. Л. 9.

134) ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 50. Л. 4–6.

135) *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 18–19.

136) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 228–229.

137) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 765. Л. 2 об.

138) *Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 5.

139) Новый экономист. 1917. № 20. С. 4.

140) *Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 5.

141) *Давыдов А. Ю.* Нелегальное снабжение российского населения и власть. 1917–1921 гг.: Мешочники. Спб., 2002. С. 23–24.

142) Прокопович С. Н., экономист, с 1 июля 1917 заместитель председателя Главного экономического комитета, с 24 июля министр торговли и промышленности, с 25 сентября министр продовольствия.

143) *Давыдов А. Ю.* Указ. соч. С. 45.

144) Там же. С. 49, 186.

145) ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 33. Д. 219. Л. 7.

146) СУ. 1917. № 92. Ст. 521.

147) *Васильев М. И.* Организация власти на железных дорогах // Железнодорожное дело. 1917. № 23–26. С. 175.

148) Некоторые положения доклада были развиты в его выступлении 13 июля на заседании Особого совещания по перевозкам. Поэтому нами приводятся факты и цитаты из обоих докладов.

149) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 57–61.

150) Там же. Л. 5 об.

151) Там же. Л. 8.

152) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 15–21.

153) Утро России. 1917. 19 августа.

154) Там же. 20 августа.

155) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 79. Л. 1.

156) Там же. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 136. Л. 4–5.

157) Цит. по: *Метельков П. Ф.* Указ. соч. С. 171.

158) Там же. С. 172–173.

159) ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 33. Л. 36.

160) Там же. Ф. 1809. Оп. 1. Д. 10. Л. 19–19 об.

161) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 2. Д. 302.

162) 19 членов Викжеля голосовали «за», 13 — «против».

163) Цит. по: *Метельков П. Ф.* Указ. соч. С. 188.

164) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 32–32 об.

165) Воля и думы железнодорожника. 1917. 23 сентября. Статья «Провокация».

166) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 42.

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

168) Там же. С. 197–198.

169) При Временном правительстве было образовано Совещание по разработке инструкции к постановлению Временного правительства от 25 сентября 1917 г. по вопросу об оплате труда железнодорожников. ЦМАМ. 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 были отнесены сторожа, рассыльные, грузчики, младшие стрелочники, дворники, чернорабочие, истопники, курьеры, кухарки, повара, банщики 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 кондуктора, 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, помощники 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 I 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 конто-

рами, 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 телеграфа и т. п. К 13-й категории были 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.

170) СУ. 1917. № 252. Ст. 1804.

171) 30 сентября недовольные новыми расценками в оплате труда телеграфисты станции Москва-Пассажирская Северных ж. д. заявили в телеграмме на имя министра путей сообщения, что в случае отказа МПС изменить их они слагают с себя «всякую ответственность за дальнейшую продуктивность работы». РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3869. Л. 5–6.

172) ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 1. Д. 69. Л. 1.

173) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 214.

174) Там же. Т. 2. С. 83.

175) *Тюменев С. В.* О положении транспорта // Железнодорожное дело. 1917. 31–34. С. 211–213; РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 75–76 об.

176) Новый экономист. 1917. № 30–31. С. 4.

177) *Волобуев П. В.* Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. Т. 69. М., 1961. С. 258.

178) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 33–34.

179) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 162. Л. 2.

180) Вестник Главного военно-революционного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 23. С. 1.

181) РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 2103. Л. 13.

182) Стенографический отчет заседания Экономического совета при Временном правительстве (далее СОЭС). 1917. № 1. С. 5.

183) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925. С. 71.

184) *Васильев М. И.* Организация власти на железных дорогах // Железнодорожное дело. 1917. № 23–26. С. 174.

185) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 818. Л. 3.

186) *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 8. В довоенное время в среднем ремонте находилось 15 % паровозов и около 5 % товарных вагонов. *Фролов А. Н.* Общие основы железнодорожного хозяйства. Пг., 1922. С. 69–70.

187) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 2. Д. 162. Л. 4.

188) Цит. по: *Волобуев П. В.* Указ. соч. С. 259.

189) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 4. Д. 19. Л. 38, 46.

190) ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 761. Л. 4.

191) РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 325. Л. 405–407; Д. 326. Л. 41.

192) 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.

193) *Каратыгин Е. С.* Указ. соч. С. 21; *Деннисов 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.

194) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 70.

195) *Минцлов С. Р.* Трапезондская эпопея. Дневник. Киев; Трапезонд; Финляндия; Берлин. Б. г. С. 267–268.

196) РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 659. Л. 29. Следует отметить, что на некоторых дорогах ряд поездов был отменен еще весной, например, Москва—Рязань.

197) Там же. Л. 32–34.

198) СОЭС. 1917. № 1. С. 4.

199) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 70.

200) Отчет о Московском совещании общественных деятелей 8–10 августа 1917 года. М., 1917. С. 111. Речь идет о средней скорости перевозки грузов.

201) Вестник путей сообщения. 1918. № 3. С. 15. Инженер путей сообщения П. П. Корелин на собрании Исполкома Московских общественных организаций определил состояние Московско-Казанской ж. д. как «полупаралич». Дорога была рассчитана на пропуск в сутки 25 товарных поездов, а весной 1917 г. по ней проходило ежедневно 10 таких поездов. 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. 16.

202) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 32–33.

203) *Сокович В. А.* Организация железнодорожных перевозок. М., 1926. С. 127.

204) Там же. С. 24–25, 28–29. Здесь и далее приведены сведения по дорогам в целом; их границы не совпадают с современной Московской железной дорогой. Учитываются грузы, погруженные на станциях этих дорог и принятые с других дорог.

205) *Волобуев П. В.* Указ. соч. С. 263.

206) *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 6–7.

207) Там же. С. 5.

208) *Михайлов И. Д.* Основные вопросы транспорта. М., 1918. Приложения.

209) Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX–XX вв. Сборник статей к 70-летию со дня рождения Рафаила Шоломовича Ганелина. СПб., 1998. С. 296.

210) Уголь Донецкого бассейна прежде всего использовался в металлургии и на железнодорожном транспорте из-за своих качественных характеристик. Вместе с тем в 1917 г. все потребители отмечали ухудшение качества топлива. Отчасти это было вызвано появлением на рынке мелких поставщиков, владельцев рудников, шахты которых не были оборудованы техническими приспособлениями для надлежащей очистки угля. В результате паровозы расходовали топливо в бóльших размерах.

211) *Волобуев П. В.* Указ. соч. С. 263.

212) *Ландсберг Э. В.* Указ. соч. С. 5.

213) *Тюменев С. В.* О положении транспорта // Железнодорожное дело. 1917. № 31–34. С. 212.

214) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 265–266.

215) *Волобуев П. В.* Указ. соч. С. 261.

216) Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. С. 299.

217) СУ. 1917. № 135. Ст. 727.

218) 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.

219) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, 1927. С. 6.

220) Краткий обзор коммерческой деятельности Рязанско-Уральской жел. дор. за время 1909–1919 годов. Саратов, 1922. С. 14, 45.

221) ЦИАМ. Ф. 414. Оп. 33. Д. 13. Л. 1.

222) Там же. Л. 42.

223) 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.

224) Восстановление транспорта в России. Труды Транспортного комитета при Российском финансово-промышленно-торговом союзе в Париже. 1921–1923. Париж, [1923]. С. 589–590.

225) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 94. Л. 5.

226) 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.

227) *Куров Н.* Указ. соч. С. 41.

228) Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1. С. 287.

229) РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3677. Л. 75.

230) ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 86. Л. 4.

231) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 27.

232) *Михайлов И. Д.* Основные вопросы транспорта. М., 1918. Приложения.

233) ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 86. Л. 3.

234) РГИА. Ф. 23. Оп. 27. Д. 515. Л. 109.

235) Там же. Ф. 269. Оп. 2. Д. 141. Л. 15.

236) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 68. Л. 10.

237) Там же. Л. 13.

238) ГАРФ. Ф. 5498. Оп. 1. Д. 96. Л. 7, 15.

239) Там же. Д. 95. Л. 21, 29, 69 и др.

240) Там же. Д. 97. Л. 71.

241) Там же. Д. 96. Л. 29.

242) Новое время. 1917. 11, 17 октября; Речь. 1917. 14, 20 октября; Русское слово. 1917. 17 октября.
243) Речь. 1917. 11 октября.
244) Новое время. 1917. 11 октября.
245) РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 674. Л. 14 об.

## Глава IV

1) РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 674. Л. 12 об.–13 об.
2) *Карабанов А. А.* Железнодорожный транспорт СССР за 15 лет. М.; Л., 1932. С. 9.
3) Вестник путей сообщения. 1919. № 3. С. 2.
4) Железнодорожные известия. 1918. № 3–4. С. 10.
5) «Теплушка» представляла собой крытый вагон, имевший снаружи кузова вторую обшивку, уложенную на слой войлока. Пол вагона состоял из двух частей. Промежуток между основным и верхним утепляющим полом был заполнен древесными опилками. В середине вагона устанавливалась чугунная печь, труба которой выводилась вертикально через крышу. Двери зашивались второй обшивкой. В люковые отверстия вставлялись застекленные рамы. Полки в три ряда были деревянными. *Мокрицкий Е. И.* Указ. соч. С. 54.
6) Железнодорожные известия. № 2. С. 7.
7) Там же. № 1. С. 7.
8) *Давыдов А. Ю.* Указ. соч. С. 207.
9) Вестник путей сообщения. 1918. № 19–21. С. 26.
10) Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия. М., 1983. С. 211.
11) РГАСПИ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 2748. Л. 18–19, 22.
12) Железнодорожные известия. 1918. № 2. С. 5; № 5–6. С. 10.
13) РГАСПИ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 2740. Л. 17, 60.
14) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 26.
15) РГАСПИ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 2739. Л. 19.
16) Вестник путей сообщения. № 25–27. С. 33.
17) Там же. № 16–17. С. 26.
18) Там же. № 19–21. С. 25–26; ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 68.
19) *Михайлов И. Д.* Основные вопросы транспорта. М., 1918. С. 39.
20) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 26.
21) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 45а. Л. 1. Из телеграммы в НКПС 29 марта 1918 г. о решении общего собрания мастеровых и рабочих станции Брянск: «Обсудив вопрос о грабежах, обысках и насилиях, чинимых местной Красной Гвардией среди граждан гор. Брянска и в его слободе вообще и в частности среди железнодорожников, постановило ввиду самочинных обысков, арестов и захвата революционно-демократических помещений, случаев расстрела без суда и следствия, превращения поселков и станций в пробное поле беспорядочной стрельбы днем и ночью и прочих безобразиях, чинимых якобы революционными войсками обратиться к Совету Народных Комиссаров с требованием

о немедленном прекращении царящей анархии, в противном случае требуем ухода представителей Советской власти как несостоятельной в отношении защиты жизни и имущества. Граждане Российской Советской Республики и железнодорожники вынуждены будут оставлять службу из опасности оставлять семьи беззащитные во время нахождения их на службе». ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 66. Л. 133–133 об.

22) Декреты Советской власти. Т. I. М., 1957. С. 453–454.

23) Вестник путей сообщения. 1918. № 2. С. 20; ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 6. Л. 2.

24) См. например, Вестник Союза служащих М.-К.-В. железной дороги. 1918. № 9. С. 2, 7.

25) Декреты Советской власти. Т. III. М., 1964. С. 43–44.

26) Вестник путей сообщения. 1918. № 13. С. 6.

27) Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. 1918. 30 сентября.

28) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 407–416.

29) *Ипатьев В. Н.* Жизнь одного химика. Воспоминания. Нью-Йорк, 1945. Т. 2: 1917–1930. Ч. 3. Годы революционных потрясений. С. 37.

30) Материалы по статистике путей сообщения. М., 1921. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. С. 142–143.

31) Вестник путей сообщения. 1918. № 11–12. С. 10.

32) Там же. № 10. С. 7.

33) Там же. № 31–32. С. 7.

34) Там же. С. 6.

35) Там же. С. 13.

36) РГАСПИ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 2740. Л. 17.

37) Там же. Д. 2739. Л. 13–13 об.

38) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 31.

39) Там же. № 10. С. 3–4.

40) Там же. С. 2. При Совете рабочих депутатов Московского железнодорожного узла также была создана Чрезвычайная комиссия по борьбе с контрреволюцией и спекуляцией. Ее отделы были открыты на всех московских вокзалах. Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. 1918. 13 августа.

41) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 106. Л. 6, 9, 10, 27, 41 и др.

42) Вестник путей сообщения. 1918. № 13. С. 6; Заключение Народного комиссариата путей сообщения по докладу комиссии, обследовавшей транспорт по постановлению ВЦИК, сделанному тов. Кобозевым в заседании 28-го сентября 1920 года. М., 1920. С. 13.

43) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 2. Л. 188.

44) Вестник путей сообщения. 1918. № 19–21. С. 26.

45) Там же. № 25–27. С. 5.

46) Там же. 1919. № 1. С. 27.

47) Декреты Советской власти. Т. IV. М., 1968. С. 204–213.

48) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 1. Общие сведения по путям сообщения. М., 1921. С. 25.

49) Красный путь железнодорожника. 1919. № 26. С. 10.
50) Там же. № 23. С. 11.
51) Там же. № 24. С. 22.
52) Там же. № 25. С. 30.
53) Вестник путей сообщения. 1919. № 2. С. 7.
54) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 71. Л. 207.
55) Там же. Д. 46. Л. 51–52.
56) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 50.
57) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта. С. 100–104.
58) Там же. С. 105.
59) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 11.
60) Там же. С. 5. На достижение этой цели в годы Гражданской войны была направлена политическая агитация и пропаганда. См., например, такие издания, как «Не расхищайте железнодорожное имущество». Пг., 1920. С. 5–6, 7–11; «Беседа с железнодорожником». Пг., 1920. С. 4.
61) РГАСПИ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 2742. Л. 9–11.
62) Материалы по статистике путей сообщения. М., 1921. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. С. 121–122.
63) Вестник путей сообщения. 1919. № 13. С. 19. К концу 1919 г. ведомство путей сообщения располагало 144 больницами.
64) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 44. Л. 13.
65) Там же. Д. 5. Л. 18.
66) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. С. 144–145.
67) *Михайлов И. Д.* Транспорт. Его современное состояние. М., 1919. С. 3.
68) Как это было. М., 1959. С. 18–22.
69) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 40.
70) Красный путь железнодорожника. 1919. № 19. С. 22.
71) Там же. № 41. С. 11.
72) *Ленин В. И.* Полн. Собр. Соч. Т. 39. С. 5.
73) *Бердяев Н. А.* Истоки и смысл русского коммунизма. М., 1990. С. 119.
74) Вестник путей сообщения. 1918. № 14–15. С. 28.
75) Цит. по: *Хромов С. С.* Ф. Э. Дзержинский на хозяйственном фронте. 1921–1926. М., 1977. С. 21.
76) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 25. Л. 53–54.
77) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 49.
78) Там же. С. 50–51.
79) *Ленин В. И.* Полн. Собр. Соч. Т. 40. С. 111–112.
80) *Орлов Б. П.* Развитие транспорта СССР 1917–1962: Историко-экономический очерк. М., 1963. С. 40.
81) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 534. Л. 8.
82) Там же. Д. 182. Л. 25; Д. 242. Л. 3.

83) Краткий обзор деятельности центральных управлений НКПС в 1920 году. М., 1920. Приложение № 22.

84) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 121–122.

85) Там же. С. 156–157.

86) Там же. С. 160.

87) Бюллетень НКПС. 1920. № 51. С. 2.

88) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 5. Л. 421; Ф. 2804. Оп. 1. Д. 155. Л. 3–4, 97, 109 др.

89) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 91.

90) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 146–147.

91) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 103. Л. 39.

92) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 613. Л. 33; Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 94. Всего в 1920 г. на железных дорогах было похищено 14,5 млн пудов грузов. Съезд начальников железных дорог СССР. 30 ноября — 4 декабря 1924 г. М., 1925. С. 7.

93) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г.: Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 92–93. Комиссар Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. И. Д. Умрихин в докладе наркому путей сообщения от 13 марта 1920 г. предлагал учредить единую охрану на железных дорогах. РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 479. Л. 28 об.

94) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 120. Л. 57 об., 61–62; Д. 137. Л. 242.

95) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 501. Л. 1–13; РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 103. Л. 21–21 об.

96) Заключение Народного комиссариата путей сообщения по докладу комиссии, обследовавшей транспорт по постановлению ВЦИК, сделанному тов. Кобозевым в заседании 28-го сентября 1920 года. М., 1920. С. 69.

97) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, 1927. С. 44–45; Красный путь железнодорожника. 1919. № 17. С. 15.

98) Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. 1918. 19 ноября.

99) НКПС в 1920 году. Материалы по работе центральных учреждений и местных органов железнодорожного и водного транспорта. М., 1921. С. 13.

100) Бюллетень НКПС. 1920. № 17. С. 8.

101) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 545. Л. 8.

102) Бюллетень НКПС. 1920. № 67. С. 5.

103) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 544, 545 и др.

104) Там же. Д. 549.

105) Бюллетень НКПС. 1920. № 73. С. 2–3.

106) *Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 7.

107) Верхнее строение пути (балластный слой, шпалы, рельсы, скрепления, стрелочные переводы) устанавливалось для каждой линии отдельно в зависимости от грузооборота, рода балласта, максимальных нагрузок на ось подвижного состава, типа локомотива и его максимальных скоростей.

108) *Оппенгейм К. А.* К вопросу о предельной скорости движения паровоза в зависимости от пути. Пг., 1920. С. 12.

109) *Свердлов В. М.* Все на транспорт. М., 1920. С. 32.

110) Вестник путей сообщения. 1918. № 1. С. 28.

111) Там же. № 22–24. С. 23.

112) ЦМАМ. Ф. 2046. Оп. 2. Д. 2. Л. 123.

113) Вестник путей сообщения. 1918. № 25–27. С. 31.

114) Там же. № 31–32. С. 11.

115) Общая готовность этих линий, преимущественно на востоке страны, составляла 75 %. Вестник народного комиссариата торговли и промышленности. 1919. № 1–2. С. 43.

116) Там же. 1919. № 1. С. 7.

117) Там же. № 6–8. С. 11.

118) Речь идет о рельсах весом 38,4 кг/пог. м. На большинстве железных дорог России были уложены рельсы весом 33,4 и 30,8 кг/пог. м. См.: Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967. С. 57.

119) Вестник путей сообщения. 1919. № 3. С. 22.

120) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 39; Вестник путей сообщения. 1919. № 6–8. С. 11.

121) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов. 1917–1965. Кн. 1. С. 40.

122) *Ломоносов Ю. В.* В каком виде должны быть восстановлены русские железные дороги // Экономическая жизнь. 1920. 3 июля.

123) Вестник путей сообщения. 1918. № 22–24. С. 3.

124) Там же. № 14–15. С. 5.

125) Там же. С. 20.

126) Там же. 1919. № 13. С. 19.

127) Там же. № 14–15. С. 51.

128) Приказ НКПС № 199 от 12 июля 1919 г. ЦМАМ. Ф. 2046. Оп. 2. Д. 6. Л. 48–49.

129) Вестник путей сообщения. 1919. № 6–8. С. 15.

130) Всего существовало 6 разрядов станций. К станциям 6 и 5 разрядов относились такие, которые имели всего лишь пути для обгона (обыкновенно два или три). Эти станции не производили операций с грузами и часто принимали пассажиров без обработки багажа. Станции 4 и 3 разрядов вели все операции с пассажирами, багажом и грузами, но отличались объемом работы. Станции 2 разряда отличались тем, что имели депо. Станции 1 класса представляли собой крупные станции с мастерскими по ремонту подвижного состава. Часто это были узловые станции, где сходились пути разных железных дорог.

131) ЦМАМ. Ф. 2046. Оп. 2. Д. 1. С. 19.

132) Разряды были заменены на классы. Всего 6 классов. Там же. Д. 6. Л. 159.

133) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 21.

134) Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. 1918. 24 декабря.

135) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 21.

136) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 1. Общие сведения по путям сообщения. М., 1921. С. 35.

137) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 23. Л. 146–147.

138) Бюллетень НКПС. 1920. № 39. С. 6.

139) Путевой сигнальный прибор, служащий для постоянного ограждения места, требующего снижения скорости.

140) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, 1927. С. 37.

141) В том числе на Александровскую ж. д. — 13 верст, Московско-Казанскую — 20, Московско-Курскую — 20, Московско-Киево-Воронежскую — 10, Рязанско-Уральскую — 25, Северные — 19. Красный путь железнодорожника. 1919. № 23. С. 23.

142) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 48.

143) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 33. Л. 8.

144) Это двухэтажное деревянное здание было сооружено в 1913 г. и окончательно разобрано в 1922 г. Его площадь была 1115 кв. саж., а вновь построенных помещений — 400 кв. саж. Первый этап строительства каменного здания вокзала был завершен в 1926 г. Московская железная дорога. Через годы, через расстояния... М., 1997. С. 159; Красный путь железнодорожника. 1919. № 44. С. 11.

145) Московская железная дорога. Через годы, через расстояния... С. 156–159.

146) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 10.

147) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. С. 109; Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 1. Общие сведения по путям сообщения. М., 1921. С. 44.

148) Краткий обзор деятельности центральных управлений НКПС в 1920 году. М., 1920. Приложение № 9.

149) НКПС в 1920 году. Материалы по работе центральных учреждений и местных органов железнодорожного и водного транспорта. М., 1921. С. 5.

150) Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., 1920 С. 16.

151) *Ивановский Н. В.* Как осуществить возрождение транспорта // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 8–10. С. 14; *Он же.* Транспорт и новая экономическая политика. М., 1922. С. 6; Заключение Народного комиссариата путей сообщения по докладу комиссии, обследовавшей транспорт по постановлению ВЦИК... М., 1920. С. 55; *Оппенгейм К. А.* Деревянные шпалы на русских железных дорогах с точки зрения народного хозяйства. М., 1921. С. 62–63.

152) Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия. С. 599–600.

153) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 101. Л. 29.

154) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. М., 1920. С. 35.

155) *Ивановский Н. В.* Транспорт и новая экономическая политика. С. 4.

156) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 22. Л. 32; Д. 24. Л. 61 и др.; Бюллетень НКПС. 1920. № 14. С. 4.

157) К концу 1920 г. на железных дорогах РСФСР было 413 снегоочистителей. Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му

Съезду Советов. М., 1920. С. 54; Краткий обзор деятельности центральных учреждений НКПС в 1920 году. М., 1920. Приложение № 6.

158) *Свердлов В. М.* Все на транспорт. С. 35.

159) Красный путь железнодорожника. 1919. № 45. С. 7; № 47. С. 8.

160) Там же. 1920. № 5–6. С. 9.

161) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 55.

162) Вестник путей сообщения. 1918. № 22–24. С. 11.

163) *Арский Р.* Борьба с транспортной разрухой // Вестник Народного комиссариата торговли и промышленности. 1919. № 3–4. С. 6.

164) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 4. Д. 19. Л. 58; ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 107а. Л. 67. Вестник путей сообщения. 1918. № 9. С. 12; Красный путь железнодорожника. 1919. № 21. С. 20. Завод строился в пределах полосы отчуждения Московско-Курской железной дороги.

165) Паровозы серии Э в нашей стране выпускались более 40 лет. Это единственный случай в практике мирового паровозостроения. Всего было выпущено около 11 тыс. таких паровозов.

166) *Раков В. Л.* Локомотивы отечественных железных дорог 1845–1955. М., 1995. С. 187–188.

167) *Васильев И. И.* Экономический ход поездов. Пг. Б. г. С. 8.

168) *Раков В. А.* Указ. соч. С. 159.

169) *Раков В. А.* Указ. соч. С. 174.

170) *Р* означало «Рыбинская».

171) *Раков В. А.* Указ. соч. С. 166.

172) *Я* — Ярославская дорога. *Раков В. А.* Указ. соч. С. 216.

173) Там же. С. 220.

174) Всего построено 39 паровозов. Рабочая скорость — 115 верст в час.

175) *Раков В. А.* Указ. соч. С. 242.

176) *Раков В. А.* Указ. соч. С. 241.

177) Всего построено 15 паровозов. Еще 3 паровоза было выпущено в 1918 г.

178) Вестник путей сообщения. 1919. № 9–10. С. 21.

179) Там же. 1918. № 31–32. С. 13.

180) Там же.

181) Вестник путей сообщения. 1919. № 3. С. 3.

182) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта. С. 90. Всего таких вагонов оказалось около 15 тыс.

183) Вестник Главного военно-революционного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 17. С. 4.

184) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 86.

185) Вестник путей сообщения. 1918. № 25–26–27. С. 31.

186) *Ильинский Д. П., Иваницкий В. П.* Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. М., 1929. С. 135–136. В 1920 г. пассажирские вагоны не строились.

187) *Михайлов И. Д.* Транспорт. Его современное состояние. М., 1919. С. 10–12.

188) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 107а. Л. 15–17.

189) Вестник Главного военно-революционного комитета Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. 1918. № 19. С. 3.

190) Вестник путей сообщения. 1918. № 19–21. С. 25.

191) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 4.

192) Там же. 1918. № 19–21. С. 22–24.

193) Там же. № 16–17. С. 25.

194) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 25.

195) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 33. Л. 7.

196) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 4. Л. 13.

197) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 20. Осенью 1919 г. исключительное значение приобрели Северные железные дороги для перевозок топлива и на эти дороги было направлено 116 паровозов с других железных дорог. См. *Гладков И. А.* Очерки советской экономики. 1917–1920 гг. М., 1956. С. 370.

198) Бывший Московский починочный завод близ станции Люблино.

199) Так называлась должность руководителя строительством.

200) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 4. Д. 19. Л. 111, 116.

201) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 477. Л. 1.

202) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 4. Л. 13; Вестник Народного комиссариата торговли и промышленности. 1919. № 7–8. С. 39.

203) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 26.

204) *Троцкий Л. Д.* Моя жизнь. Опыт автобиографии. М., 1990. Т. 2. С. 197–198.

205) *Ломоносов Ю. В.* В Народном комиссариате путей сообщения // Минувшее. Т. 10. М., СПб., 1992. С. 42.

206) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 76. Л. 71 об.

207) *Ломоносов Ю. В.* Указ. соч. С. 46, 47.

208) Вестник путей сообщения. 1919. № 13. С. 18–19.

209) Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., 1920. С. 7.

210) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 38.

211) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 36; Вестник путей сообщения. 1919. № 2. С. 7.

212) Вестник путей сообщения. 1919. № 5. С. 17.

213) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 206. Л. 8.

214) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 4. Л. 11.

215) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 22–23.

216) Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., 1920. С. 5.

217) Краткий обзор деятельности Народного комиссариата государственного контроля за первые два года (октябрь 1917 г. – октябрь 1919 г.). М., 1919. С. 37.

218) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 30.

219) Транспорт за два года. Сборник статей к Съезду Советов под редакцией члена коллегии Наркомпуть тов. Балабатова. М., 1920. С. 9.

220) Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., 1920. С. 16.

221) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 31.

222) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 76. Л. 70 об.

223) НКПС в 1920 году. Материалы по работе центральных учреждений и местных органов железнодорожного и водного транспорта. М., 1921. С. 20; Статистический атлас путей сообщения РСФСР. М., 1922. С. 13. На этих показателях самым непосредственным образом сказывалось положение дел на фронтах. При отступлении Красная Армия оставляла противнику преимущественно неисправные паровозы и вагоны, и тогда на дорогах центра России процент паровозов и вагонов, подлежавших ремонту, резко сокращался. При наступлении уже противник оставлял неисправный подвижной состав. (*Клеменчич В. О.* Указ. соч. С. 11). 10 июня 1920 г. комиссар Александровской ж. д. доложил в Главное управление путей сообщения, что из числившихся на дороге 589 паровозов 407 (68,08 %) требуют ремонта. Это объяснялось, в частности, тем, что при эвакуации подвижного состава с Варшаво-Венской, Либаво-Роменской, Полесских, Привисленских дорог и линии Борисов—Брест Александровская железная дорога «была превращена в складочное место для негодных паровозов; в настоящее время кладбища этих паровозов расположены на ст. Москва, Вязьма, Колодня и в небольшом количестве на ст. Ржев». РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 136. Л. 67 об.

224) Краткий обзор деятельности центральных управлений НКПС в 1920 году. М., 1920. С. 94–95; *Свердлов В. М.* Все на транспорт. М., 1920. С. 15, 25–27.

225) Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., 1920. С. 9; Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. М., 1921. С. 39.

226) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 124. Л. 92–92 об.

227) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 51.

228) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 479. Л. 24.

229) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта. С. 112.

230) Депо и мастерские преимущественно должны были вести средний ремонт, заводы — капитальный. В капитальный ремонт направлялись паровозы часто без арматуры, труб, иногда со снятыми цилиндрами и даже осями, которых оставляли столько, чтобы паровоз мог только двигаться. При расчетах капитальный ремонт одного паровоза приравнивался к среднему ремонту трех.

231) *Шатуновский Я.* Восстановление транспорта. Пути сообщения и пути революции. 2-е изд. М., 1920. С. 21, 25–31.

232) Бюллетень НКПС. 1920. № 27. С. 6.

233) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 70.

234) Транспорт за два года. Сборник статей к Съезду Советов под редакцией члена коллегии Наркомпуть тов. Балабатова. М., 1920. С. 5.

235) *Маневич С. Л.* Транспорт и народное хозяйство // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 8–9–10. С. 10.

236) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 553. Л. 1 об.; ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 155. Л. 27. и др.

237) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 32. Л. 17.

238) Бюллетень НКПС. 1921. № 7. С. 1.

239) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 76. Л. 70.

240) *Ломоносов Ю. В.* Деятельность русской железнодорожной миссии заграницей. Берлин, 1921. С. 3–7.

241) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 76. Л. 72–72 об.

242) Там же. Ф. 5. Оп. 1. Д. 2740. Л. 1–1 об.

243) Декреты Советской власти. Т. II. С. 115. Сокращенное название Комиссии «Москва-Разгруз».

244) Вестник путей сообщения. 1918. № 3. С. 17.

245) Там же. 1918. № 10. С. 27.

246) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 3. Л. 85.

247) Вестник путей сообщения. 1918. № 2. С. 23.

248) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 102. Л. 17.

249) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 15.

250) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 6. Л. 46–47.

251) Вестник путей сообщения. 1918. № 3. С. 17–20.

252) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 20. Д. 3273. Л. 4.

253) Вестник путей сообщения. 1918. № 3. С. 20.

254) Там же. № 9. С. 10.

255) Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. 1918. 7, 11 октября.

256) Декреты Советской власти. Т. IV. М., 1968. С. 24. Комиссия «Москва-Разгруз» действовала до 21 ноября 1918 г. ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 102. Л. 71.

257) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 359–362.

258) Вестник путей сообщения. 1919. № 9–10. С. 21.

259) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 74–75.

260) Там же. С. 82–97.

261) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, 1927. С. 6.

262) Железнодорожные известия. 1918. № 1. С. 3–5.

263) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 15.

264) Там же. № 22–24. С. 23.

265) Там же. № 31–32. С. 15.

266) Там же. 1919. № 5. С. 18.

267) Декреты Советской власти. Т. III. С. 170–172.

268) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 книгах. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 29. Это решение было принято уже после того, как Моссовет 24 августа, а Петросовет 5 сентября приняли аналогичные решения. Это правило действовало до 1 октября 1918 г.

269) *Михайлов И. Д.* Основные вопросы транспорта. М., 1918. С. 41–42.

270) Вестник путей сообщения. 1918. № 28–30. С. 2.
271) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 275–276.
272) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 105. Л. 5 об. – 9 об.
273) Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1918 год. М., 1920. С. 2; Отчет по эксплуатации Московско-Казанской железной дороги за 1920 год. [М., 1920]. С. 2; Отчет по эксплуатации М.-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной жел. дор. за 1918 год. М., 1920. С. 1.
274) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 4.
275) Там же. 1919. № 6–8. С. 12. Коммерческая скорость на участке Тула—Серпухов по состоянию на 1 мая 1918 г. не превышала 13,3 версты в час, на участке Серпухов—Люблино 12,3 версты в час. На Московско-Нижегородской ж. д. она была несколько выше: на участке Москва—Петушки 13,4 версты в час, на участке Петушки—Владимир 14,2 версты в час. РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 2103. Л. 22.
276) Вестник путей сообщения. 1918. № 31–32. С. 5.
277) Грузооборт. 1918. № 13. С. 8–9.
278) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 106–107.
279) *Напорко А. Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954. С. 87.
280) *Михайлов И. Д.* Транспорт. Его современное состояние. М., 1919. С. 23.
281) Красный путь железнодорожника. 1919. № 27. С. 9.
282) *Напорко А. Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954. С. 87–88.
283) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 23–24.
284) *Алещенко Н. М.* Московский Совет в 1917–1941 гг. М., 1976. С. 165.
285) Вестник путей сообщения. 1919. № 2. С. 13.
286) *Алещенко Н. М.* Указ. соч. 165–166; *Свердлов В. М.* Все на транспорт. М., 1920. С. 10.
287) Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1919 год. М., 1920. С. 2.
288) Отчет по эксплуатации Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной жел. дор. за 1919 год. М., 1921. С. 1.
289) Отчет по эксплуатации Московско-Казанской железной дороги за 1920 год. [М., 1920]. С. 3.
290) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 5.
291) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта. С. 99–104.
292) *Алещенко Н. М.* Указ. соч. С. 166.
293) Там же. Указ. соч. С. 167.
294) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 6. Л. 6–7; *Алещенко Н. М.* Указ. соч. С. 168.
295) *Васильев И. И.* Теория перевозочной эксплуатации жел. дорог. Вып. 3. Эксплуатация станций. М., 1925. С. 104.
296) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 637.
297) Вестник путей сообщения. 1919. № 9–10. С. 9.
298) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 103. Л. 138.

299) Вестник путей сообщения. 1919. № 13. С. 22.

300) Бюллетень НКПС. 1919. № 74. С. 2.

301) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 7. Л. 34–34 об.; Бюллетень НКПС. 1920. № 11. С. 2.

302) Основные вопросы железнодорожного права. М., 1925. С. 45.

303) Вестник путей сообщения. 1919. № 6–7–8. С. 40.

304) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 38.

305) Красный путь железнодорожника. 1919. № 25. С. 16.

306) Там же. С. 17; № 26. С. 11.

307) Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг. М., 1920. С. 25.

308) Бюллетень НКПС. 1920. № 8. С. 7.

309) Красный путь железнодорожника. 1919. № 44. С. 15.

310) Декреты Советской власти. Т. V. М., 1971. С. 303.

311) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 5. Л. 213–214.

312) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 20. Д. 2567.

313) Там же. Д. 2671.

314) Там же. Оп. 21. Д. 2824.

315) Там же. Оп. 27. Д. 1445.

316) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 77.

317) НКПС в 1920 г. Материалы по работе центральных учреждений и местных органов железнодорожного и водного транспорта. М., 1921. С. 27.

318) Бюллетень НКПС. 1920. № 17. С. 3.

319) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 146–147, 156–171. В 1920 г. первое место в общей массе перевезенных по всей сети грузов занимали дрова (27,44 %). Затем шли хлебные грузы (10,57 %), каменный уголь (8,79 %), лесные и строительные материалы (8,02 %) и т. д. *Сокович В. А.* Организация железнодорожных перевозок. М., 1926. С. 127.

320) *Напорко А. Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954. С. 84–85.

321) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 90.

322) Бюллетень НКПС. 1920. № 13. С. 5.

323) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 503. Л. 17. Обрыв поезда чаще всего происходил вследствие неумелого, невнимательного или неосторожного управления паровозом и автотормозами, неправильного использования тормозов при смешанном и ручном торможении, неправильного ведения поезда машинистом локомотива без учета особенностей профиля пути.

324) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 124. Л. 92–92 об.

325) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 553. Л. 50.

326) Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., 1920. С. 13.

327) Там же. С. 7. Законодательную базу перевозок пассажиров в 1920 г. составили следующие декреты СНК: «О порядке пользования мягкими вагонами» (7 апреля), «О надзоре за пользованием пассажирскими поездами» (2 сентября), «О порядке проверки пассажирских билетов» (21 октября), постановление СТО «О мерах к улучшению пассажирского движения» (23 июля). В поезда дальнего следования включались вагоны бывшего Международного Общества спальных вагонов. Правом проезда в них можно было воспользоваться только по удостоверениям, выдававшимся Отделом пропусков ВЦИК. Годовые удостоверения получали сами члены ВЦИК, наркомы и отдельные лица по разрешению Президиума ВЦИК. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 7. Л. 130.

328) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 89; *Ловцов Л. В.* КПСС в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта (1921–1925 гг.). М., 1980. С. 15–16. Согласно Общему Уставу железных дорог РСФСР дорога могла отказать в перевозке пассажиров и грузов в следующих случаях: а) если пассажир или отправитель груза не согласится подчиниться условиям перевозки, определенным в данном Уставе или правительственных декретах и постановлениях; б) если перевозка пассажиров, багажа и грузов приостановлена правительством в силу каких-либо чрезвычайных обстоятельств; если в отходящем поезде нет свободных мест; если пассажир находится в явно нетрезвом состоянии; если перевозка груза требует особых приспособлений, которые дорога не имеет и иметь не должна.

329) Бюллетень НКПС. 1920. № 140. С. 3.

330) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 120. С. 158.

331) *Дубелир Г. Д.* Об учете железнодорожного хозяйства. М., 1920. С. 25–26.

332) Советский транспорт 1917–1927. М., 1927. С. 155.

333) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 29.

334) Сборник декретов, постановлений и распоряжений по Народному комиссариату путей сообщения. По 1-е января 1919 года. Кн. 2. Вып. 2. М., 1920. С. 21.

335) *Куров Н.* Указ. соч. С. 41.

336) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта. С. 91–92.

337) Декреты Советской власти. Т. III. С. 228–229; Основные вопросы железнодорожного права. М., 1925. С. 44.

338) Декреты Советской власти. Т. V. С. 76–77.

339) Там же. С. 337

340) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 98. Л. 105.

341) Советский транспорт 1917–1927. С. 42.

342) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 11.

343) Красный путь железнодорожника. 1919. № 19. С. 20.

344) Бюллетень НКПС. 1920. № 21. С. 3.

345) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 107.

346) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 16–17.

347) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 49.

348) Основные вопросы железнодорожного права. М., 1925. С. 47–48.

349) Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 15–19. С. 4.

350) Там же.

351) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 117.

352) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 2. Д. 302.

353) *Васильев М.* О премировании на транспорте// Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 2. С. 95.

354) 6 дней по 9 часов, 3 дня по 3 часа сверхурочных и дополнительно 5 часов в воскресенье.

355) 6 дней по 8 часов и дополнительно 4 часа в воскресенье.

356) *Земблинов М. В.* Труд и его оплата на железных дорогах //Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 5–6. С. 10.

357) Проф. В. А. Сокович отмечал, что закон, охраняющий труд, был доведен в годы Гражданской войны до абсурда. Так, повсеместно, независимо от интенсивности движения было установлено трехсменное дежурство. Между тем на большинстве дорог в сутки проходило по 1–2 пары поездов. При оптимальном графике движения поездов в течение суток две смены фактически могли не работать. Более того, из-за нехватки топлива движение на отдельных участках дороги вовсе прекращалось, но все три смены регулярно приходили на работу. *Сокович В. А.* К вопросу об упрощении эксплуатационных расходов. М., 1922. С. 13.

358) Декреты Советской власти. М., 1957. Т. 1. С. 208.

359) Там же. Т. IV. С. 123–124.

360) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 51.

361) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 28. Л. 7–10.

362) Вестник Союза служащих М.-К.-В. железной дороги. 1918. № 10. С. 2.

363) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 2. Д. 302.

364) Вестник путей сообщения. 1918. № 11–12. С. 10.

365) Декреты Советской власти. Т. II. С. 434.

366) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 3. Л. 2.

367) Декреты Советской власти. Т. II. С. 35.

368) Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 2.

369) Вестник путей сообщения. 1918. № 11–12. С. 9. Работники особой группы получали больше железнодорожников-москвичей на 8 %.

370) Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1919. № 2. С. 11–12. При Всопрофжеле был учрежден Центральный жилищный отдел, занимавшийся предоставлением железнодорожникам земель для строительства поселков и закладки садов. Грузооборот. 1918. № 13. С. 12.

371) Цит. по: Вестник путей сообщения. 1918. № 5. С. 23.

372) Там же. 1919. № 1. С. 8.

373) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 571.

374) Вестник путей сообщения. 1919. № 1. С. 10; *Васильев М. И.* О премировании железнодорожного труда // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 2. С. 97–98.

375) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 593. В январе 1919 г. было решено, что сверхурочные до 1 февраля будут выплачиваться в двойном размере, после 1 февраля — в полуторном размере. Вестник путей сообщения. 1919. № 12. С. 14.

376) ЦМАМ. Ф. 2046. Оп. 2. Д. 5. Л. 3–4.

377) Там же. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 57. Л. 7.

378) 6 апреля 1919 г. Наркомат труда утвердил новые тарифы оплаты труда служащих и рабочих железных дорог. Было установлено 15 разрядов должностей по степени сложности труда. В самый низкий (1-й) разряд попали служащие и рабочие простого легкого труда: сторожа переездов, контор, мастерских и т. п. Их оклад 600 руб. Следующий разряд (средний физический труд) был образован из рабочих по ремонту пути, прачек, уборщиц жилых помещений, конюхов, дворников и т. п. Им полагалось платить на 60 руб. больше. 720 руб. получали рабочие тяжелого физического труда (грузчики, истопники, полотеры) и служащие физического труда со специальным опытом (сторожа тоннелей и мостов, светокопировальщики, начинающие телефонистки). Следующий разряд образовали рабочие со специальными знаниями: болторезы, сверловщики, смазчики, вагранщики, хлебопеки, стекольщики, крановщики и т. п. Их оклад — 770 руб. Затем в тарифной сетке с окладом 810 руб. оказались квалифицированные рабочие и служащие конторского труда: прессовщики, трубопроводчики, бетонщики, кровельщики, шлифовщики, часовщики, маляры, печники, каменьщики, телефонистки, перонные контролеры. В 6 разряд с окладом 850 руб. попали высококвалифицированные рабочие и служащие: токари, вальцовщики, фрезеровщики, стрелочники и т. п. Разряды 7–11 (оклады от 890 до 1020 руб.) составили высококвалифицированные рабочие со специальными техническими знаниями и основная часть служащих: граверы, краснодеревщики, электромонтеры, сварщики, артельные старосты, чертежники, письмоводители, кассиры, телеграфисты, архивариусы, библиотекари, акушеры, кладовщики, табельщики и т. п. В 12-й разряд с окладом 1050 руб. были записаны начальники небольших станций, их помощники, диспетчеры, помощники проводников, смотрители пакгаузов. 13-й разряд составили механики телеграфов, помощники машинистов, делопроизводители и начальники станций 4 класса. Их оклад 1100 руб. На 50 руб. больше получали служащие 14-го разряда: юрисконсульты, начальники станций 3 класса и помощники начальников станций 1 и 2 классов. Наконец, в 15-м разряде оказались с окладом 1220 руб. начальники станций 2 класса, провизоры, ревизоры, поездные машинисты, мастера оборотных депо. Вне этой сетки с особыми окладами оказались высшие руководители дорог: начальники служб и отделов, их помощники, начальники станций 1-го класса, основных и оборотных депо и т. п. Тарифы оплаты труда служащих и рабочих жел. дорог Р. С. Ф. С. Р. М., 1919. С. 42–78.

379) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 38. Л. 20.

380) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 44. Л. 6.

381) Декреты Советской власти. Т. III. С. 406–412.

382) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 40.

383) Вестник путей сообщения. 1919. № 12. С. 11.

384) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1965. Кн. 1. С. 45.

385) Декреты Советской власти. Т. V. С. 304–307.

386) Советский транспорт 1917–1927. М., 1927. С. 87.

387) Бюллетень НКПС. 1920. № 57. С. 5.

388) Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия. М., 1983. С. 386.

389) Бюллетень НКПС. 1920. № 62. С. 4.

390) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 71.

391) Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов. 1917–1965. 2-е изд., доп. В 2 кн. Кн. 1. 1917–1950. М., 1967. С. 63.

392) *Ленин В. И.* Полн. Собр. Соч. Т. 50. С. 30.

393) *Алещенко Н. М.* Указ. соч. С. 179.

394) Вестник путей сообщения. 1918. № 19-20-21. С. 25.

395) Там же. 1919. № 2. С. 14; Грузооборот. 1918. № 8–10. С. 23–25.

396) Декреты Советской власти. Т. IV. С. 201.

397) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 106.

398) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 44. Л. 130.

399) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 102. Л. 1. Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. М., 1920. С. 49–50. Например, только в июле агроуправление приобрело для агрослужб дорог 14 тыс. серпов, 10 тыс. кос, 500 плугов, 250 сепараторов, 50 жаток и т. п.

400) *Михайлов И. Д.* Транспорт. Его современное состояние. С. 11.

401) Вестник путей сообщения. 1918. № 2. С. 19. Признавали эти факты и наиболее сознательные рабочие. Из обращения дорожных мастеров, артельных старост, ремонтных рабочих и путевых сторожей к железнодорожникам: «С 18 января с. г. наша дорога перешла в руки трудящихся; нет теперь хозяев и нет батраков. Каждый из нас есть часть того трудового народа, который в целом является хозяином земли Русской. Великий долгожданный момент после долгих, тяжелых и упорных усилий лучших людей всего мира, наконец наступил... Но, товарищи, не нужно долго справлять праздник свободы, не нужно опьяняться ею, а нужно вспомнить, что вместе со свободой на наши плечи должна лечь огромная колоссальная работа перестроить всю до корней жизнь народа на новых свободных началах...» Вестник Союза служащих М.-К.-В. железной дороги. 1918. № 12. С. 5.

402) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 99а. Л. 2–3.

403) Там же. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 28. Л. 2.

404) Вечерние известия Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. 1918. 30 ноября.

405) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 5. Л. 15.

406) Там же. Л. 237.

407) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, 1927. С. 9.

408) Вестник путей сообщения. 1918. № 14–15. С. 6–7.

409) Декреты Советской власти. Т. II. С. 467.

410) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 56. Л. 5; Д. 67. Л. 143, 148, 159.

411) Вестник путей сообщения. 1918. № 6. С. 15–16. Следует отметить, что забастовщиков не поддержал один из влиятельных профсоюзов Всопрофжель. Железнодорожные известия. 1918. № 2. С. 7.

412) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 66. Л. 327.

413) Вестник путей сообщения. 1919. № 12. С. 11–13.

414) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 103. Л. 43.

415) Вестник путей сообщения. 1919. № 12. С. 11.

416) Там же. № 14–15. С. 30.

417) Уплата рабочим добавочного вознаграждения за сдельную работу задерживалась на несколько недель.

418) Красный путь железнодорожника. 1919. № 24. С. 15.

419) ЦМАМ. Ф. 2158. Оп. 1. Д. 67. Л. 176.

420) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 2. Д. 382. Л. 21.

421) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 24. Л. 46; Ф. 2045. Оп. 1. Д. 46. Л. 69, 72; Ф. 2046. Оп. 2. Д. 6. Л. 144.

422) Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 12.

423) Бюллетень НКПС. 1920. № 14. С. 4.

424) Там же. № 10. С. 1; Железнодорожник. 1920. 28 апреля.

425) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 44. Л. 9.

426) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 101. Л. 13.

427) Бюллетень НКПС. 1920. № 17. С. 1. В телеграмме по сети дорог наркома Л. Б. Красина указано, что наказаниям подверглись 67 человек.

428) РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 101. Л. 46–49. Поводом к забастовке часто были перебои с поставками продовольствия. Так, за первую половину февраля работникам Вологодских мастерских Северных ж. д. было выдано всего по 4 фунта муки. 17 февраля в мастерских началась забастовка. Там же. Д. 615. Л. 22.

429) Красный путь железнодорожника. 1919. № 48. С. 11.

430) Железнодорожник. 1920. № 12–14. С. 113–114.

431) Бюллетень НКПС. 1920. № 39. С. 3.

432) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 461. Л. 40–41, 144.

433) Следует отметить, что доля осужденных за контрреволюционную деятельность неуклонно снижалась и в конце 1920 г. составляла менее 2 %.

Из ведомости дел, рассмотренных реввоенжелдортрибуналами в судебных заседаниях с 16 по 31 декабря 1920 г.*

| Категории дел | Количество дел |
|---|---|
| Заговоры, восстания, измена | 12 |
| Хищения и спекуляция | 316 |
| Подделка документов | 12 |

*Продолжение таблицы*

| Категории дел | Количество дел |
|---|---|
| Использование служебного положения в личных целях, взяточничество и вымогательство | 151 |
| Повреждения железнодорожного пути, технических сооружений, телеграфа, подвижного состава | 15 |
| Несоблюдение правил технической эксплуатации | 57 |
| Прогулы, нарушения трудовой дисциплины | 77 |
| Всего | 640 |

* РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 120.

434) Там же. Оп. 4. Д. 24. Л. 263.

435) Краткий обзор деятельности НКПС в 1920 г. Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920. С. 72; РГАСПИ. Ф. 111. Оп. 22. Д. 673. Л. 3, 8, 52 и др.

## Глава V

1) *Гельфанд Л. Б.* Командный состав транспорта СССР. М., 1924. С. 7; Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 2; *Напорко А. Г.* Указ. соч. С. 100; Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 72. Нужно отметить, что часть мостов была восстановлена на временной основе. Поддержание их в исправном состоянии было и технически трудно, и небезопасно в эксплуатационном отношении. Их предстояло капитально ремонтировать или заменять на новые.

2) Советский транспорт 1917–1927. С. 160. Следует напомнить, что тяжелое положение транспорта было связано и с громадным падением производства. По оценке К. Я. Загорского, в довоенный период основные капиталы (верхнее и нижнее строение полотна, мосты, виадуки, тоннели, депо, мастерские, вокзалы и т. п.) преобладали над оборотными (запасы материалов, топлива, запасных частей, тары, спецодежды и т. п.), которые составляли 5–6 % от общей суммы железнодорожных капиталов. *Загорский К. Я.* Экономика транспорта. М., 1923. С. 77.

Состояние промышленности России к началу 20-х годов

| | 1913 г. | 1920 г. |
|---|---|---|
| Добыча угля | 1 738 тыс. пудов | 407 тыс. пудов |
| нефти | 564 | 234 |
| Выплавка чугуна | 257 | 6 |
| меди | 2 | 0 |

См.: Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 3.

3) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 9.
4) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта. С. 128.
5) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 84.
6) В 1920 г. из-за нехватки топлива не работало от 300 до 500 паровозов ежемесячно.
7) *Фомин В. В.* Пятилетие советского транспорта. 1917–1922 гг. и его ближайшие перспективы. М., 1922. С. 36.
8) Советский транспорт 1917–1927. С. 79–80.
9) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 38.
10) Там же. С. 127.
11) В 1921 г. этот показатель был равен 3,3 куб. саж. Для сравнения: в 1913 г. на 100 паровозо-верст расходовали 1,27 куб. саж.
12) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 120.
13) *Дзержинский Ф. Э.* Доклад народного комиссара путей сообщения тов. Дзержинского на конференции Союза железнодорожников 3 декабря 1923 года. С. 11.
14) Советский транспорт 1917–1927. С. 73.
15) Там же. С. 74.
16) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 127. Пришлось прибегнуть к заказам необходимых материалов и оборудования за границей. Так, для Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в 1921 г. предполагалось заказать инструментальную сталь, цинк, олово, слесарные напильники, железные винты и т. п. ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 109. Л. 1–3.
17) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 124.
18) Советский транспорт 1917–1927. С. 74–75.
19) Вестник путей сообщения. 1922. № 3. С. 37.
20) Вестник путей сообщения. 1922. № 3. С. 29. СТО утвердило товарищество 23 июня 1922 г.
21) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 126.
22) Советский транспорт 1917–1927. С. 75–76.
23) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 53. О значительном снижении запасов материалов и топлива свидетельствует тот факт, что в начале 1922 г. запас дорог I категории оценивался в 1000 довоенных рублей, II категории — в 750 руб., а III категории — в 500 руб. Коллегия НКПС была вынуждена обратиться в Госплан и Наркомфин с просьбой выделить НКПС 74 млрд руб. на образование оборотного капитала дорог. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 252. Л. 53.
24) Бюллетень НКПС. 1921. № 179. С. 2–3; № 224. С. 1–2.
25) Бюллетень НКПС. 1921. № 224. С. 2.
26) См.: § 3 этой главы.
27) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 136.
28) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 64. Л. 2.
29) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 93. Л. 24.
30) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году: Материалы к докладу IX-му Съезду Советов. М., 1921. С. 119–120.

31) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. М., 1922. С. 56–60. Любопытно, что за преступления против государственного строя и порядка управления не было привлечено ни одного представителя других политических партий, кроме РКП. У коммунистов этот процент соответственно по этим двум группам преступлений составлял от общего числа осужденных 7,95 и 6,49. По социальному положению до Октябрьской революции почти половина осужденных принадлежала к рабочим и ремесленникам и еще 3 % — к земледельцам, не использовавшим наемный труд.

32) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 121; ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 6. Д. 511. Л. 24,31; Ф. 2804. Оп. 1. Д. 120. Л. 7.

33) Бюллетень НКПС. 1921. № 176. С. 4.

34) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 93. Л. 22.

Статистика происшествий на Московско-Казанской железной дороге*

| Характер происшествия | 1920 г. | 1921 г. |
|---|---|---|
| Столкновения | 106 | 102 |
| Сходы | 236 | 171 |
| Разрывы поездов | 122 | 166 |
| Пожары в поездах | 136 | 108 |
| Пожары в железнодорожных зданиях | 82 | 99 |
| Наезды на скот | 14 | 8 |
| Наезды на возы, телеги, дрезины | 15 | 52 |
| Повреждения полотна дороги и сооружений | — | 7 |
| Прочие случаи (поломки осей и бандажей, взрывы паровозных котлов, угон вагонов ветром и т. п.) | 209 | 205 |

* ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 114. Л. 77.

35) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М., 1979. С. 15.

36) РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 251. Л. 8.

37) Бюллетень НКПС. 1921. № 56. С. 4.

38) Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования. М., 1921.

39) Техника и экономика путей сообщения. 1921. № 3–4. С. 62–67.

40) СУ. 1921. № 54. Ст. 327, 328, 329, 330.

41) Там же. Ст. 331.

42) *Гринштейн А. И.* Достижения НКПС в области организации подсобных предприятий. М., 1922. С. 2–3.

43) *Напорко А. Г.* Указ. соч. С. 106.

44) *Гринштейн А. И.* Указ. соч. С. 7.

45) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 9.

46) *Ловцов Л. В.* КПСС в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта (1921–1925). М., 1980. С. 48.

47) РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 251. Л. 2–2 об.

48) СУ. 1922. № 6. Ст. 70.

49) *Орлов Б. П.* Указ. соч. С. 53. Принципы материальной ответственности использовались при перевозках грузов за границу. С 1 апреля 1921 г. вступила в силу конвенция, заключенная между РСФСР и Латвией, согласно которой вагоны передаются в Латвию и принимаются от нее на срочный возврат в течение месяца. Вагон должен в этот срок вернуться на дорогу, сдавшую его под экспортные грузы. За просрочку был установлен штраф золотом. ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 108. Л. 4.

50) Вестник путей сообщения. 1922. № 3. С. 19.

51) Там же. № 22. С. 17–18.

52) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 120.

53) Вестник путей сообщения. 1922. № 9. С. 26.

54) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 128–129.

55) Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 32.

56) Там же. № 6. С. 6–8. Конвенция о международной перевозке грузов была заключена в Берне в 1890 г. Россия на следующий год присоединилась к ней. По Бернской конвенции устанавливалась обязанность железных дорог каждого государства производить прямые перевозки до станций соответствующих железных дорог всех государств, подписавших эту конвенцию. *Загорский К. Я.* Экономика транспорта. М., 1923. С. 115.

57) *Михайлов И. Д.* Справочник по транспорту. М., 1923. С. 4; *Манос И. Я., Фролов А. Н.* Общий курс эксплуатации железных дорог. Ч. 1. М.; Л., 1926. С. 10. «Издание Устава, — отмечал „Вестник путей сообщения“, — должно быть сопряжено с работой, постоянной и упорной — внедрения в плоть и кровь железнодорожников его смысла и с проведением линии сотрудничества с грузохозяевами, дававшей такие благотворные результаты при действии Общего Устава 1885 г.» (Вестник путей сообщения. 1922. № 5. С. 7)

58) *Енишерлов Н. М., Коренев П. П., Малченко В. С.* Постатейный комментарий к Уставу железных дорог СССР. М., 1923. С. 7.

59) Там же. С. 11–12, 39–47; СУ. 1922. № 38. Ст. 445. В дополнение к Уставу в 1922 г. были изданы: Правила перевозки по железным дорогам пассажирами при себе ручной клади; Правила перевозки багажа; Правила перевозки собак, птиц и мелких животных, в качестве багажа, с пассажирскими поездами; Правила производства складочных операций по хранению грузов, предназначенных к отправлению; Правила перевозки по железным дорогам грузов в навалку; Положение о коммерческих агентствах железных дорог; Правила о наложенных платежах; О нормальных размерах убыли в весе грузов при перевозки их по железным дорогам и водным путям; Правила составления актов и проверки перевозимых по железным дорогам грузов; Правила о сроках доставки по же-

лезным дорогам грузов, перевозимых малой скоростью и другие. *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 77–87, 94–96, 106–110, 120–134, 149–161 и др.

60) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. 1921–1922 операционный год. М., [1923]. С. 68–69.

61) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 93. Л. 120.

62) Вестник путей сообщения. 1923. № 14–15. С. 34–35.

63) Бюллетень НКПС. 1922. № 30. С. 1.

64) Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 17.

65) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 253. Л. 2–2 об.

66) Бюллетень НКПС. 1922. № 111. С. 3; ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 137. Л. 242.

67) Транспортный отдел Государственного политического управления.

68) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 302. Л. 24 об.

69) Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 33.

70) Вестник путей сообщения. 1922. № 18. С. 26. В прессе сообщалось немало любопытных подробностей о ходе борьбы с безбилетным проездом и взятками. Так, при проверке поезда № 9 Северных железных дорог безбилетный пассажир замаскировался проводником вагона и встретил ревизоров с фонарем в руках. Взятки брались в основном за выдачу билетов, прицепку, погрузку и отправку грузов, багажа. Осенью 1922 г. на многих дорогах число арестованных при получении взяток исчислялось сотнями: начальники станций, дежурные по станциям, кондуктора, стрелочники, артельные старосты и т. п.

71) Кустом в промышленности в годы Гражданской войны называлось объединение ряда однородных предприятий с целью более целесообразного использования оборудования, распределения сырья и материалов. Фактически это то же, что и трест, но ограничен определенным районом, в данном случае Москвой.

72) РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 84. Д. 431. Л. 36 об. Здесь приведены слова из показаний задержанных по делу о взяточничестве на Московском узле.

73) Там же. Оп. 87. Д. 252. Л. 131.

74) Установление тарифа по признаку количества, а не качества привело к резкому повышению тарифного обложения. Для некоторых грузов ставки к осени 1921 г. выросли в 10 млн (!) раз. *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 266.

75) С переходом к нэпу Советское правительство приступило к денежной реформе. В ходе первой деноминации был выпущен денежный знак — рубль 1922 г., который был приравнен к 10 000 руб. старого образца. В результате различные денежные знаки, находившиеся в обращении, были заменены денежными знаками одного образца. *Каменцева Е. И.* Историческая метрология. М., 1978. С. 53.

76) 18 января 1922 г. СНК принял постановление, по которому впредь ставки всех налогов и сборов, как государственных, так и местных, устанавливались в довоенных рублях, а взимались они с плательщиков в советских рублях по курсу, определяемому Народным комиссариатом финансов. Например, с 1 февраля 1922 г. довоенный рубль был равен 150 000 советских рублей. Бюллетень НКПС. 1922. № 17. С. 1; № 27. С. 8.

77) Первоначальная тарифная ставка в довоенных копейках умножалась на число, которое и получило название тарифного коэффициента.

78) Первое заседание Тарифного комитета состоялось 17 декабря 1921 г.

79) Бюллетень НКПС. 1922. № 40. С. 7.

80) Там же. № 54. С. 8.

81) Там же. № 78. С. 7.

82) Вестник путей сообщения. 1922. № 3. С. 29. В то же время на заседании Тарифного комитета 26 июня 1922 г. был снижен на 15 % тариф на перевозку грузов, направляемых на Нижегородскую ярмарку. РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 80. Л. 6.

83) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 10.

84) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог. С. 174.

85) Доклад НКПС Совету труда и обороны о проведении в жизнь «Положения о Правлениях ж. д.». С. 26.

86) Вестник путей сообщения. 1922. № 12. С. 20.

87) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 91.

88) Там же. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 253. Л. 85 об.

89) *Земблинов М.* Труд и его оплата на железных дорогах // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 5–6. С. 14.

90) *Мекк Н. К.* Экономика транспорта и ее перспективы в нашем отечестве // Техника и экономика путей сообщения. 1921. № 3–4. С. 159.

91) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог (август 1922 – август 1924 гг.). М., 1924. С. 80.

92) РГАСПИ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 529. Л. 86. Вестник путей сообщения. 1922. № 15. С. 13. Управление Промышленного банка вверялось Совету и Правлению. Совет состоял из 15 членов, из которых 13 избирались общим собранием акционеров, а 3 назначались Госбанком. Владение 4 100 акций давало право одного голоса.

93) Транспортный банк создан не был.

94) Вестник путей сообщения. 1922. № 14. С. 17.

95) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 267. После завершения денежной реформы в СССР действовали следующие тарифы для перевозки пассажиров и багажа. До 300 км плата устанавливалась за каждый километр, а выше — по поясам. При этом плата росла медленнее, чем расстояние. При дальности поездки в 150 км один километр оплачивался 1,5 коп., а при 1500 км — 0,75 коп., при 6 000 км — 0, 58 коп. В скорых поездах существовала особая доплата за скорость. Каждый пассажир мог иметь при себе до 33 кг ручной клади (нетоварного характера) и мог в скором поезде провезти за плату до 164 кг багажа. Невостребованный багаж бесплатно хранился одни сутки. При невостребованности в течение 60 дней он продавался с торгов. *Манос И. Я., Фролов А. Н.* Общий курс эксплуатации железных дорог. М.; Л., 1926. Ч. 1. С. 11–12.

96) *Кучурин С. Ф.* Тарифы железных дорог СССР. М., 1957. С. 22.

97) К числу расходов, прямо зависящих от размеров движения, теоретики и практики железнодорожного дела относили следующие основные расходы: отопление паровозов, содержание паровозных и кондукторских бригад, станционных служащих, выполняющих коммерческие операции (станционные кассиры, таксировщики грузов, весовщики и т. п.), расход по нагрузке и выгрузке, по отоплению и освещению пассажирских вагонов, по текущему ремонту подвижного

состава и некоторые другие. Прочие расходы относились к категории независимых от движения поездов и состояли, главным образом, из расходов на ремонт пути (смена рельсов, шпал, телеграфных линий и т. п.), зданий и водопровода, на капитальный ремонт подвижного состава, на содержание административного персонала, на пенсионное обеспечение служащих и рабочих, на школьное образование и медицинскую помощь. Расчеты показывали, что больше половины (55,6 %) расходов железнодорожного транспорта не находилось в прямой зависимости от размеров движения и не могло быть понижено даже при большом сокращении перевозок. Эта специфическая черта железнодорожного транспорта играла решающую роль в вопросе о его дефицитности. См.: Финансово-экономическое положение транспорта и необходимые в отношении транспорта финансово-экономические мероприятия. М., 1922. С. 4–5.

98) Железнодорожные и водные перевозки в 1921–1922 гг. С. 80.

99) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог. С. 169–170.

100) *Дзержинский Ф. Э.* Доклад народного комиссара путей сообщения тов. Дзержинского 18 сентября 1923 года на собрании коммунистов жел. дор. Москвы. М., 1923. С. 3–4.

101) Строительная длина дорог Московского узла*

| Наименование дороги | Строительная длина в верстах | | |
|---|---|---|---|
| | 1913 г. | Первая половина 1921 г. | В т. ч. с двойной колеей |
| Александровская | 1 069,2 | 1 254,9 | 764,1 |
| Московско-Балтийская (бывшая московская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской) | 1 027,0 | 955,0 | — |
| Московско-Казанская | 2 486,1 | 3 870,6 | 188,2 |
| Московско-Киево-Воронежская | 2 547,2 | 1 626,1 | 485,6 |
| Московско-Курская, Нижегородская, Муромская и Окружная | 1 162,1 | 1 782,5 | 973,2 |
| Северные | 2 985,6 | 3 327,1 | 341,4 |

* Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 1. Общие сведения по путям сообщения. М., 1921. С. 2–3.

102) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 130.

103) Отчет по эксплуатации М.-Белорусско-Балтийской ж. д. за 1922/23 год (с 1-го октября 1922 г. по 1-е октября 1923 г.). М., 1924. С. 5.

104) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). С. 16.

105) *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. С. 135. Вестник путей сообщения. 1922. № 16. С. 9.

106) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. 1921–22 операционный год. М., [1923]. С. 126–127.

107) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). С. 18–19.

108) *Орлов Б. П.* Указ. соч. С. 63.

109) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 91.

110) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 45.

111) *Дзержинский Ф. Э.* Доклад народного комиссара путей сообщения тов. Дзержинского на конференции Союза железнодорожников 3 декабря 1923 года. С. 14, 15.

112) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 59. Л. 15 об. В Российской империи и СССР до 1940 г. для соединения концов рельсов использовали рельсовые накладки так называемого фартучного типа с дырками для шести болтов. Краткий технический железнодорожный словарь. М., 1946. С. 288.

113) Бюллетень НКПС. 1921. № 145. С. 1.

114) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 26.

115) Увеличить пропускную способность можно было разными способами. Например, перегон разделялся на несколько участков путем устройства дополнительных разъездов. Вводилась пакетная система движения с соответствующим увеличением числа приемных путей. В идеальном варианте нужно было построить второй, третий и т. д. пути и смягчить профиль дороги. На двухпутных участках проблема повышения пропускной способности решалась устройством постов, сигнализировавших проход поезда (блокировка). Если в силу каких-либо обстоятельств эти методы не годились или были исчерпаны (например, характер местности не позволял построить дополнительный путь) можно было достичь желаемого результата увеличением составов. Однако в этом случае будут использованы поезда с двойной тягой. Специалисты считали, что выгода от этого приема не будет существенной, поскольку добиться согласованной работы двух паровозов практически невозможно и один из них будет использовать свою мощность на 70, максимум на 80 %. *Добровольский А. А.* Эксплуатация железных дорог. Пг., 1922. С. 44, 45.

116) Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. / Сост. Г. М. Афонина. М., 2002. С. 98–99.

117) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 77.

118) Комитет государственных сооружений ВСНХ передал НКПС 4004 версты железных дорог, которые были не готовы к эксплуатации. При этом кредиты на достройку этих линий не передавались. Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С 76; Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 140.

119) Вестник путей сообщения. 1922. № 1. С. 15–16.

120) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 114. Л. 7.

121) Там же. Д. 127. Л. 1; Оп. 8. Д. 9. Л. 1.

122) Бюллетень НКПС. 1922. № 109. С. 3. Еще в 1921 г. был образован Совет по разработке проекта Новой Москвы. В нем предусматривалось переустройство Московского железнодорожного узла, в основном за счет перестройки станций

и вокзалов и сооружения дополнительных соединительных ветвей между дорогами. *Образцов В. Н.* Московский узел и основные идеи его переустройства. С. 2.

123) Ныне Белорусский вокзал.

124) Вестник путей сообщения. 1922. № 6. С. 27.

125) Там же.

126) Бюллетень НКПС. 1922. № 93. С. 4.

127) Сооружение Казанского вокзала продолжалось в основном на средства Московско-Казанской ж. д. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 252. Л. 10.

128) Вестник путей сообщения. 1922. № 5. С. 19–20.

129) *Ловцов Л. В.* Указ. соч. С. 60.

130) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году: Материалы к докладу IX-му Съезду Советов. М., 1921. С. 77–81. Ремонт продолжался лишь на специально построенном ремонтном заводе в Подольске, с трудом выпускавшем до 10 паровозов в месяц.

131) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 78, 83.

132) Вестник путей сообщения. 1922. № 1. С. 16; *Хромов С. С.* Ф. Э. Дзержинский на хозяйственном фронте. 1921–1926. М., 1977. С. 39. РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 76. Л. 72 об.

133) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 136.

134) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 61. Л. 13.

135) За 1921–1922 гг. на эту дорогу поступили 52 иностранных и 40 отечественных паровозов. ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 114. Л. 42.

136) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 89.

137) Материалы по статистике путей сообщения. М., 1924. Вып. 22. Техническое состояние транспорта на 1-е января 1923 г. С. 60–61.

138) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 41–42.

139) Там же. С. 137; РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 61. Л. 13.

140) *Фомин В. В.* Пятилетие советского транспорта 1917–1922 гг. и его ближайшие перспективы. М., 1922. Диаграмма.

141) Об учете простоя паровозов см.: ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 1. Д. 256. Л. 1.

142) Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 15.

143) *Ломоносов Ю. В.* В каком виде должны быть восстановлены русские железные дороги // Экономическая жизнь. 1920. 3 июля.

144) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 59. Л. 33.

145) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 86–87.

146) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 76. Л. 73. Емкость заказанных цистерн — 38 тонн. Помимо этого на 600 тыс. руб. золотом были заказаны запасные части к этим цистернам.

147) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. (Отчет НКПС ко 2-му Всероссийскому Съезду Объединенного союза работников железнодорожного и водного транспорта). М., 1922. С. 41, 43 и др.

148) Отчет по эксплуатации М.-Белорусско-Балтийской ж. д. за 1922/23 год. С. 53.

149) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 96.

150) Бюллетень НКПС. 1922. № 25. С. 1.

151) Общее соглашение было пересмотрено в 1923 г. VIII-м Техническим съездом. В результате 9 января 1924 г. И. Н. Борисов утвердил новое Соглашение между железными дорогами СССР о взаимном пользовании вагонами.

152) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 10.

153) *Орлов Б. П.* Указ. соч. С. 64.

154) История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. СПб., 1997. С. 152–153.

155) Отчет по эксплуатации М.-Белорусско-Балтийской ж. д. за 1922/23 год (с 1-го октября 1922 г. по 1-е октября 1923 г.). М., 1924. С. 5.

156) Отчет по эксплуатации Московско-Курской жел. дор. за 1922 год. М., 1923. С. 22–23.

157) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 93.

158) 28 января 1922 г. малая коллегия НКПС приняла постановление о срочной достройке Можереза ввиду значительного количества паровозов, нуждавшихся в ремонте. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 253. Л. 13.

159) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 10.

160) Бандаж — съемное стальное кольцо специального профиля, надеваемое на обод колесного центра. Поверхность катания его имеет коническую форму и снабжена гребнем, расположенным с внутренней стороны рельса, который препятствует сходу колеса с рельса.

161) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 83.

162) Бюллетень НКПС. 1921. № 218. С. 4.

163) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 63–64.

164) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 5. Демобилизация армии предъявила весной 1921 г. новые требования к железнодорожникам. Так, начальник Московско-Казанской ж. д. 5 февраля потребовал подавать теплушки для красноармейцев своевременно, вполне исправные, оборудованные печами и снабженные топливом. ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 68. Л. 15.

165) Бюллетень НКПС. 1921. № 146. С. 1–2.

166) *Ловцов Л. В.* Указ. соч. С. 84. Из-за границы везли в Россию муку, рожь, кукурузу и т. п. НКПС согласовывало графики прибытия пароходов в порты прибалтийских государств и подачи вагонов. Были приняты условия АРА о ежесуточных поставках 250 вагонов с продовольственными грузами. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 254. Л. 5, 7–8.

167) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 124. Л. 179.

168) Итоги Последгол (с 15/X–1922–1/VIII–1923 г.). М., 1923. С. 17.

169) РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 4853. Л. 115–115 об.

170) Бюллетень НКПС. 1921. № 49. С. 1.

171) Там же. № 231. С. 3.

172) Там же. № 129. С. 1; № 130. С. 2.

173) До начала новой экономической политики каждое ведомство возило только «свои» грузы: Наркомпрод — продовольствие, ВСНХ — промышленные грузы и т. п. Благодаря этому на сети дорог широко применялась разрешительная система перевозок, в силу которой ведомства были лишены возможности свободно предъявлять к перевозке грузы, не входившие в круг их ведения. Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 122–123.

174) Бюллетень НКПС. 1921. № 121. С. 2.

175) Там же. № 145. С. 4.

176) Распределялись вагоны пассажирского парка так (на 1 июня 1921 г.): в пассажирских поездах 5 591 вагон, в санитарных поездах и их резерве — 3 242, занято под жилье и склады — 1 396, занято в спецпоездах (в основном военного ведомства) — 2 036, под протекционные поездки — 1 258, для администрации дорог — 1 288, в агитационно-просветительных поездах — 108, находилось в ремонте или ожидало его — 10 172. См.: Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 105–107, 112, 114.

177) Бюллетень НКПС. 1921. № 149а. С. 3–4. Даже в сентябре 1921 г. И. Н. Борисов ссылался на требования циркуляра МПС 1913 г., когда речь шла о формировании пассажирских поездов. См.: Бюллетень НКПС. 1921. № 169. С. 1.

178) Бюллетень НКПС. 1921. № 126. С. 4–5.

179) Там же. № 131. С. 1.

180) Там же. № 176. С. 3.

181) ЦМАМ. Ф. 2045. Оп. 1. Д. 78. Л. 56–57, 211. Во второй половине марта поезда на Александровской железной дороге в среднем опаздывали на 7 минут, на Московско-Балтийской — 24, на Северных — 48, на Московско-Курской — 250, на Московско-Киево-Воронежской — 275 и т. д. См.: Бюллетень НКПС. 1921. № 118. С. 4.

182) Там же. № 157. С. 8. Малая коллегия НКПС 28 января 1922 г. утвердила план передачи в аренду артелям и частным лицам станционных буфетов. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 253. Л. 13.

183) Начиная с 1921 г. результаты работы всех отраслей народного хозяйства, в том числе транспорта, производились не по календарному времени, а с октября по октябрь следующего года, т. е. за так называемый хозяйственный (операционный) год.

184) *Михайлов И. Д.* Указ. соч. С. 143–144.

185) Вестник путей сообщения. 1922. № 19. С. 10. До показателя 1913 г. — 30 000 вагонов в сутки — было еще далеко.

186) Вестник путей сообщения. 1922. № 3. С. 18.

187) Отчет по эксплуатации Московско-Курской жел. дор. за 1922 год. М., 1923. С. 30, 31.

188) 8 апреля 1922 г. Чрезвычайная комиссия по транспорту под председательством Ф. Э. Дзержинского решила вновь ужесточить нормы обработки грузов. Срок простоя вагонов под выгрузкой не мог превышать 6 часов, хранение грузов в пакгаузах 24 часов. Нарушители этих сроков платили удвоенную плату. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 254. Л. 20, 22.

189) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. М., [1923]. С. 68.

190) Там же. С. 68–69.

191) Там же. С. 74–79.

192) Бюллетень НКПС. 1921. № 218. С. 2.

193) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 122–123.

194) Вестник путей сообщения. 1922. № 9. С. 26.

195) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 121.

196) Вестник путей сообщения. 1922. № 22. С. 18.
197) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 122.
198) РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 252. Л. 104–105.
199) Там же. Ф. 76. Оп. 2. Д. 61. Л. 52–60.
200) Основные дополнения к Правилам технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования. М., 1922.
201) Вестник путей сообщения. 1922. № 8. С. 39.
202) *Шухов В. В.* Московское пригородное движение и его перспективы в связи с общим развитием движения в Московском узле. М., 1924. С. 9.
203) Бюллетень НКПС. 1922. № 69. С. 7.
204) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 80.
205) Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 31.
206) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 39.
207) Вестник путей сообщения. 1922. № 1. С. 16.
208) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. 1921–22 операционный год. С. XXXV.
209) Там же. С. 86.
210) Вестник путей сообщения. 1922. № 16. С. 25.
211) *Рашин А. Г.* Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 года // Материалы по статистике труда работников транспорта. М., 1921. Вып. 1. С. 5.
212) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 17.
213) Бюллетень НКПС. 1921. № 81. С. 3.
214) Там же. С. 3–4.
215) Там же. № 139. С. 8.
216) Там же. № 220. С. 4.
217) ЦМАМ. Ф. 2804. Оп. 2. Д. 305.
218) РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 48. Л. 5.
219) Советский транспорт 1917–1927. С. 88. В Москве натуральная часть зарплаты составляла в 1921 г. 94,8 %. *Розенфельд Я. С.* Промышленная политика СССР. М.; Л., 1926. С. 343–344.
220) РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 59. Л. 13.
221) Там же. Л. 18 об.
222) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 32.
223) Бюллетень НКПС. 1922. № 18. С. 6.
224) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 61.
225) Советский транспорт 1917–1927. С. 94.
226) Материалы по статистике путей сообщения. М., 1923. Вып. 15. Бюджет транспортника. С. 3.
227) Правила о бесплатном проезде и провозе багажа и домашнего имущества по железным дорогам Российской Социалистической Федеративной Советской Республики рабочих и служащих Народного комиссариата путей сообщения и Инспекции путей сообщения, а также их семейств, а равно лиц, приглашаемых и командируемых на железные дороги в особых случаях, по надобности дорог и их служащих. М., 1922. С. 3–4, 28.

228) Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог. С. 89–98.

229) 40 % железнодорожников вели сельское хозяйство, в том числе 14,6 % на земле, предоставленной железными дорогами. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 15. С. 8–14; 256–259.

230) ЦМАМ. Ф. 2210. Оп. 4. Д. 93. Л. 1.

231) Советский транспорт 1917–1927. С. 89–90.

232) Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг. С. 69–70.

233) Бюллетень НКПС. 1922. № 105. С. 7.

234) РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 163. Д. 263. Л. 12, 13.

235) Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. М., 1922. С. 31.

236) Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году. С. 75–76.

237) Бюллетень НКПС. 1921. № 164. С. 1–2.

238) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 23–24.

239) *Дзержинский Ф. Э.* Доклад народного комиссара путей сообщения тов. Дзержинского на конференции союза железнодорожников 3 декабря 1923 года. С. 7. В октябре 1922 г. единый Союз транспортных рабочих был разделен на Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта и Всероссийский союз работников водного транспорта.

240) Бюллетень НКПС. 1921. № 70. С. 1–2.

241) *Ловцов Л. В.* Указ. соч. С. 57.

242) Бюллетень НКПС. 1922. № 20. С. 20–21.

243) Сборник распоряжений по нормированию, оплате и охране труда на транспорте (по 1-е августа 1922 года). М., 1922. С. 87.

244) Сборник распоряжений по нормированию, оплате и охране труда на транспорте (по 1-е августа 1922 года). М., 1922. С. 63. Например, пособие в связи со смертью работавших по найму и нетрудоспособных членов семей, находившихся на их иждивении, устанавливалось в размере средней стоимости гражданских похорон для данной местности.

245) Сборник распоряжений по нормированию, оплате и охране труда на транспорте. С. 64–65.

246) Там же. С. 72–82.

247) Там же. С. 87–88.

248) Там же. С. 82–86.

249) Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). С. 46.

250) РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 87. Д. 252. Л. 3.

251) На государственном снабжении в 1922 г. НКПС оставил из 81 школы 62 и из 976 курсов — 154 с общим числом учащихся в 12 380 человек. То есть количество школ сократилось на 23,5 %, а курсов на 84,1 %. Оставшиеся учебные заведения могли удовлетворить железнодорожный транспорт на 7 % предполагаемой естественной убыли транспортных работников.

252) Железнодорожный транспорт в восстановительный период. С. 81–83.

253) Там же. С. 114–115.

254) Бюллетень НКПС. 1921. № 85. С. 1, 3–4.

# Русская система мер

## Меры длины

1 верста = 500 саженям = 1066, 8 м
1 сажень = 3 аршинам = 2, 1336 м
1 аршин = 16 вершкам = 0, 711200 м
1 фут = 304,8 мм
1 вершок = 1,75 дюйма = 44, 45 мм
1 дюйм = 10 линий = 25,4 мм
1 линия = 10 точкам = 2,54 мм

## Меры площади

1 кв. верста = 250 000 кв. саженям = 1,1381 км$^2$
1 кв. сажень = 9 кв. аршинам = 4,5522 м$^2$

## Меры веса

1 пуд = 40 фунтам = 16.3805 кг
1 фунт = 32 лотам = 96 золотникам = 409,51241 г

## Меры объема

1 куб. сажень = 9, 7127 м$^3$

# Список использованных источников и литературы

## I. ИСТОЧНИКИ

### Опубликованные

#### *Сборники документов*


Архив новейшей истории России. М., 2001–2002. Т. 7–8: Журналы заседаний Временного правительства. Т. 1–2.

Викжель в Октябрьские дни: Протоколы Московского совещания гл. дорожных ком. Европейской России. 13–15 ноября 1917 г. Пг., 1918.

Гальперина Б. Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX–XX вв.: Сб. ст. к 70-летию со дня рождения Рафаила Шоломовича Ганелина. СПб., 1998. С. 293–300.

Городские железные дороги, 1903–1911 г.: Альбом. М., 1917.

Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М., 1979.

Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М., 1957.

Журнал Особого Совещания об организации управления казенными железными дорогами. Заседание 17-го августа 1882 года. СПб., 1882.

К расколу на Чрезвычайном железнодорожном съезде (Ист. материалы). Пг., 1918.

Материалы о работах Комиссии ЦЧ А. Б. Халатова по приведению Московско-Курской ж. д. в образцовое состояние. М., 1923.

Основные положения проекта сооружения в г. Москве внеуличных дорог большой скорости и электрификации магистральных железных дорог в районе пригородного сообщения. М., 1913.

Протоколы заседаний CL общего съезда представителей русских железных дорог 20–30 апреля 1916 г. Пг., 1917.

Протоколы совещания [представителей Службы пути, состоявшееся 16–20 июля 1918 года в Москве при Отделе пути Технического управления железных дорог Народного комиссариата путей сообщения]. М., 1918.

Стенографический отчет заседания Экономического совета при Временном правительстве. Пг., 1917. № 1: 21 июля.

Съезд начальников железных дорог СССР. 30 ноября — 4 декабря 1924 г. М., 1925.

Труды Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих. М., 1917.

Труды 2-го Делегатского съезда членов Всероссийского профессионального союза ж. д. технических бригад по вагонному делу, созванного в Москве Централ. Исп. Ком. Союза 1-го июня 1918 года. М., 1918.

Труды Комиссии по выяснению стоимости казенных железных дорог. Пг., 1915.

Труды Транспортного Комитета при Российском Финансово-промышленно-торговом союзе в Париже. 1921–1923. Paris, 1923. [т. 1]: Восстановление транспорта в России.

Труды Трудовой комиссии Чрезвычайного железнодорожного съезда декабря 1917 г. – января 1918 г. М., 1918.

### *Законодательство*

Декреты Советской власти. Т. I–XV. М., 1957–1999.

Закон 28 июня 1912 г. о вознаграждении пострадавших от несчастных случаев железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих. Текст закона с мотивами и комментариями. СПб., 1913.

Общий Устав российских железных дорог изд. 1906 г. и обнародованные по март 1911 года в изменение, дополнение и развитие его узаконения и правила с законодательными мотивами, на которых основан Устав, разъяснениями Правительствующего Сената и замечаниями составителя. Прил.: 1. Высочайше утвержденные 30 мая 1903 г. Правила о перевозке пассажиров, багажа и грузов по Китайской восточной железной дороге. 2. Проект Общего Устава росс. железных дорог, составленный по поручению министра путей сообщения Комиссией К. П. Лазарева и просмотренный 115 Съездом представителей русских железных дорог / Сост. К. П. Змирлов, сенатор Гражданск. Кассационного деп. Правительствующего Сената. 3-е неофиц. изд. [перераб. и доп.]. СПб., 1911.

Общий Устав российских железных дорог (Св. Зак. Т. XII. Ч. 1) с систематизированными разъяснениями Правительствующего Сената (по Гражд. Касс. Департаменту, Угол. Касс. Департаменту и Общему Собранию I и Касс. Департаментов) и с изданными в его развитие статей Общего Устава правилами и узаконениями / Сост. А. А. Фруктов, старший помощник обер-секретаря Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената. СПб., 1913.

Общий Устав российских железных дорог (Св. Зак. Т. XII. Ч. 1), изд. 1916 г. (и изданные в развитие его статей распоряжения с приложениями) / Сост. Альб. Гро-Гверан. 2-е изд., испр. и доп. Пг., 1917.

Сборник декретов, постановлений и распоряжений по Народному комиссариату путей сообщения. По 1-е января 1919 года. М., 1920. Кн. 1–2.

Сборник относящихся к железным дорогам узаконений и распоряжений. СПб., 1911. Ч. 1: Общий Устав российских железных дорог (Том XII. Св. Зак. Часть 1) с изданными в изменение и развитие его, по 1 октября 1911 года, постановлениями, правилами и распоряжениями.

Сборник относящихся к железным дорогам узаконений и распоряжений. Ч. 1: Общий Устав российских железных дорог. (Том XII. Св. Зак. Часть 1) с изданными в изменение и развитие его, по 1 ноября 1917 года, постановлениями, правилами и распоряжениями. Пг., 1917.

### *Ведомственные нормативные акты*

Ведомости штатного содержания служащих казенных железных дорог на 1916 год, составленные по данным одобренной законодательными учреждениями сметы Управления железных дорог на указанный год. Пг., 1917.

Временная инструкция местным управлениям казенных железных дорог. Издание четвертое, измененное и дополненное распоряжениями Управления жел. дор., последовавшими со дня издания инструкции (1898 г.) по 1 февраля 1914 года / Составил помощник правителя канцелярии Управления Либаво-Роменской железной дороги М. А. Васильев. Минск, 1914.

Временное руководство для производства коммерческих операций по перевозке грузов большой и малой скорости на казенных железных дорогах. СПб., 1912.

Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1910. Вып. XLXI: Уставы русских железнодорожных обществ. Ч. 1: Уставы Обществ, эксплуатирующих железные дороги общего значения.

Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1913. Вып. LXXXVIII: Уставы русских железных дорог. Дополнение к выпуску XLXI.

Инструкция инспекторам железных дорог, строящихся частными обществами и лицами. СПб., 1912.

Инструкция комиссарам Народного комиссариата путей сообщения. М., 1920.

Исчисление размеров движения и эксплуатационных расходов на 1918 год / Александровская ж. д. М., 1917.

Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам (1892, 1896, 1901 и 1908 гг.). С разъяснениями по решениям Правительствующего Сената и с замечаниями составителя / Сост. К. П. Змирлов, сенатор Гражданского кассационного деп. Правительствующего Сената. СПб., 1908.

Общая номенклатура должностей и профессий по всем службам железных дорог. М., 1920.

Общее соглашение между железными дорогами СССР о взаимном пользовании вагонами. Издание 1925 года. Екатеринослав, 1925.

Общее соглашение между русскими железными дорогами о взаимном пользовании товарными вагонами. Издание 1916 года. Пг. 1916.

Общие правила сигнализации на железных дорогах. СПб., 1909.

Общий тариф на перевозку грузов по российским железным дорогам. СПб., 1912.

Общий тариф на перевозку грузов по российским железным дорогам. Ч. II. Тарифные схемы, номенклатура и классификация товаров, а также исключительные тарифы на перевозку всех грузов. СПб., 1912.

Основные положения по планировке и регулировке железнодорожных перевозок. М., 1920.

Полное руководство для начальников станций, их помощников и лиц их заменяющих по хозяйственной, административной и технической части Службы движения на железных дорогах / Сост. ревизор движения Е. П. Архангельский. СПб., 1904.

Положение о мерах охраны высочайших путешествий по железным дорогам. Пг., 1915.

Правила бесплатного проезда по железным дорогам. 2-е изд., испр. и доп. М., 1922.

Правила подготовки железных дорог к борьбе со стачками и прекращения таковых. СПб., 1906.

Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования, утвержденные министром путей сообщения 8 февраля 1898 года. 2-е изд. Киев, 1906.

Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования. М., 1921.

Сборник правил бесплатного по железным дорогам проезда / Сост. делопроизводителем канцелярии Управления жел. дор. Министерства путей сообщения Л. П. Поль-Мари. СПб., 1912.

Сборник правил, инструкций и распоряжений по контролю поездов (за период времени октябрь 1921 года — май 1922 г.). М., 1922. Вып. 2.

Сборник правительственных распоряжений, относящихся до Службы подвижного состава и тяги железных дорог, со времени образования Министерства путей сообщения по 1 января 1914 года / Сост. и изд. инженер-технолог В. А. фон-Раабен. 2-е изд., неофиц. Пг., 1915.

Сборник распоряжений, относящихся до агентов казенных железных дорог. По 31-е декабря 1902 года. Неофиц. изд. СПб., 1903. Вып. 1: По личному составу / Сост. В. А. Ашик.

Сборник распоряжений по нормированию, оплате и охране труда на транспорте (по 1-е августа 1922 года). Пг., 1923.

Свод обязательных постановлений Особого комитета при Управлении Александровской железной дороги. М., 1916.

Свод распоряжений Министерства путей сообщения по Службе пути железных дорог, дополненный по 1 июля 1914 года. Пг., 1914.

Служба на железных дорогах. Порядок определения в должности. Права и преимущества служащих / Сост. С. А. Ковылкин. СПб., 1909.

Соглашение между Управлением железных дорог и Правлением Международного Общества спальных вагонов о продаже последним в своих агентствах в С.-Петербурге, Москве и Варшаве железнодрожных билетов. Варшава, [1912].

Тарифы оплаты труда служащих и рабочих жел. дор. РСФСР М., 1919.

Указатель № 1 о действующих запрещениях и ограничениях перевозки грузов и сложении ответственности за срочную доставку. М., 1916.

Устав Александровской железнодорожной артели в городе Москве. М., 1915.

Устав Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (со всеми изменениями и дополнениями к нему по 20 июля 1914 г.) Пг., 1914.

Устав профессионального телеграфного союза М.-К.-В. ж. д. Конотоп, 1917.

Устав союза под наименованием «Совет частных железных дорог». Пг., 1917.

### *Доклады, записки, обзоры, отчеты*

Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за пятилетие с 1909 по 1913 год. Пг., 1914.

*Голополосов А. И.* Обзор железнодорожного транспорта (По данным чрезвычайной ревизии 1919 г.). М., 1920.

Доклад НКПС Совету труда и обороны о проведении в жизнь «Положения о Правлениях ж. д.» М., 1922.

Доклад народного комиссара путей сообщения тов. Дзержинского на конференции союза железнодорожников 3 декабря 1923 года. М., 1923.

Доклад по борьбе с бесхозяйственностью и дефицитностью за X–XI–XII м-цы 1923 г. председателя Особого совещания по б/д И. А. Грунина. М., 1924.

Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями русской жизни последних лет: Записка, представленная министру финансов членом Совета министра финансов и начальником бухгалтерского отдела Департамента государственного казначейства Дементьевым. СПб., 1913.

Железнодорожный и водный транспорт в 1921–1922 гг.: Отчет НКПС ко 2-му Всерос. съезду Объединенного союза работников железнодорожного и водного транспорта. М., 1922.

Заключение Народного комиссариата путей сообщения по докладу комис., обследовавшей транспорт по постановлению В. Ц. И. К., сделанному тов. Кобозевым в заседании 28-го сентября 1920 года. М., 1920.

Записка Управления делами железнодорожного пенсионного комитета по вопросу об обеспечении на случай болезни служащих, мастеровых и рабочих на казенных железных дорогах. СПб., 1914.

*Змирлов К. П.* Проект Общего Устава российских железных дорог. СПб., 1912.

Краткий обзор деятельности Н. К. П. С. в 1920 г.: Материалы к докладу VIII-му Съезду Советов. М., 1920.

Краткий обзор деятельности Центральных Управлений НКПС в 1920 году: К докладу съезда Цектрана. М., 1920.

Краткий обзор постановки начального образования на линиях железных дорог за 1914 год. Пг., 1916.

Краткий обзор работы дорог за 1919 год и первую половину 1920 года. М., [1920].

Московско-Виленская железная дорога. Москва—Звенигород—Руза—Поречье—Витебск—Лепель—Ново-Вилейск (Вильно): Экономическая записка. СПб., 1913.

О путях сообщения и условиях перевозок в третий год войны: Доклад Совету министров. Пг., 1917.

Обзор состояния и работы транспорта в 1921 году: Материалы к докл. IX-му Съезду Советов. М., 1921.

Обзор состояния транспорта и рынков за январь 1916 года по данным периодической печати. М., 1916. Вып. 1. Состояние транспорта.

Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Отчет по эксплуатации дорог за 1916 год. Пг., 1917. Ч. II.: Московская сеть.

Отчет о врачебно-санитарном состоянии железных дорог за 1912 год. Пг., 1915.

Отчет о деятельности Бюро правлений железных дорог (август 1922 г. – август 1924 г.). М., 1924.

Отчет о деятельности Главной инспекции путей сообщения Республики за 1921 год и план работ на 1922 год. М., 1922.

Отчет о деятельности и состоянии образовательных учреждений Александровской железной дороги за 1915 год. М., [1915].

Отчет осмотра по высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Александровской дороги за время с 21-го по 28-е сентября для выяснения причин, вызвавших нарушение правильного движения, и способов их устранения. Пг., 1915.

Отчет О. Т. К. в Совет Труда и Обороны за декабрь и 2-ю половину 1920 г. М., 1921.

Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1918 г. М., 1920.

Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1919 г. М., 1920.

Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1920 г. М., 1922.

Отчет по эксплуатации Александровской железной дороги за 1921 г. М., 1922.

Отчет по эксплуатации Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. за 1922/23 год (с 1-го октября 1922 г. по 1-е октября 1923 г.). М., 1924.

Отчет по эксплуатации Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. за 1923/24 год (с 1-го октября 1923 г. по 1-е октября 1924 г.). Орел, 1925.

Отчет по эксплуатации Московско-Казанской железной дороги за 1916 год. М., 1917.

Отчет по эксплуатации Московско-Казанской железной дороги за 1917 год. М., 1917.

Отчет по эксплуатации Московско-Казанской железной дороги за 1919 год. Б. м., [1919].

Отчет по эксплуатации Московско-Казанской железной дороги за 1920 год. М., [1920].

Отчет по эксплуатации Московско-Курской жел. дор. за 1920 год. М., 1921.

Отчет по эксплуатации Московско-Курской жел. дор. за 1921 год. М., 1922.

Отчет по эксплуатации Московско-Курской жел. дор. за 1922 год. (с 1-го января по 1-е октября). М., 1923.

Отчет по эксплуатации Московско-Курской жел. дор. за 1922/23 год. (с 1-го октября 1922 г. по 1-е октября 1923 г.). М., 1924.

Отчет по эксплуатации Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной жел. дор. за 1918 год. М., 1920.

Отчет по эксплуатации Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной жел. дор. за 1919 год. М., 1921.

Отчет по эксплуатации Северных железных дорог за 1916 год Б. м., б. г.

Отчет по эксплуатации Северных железных дорог за 1917 год. М., 1920.

Отчет по эксплуатации Северных железных дорог за 1918 год. М., 1920.

Отчет по эксплуатации Северных железных дорог за 1919 год. М., 1921.

### *Статистика*

Грузооборот станций всех линий, входящих в состав Московско-Курской железной дороги за 1922/23–1923/24 год с погубернскими итогами (в тысячах пудов). Екатеринослав, 1925.

Железнодорожный транспорт в 1913 г.: Стат. материалы. М., 1925.

Материалы по статистике путей сообщения. М., 1921. Вып. 1. Общие сведения по путям сообщения.

Материалы по статистике путей сообщения. М., 1921. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг.

Материалы по статистике путей сообщения. М., 1921. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта (1920).

Материалы по статистике путей сообщения. М., 1922. Вып. 7. Техника и эксплуатация в 1921 году.

НКПС в 1920 году: Материалы по работе центральных учреждений и местных органов железнодорожного и водного транспорта. М., 1921.

Сборник важнейших статистических данных о работе М.-Курской железной дороги в 1913 и 1923–24–1927–28 гг. М., 1927.

Сборник статистических сведений о перевозке пассажиров, багажа и всякого рода грузов за 1915 год. / Александровская ж. д. М., [1916]. Вып. 3. Прибытие и транзит грузов хлебных и 1-й категории.

Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920 гг., составленные на март 1920 года. М., 1920.

Статистический сборник Народного комиссариата путей сообщения. М., 1920. Вып. 148: Железные дороги в 1915 г. Ч. 3. Число и содержание служащих и рабочих на жел. дор. в 1915 г.

Статистический атлас путей сообщения РСФСР. М., 1922.

### *Мемуары*

*Вомпе П.* Дни Октябрьской революции и железнодорожники (Материалы к изучению истории революционного движения на железных дорогах). М., 1924.

*Вомпе П.* Три года революционного движения на железных дорогах Российской Советской Республики. 1917–1920 г. М., 1920.

Имени Войтовича. М., 1969.

*Кригер-Войновский Э. Б.* Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции. Спроге В. Э. Записки инженера. М., 1999.

*Ломоносов Ю. В.* В Народном комиссариате путей сообщения. Ноябрь 1919 – январь 1920 // Минувшее. Т. 10. М., СПб., 1992. С. 7–61.

*Минцлов С. Р.* Трапезондская эпопея. Дневник. Киев. Трапезонд. Финляндия. Берлин, б. г.

## Неопубликованные

### *Государственный архив Российской Федерации*

Ф. Р. — 130. Совет Народных Комиссаров РСФСР.

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. Р — 5514. Всероссийский исполнительный комитет железнодорожных депутатов (Викжедор).

Ф. 7434. Особый временный комитет по делам частных железных дорог.

Ф. 7742. Министерство путей сообщения Временного правительства.

### *Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ)*

Ф. 5. Секретариат В. И. Ленина

Ф. 17. Центральный Комитет КПСС (ЦК КПСС)

Ф. 19. Протоколы Совета народных комиссаров (СНК РСФСР), Комиссии при СНК РСФСР (Малого Совнаркома), Совета рабоче-крестьянской обороны (СТО) РСФСР

Ф. 76. Дзержинский Феликс Эдмундович

Ф. 111. Политическое управление Наркомата (Министерства) путей сообщения СССР

Ф. 133. Кобозев Петр Алексеевич

### *Российский государственный архив экономики (РГАЭ)*

Ф. 1884. Народный комиссариат путей сообщения.

Ф. 6936. Всероссийская Центральная ликвидационная комиссия по делам частных железных дорог.

### *Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА)*

Ф. 2004. Управление начальника военных сообщений.

### *Российский государственный исторический архив (РГИА)*

Ф. 23. Министерство торговли и промышленности.

Ф. 199. Совет министра путей сообщения.

Ф. 229. Канцелярия Министерства путей сообщения.

Ф. 236. Совет по железнодорожным делам.

Ф. 268. Департамент железнодорожных дел.

Ф. 269. Главный и старший инспекторы.

Ф. 273. Управление железных дорог.

Ф. 274. Управление по сооружению железных дорог.

Ф. 285. Совет представителей казенных железных дорог.

Ф. 1162. Государственная канцелярия.

Ф. 1276. Совет министров.

Ф. 1409. Собственная е. и. в. канцелярия.

### *Центральный исторический архив Москвы (ЦИАМ)*

Ф. 281. Управление Александровской железной дороги.

Ф. 414. Управление Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог.

### *Центральный муниципальный архив Москвы (ЦМАМ)*

Ф. 2045. Управление Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги.

Ф. 2046. Управление Белорусско-Балтийской железной дороги.

Ф. 2158. Управление Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог.

Ф. 2210. Управление Московско-Казанской железной дороги.

Ф. 2284. Московский округ Наркомата путей сообщения.

Ф. 2611. Московское общество по сооружению подъездных путей в России.

Ф. 2804. Управление Северных железных дорог.

# II. Литература

*Агафонов В. В.* Деятельность Коммунистической партии по укреплению и оживлению работы профсоюзов на железнодорожном транспорте (ноябрь 1920–1922 гг.) // Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте (1917–1967 гг.). Л., 1968. С. 46–64.

*Агафонов В. В.* Железнодорожники СССР в годы восстановления народного хозяйства (1921–1925). Л., 1977.

*Аксененко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С.* Железные дороги России от реформы к реформе. М., 2001.

*Алещенко Н. М.* Московский Совет в 1917–1941 гг. М., 1976.

*Антонов А. Л., Барышев В. В.* Первое депо на Московской: Депо Москва-Пассажирская-Курская — 120 лет // Электрическая и тепловозная тяга. 1986. № 11. С. 6–9.

*Арский Р.* Борьба с транспортной разрухой // Вестн. Народного комиссариата торговли и промышленности. 1919. Февр. № 3–4. С. 5–11.

*Арский Р.* Состояние транспорта и его ремонт. Екатеринбург, 1920.

*Баталин А.* Труд военнопленных на постройке железных дорог. Пг., 1916.

*Белов В.* Американизация русских железных дорог. Пг. 1922.

*Белоусов Р. А.* Экономическая история России: XX век. Кн. 2. Через революцию к нэпу. М., 2000.

*Бинович Л. Э.* Достижения советского транспорта. М., 1924.

*Богданов С. А., Пестич П. И., Смирнов А. А.* Результаты мероприятий по наивыгоднейшему использованию паровозов на М.-Курской, Нижегородской и Муромской каз. ж. д. с целью увеличения провозной и пропускной способности ее. 1914–1916 гг. М., 1916.

*Болтнева О. Ю.* Викжель и формирование первой политической оппозиции Советскому правительству. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1996.

*Борзенко А.* Учредительство и железные дороги: Очерки железнодорожного права. Б. м., б. г.

*Борисов И. Н.* Записки о реорганизации мастерских казенных жел. дорог. СПб., 1913.

*Васильев И. И.* Зависимость коммерческой скорости движения поездов от технических элементов и работы железнодорожных участков. Пг., 1919.

*Васильев И. И.* Теория перевозочной эксплуатации жел. дорог. Вып. 3. Эксплуатация станций. М., 1925.

*Васильев И. И.* Экономический ход поездов. Пг., [1922].

*Васильев М. И.* О железнодорожной статистике // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 11–14. С. 122–123.

*Васильев М. И.* О современном положении железнодорожного транспорта и важнейших его элементах. Пг., 1916.

*Васильев М. И.* Общие основы пропускной способности участков и провозной способности железных дорог. М., 1934.

*Васильев М. И.* Организация власти на железных дорогах // Железнодорожное дело. 1917. № 23–26. С. 174–176.

*Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов Сергея Витте. 3-е изд., доп. СПб., 1910.

*Волобуев П. В.* Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. М., 1961. Т. 69. С. 253–267.

*Воскресенский Б. Д.* История развития путей сообщения и современное состояние мирового железнодорожного транспорта. М., 1919.

*Воскресенский Б. Д.* История развития русских железных дорог. Краткая история развития железнодорожной техники. М., 1919.

*Воскресенский Б. Д.* Теория работы железнодорожных поездов. Екатеринослав, 1903.

*Воскресенский Б. Д., Пешель Ю. А.* Доклад о работах по Московско-Курской жел. дор. и Московскому узлу. Харьков, 1916.

*Гимпельсон Е. Г.* Становление и эволюция советского государственного аппарата управления. 1917–1930. М., 2003.

*Гладков И. А.* Очерки советской экономики 1917–1920 гг. М., 1956.

*Гринштейн А. О.* Достижения НКПС в области организации подсобных предприятий. М., [1922].

*Гудков Б. И.* Формирование и экономическое положение железнодорожников центральной части Европейской России в 1895–1914 гг. Ярославль, 1984.

*Гусаров Б. П., Рахманов Н. М.* Большевики-железнодорожники Московского узла в борьбе за овладение управлением на транспорте (октябрь 1917 – март 1918 г.) // Вестник Московского университета. Серия История. 1978. № 3. С. 13–26.

*Давыдов А. Ю.* Нелегальное снабжение российского населения и власть. 1917–1921 гг.: Мешочники. СПб., 2002.

Два года работ транспортной агрономии (1921–1922 гг.). Цагру — Главземтран. М., 1922.

*Дмитриев В.* Быт служащих и рабочих на железных дорогах // Современный мир. 1912. № 1. С. 281–302.

*Добровольский А. А.* Эксплуатация железных дорог. Пг., 1922.

*Добророльский В. М.* Мероприятия по Службе пути в связи с изменившимися экономическими условиями // Железнодорожная техника и экономика. 1919. № 3. С. 19–28; Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 2. С. 37–45; № 5–6. С. 56–65; № 7. С. 48–56; № 11–14. С. 78–84.

*Дубелир Г. Д.* Об учете железнодорожного хозяйства. М., 1920.

*Дубелир Г. Д.* Производственные программы работы и восстановления транспорта. М., 1922.

*Еремеев Ф. Н.* Московский узел и Московская Окружная железная дорога. Работа их в 1910 году. М., 1912.

*Еремеев Ф. Н.* Московский железнодорожный узел: Порядок передачи в нем грузов и размеры работы узла в 1911 г. М., 1913.

*Еремеев Ф. Н.* Передача вагонов и грузов в Московском узле и роль Окружной дороги в этой передаче в 1912 г. Грузовые потоки в Московском узле. М., 1914.

Железнодорожники и революция. М., 1925. [Ч. 2].: Историко-революционный сб. Комис. по изучению истории профессионального движения на железнодорожном транспорте «Истпрофтран». М., 1925.

Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2002.

*Жинкин Г. Н.* Александр Васильевич Ливеровский. СПб., 1992.

*Журавлев В. В.* Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. М., 1970. Т. 86. С. 57–132.

*Загорский К. Я.* Экономика транспорта. М., 1923.

*Земблинов М. В.* Труд и его оплата на железных дорогах. Пг., 1920.

*Ивановский Н. В.* Как осуществить возрождение транспорта // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 8–10. С. 13–19.

*Ивановский Н. В.* Перспективы железнодорожного хозяйства в России. Пг., 1922.

*Ивановский Н. В.* Транспорт и новая экономическая политика. М., [1922].

*Ильин И. Ф.* Исследование причин расстройства транспорта и меры к его восстановлению. М., 1918.

История железнодорожного транспорта России. СПб., 1994. Т. 1: 1836–1917 гг.

История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. СПб., 1997. Т. 2: 1917–1945 гг.

Как это было: От первого коммунистического субботника к первому коллективу коммунистического труда. М., 1959.

*Каплан А. А.* Северные железные дороги к столетию железнодорожного транспорта. М., 1926.

*Карабанов А. А.* Железнодорожный транспорт СССР за 15 лет. М.; Л., 1932.

*Каратыгин Е. С.* Транспорт и холодильное дело // Железнодорожная техника и экономика. 1919. № 1. С. 20–27.

*Карейша С. Д.* Железнодорожные станции. М., 1930.

*Карейша С. Д.* Краткий курс железных дорог. М., Пг., 1923.

Катехизис железнодорожного дела (Устройство и ремонт пути и сооружений) / Сост. инженер путей сообщения В. Ф. Смирнов. М., 1916.

*Клеменчич В. О.* Итоги работы железных дорог за три года (1917–1920 гг.). М., 1920.

*Короткевич М. А.* Вагонные мастерские русских железных дорог. Пг., 1922.

*Короткевич М. А.* Освещение, отопление и вентиляция пассажирских вагонов. М., [1923].

*Короткевич М. А.* Устройство и оборудование паровозных депо. Киев, 1912.

*Красин Л. Б.* Задачи железнодорожников. М., 1920.

Красная Москва. 1917–1920 г. М., 1920.

Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Часть 1. Пг., 1916.

Краткий очерк работы Московско-Киево-Воронежской железной дороги за X лет (1917–1927). Курск, [1927].

*Кульжинский С. Н.* Об улучшении Московского железнодорожного узла // Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 9. С. 132–134.

*Кульжинский С. Н.* Определение качества эксплуатации железных дорог. Пг., 1921.

*Куров Н.* Повышение железнодорожных тарифов как мера к уменьшению убыточности железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1. С. 37–46.

*Кучурин С. Ф.* Тарифы железных дорог СССР. М., 1957.

*Ландсберг Э. В.* К вопросу о положении железнодорожного транспорта 1916–1917 гг.: Записка, представленная Центральному Комитету по железнодорожным перевозкам. Пг., 1918.

*Леви Л. М.* К вопросу об административной организации русских железных дорог // Журнал Министерства путей сообщения. 1908. № 9. С. 80–90.

*Ледовской В. И.* Лекции по «Организации железнодорожных управлений». М., 1919. Вып. 2: Местные Управления.

*Липовецкий Д.* Железный узел. М., 1933.

*Ловцов Л. В.* Коммунистическая партия в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта (1921–1925 гг.). М., 1980.

Локомотивное депо имени Ильича: Краткая историческая справка. 1871–1971 гг. М., 1971.

*Ломоносов Ю. В.* В каком виде должны быть восстановлены русские железные дороги // Экономическая жизнь. 1920. 3 июля.

*Ломоносов Ю. В.* Деятельность русской железнодорожной миссии заграницей. Берлин, 1921.

*Ломоносов Ю. В.* Научные проблемы эксплуатации железных дорог. 3-е изд. Берлин, 1922.

*Ломоносов Ю. В.* Технические перспективы железнодорожного транспорта в ближайшее время. М., 1924.

*Макаров В. Б.* Советское государственное управление первого десятилетия: эволюция системы. Н.-Новгород, 2002.

*Макарова С. Л.* Министерство путей сообщения // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.): Словарь-справочник. Кн. 3. М., 2001. С. 91–104.

*Макарова С. Л.* Организация работы железных дорог в Российской империи // Вестник архивиста. 2002. № 4–5. С. 211–227; 2003. № 1. С. 188–196.

*Макарова С. Л.* Управление железной дороги // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.): Словарь-справочник. Кн. 4. М., 2001. С. 298–302.

*Малов В. А. Шмелев А. В.* Железнодорожное дело в России: экономика, управление, право // Железнодорожный транспорт. 1990. № 7. С. 51–55.

*Маневич С. Л.* Транспорт и народное хозяйство // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 11–14. С. 5–16.

*Манос И. Я., Фролов А. Н.* Общий курс эксплуатации железных дорог. М.; Л., 1926. Ч. 1. Движение.

*Мантейфель А. Н.* Приемочная деятельность Миссии за границей. Берлин, 1923.

*Маркова А. Н.* Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977.

*Мельков П. Ф.* Железнодорожники в революции. Февраль 1917 – июнь 1918. Л., 1970.

*Мельков П. Ф.* Деятельность большевистской партии по организации управления на железнодорожном транспорте и преодолению контрреволюционного саботажа верхушки железнодорожных служащих (ноябрь — декабрь 1917 г.) // Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте (1917–1967 гг.). Л., 1968. С. 3–27.

*Миляев А. В.* Будущность железнодорожников в государстве. М., 1917.

Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995.

*Михайлов И. Д.* Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта Всероссийскому продовольственному съезду в Москве 21 мая 1917 г. полковника Михайлова. Пг., 1917.

*Михайлов И. Д.* Основные вопросы транспорта: Лекции на курсах Викспрода (Всерос. Союза служащ. в продов. организ.). М., 1918.

*Михайлов И. Д.* Транспорт. Его современное состояние. М., 1919.

*Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925.

*Мокрицкий Е. И.* История вагонного парка железных дорог СССР. М., 1946.

*Монигетти В.* Конспект лекций по железнодорожной администрации. М., 1915.

*Москвин Г. Н.* Эксплуатация железнодорожного водоснабжения. 4-е изд. перераб. и доп. М., 1980.

Московская железная дорога: Через годы, через расстояния... М., 1997.

Московские городские железные дороги: Описание сооружений. М., 1915.

Московский железнодорожный узел: порядок передачи в нем грузов и размеры работы узла в 1911 году. М., 1913.

Московско-Окружной 50 лет. М., 1959.

*Мясоедов-Иванов В. А.* Эксплуатация железных дорог. Общие сведения. Служба движения: Краткое изложение лекций. СПб., 1910.

*Нагродский В. А.* Ближайшие перспективы железнодорожного дела в России. Пг., 1918.

*Напорко А. Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954.

Народный комиссариат путей сообщения: Сб. ст. к Съезду Советов / Под ред. члена Коллегии Наркомпуть тов. Балабатова. М., 1920.

*Некраш Л. В.* Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. М., 1924.

*Неопиханов А. А.* Русский транспорт и его планирование. М.; Л., 1924. Т. 1.

*Никифоров П. А.* Роль отечественных инженеров и ученых в развитии теории и практики снегоборьбы на железных дорогах // Труды МИИТ. М., 1951. Вып. 75. Строительство железных дорог и путевое хозяйство. С. 46–69.

*Образцов В. Н.* К вопросу о путях сообщения для фронта. М., 1916.

*Образцов В. Н.* Московский узел и основные идеи его переустройства. Б. м. Б. г.

*Образцов В. Н.* О профессионально-техническом образовании в Советской России. М., 1920.

*Образцов В. Н.* Переустройство московского узла М.-Казанской ж. д. Б. м. Б. г.

*Образцов В. Н.* Проекты и идеи развития русских станций в период мировой и гражданской войн. Б. м. Б. г.

*Образцов В. Н.* Транспорт Московского промышленного района. Методы его удешевления и улучшения. М., 1920.

*Образцов В. Н.* Тридцать лет советского транспорта. М., 1948.

*Образцов В. Н., Митропольский Н. М.* Восстановление разрушенных мостов. 1917.

*Образцов В. Н., Энгельгардт Ю. В.* Экономические подъездные пути. М., 1916.

*Образцов Г. Н.* Организация партийно-политической работы на железнодорожном транспорте в годы иностранной военной интервенции и гражданской войны (конец 1918–1919 гг.) // Из истории деятельности партийных организаций на железнодорожном транспорте (1917–1967 гг.). Л., 1968. С. 28–44.

*Оппенгейм К. А.* Деревянные шпалы на русских железных дорогах с точки зрения народного хозяйства. М., 1921.

*Оппенгейм К. А.* К вопросу о предельной скорости движения паровоза в зависимости от пути. Пг., 1920.

*Оппенгейм К. А.* Россия в дорожном отношении: Опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). М., 1920.

*Орлов Б. П.* Развитие транспорта СССР 1917–1962: Историко-экономический очерк. М., 1963.

*О'Рурк А. Н.* Железнодорожное дело и применение в нем методов НОТ. М.; Л., 1925.

*О'Рурк А. Н.* Эксплуатация железных дорог. Работа линий, поездов, паровозов и вагонов. 4-е изд. М., 1923.

Основные вопросы железнодорожного права: Сб. ст. / Под ред. В. И. Руковского, И. В. Рыбальского-Бутевича. М., 1925.

Основы железнодорожного дела. М., 1944.

*Павловский А. А.* Современное русское паровозное хозяйство. СПб., 1908. Т. 2. Большие паровозные мастерские.

*Панарин А. С.* Российская интеллигенция в мировых войнах и революциях XX века. М., 1998.

*Першин С. П.* Развитие строительно-путейского дела на отечественных железных дорогах. М., 1978.

*Пиляшев Н. Ф.* Человек из легенды (К 125-летию со дня рождения Л. Б. Красина). М., 1995.

Путешествие из прошлого в будущее [Из истории Тульского отделения Московской железной дороги]. Тула, 2004.

Пятнадцать лет социалистического железнодорожного транспорта. Сб. ст. о работе, достижениях и задачах железнодорожного транспорта и аппарата НКПС к 15 годовщине Октябрьской революции. М., 1932.

Район центрального отделения. Москва-Округ. М., [1913].

*Рашин А. Г.* Работа и неявки на работу в железнодорожных мастерских и депо в 1920 году // Материалы по статистике труда работников транспорта. М., 1921. Вып. 1. С. 43–71.

*Рашин А. Г.* Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 года // Материалы по статистике труда работников транспорта. М., 1921. С. 3–20.

*Рихтер И. И.* Правила делопроизводства и делохранения казенных железных дорог. Пг., 1915.

Руководство к изучению железнодорожной службы: Пособие для желающих поступить на должности: путевых и переездных сторожей, старших и ремонтных рабочих, мостовых сторожей и слесарей, дорожных и мостовых мастеров, начальников дистанций; стрелочников, кондукторов, сцепщиков вагонов, составителей поездов, телеграфистов, начальников станций и их помощников, контролеров движения и телеграфа, начальников отделений; смазчиков и осмотрщиков вагонов, кочегаров, машинистов и их помощников, начальников депо и проч. / Сост. техник А. Д. Чебыкин. М., 1904.

*Романченко С. Ф.* Администрация железных дорог. Калуга. 1911.

*Руин К. К.* Радиальные пути, как необходимая принадлежность кольца Московской Окружной железной дороги и мнения по этому вопросу правительства и города. СПб., 1913.

*Руин К. К.* Развитие Московской Окружной железной дороги с устройством радиальных линий через Москву и электрификацией Московского железнодорожного узла. [М., 1912].

*Русов А. А.* О железнодорожной статистике. Конспект курса, читанного в осеннем семестре 1910/11 года в Киевском коммерческом институте. Киев, 1911.

*Свердлов В. М.* Все на транспорт. М., 1920.

*Сенин А. С.* Администрация российских железных дорог в 1917–1918 гг. // Государственный аппарат России в годы революции и Гражданской войны: Материалы Всерос. конф. 22 дек. 1997 г. М., 1998. С. 181–187.

*Сенин А. С.* Администрация железных дорог Советской России в первые годы нэпа // Российская государственность: Традиции, преемственность, перспективы. Материалы II Чтений памяти проф. Т. П. Коржихиной 26–27 мая 1999 г. М., 1999. С. 143–147.

*Сенин А. С.* Администрация железных дорог Советской России в 1919–1920 гг. // Россия в XX веке: Проблемы изучения и преподавания: Материалы науч. конф. Москва, 2 дек. 1998 г. М., 1999. С. 111–115.

*Сенин А. С.* Железные дороги в марте — октябре 1917 г.: от кризиса к хаосу // Вопросы истории. 2004. № 3. С. 32–56.

*Сенин А. С.* Законодательство о железнодорожной службе в начале XX века // Российская государственность XX века. Материалы межвуз. конф., посвященной 80-летию со дня рождения проф. Н. П. Ерошкина 16 дек. 2000 г. М., 2001. С. 141–148.

*Сенин А. С.* Министерство путей сообщения // Отечественная история: История России с древнейших времен до 1917 года: Энциклопедия / Редкол.: В. Л. Янин, В. М. Карев, М. Д. Волков и др. М., 2000. Т. 3. С. 599–600.

*Сенин А. С.* Министерство путей сообщения в 1917 году: Краткий ист. очерк. М., 1993.

*Сенин А. С.* Особенности делопроизводства ведомства путей сообщения в условиях революции и Гражданской войны // Делопроизводство. 2000. № 1. С. 57–59.

*Серебренитский С. Е.* Эксплуатация подвижного состава железных дорог. М., 1925.

*Сидоров А. Л.* Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. М., 1948. Т. 26. С. 3–64.

Служба на железных дорогах (Необходимое пособие для каждого железнодорожника) / Сост. И. М-ский. М., [1913].

Служба на железных дорогах. Порядок определения в должности. Права и преимущества служащих / Сост. ревизор движения Сев.-Зап. Ж. д. С. А. Копыткин. СПб., 1909.

Советские железнодорожники: Очерки о делах и людях железнодорожного транспорта СССР. М., 1970.

Советский транспорт, 1917–1927. М., 1927.

*Сокович В. А.* Вагонное и паровозное хозяйство. М., 1923.

*Сокович В. А.* К вопросу об упрощении приемов эксплуатации и уменьшении эксплуатационных расходов. М., 1922.

*Сокович В. А.* Коммерческая эксплуатация ж. д. в вопросах и ответах. М., 1927.

*Сокович В. А.* Организация железнодорожных перевозок. Курс, читанный на эксплуатационном факультете Московского института инженеров транспорта в 1924/25 г. М., 1926.

*Старостенков Н. В.* Железнодорожные войска России, 1851–1918. М., 1997.

*Струмилин С. Г.* Изб. произведения: В 5 т. М., 1963. Т. 2: На плановом фронте.

*Толстопятов В. М.* К вопросу о систематизации и кодификации узаконений и распоряжений по ведомству путей сообщения. Пг., 1920.

*Толстопятов В. М.* Специалисты в производстве. М., 1926.

Топливоснабжение и транспорт в 1921 году: Материалы к истории топливоснабжения России. М., 1922. Вып. 1.

Транспорт. Доклады проф. В. Н. Щегловитова и инж. П. П. Корелина Общему собранию Исполнительного комитета Моск. общ. орг. 15 апреля 1917 года. М., [1917].

Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967.

*Тюменев С.* О положении транспорта // Железнодорожное дело. 1917. № 31–34. С. 211–213.

*Файн В. Н.* История Московско-Казанской железной дороги: Объяснительный текст к серии диапоз. М., 1933.

Финансово-экономическое положение транспорта и необходимые в отношении транспорта финансово-экономические мероприятия. М., 1922.

*Фомин В. В.* Пятилетие советского транспорта 1917–1922 гг. и его ближайшие перспективы. М., 1922.

*Фролов А. Н.* Об учреждении товарищества Поселок служащих Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. СПб., 1914.

*Фролов А. Н.* Общие основы железнодорожного хозяйства. 2-е изд., испр. и доп. Пг., 1922.

*Фролов А. Н.* Прошлое и настоящее вопроса об улучшении административной организации железных дорог // Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1. С. 98–103.

*Хромов С. С.* Ф. Э. Дзержинский на хозяйственном фронте. М., 1977.

*Шадур Л. А.* Развитие отечественного вагонного парка. М., 1988.

*Шатуновский Я. М.* Восстановление транспорта. Пути сообщения и пути революции. 2-е изд. М., 1920.

*Шишкин В. А.* Власть. Политика. Экономика. Послереволюционная Россия (1917–1928 гг.) СПб., 1997.

*Шмуккер М. М.* Производительность труда работников железнодорожного транспорта. М., 1925.

*Шмуккер М. М.* Финансы казенной сети железных дорог России в связи с бюджетом. Вольск, 1918.

*Шухов В.* Московское пригородное движение и его перспективы в связи с общим развитием движения в Московском узле. М., 1924.

Экономическая жизнь СССР: Хроника событий и фактов, 1917–1965: В 2 кн. 2-е изд., доп. М., 1967. Кн. 1: 1917–1950.

*Энгельгардт Ю. В.* Железные дороги. Руководство для студентов, инженеров и техников. М., Пг., 1924. Т. 1.

*Энгельгардт Ю. В.* Краткое руководство по устройству жел.-дор. путей нормальной колеи. М., 1917.

*Яковлев П.* Восстановление железных дорог, разрушенных при военных действиях. Сб. материалов и практических указаний. Пг., 1923.

## *Периодическая печать*

Бюллетень НКПС. 1919. № 1–234; 1920. № 1–242; 1921. № 1–55; 1922. № 1–117.

Вестник Александровской железной дороги. 1914. № 1–20; 1915. № 1–20; 1916. № 1–24; 1917. 1–20.

Вестник Главного Военно-революционного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 15–31.

Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1919. № 1–9.

Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. 1917. № 1–44.

Вестник Союза служащих Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1918. № 9–13.

Вестник путей сообщения. 1914. № 1–52; 1915. № 1–52; 1916. № 1–52; 1917. № 1–42; 1918. № 1–32; 1919. № 1–15; 1922. № 1–27; 1923. № 1–52.

Воля и думы железнодорожника. 1917–1918.

Грузооборот. 1918. № 1–15.

Гудок. 1917. № 1; 1918. № 2–11; 1920. № 1–196; 1921. № 197–493; 1922. № 494–791.

Железнодорожная техника и экономика. 1919. № 1–3.

Железнодорожник. 1920. № 12–21.

Железнодорожное дело. 1917. № 1–38.

Железнодорожные известия. 1918. № 1–6.

Железнодорожные мастерские по ремонту подвижного состава. 1922. № 1–4.

Железнодорожный транспорт. 1990. № 1–12.; 1995. № 1–12.

Журнал Министерства путей сообщения. 1913. № 1–10; 1914. 1–10; 1915. № 1–10; 1916. № 1–10; 1917. № 1–7.

Известия Главного исполнительного комитета служащих, мастеровых и рабочих М.-Казанской ж. д. 1918. № 1–10.

Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 1–42; 1914. № 1–35; 1915. № 1–26; 1916. № 1–27; 1917. № 1–14.

Красный путь железнодорожника. 1919. № 16–50; 1920. № 1–13.

Наш журнал. 1919. № 10–22.

Новый экономист. 1917. № 1–52.

Техника и экономика путей сообщения. 1920. № 1–24; 1921. № 1–24; 1922. № 1–24.

Экономическая жизнь. 1920. 3 июля.

### *Справочные и информационные издания*

Адрес-календарь Александровской жел. дор. на 1915 год. М., 1914.

Адресная книжка Северных железных дорог на 1917 год. М., 1917.

Алфавитно-предметный указатель приказов, циркуляров, распоряжений, инструкций, положений и правил, объявленных в бюллетене НКПС за 1920 год. М., 1921.

Алфавитный перечень станций российских железных дорог с указанием кратчайших и кружных расстояний и NN поясов, принимаемых к рассчету плат по перевозкам пассажиров и их багажа. Томск, 1914.

Алфавитный список железнодорожных станций, платформ, разъездов и постов по принадлежности их дорогам. СПб., 1909.

Библиографический указатель статей железнодорожной периодической печати. 1914. Приложение к органу VIII Отдела И. Р. Технического общества «Железнодорожное дело» / [Сост. действительный член Императорского Русского Технического общества С. Д. Карейша]. СПб., 1914.

Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт / Гл. ред. Н. С. Конарев. М., 2003.

*Даен Р. Г.* Железнодорожный справочник. Книжка, необходимая каждому едущему по железной дороге. М., 1916.

Железнодорожная энциклопедия / Под ред. проф. А. Н. О'Рурк. М., Л., 1926.

Железнодорожный счетно-отчетно-ревизионный справочник для служащих на казенных железных дорогах. 1915 г. / Сост. Главный бухгалтер Управления Забайкальской жел. дороги. Г. В. Эфрос. Иркутск, 1915.

Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н. С. Конарев. М., 1994.

Командный состав транспорта СССР. М., 1924.

Краткая энциклопедия железнодорожного дела / Сост. А. А. Катикман, С. Д. Карейша, А. Н. О'Рурк. Пг., 1923.

Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. / Сост. Г. М. Афонина. М., 2002.

*Михайлов И. Д.* Справочник по транспорту. 2-е изд. перераб. и доп. [М.], 1923.

Москва: Энциклопедия / Гл. ред. С. О. Шмидт. М., 1997.

*Оппенгейм К. А.* Систематический указатель узаконений и общих распоряжений по Министерству путей сообщения, относящихся до Службы пути и зданий, эксплуатируемых и до постройки новых железных дорог и последовавших с 1860 г. по 1 января 1914 г. 9-е изд., неофиц. М., 1914.

*О'Рурк А. Н.* Справочник железнодорожника. М.; Л., 1926.

Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. 1913 г. Исправлен по 25 мая 1913 г. СПб., 1913.

Список старших агентов Московско-Казанской железной дороги на 1 ноября 1916 года. М., 1916.

Справочная книжка для железнодорожника. М., 1914.

Справочная книжка для служащих Управления жел. дор. СПб., 1913.

Справочная книжка по личному составу служащих Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог. На 1 января 1915 года. М., 1915.

Указатель личного состава правлений и управлений железных дорог. 1 марта 1916 г. Пг., 1916. Вып. 20.

# Именной указатель

**Абрагамсон** Артур Адольфович (1854–1924). Из дворян. Иудейского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. Определен на службу в строительный отдел Харьковского губернского правления. С 1887 в МПС с увольнением в Общество Юго-Западных ж. д. Работал начальником технического отдела, помощником, заместителем начальника, начальником Службы пути. С 1910 начальник этой службы на Северных ж. д. В 1911 перешел на работу в Общество Московско-Казанской ж. д. Член Правления, с 1915 директор Правления этого Общества [с. 53].

**Адамов** Иван Кириллович (1880–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил городское училище. 17 лет работал на Владикавказской ж. д. В годы Первой мировой войны дежурный по конторе 1-го участка, помощник делопроизводителя технического отдела Службы движения Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1918 командирован в Комиссию «Москва-Разгруз», был ее эмиссаром на ст. Москва-Товарная и Москва-Пассажирская Московско-Курской ж. д. В 1919 комиссар Службы движения Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. [с. 244].

**Акоронко** Тит Иванович (1857–?). Сын священника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1880). Службу начал в Департаменте шоссейных и водяных сообщений МПС. В 1882 назначен помощником начальника Волжской очистной партии, руководил работами по расчистке волжских перекатов. С 1896 служил в Обществе Шуйско-Ивановской ж. д. В 1890–1904 занимал должности младшего инженера в строительной конторе, начальника участка Службы пути, начальника этой Службы, второго заместителя начальника Закавказских ж. д. С 1904 начальник Службы пути Екатерининской ж. д., с 1905 второй заместитель, с 1906 первый заместитель начальника этой дороги. В 1907–1911 служил на Николаевской ж. д.: начальник Службы пути, заместитель начальника дороги. С 1911 начальник Полесских ж. д. С 15 августа 1912 управляющий Рязанско-Уральской ж. д., состоял членом разных технических обществ и председателем Виленского, Екатеринославского, Саратовского отделений Русского технического общества. В январе 1918 отстранен от службы комиссарами дороги. С разрешения В. И. Невского уехал на родину, на Украину, где был представителем Правления Московско-Киево-Воронежской ж. д., затем стал управляющим делами Совета частных железных дорог. После окончательного установления советской власти на Украине был зачислен на службу в НКПС и командирован в Туркестанский округ путей сообщения. 1 июля 1921 переведен в Южный округ путей сообщения. Со 2 мая 1922 помощник начальника Екатерининской ж. д. 1 июня 1922 введен в состав Правления Екатерининской ж. д. В анкетно-аттестационной карточке отмечены «громадные» административно-организационные способности, а в графе *служебный стаж* сказано: «Достаточный для какой угодно должности по НКПС». Примечательна запись в графе об общеполитической позиции: «К Советской власти отношение безразличное». Действительный статский советник (1909) [с. 201, 202, 203].

**Александров** Николай Александрович (1864–?). Сын чиновника. Православного вероисповедания. Окончил историко-филологический факультет Московского университета. На государственной службе с 1897. Делопроизводитель по заграничным сообщениям в Управлении Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. [с. 98, 100].

**Алексеев** Михаил Васильевич (1857–1918). Родился в семье солдата сверхсрочной службы. Православного вероисповедания. Окончил московское юнкерское училище (1876). Участвовал в русско-турецкой войне 1877–1878. В 1890 окончил Николаевскую академию Генерального штаба. Служил старшим адъютантом штаба 1-го армейского корпуса. В 1894–1900 в военно-учетном комитете Главного штаба и одновременно профессор (с 1898) Николаевской академии Генерального штаба. В русско-японскую войну 1904–1905 генерал-квартирмейстер 3-й Маньчжурской армии. В 1906–1912 обер-квартирмейстер Главного управления Генерального штаба и начальник штаба Киевского военного округа, с июля 1912 командир 13-го армейского корпуса. В годы Первой мировой войны был начальником штаба Юго-Западного фронта, главнокомандующим армиями Северо-Западного и Западного фронтов. С 18 августа 1915 начальник штаба Верховного главнокомандующего. После Февральской революции — Верховный главнокомандующий (апрель–май 1917). После провала корниловского мятежа снова начальник Штаба Верховного главнокомандующего (30 августа — 11 сентября). После Октябрьской революции переехал в Новочеркасск, где приступил к созданию так называемой Алексеевской организации — добровольческих военных формирований из прибывших на Дон офицеров и юнкеров. В 1918 Верховный руководитель Добровольческой армии. Генерал от инфантерии (1914) [с. 46].

**Амосов** А. М., член ВРК Железнодорожного района г. Москвы [с. 97].

**Андриянов** Николай Васильевич (1871–?). Окончил Петербургский технологический институт. Старший ревизор Службы подвижного состава и тяги Александровской ж. д. Надворный советник (1908) [с. 294].

**Антоневич** Сергей Константинович, телеграфист Северо-Западных ж. д. В 1917 член Викжеля, в 1918 активный деятель Всопрофжеля [с. 98].

**Арнольд** Владимир Владимирович (1878–1943). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1901). С 1901 делопроизводитель технического отдела Управления железных дорог МПС. С 1910 делопроизводитель эксплуатационного отдела этого же Управления. В 1915 назначен временным инженером по новым работам Николаевской ж. д. С 1 июня 1917 заведующий мобилизационной частью Управления железных дорог МПС и одновременно с 10 июля старший инспектор при министре путей сообщения. После Октябрьской революции заведующий общим отделом НКПС, а с апреля 1918 служил в Петроградском порайонном комитете. В 20-х гг. профессор Ленинградского института инженеров путей сообщения. Статский советник (1916) [с. 196].

**Архангельский** Михаил Илларьевич (1878–?). Сын священника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1901). Служил по вольному найму в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: инженер по усилению мостов, инженер при техническом отделе Службы пути, начальник этого отдела, начальник участка, заместитель начальника Службы пути. В 1913 перешел на должность помощника начальника Службы пути Северо-Донецкой ж. д. В 1914–1917 снова на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: помощник и заместитель начальника Службы пути Петроградской сети этой дороги, начальник Службы пути. С 1 июня 1917 начальник Риго-Орловской ж. д. После Октябрьской революции

последовательно занимал должности на этой дороге: ответственного технического руководителя, главного инженера, технического помощника главного комиссара. 22 мая 1920 снова назначен начальником Риго-Орловской ж. д. С февраля 1921 начальник Сибирского округа путей сообщения. 31 мая 1922 назначен помощником начальника Московско-Балтийской (с 17 июля — Московско-Белорусско-Балтийской) ж. д. Титулярный советник (1913) [с. 202].

**Афанасьев** Сергей Павлович, владелец химического и стекольного заводов в селе Монастыриха Рогачевской волости Александровского уезда Владимирской губернии [с. 167].

**Афонина** Галина Михайловна (род. в 1951). Заведующая отделом справочно-библиографического обслуживания Центральной научно-технической библиотеки ОАО «РЖД» [с. 11].

**Ахметелов** Андрей Михайлович (1889–?). Окончил юридический факультет в Ростове (1916) и Высшие железнодорожные курсы. В 1914–1918 служил десятником, конторщиком, счетоводом, помощником юрисконсульта на Привисленских, Галицких, Александровской ж. д. Член РКП(б) с 1918, входил в состав Главного дорожного революционного комитета Александровской ж. д., занимал на ней в 1918–1920 должности комиссара Службы телеграфа, заместителя комиссара, комиссара дороги. Был членом Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов, председателем Клуба рабочих и служащих Александровской ж. д. Впоследствии комиссар Сызрано-Вяземской ж. д. С августа 1921 первый заместитель начальника Закавказских ж. д. [с. 311].

**Бажанов** Леонид Николаевич (1868-е – ранее 1949). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Харьковский технологический институт (1891). Работал на частном заводе, а затем по вольному найму на Курско-Харьково-Азовской ж. д. С 1894 занимал должности мастера токарного и кузнечного цехов в мастерских Варшаво-Тереспольской ж. д. В 1898 поступил на Сызрано-Вяземскую ж. д. (ревизор, старший ревизор Службы тяги). С 1901 начальник мастерских и депо станции Иваново, с 1906 помощник начальника Службы тяги Московско-Ярославо-Архангельской ж. д. В 1910–1912 начальник Службы тяги Средне-Азиатской ж. д. Затем занимал такую же должность на Северных и Юго-Западных ж. д. С мая 1916 помощник начальника Управления железных дорог МПС. После Октябрьской революции член технического совета при Комитете государственных сооружений. В июне 1920 назначен начальником Юго-Западных ж. д. С 1925 работал инспектором, старшим инспектором в НКПС. С 1932 на научной работе. Статский советник (1914) [с. 387].

**Базюк**, телеграфист Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. [с. 336].

**Байдак** Николай Дмитриевич (1850–1924). Сын поручика. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет университета св. Владимира в Киеве (1872), Институт инженеров путей сообщения Александра I (1876). Состоял сверх штата в МПС. В 1872–1890 служил в обществах Козлово-Воронежской, Моршанско-Сызранской ж. д. В 1890 назначен начальником Службы тяги Харьково-Николаевской ж. д. В 1899 назначен управляющим Рыбинско-Псковской линией Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С 1901 — заведующий эксплуатацией Московской сети этой дороги. В 1906 избран в Государственную думу 1-го созыва. В последующие годы консультант Общества Рязанско-Уральской ж. д. В 1909–1911 председатель Правления Общества Армавир-Туапсинской ж. д. С 1912 член Постоянной комиссии Международного железнодорожного конгресса. 31 мая 1911 избран директором Правления Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С июня 1914 член Инженерного совета МПС. После Октябрьской революции служил в ведомстве

путей сообщения, с июля 1920 уполномоченный Технического управления НКПС по надзору за тяговым хозяйством на железных дорогах по Северному району. Действительный статский советник (1905) [с. 53, 115, 119, 196].

**Байдак** Сергей Николаевич (1882–1927). Сын Н. Д. Байдака. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. Службу начал в 1906 на СПб.-Варшавской ж. д. В 1907 находился в распоряжении начальника Службы движения Северо-Западных ж. д., затем в течение года инженер для технических занятий Службы движения Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1908–1911 старший ревизор движения Северо-Западных ж. д. С июля 1911 по апрель 1912 начальник конторы движения Службы движения Николаевской ж. д. В 1912–1914 делопроизводитель эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС. С июня 1914 по март 1916 помощник начальника Службы движения Николаевской ж. д., затем в течение трех месяцев инженер-инспектор по наблюдению за правильной эксплуатацией железных дорог в МПС. С 1 июня 1916 по 31 мая 1917 помощник управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС. С 1 июня 1917 по 30 апреля 1918 управляющий делами и товарищ председателя Петроградского порайонного комитета. 1 мая 1918 назначен помощником управляющего эксплуатационным отделом Комиссариата Северо-Западного округа путей сообщения. В феврале 1919 назначен председателем окружного комитета по перевозкам при эксплуатационном отделе Комиссариата. 6 октября 1920 назначен в Петроградскую секцию Технического комитета НКПС. Коллежский асессор [с. 92].

**Бандура** Петр Арсентьевич (1883–?). Из крестьян. Окончил начальное училище и вечерние курсы электротехники. С 1889 на Екатерининской ж. д. (помощник слесаря Главных паровозных мастерских в Екатеринославле). В 1902–1917 слесарь московских вагонных мастерских Московско-Курской ж. д. В годы русско-японской войны командирован для работы в военно-санитарном поезде. В 1914–1915 технический агент по передвижению войск в Минске. В 1916 избран в совет цеховых старост. В 1917 вступил в РСДРП(б). С сентября 1917 председатель Союза железнодорожников Московского узла. Одновременно член Московского Совета рабочих депутатов и член Президиума Московского Совета профсоюзов. В мае–октябре 1918 заведующий отделом труда Управления Московско-Курской Нижегородской и Муромской ж. д. С октября 1918 начальник и главный комиссар этой дороги. С мая по июль 1919 инструктор организационно-инстукторского отдела НКПС, затем на профсоюзной работе. В сентябре 1920 назначен начальником Туркполитпути в Ташкенте. Затем снова на профсоюзной работе. С 1923 по 1927 председатель дорпрофсожа в Ростове-на-Дону. В феврале 1927 назначен председателем Правления Московско-Казанской ж. д., а в октябре 1928 на такую должность на Южных ж. д. В 1930–1935 член Правления Китайской Восточной ж. д., затем начальник Московского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского [с. 311].

**Беляков** Алексей Александрович (1869–1927) [с. 196].

**Бенешевич** Иван Иванович (1869–?). Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт. Службу начал в 1890 помощником машиниста на Тамбово-Саратовской (с 1891 Козлово-Саратовской) ж. д. С 1892 по 1921 служил на Рязанско-Уральской ж. д.: контролер тяги, начальник депо ст. Саратов, помощник заведующего тягой Восточной линии, заведующий паровозным отделом, заместитель начальника, начальник Службы тяги. С 16 октября 1918 главный инженер, с 20 сентября 1919 помощник управляющего, с 1 мая 1920 начальник дороги. В марте 1921 командирован в распоряжение Главного управления путей сообщения и в июне назначен начальником инспекторской бригады Главной инспекции путей

сообщения. С 1 февраля 1922 помощник начальника Центрального управления железнодорожного транспорта. С 1 августа 1922 заместитель начальника управления, с 20 августа 1923 первый помощник начальника управления. Одновременно член организационной секции Трансплана [с. 303].

**Бенуа** Александр Николаевич (1870–1960), художник, историк искусства и художественный критик. С 1926 жил во Франции [с. 262].

**Бердяев** Николай Александрович (1874–1948). Учился в Киевском кадетском корпусе. В 1894 поступил на физико-математический факультет Киевского университета св. Владимира. Через год перевелся на юридический факультет этого же университета. В 1898 исключен за участие в социал-демократическом движении. Находился в ссылке в Вологде, затем в Житомире. В 1904 примкнул к либеральному движению. Автор многочисленных философских работ. Русскую революцию он рассматривал как продукт развития западноевропейского светского гуманизма и, с другой стороны, как выражение религиозной психологии русского народа. После Октябрьской революции основал Вольную академию духовной культуры. В 1922 был выслан из Советской России. В эмиграции вел активную общественно-культурную деятельность. Был редактором журнала «Путь» — органа русской религиозно-философской мысли. В годы Второй мировой войны занимал ясно выраженную патриотическую позицию. Доктор Кембриджского университета (1947) [с. 246].

**Бернацкий** Лев Николаевич (1875–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил 3-ю гимназию в Петербурге с золотой медалью (1893), Институт инженеров путей сообщения Александра I с премией за проект железнодорожного водоснабжения (1898). В 1898–1900 служил производителем работ на Московско-Киево-Воронежской ж. д. В 1900 назначен начальником партии по изысканиям трассы будущей Московско-Окружной ж. д. В 1903–1906 начальник участка на строительстве этой дороги. В 1907–1918 на Московско-Казанской ж. д. (начальник участка, инженер в техническом отделе Правления, начальник Службы пути, управляющий дорогой). В ноябре 1918 перешел на работу в Главную инспекцию железных дорог НКПС. С 1 февраля 1919 председатель Комиссии по переустройству Московского железнодорожного узла. 1 мая 1921 назначен управляющим проектным управлением Пугистроя. С февраля 1922 председатель строительного бюро при Транспортной секции Госплана. В 1924–1925 начальник изысканий линии Севастополь—Алушта. Одновременно с 1922 преподавал в Московском институте путей сообщения (с 1924 — Московском институте инженеров транспорта). С 1 января 1925 профессор этого института по кафедре электрических ж. д. Одновременно в 1926–1927 руководил изысканиями по трассе железных дорог Туапсе—Недвиговка, Оренбург—Уральск, Мерв—Серахс и др. [с. 44, 104, 167, 168, 231, 303].

**Билибин** Иван Яковлевич (1876–1942), график и театральный художник [с. 262].

**Благонравов** Георгий Иванович (1895–?). Родился в семье чиновника. Образование неоконченное высшее. В годы Гражданской войны был начальником Транспортного отдела ВЧК. В июле–августе 1922 вр. и. д. начальника Административного управления НКПС. В августе 1922 вошел в состав Центральной аттестационной комиссии. В сентябре возглавил Центральную комиссию по борьбе со взяточничеством и стал членом организационной секции Трансплана. С 21 октября 1922 по 26 октября 1923 начальник Административного управления НКПС [с. 361].

**Богданов** Александр Николаевич (1877–?). Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. С мая 1916 помощник начальника Службы пути Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. Коллежский советник (1915) [с. 311, 386].

**Бондарев** Петр Филиппович (1875–?) родился в мещанской семье. Окончил шесть классов гимназии. Службу начал телеграфистом Ливенской железной дороги в 1880. С 1906 конторщик Службы движения Южных ж. д., с 1912 дежурный агент отдела товарного и грузового движения Службы движения Привисленских железных дорог. Затем служил в той же должности на Варшаво-Венской железной дороге, а с марта 1915 ревизором на Северо-Западных ж. д. 1 марта 1918 переведен в НКПС. С 18 марта по 16 ноября 1918 заместитель управляющего, затем член коллегии транспортно-материального отдела ВСНХ. В 1919 помощник управляющего отдела путей сообщения Южного фронта, начальник Службы движения объединенных Самаро-Златоустовской и Ташкентской ж. д. В августе 1921 арестован, но вскоре освобожден и работал в Обществе «Кредит-Бюро» [с. 287].

**Борисов** Иван Николаевич (1858–1928). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил в 1884 Институт инженеров путей сообщения Александра I. Поступил на службу во Временное управление казенных железных дорог. Был командирован на Московско-Курскую, затем Екатерининскую ж. д. Работал начальником 4 участка Службы пути, руководил работами по постройке пассажирского здания и устройством водоснабжения на ст. Ясиноватая. В 1893 назначен начальником участка Службы пути Балтийской и Псково-Рижской ж. д. В 1897–1900 служил в Обществе Ивангородо-Домбровской ж. д. В 1900 назначен начальником Службы движения Привисленских ж. д., а в 1902 начальником Службы пути Полесских ж. д. В 1906 был причислен к МПС и назначен начальником восточного отдела Сибирской ж. д. (на правах помощника начальника этой дороги). В том же году назначен начальником Службы движения Привисленских ж. д. С 1907 одновременно председатель Варшавского комитета по распределению на ж. д. перевозочных средств для массовых грузов. В 1910–1912 начальник Средне-Азиатской ж. д. С 1912 управляющий эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС, с 2 мая 1914 начальник этого Управления. Одновременно с 1913 член Инженерного совета МПС. В феврале 1916 уволен по состоянию здоровья со всех должностей, но уже в ноябре того же года назначен председателем Комиссии о новых ж. д. Был членом Особого межведомственного совещания для разрешения вопросов об устроении и развитии Русского Севера. Под его руководством разрабатывался 5-летний план железнодорожного строительства. В 1916–1917 товарищ министра путей сообщения. 6 марта 1917 уволен со службы. 16 апреля 1920 назначен начальником Главного управления путей сообщения НКПС. С ноября 1921 главный начальник путей сообщения, с мая 1922 одновременно начальник Трансплана НКПС. В августе 1923 назначен заместителем наркома путей сообщения. С января 1926 одновременно председатель Межведомственной комиссии по новым путям сообщения при НКПС. В 1927 избран членом ЦИКа СССР. Тайный советник (1915) [с. 53, 138, 145, 148, 151, 153, 179, 188, 304, 339, 343, 353, 364, 371, 379, 386, 390, 404, 405].

**Бородин** Александр Парфеньевич (1848–1898). Окончил Петербургский технологический институт (1870), Институт инженеров путей сообщения Александра I (1872). Службу начал на строительстве Ряжско-Вяземской ж. д. С 1874 управляющий этой дорогой, а с 1877 — Киево-Брестской ж. д. В 1878–1886, 1889–1896 был управляющим Юго-Западными ж. д. Автор многочисленных научных работ по водоснабжению и очистке воды, паровым котлам и т. п. Под его руководством была создана первая в мире испытательная станция — паровозная лаборатория в Киевских мастерских. Один из основателей и главный редактор журнала «Инженер». Статский советник (1896) [с. 28].

**Брюлль** Николай Львович, причислен к МПС, статский советник [с. 9].

**Бубликов** Александр Александрович (1875–1936). Сын коллежского советника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1899). В 1900 прикомандирован к Управлению по сооружению железных дорог МПС. С марта 1901 инженер при конторе начальника участка строительства новых линий Екатерининской ж. д. В 1901–1912 инженер в экспедициях по изысканиям трассы линий Вологда—Вятка, Красноуфимск—Кыштым, Олонец—Петрозаводск и др. Автор работ по проблемам железнодорожного строительства. В 1912 избран в Государственную думу 4-го созыва от Пермской губернии, член Комиссии о путях сообщения. Почетный гражданин Екатеринбурга и Шадринска. В ночь с 27 на 28 февраля 1917 направлен Временным комитетом Государственной думы комиссаром в МПС. Летом 1917 участвовал в работе Экономического совета при Временном правительстве. После Октябрьской революции эмигрировал. Надворный советник (1910) [с. 84, 214].

**Бубнов** Андрей Сергеевич (1884–1938). Из рабочих. Учился в Московском сельскохозяйственном институте. С 1903 в РСДРП. Неоднократно арестовывался. Входил в состав различных комитетов партии большевиков. В 1917 избран в состав РСДРП(б). Член Петроградского военно-революционного комитета. В ноябре 1917 назначен комиссаром железных дорог Советской Республики. После VII съезда партии был направлен на Украину и входил в состав украинского правительства. В годы Гражданской войны член РВС ряда армий. В 1924–1929 начальник Политуправления РККА. В 1929–1937 нарком просвещения РСФСР. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 102, 103].

**Будагов** Григорий Моисеевич (1852–1921). Армяно-григорианского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. На государственной службе с 1874. Участвовал в строительстве Гомель-Брянской, Самаро-Златоустовской, Уфа-Златоустовской, Оренбургской и других ж. д., в строительстве мостов через Волгу (у Сызрани), Днепр (в Екатеринославле) и т. д. С 1899 в Обществе Московско-Казанской ж. д. (главный инженер по строительству новых ж. д. линий). С июля 1916 заместитель председателя межведомственного совещания для выработки плана железнодорожного строительства на пятилетие 1917–1921, член Инженерного совета МПС, затем Высшего технического комитета НКПС сверх штата. Статский советник [с. 120].

**Бураков** Иван Ефимович (1888–?). Из рабочих. Православного вероисповедания. Окончил церковно-приходскую школу (1901). Работал учеником слесаря, слесарем на частных предприятиях Московской губернии. В 1909–1918 слесарь депо ст. Москва-Сортировочная Московско-Казанской ж. д. В марте 1917 вступил в РСДРП(б). С августа 1918 по октябрь 1921 комиссар в этом депо, затем на партийной работе в Московской парторганизации. В 1924–1929 председатель Сокольнического райсовета. В 1929–1930 уполномоченный Наркомторга РСФСР, в последующие годы на различных хозяйственных должностях: управляющий треста дачного хозяйства, директор автобазы Метростроя, директор завода. С апреля 1938 заместитель начальника 1-й строительной конторы треста Культжилстрой [с. 245].

**Вавилкин** Николай Васильевич, в 1918–1919 главный комиссар Александровской ж. д. [с. 311].

**Ванифатьев** Кирилл Николаевич (1861–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1888). Службу начал в том же году в канцелярии министра путей сообщения. В 1890–1891 начальник депо Вильно. В 1891 стал и. о. помощника делопроизводителя эксплуатационного отдела Управления казенных железных дорог МПС. В 1893–1902 помощник началь-

ника Службы тяги Балтийской и Псково-Рижской ж. д. С 1902 начальник Службы тяги Екатерининской ж. д. С 1906 на аналогичной должности Николаевской ж. д. В 1910 назначен начальником Екатерининской ж. д. В мае–сентябре 1917 — член Инженерного совета МПС, с сентября по декабрь 1917 — начальник Технического управления МПС. В годы Гражданской войны работал в Высшем техническом комитете. С 1 февраля 1921 — начальник Московско-Казанской ж. д. В мае–августе 1922 — председатель технической секции Трансплана, затем заместитель начальника Трансплана. В 1927–1928 — старший инспектор Главной инспекции НКПС. Действительный статский советник (1912) [с. 277, 377, 386, 398].

**Васильев** Иван Иванович (1884–1949). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1907). В качестве вольноопределяющегося служил кондуктором в Главном инженерном управлении Военного министерства. В 1908–1912 служил по вольному найму на Северных ж. д., затем на Сибирской ж. д. старшим ревизором Службы пути. На государственной службе с 1913 — первый помощник начальника Службы движения Томской ж. д. В 1915 предложил формулу расчета оборота вагона. С 1 июня 1916 инженер-инспектор по наблюдению за правильной эксплуатацией и усилением железных дорог. С августа 1917 и. о. управляющего пассажирской частью Управления железных дорог МПС. С декабря 1917 консультант Правления Общества Бессарабских ж. д. С июня 1918 начальник пассажирской части и инспектор Петроградского округа путей сообщения. В августе 1919 назначен начальником Уфимского отдела эксплуатации, а в феврале 1920 стал помощником председателя Сибирского комитета по перевозкам. С апреля 1920 — начальник Службы эксплуатации Томской ж. д. В августе 1920 назначен начальником отдела статистики Эксплуатационного управления НКПС. С 1 февраля 1921 — начальник технического отдела этого же управления. В сентябре 1922 назначен начальником Эксплуатационного управления вагонами специального назначения, в марте 1926 — инспектором Северо-Западного комитета по регулированию перевозок. В 1928–1929 член Совета Научно-технического комитета НКПС. Одновременно вел научную и преподавательскую работу. С 1922 по 1934 — заведующий кафедрой эксплуатации железных дорог в Московском институте инженеров транспорта (с 1933 — Московском институте инженеров железнодорожного транспорта). Один из создателей теории организации движения и эксплуатации ж. д. Доктор технических наук, профессор Московского и Ленинградского институтов инженеров железнодорожного транспорта. Коллежский секретарь (1914) [с. 268].

**Васильев** Михаил Ильич (1885-е – не ранее 1954). Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1911). С 1913 на службе в МПС. Назначен инженером и делопроизводителем конторы движения Службы движения Николаевской ж. д. В 1915 в Управлении работ по переустройству Северных ж. д. (один из руководителей работ по перешивке участка Вологда—Няндома на широкую колею). В августе 1915 назначен участковым инспектором на строительстве Бухарской ж. д. Одновременно с 1906 на преподавательской работе на Петербургских высших коммерческих курсах (с 1917 — в Петроградском торгово-промышленном институте), профессор, автор многочисленных научных трудов. После Октябрьской революции работал в Северо-Западном округе путей сообщения. С ноября 1919 консультант Технического управления НКПС. В 1920 — и. о. заведующего техническим отделом Службы движения Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., затем консультант Управления дороги по вопросам нормирования, поднятия производительности труда. С октября 1922 председатель комиссии по научной организации труда Высшего технического комитета НКПС. В 1923–1928 член секции НОТ Трансплана. С мая

1928 консультант Центрального планового управления НКПС. Одновременно с мая 1929 член совета Центрального музея транспорта [с. 174, 316, 318].

**Васильковский** Владимир Владимирович (1889–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1912). С 1913 служил в Управлении Московско-Казанской ж. д. (наблюдающим за производством новых работ, инженером для технических занятий). Титулярный советник (1917) [с. 196].

**Васьковский** Роман Федорович (1874–?). Из семьи ремесленников. Православного вероисповедания. Окончил прогимназию в Немирове. Службу начал агентом Службы эксплуатации на ст. Шепетовка, затем конторщик на Юго-Западных ж. д. В 1896–1908 на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.: помощник делопроизводителя, делопроизводитель. В 1908–1915 распорядитель, старший распорядитель движения на Московско-Окружной ж. д. С 1915 заместитель начальника Московского железнодорожного узла, заведующий движением Московско-Окружной ж. д. С апреля 1918 по февраль 1920 в Эксплуатационном управлении НКПС. Одновременно в апреле–августе 1918 управляющий делами комиссии «Москва-Разгруз». 23 марта 1920 – 30 сентября 1923 — начальник Московского железнодорожного узла и одновременно (до 15 мая 1922) заведующий движением Московско-Окружной ж. д., в дальнейшем инженер для технических занятий Московского районного комитета по регулированию перевозок [с. 143, 150, 151].

**Вегер** Илья Сергеевич (1865–1949). Родители занимались кустарным промыслом. Окончил медицинский факультет Московского университета (1895). Работал врачом городских и земских больниц Астраханской, Владимирской, Костромской, Петербургской, Саратовской, Уфимской губерний. В годы Первой мировой войны служил в военном госпитале в Москве. После Февральской революции вступил в РСДРП(б). В 1917–1918 председатель Московского губернского Совета рабочих депутатов. В 1918 на такой же должности в Казани. В 1919 особоуполномоченный Революционного военного совета Республики по снабжению Красной Армии на территории Украины. В 1920–1921 начальник политотдела Туркестанского фронта, комиссар 3-го конного корпуса, комиссар Южных ж. д. С октября 1921 по декабрь 1924 — комиссар, затем управляющий делами Центрального комитета по перевозкам в НКПС, одновременно преподаватель Высших технических курсов при НКПС. В 1925 назначен председателем правления Госстраха. С 1929 секретарь Российского общества красного креста и красного полумесяца. С 1930 работал в ВСНХ [с. 373].

**Веденисов** Борис Николаевич (1869–?). Из купцов. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Московского университета (1891), Московское инженерное училище (1900). Инженер по изысканию линии Тула—Касымов—Владимир. С 1902 на Московско-Казанской ж. д.: производитель работ, помощник начальника участка, начальник участка, начальник отделения Службы пути, помощник начальника, начальник Службы пути. С 1 декабря 1918 заведующий отделом пути Научно-экспериментального института путей сообщения. В 1919 начальник отдела пути и сооружений Технического комитета НКПС [с. 387].

**Вейс** Николай Николаевич (1876–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Московского университета (1898), Московское инженерное училище (1903). Службу начал в 1907 в должности старшего делопроизводителя эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС. С 1909 помощник начальника, заместитель начальника Службы движения Екатерининской ж. д. С 1912 начальник Службы движения Варшаво-Венской ж. д. С 1915 управляющий Алтайской ж. д. С 11 апреля 1917 начальник Екатерининской ж. д.

С 15 июня 1917 управляющий (с 8 марта 1918 — главный инженер) Московско-Киево-Воронежской ж. д. Уволен с 1 июня 1918 по состоянию здоровья. Коллежский советник (1914) [с. 109, 202, 203].

**Величко** Александр Федорович (1879–?). Сын учителя приходского училища. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1906) и одновременно Петербургский археологический институт (1906). Службу начал на Рязанско-Уральской ж. д.: конторщик и запасной агент ст. Москва-Товарная, начальник ст. Елец, помощник заведующего техническим отделом Службы движения, начальник ст. Пенза, Кочетовка, начальник Камышинского, затем Московского отделений Службы движения. В 1912–1914 в Управлении железных дорог МПС: чиновник особых поручений, ревизор движения эксплуатационного отдела. С 16 июня 1914 заведующий движением на Московской Окружной линии Николаевской (с 1 января 1916 — Московско-Курской) ж. д. и одновременно (с 18 июня) начальник Московского железнодорожного узла. В 1916 одновременно помощник и заместитель начальника Службы движения Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В январе 1917 командирован для исполнения обязанностей начальника железнодорожного эксплуатационного отдела Управления путей сообщения на театре военных действий. С 24 апреля помощник начальника этого Управления. С 18 августа 1917 помощник и первый заместитель начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В апреле–августе 1918 управляющий Эксплуатационным управлением железных дорог НКПС, затем возглавил Временную комиссию по ликвидации дел бывшего Управления путей сообщения. С 12 мая 1919 помощник управляющего Московским окружным эксплуатационным отделом НКПС, ведал перевозками в Московском железнодорожном узле. С 1 сентября старший инспектор Высшей инспекции железных дорог НКПС. Титулярный советник (1915) [с. 44, 166, 201, 277].

**Верзунов** Иван Васильевич (1895–?). Из семьи железнодорожников. Православного вероисповедания. Окончил церковно-приходскую школу (1906). Работал учеником слесаря частных мастерских в Белгороде, помощником машиниста на Южных ж. д. С 1915 в армии, рядовой 263-го пехотного полка на Кавказском фронте. В 1916–1917 снова помощник машиниста. В июне 1917 вступил в РСДРП(б). В годы Гражданкой войны в частях Красной гвардии и РККА (20-й стрелковый полк, 26-й кавалерийский полк). В 1921–1926 уполномоченный ВЧК (ГПУ) на железнодорожном транспорте, инструктор Главполитпути, затем секретарь парторганизации ст. Белгород, председатель профсоюзной организации ст. Харьков. В 1932–1934 директор мясокомбината, директор Рыбтреста в Уральске. В последующие годы председатель горсовета Уральска, управляющий Облзаготкож. Одновременно в 1935–1936 член Уральского горкома ВКП(б) [с. 307].

**Верховский** Андрей Владимирович (1864–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Петербургского университета (1888) и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1891). Службу начал во Временном управлении казенных железных дорог МПС, затем работал в Обществе Привисленской ж. д. С 1899 участвовал в строительстве новых ветвей на Екатерининской и Риго-Орловской ж. д. С 1909 по 1916 начальник Службы пути Риго-Орловской ж. д. В феврале 1917 перешел в Общество Уральско-Рязанской ж. д. После Октябрьской революции служил в НКПС. Статский советник (1909) [с. 387].

**Возницын** Николай Николаевич (1863–?). Родился в семье учителя. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Московского университета (1887). Присяжный поверенный. С 1890 по 1900 — помощник юрисконсульта в управлении Сызрано-Вяземской ж. д. В 1900–1908 — помощник юрисконсульта

и юрисконсульт в управлении Привисленских ж. д., затем помощник управляющего юридической частью Управления железных дорог МПС. В 1919 управляющий юрисконсульством Общеадминистративного управления НКПС, в 1920–1921 — член Особого совещания при начальнике Главного управления путей сообщения. Затем служил в Петроградском округе путей сообщения. 15 августа 1922 переведен на должность юрисконсульта в Правление Николаевской ж. д. С 22 марта 1925 главный юрисконсульт Правления Октябрьской ж. д. [с. 92, 196].

**Войновский-Кригер** Эдуард Брониславович (1864–1933). Родился в семье военного врача. Вероисповедания лютеранского. Окончил Петербургский технологический институт (1886) и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1889). С 1890 в Инспекции императорских поездов МПС. В 1893 назначен начальником главного депо объединенной Балтийской и Псково-Рижской ж. д. С 1898 начальник Службы движения этой дороги, в 1899–1906 — на Юго-Западных ж. д. (помощник начальника Службы движения, начальник Службы тяги, третий заместитель начальника дороги). С 1906 управляющий эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС и и. о. председателя Центрального комитета по распределению на железных дорогах перевозочных средств для массовых грузов. В 1909–1915 — управляющий Владикавказской ж. д. С 1915 товарищ министра путей сообщения, председатель Комитета заготовлений при МПС, в январе–феврале 1917 — министр путей сообщения. С мая 1917 вновь управляющий Владикавказской ж. д. С 1920 в эмиграции [с. 11, 22, 58, 190].

**Волков** Максим Варфоломеевич, комиссар Правления Московско-Киево-Воронежской железной дороги [с. 121].

**Вольский** (Валентинов) Николай Владиславович (1879–1964). Из дворян. Учился в Петербургском технологическом институте, исключен за участие в революционной деятельности. В 1909–1917 — корреспондент ряда московских и киевских изданий — «Киевской мысли», «Русского слова», «Вестника кооперации» и др. В годы Гражданской войны библиотекарь. В 1922–1928 редактор «Торгово-промышленной газеты». В 1928–1930 в Париже выпускал журнал торгового представительства СССР «Экономическая жизнь страны Советов». С 1930 в эмиграции [с. 115].

**Вомпе** Павел Александрович, помощник юрисконсульта Николаевской ж. д. В 1917 член Викжеля. В 1918 председатель Центрального революционного комитета Николаевской ж. д., затем снова на профсоюзной работе [с. 113].

**Воскресенский** Борис Дмитриевич (1875–1920). Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1897). Служил ревизором движения, затем начальником участка Службы движения на Екатерининской ж. д. В 1907–1909 начальник Службы движения и телеграфа Петербургской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С февраля 1909 начальник Службы движения Южных ж. д. В ноябре 1912 назначен начальником Александровской ж. д. С 1 августа 1913 начальник Южных ж. д. Весной 1916 и. о. начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. С 26 апреля 1916 управляющий Московско-Казанской ж. д. Один из крупнейших специалистов в области эксплуатации ж. д. Автор многочисленных научных исследований по организации работы железнодорожного транспорта. После Октябрьской революции возглавил Экспериментальный институт в НКПС. В 1920 заместитель председателя Технического комитета НКПС. Статский советник (1913) [с. 182, 183, 258, 277, 285].

**Вульферт** Анатолий Владимирович (1882–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Московское инженерное училище (1913) и работал в Обществе Московско-Казанской ж. д. (инженер по новым работам, помощник начальника

дистанции, производитель работ по устройству 4-го пути от Москвы до Раменского. В марте 1917 стал помощником заведующего строительством вокзала Московско-Казанской ж. д. в Москве. С ноября 1918 технический помощник главного комиссара Службы пути, затем помощник заведующего этой Службой. 15 мая 1920 назначен начальником по переустройству Московского узла. В 1921 работал в Главлескоме. С 22 мая 1922 вновь начальник работ по постройке Казанского вокзала в Москве. Прапорщик запаса [с. 374].

**Вышнеградский** Александр Иванович (1867–1925). Сын министра финансов И. А. Вышнеградского. Окончил юридический факультет Петербургского университета (1889). Работал в Министерстве финансов. В 1902–1910 — директор Правления Русско-Китайского банка, в 1906–1917 — директор-распорядитель Петербургского международного коммерческого банка. Входил в состав правлений: Общества Коломенского машиностроительного завода, Никополь-Мариупольского горно-металлургического общества, Русского акционерного Общества артиллерийских заводов, «Эмба Каспиан ойл и К.», «Рашн дженерал ойл корпорейшн», «Манташев А. И. и К.», Страхового общества «Россия» и др. Состоял членом Совета Петербургской фондовой биржи. После Октябрьской революции в эмиграции [с. 53, 54].

**Гар** Александр Евгеньевич. В 1917 практикант Службы движения Московско-Казанской ж. д., член Викжеля [с. 206, 209].

**Геннерт** Аркадий Иванович, присяжный поверенный, председатель Совета Московского международного торгового банка, член Правления Московско-Киево-Воронежской ж. д., гласный Московской городской думы и губернского земского собрания, домовладелец, член партии «Союз 17 октября» [с. 53].

**Герценвиц** Дмитрий Иванович (1874–?). Землевладелец. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. Участвовал в строительстве Бологое-Седлецкой ж. д. Почетный мировой судья. Гласный уездного земского собрания в Полтавской губернии. Депутат Государственной думы 4-го созыва, товарищ председателя Комиссии о путях сообщения. Октябрист. Надворный советник [с. 85].

**Гирконт** Иван Иосифович (1883–?). Из рабочих. Окончил 4-х классное городское училище в г. Либава, Московский институт инженеров транспорта им. Ф. Э. Дзержинского (1927). С 1913 работал по найму слесарем в Главных мастерских Московско-Киево-Воронежской ж. д. в Конотопе. В 1917 вступил в РСДРП(б). С января 1918 член Викжедора, член Главного комитета Московско-Киево-Воронежской ж. д, затем с апреля 1918 по июнь 1920 — ее главный комиссар. В июле 1920 – феврале 1921 — помощник начальника этой ж. д. После окончания вуза был начальником изысканий трассы Курган—Свердловск. В 1930 назначен вр. и. д. начальника Отдела рационализации и изобретений и помощником начальника Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС [с. 103, 107, 109, 311].

**Голев** Василий Дмитриевич (1857–?). Сын коллежского регистратора. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1882). Службу начал инженером технического отдела в Правлении Орлово-Грязской ж. д. С 1892 начальник участка Службы пути Московско-Курской ж. д., с 1895 помощник, с 1896 заместитель начальника Службы пути этой дороги. В 1903 назначен начальником Службы пути Николаевской ж. д. С 1907 на такой же должности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В 1908 помощник, затем заместитель начальника этих дорог. 20 июня 1917 назначен начальником Северных ж. д. С 1 сентября 1918 консультант Эксплуатационного управления НКПС. В 1919–1920 инспектор этого управления. Действительный статский советник (1912) [с. 44, 90].

**Голоскок** Н., председатель организационной комиссии Главного исполнительного комитета Рязанско-Уральской ж. д. [с. 246].

**Горецкий** Константин Ефимович (1870–?). Сын штабс-капитана. Православного вероисповедания. Окончил Тифлисское пехотное юнкерское училище и Интендантскую академию. В 1898–1902 — полковой интендант. В годы Русско-японской войны 1904–1905 — начальник отделения Главного полевого интендантства при главнокомандующем русскими войсками. Затем бригадный интендант 2-й Отдельной кавалерийской бригады. С 1909 в Главном интендантском управлении Военного министерства: начальник счетного отдела, помощник главного интенданта, член хозяйственного комитета, его председатель. В годы Первой мировой войны неоднократно исполнял обязанности начальника управления. После Октябрьской революции служил в Красной Армии. Генерал-майор (1912) [с. 287].

**Горбунов** Андрей Иванович, член Московского комитета РСДРП(б) [с. 311].

**Горланов** Иван Васильевич (1875–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил Харьковский технологический институт (1897). Службу начал в 1898 инженером для технических работ при Главных мастерских Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. С 1900 начальник депо Вологда Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. В 1910 назначен начальником Главных мастерских этой дороги в Ярославле. В 1912–1915 помощник начальника Службы тяги Полесских ж. д., затем начальник такой же службы на Александровской ж. д. В 1917 командирован в Ставку Верховного главнокомандующего в качестве старшего инспектора Управления путей сообщения. С 1 июня 1918 заведующий механической частью Московского окружного отделения НКПС. Затем управляющий техническим отделом Московского округа путей сообщения, с февраля 1919 старший инспектор Высшей инспекции железных дорог НКПС. С 1 сентября 1919 помощник управляющего Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В январе 1920 назначен на такую же должность Северо-Донецкой ж. д. С 9 января того же года помощник начальника Южного округа путей сообщения. Коллежский советник (1915) [с. 44, 303].

**Гофман** (с 1915 **Калиновский**) Станислав Фомич (1864–?). Из мещан. Римско-католического вероисповедания. Окончил Николаевское инженерное училище. Служил в Гренадерском саперном батальоне. В 1890 окончил Николаевскую инженерную академию, направлен в распоряжение начальника инженеров Киевского военного округа. В последующие годы производитель работ на Михайловском Шостенском пороховом заводе, начальник работ на строительстве Новороссийско-Сухумского шоссе. В 1909 назначен начальником Кавказского округа путей сообщения. С 26 мая 1915 начальник Московского округа путей сообщения. Уволен со службы после Февральской революции. Действительный статский советник (1908) [с. 192].

**Гринчук-Лукашевич** Люциан Аврелиевич (1879–?). Из дворян. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1902). Службу начал на Николаевской ж. д. В 1905 прикомандирован к Управлению железных дорог МПС. В 1907 назначен ревизором движения Сибирской ж. д. В 1908–1917 в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: начальник технического отдела, помощник начальника, начальник Службы движения и телеграфа Петроградской сети. С 27 марта 1917 по 1 марта 1918 — начальник Александровской ж. д. С июня 1918 прикомандирован к НКПС. Коллежский асессор (1913) [с. 96, 105, 194].

**Гринштейн** Исаак Иосифович (1878–?). Иудейского вероисповедания. Окончил Рижский политехнический институт (1901). Студентом, по вольному найму, в летнее время работал помощником машиниста на Владикавказской ж. д. До революции

в Обществе Московско-Казанской ж. д.: инженер для технических занятий в Службе тяги, мастер кузнечного, затем сборного цехов Алатырских мастерских, инженер для поручений при начальнике Службы тяги. В 1916–1918 начальник отдела мастерских и заготовок этой Службы. В 1917–1918 принимал участие в работе московского заводского совещания, член Правления Коломенского и Сормовского заводов. С 1 января 1919 инженер Хозяйственно-материального управления НКПС. С 15 мая 1920 начальник отдела металлов, затем помощник начальника этого Управления. В июне 1922 вошел в состав Трансплана и назначен вр. и. д. управляющего делами. С мая 1923 поступил в распоряжение уполномоченного коллегии НКПС по заграничным сношениям. С 1928 в торговом представительстве СССР в Германии [с. 353].

**Грунин** Иван Алексеевич (1888–1942). Родился в семье железнодорожников. Окончил 4-х классное городское училище в Петербурге (1903). В 1903–1917 — конторщик и помощник кассира на станции Петербург-Пассажирский Николаевской ж. д. После Февральской революции избран в Исполком рабочих и служащих этой дороги. В августе–декабре 1917 член Викжеля. В 1918–1919 — на профсоюзной работе в Петроградском округе путей сообщения. С мая 1919 по май 1920 — комиссар Управления военных сообщений. С мая 1920 по май 1921 — комиссар Эксплуатационного управления НКПС. В 1921–1923 — один из руководителей Цектрана, затем Всероссийского союза работников железнодорожного транспорта. В 1923–1930 — член коллегии НКПС. В 1930–1932 — заместитель директора Пермской ж. д. В 1932–1933 — председатель Тарифного комитета НКПС. С 1933 заместитель управляющего Промбанком СССР [с. 152, 153].

**Гусаков** Андрей Георгиевич (1857–?), профессор, специалист в области железнодорожного, морского, речного, торгового права [с. 153].

**Гусев** Александр Семенович (1890–1972). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил городское 4-х классное училище в Москве (1902). В 1905 работал на механическом заводе «Урван» учеником слесаря, затем в депо Московско-Курской ж. д. (слесарь, помощник поездного машиниста, технический конторщик, дежурный по станции). В годы Первой мировой войны командирован на станции Смоленск, Орша, Минск, Барановичи Александровской и Привисленских ж. д. После Февральской революции избран в состав местного профсоюзного комитета Московско-Курской ж. д., в котором руководил транспортно-технической комиссией. В апреле 1917 вступил в РСДРП(б). Избран товарищем председателя Совета рабочих депутатов Московского железнодорожного узла. Один из организаторов Красной Гвардии. Комиссар ВРК Московского железнодорожного района. В феврале 1918 – марте 1919 заместитель комиссара, комиссар Московского округа путей сообщения. Весной 1919 в Высшей инспекции НКПС. С мая 1919 по июль 1920 инспектор Эксплуатационного управления НКПС. С конца 1920 по август 1921 комиссар движения и заместитель комиссара Владикавказской ж. д. С сентября 1922 на Северо-Кавказских ж. д. (начальник материальной службы Краснодарского линейного отдела, директор курортного зала в Кисловодске, заместитель начальника дорог). В 1933–1935 начальник паровозной службы в Управлении Северных ж. д. В годы Великой Отечественной войны старший инженер паровозной службы дорог кавказского направления, затем в Центральном управлении паровозного хозяйства НКПС. В 1945–1947 служил в советской военной администрации в Германии. В конце 40-х – первой половине 50-х работал в локомотивном отделе Московского отделения Ярославской ж. д. [с. 97, 330].

**Гучков** Александр Иванович (1862–1936). Из купцов. Окончил историко-филологический факультет Московского университета (1885). В 1885–1887 вольноопределяющийся 1-го лейб-гвардии Екатеринославского полка, прапорщик запаса армейской

пехоты. В 1888–1891 слушал лекции в различных университетах Европы. В 1893–1897 в Московской городской управе. В 1897–1907 гласный Московской городской думы. Основатель и лидер партии «Союз 17 октября». Депутат Государственной думы 3-го созыва. Ее председатель с марта 1910 по март 1911. В годы Первой мировой войны уполномоченный Российского общества Красного Креста на фронте. В июле 1915 возглавил Центральный военно-промышленный комитет. В сентябре 1915 избран в Государственный совет от промышленности и торговли. После Февральской революции военный и морской министр в первом составе Временного правительства, затем снова возглавлял ЦВПК. С 1919 в эмиграции [с. 162].

**Давыдов** Александр Юрьевич, историк [с. 198].

**Данилевский** Сергей Иванович (1871–?). Сын коллежского асессора. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт. Служил в 11-м саперном батальоне. Окончил саперную школу (1900). К МПС причислен в 1902. Назначен заместителем начальника участка Службы тяги Юго-Западных ж. д. В 1904–1905 на этой же дороге заведовал вагонными мастерскими. С 1908 начальник Нижнеднепровских главных вагонных мастерских Екатерининской ж. д. В 1913–1914 начальник Екатеринославских главных паровозных мастерских этой же дороги. С ноября 1914 на Омской ж. д.: начальник Службы тяги, затем начальник Службы подвижного состава и тяги. 20 апреля 1917 назначен начальником строительства Московского починочного завода для ремонта подвижного состава казенных ж. д. Московского железнодорожного узла. С 6 мая помощник начальника Управления железных дорог МПС. 20 сентября командирован в распоряжение комиссара Временного правительства по делам увеличения пропускной способности Сибирского направления Л. А. Устругова. Надворный советник (1912) [с. 200].

**Двумянцев** С., деятель профсоюзного движения на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. [с. 100].

**Деникин** Антон Иванович (1872–1947). Родился в семье офицера. Православного вероисповедания. Окончил Ловичское реальное училище (1890), Киевское пехотное юнкерское училище (1892), Николаевскую академию Генерального штаба (1899). Участник Русско-японской войны 1904–1905. С 1910 командир 17-го Архангелогородского полка. В годы Первой мировой войны командовал 4-й стрелковой бригадой (с апреля 1915 — дивизия), 8-м армейским корпусом. С февраля 1917 помощник начальника штаба Верховного главнокомандующего. В мае–июне главнокомандующий армиями Западного фронта. В июле–августе главнокомандующий армиями Юго-Западного фронта. Участник корниловского мятежа. Арестован. Освобожден по распоряжению и. д. Верховного главнокомандующего Н. Н. Духонина. Участвовал в организации Добровольческой армии, а после смерти Л. Г. Корнилова командовал ею. С декабря 1918 главнокомандующий Вооруженными Силами Юга России. В марте 1920 эмигрировал. Генерал-лейтенант (1915) [с. 240, 279, 303].

**Денисов** Дмитрий Абрамович (1876–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1900). Службу начал в техническом отделе Службы пути Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. в 1900. С 1903 служил в Обществе Московско-Киево-Воронежской ж. д. до его ликвидации. С марта 1919 технический инспектор Высшей инспекции железных дорог НКПС [с. 167, 386, 397].

**Джунковский** Владимир Федорович (1865–1938). Из дворян, землевладелец. Окончил Пажеский корпус (1884). Служил в лейб-гвардии Преображенском полку. С 1891 адъютант московского генерал-губернатора. С июля 1905 вице-губернатор, с ноября 1905 и. д. московского губернатора, с ноября 1908 московский губернатор. По-

четный гражданин Вереи, Воскресенска, Клина, Коломны, Можайска, Подольска, Серпухова. В 1913–1915 товарищ министра внутренних дел и командующий Отдельным корпусом жандармов. В августе 1915 уволен из МВД за попытку раскрыть Николаю II истинную роль Г. Распутина при дворе. С ноября 1915 последовательно командовал бригадой 8-й Сибирской стрелковой дивизии, затем этой и 7-й Сибирскими стрелковыми дивизиями. С ноября 1916 временно командовал 131-й пехотной и 15-й Сибирской стрелковыми дивизиями, с сентября 1917 командир 3-го Сибирского армейского корпуса. После Октябрьской революции неоднократно арестовывался. Консультировал Всероссийскую Чрезвычайную комиссию по борьбе с контрреволюцией, спекуляцией и саботажем. В 20-х гг. на педагогической работе. Генерал-майор свиты (1908), генерал-лейтенант (1917) [с. 386].

**Дмоховский** Владимир Демьянович (1868–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Харьковский технологический институт (1892). Причислен к МПС в 1895 и назначен помощником начальника депо Службы тяги Либаво-Роменской ж. д. В том же году назначен инженером для технических занятий при Либавских паровозовагонных мастерских той же дороги. С 1897 механик, старший ревизор на СПб.-Варшавской ж. д. В 1907–1917 служил на Северо-Западных ж. д.: с 1907 начальник технического отдела, затем помощник и второй заместитель начальника Службы тяги, с 1 октября 1916 помощник начальника, с 19 октября 1917 начальник Службы подвижного состава и тяги. После Октябрьской революции член Высшего технического совета НКПС. Статский советник (1910) [с. 387].

**Дзержинский** Феликс Эдмундович (1877–1926). Из польских дворян. Учился в Виленской гимназии. В 1895 вступил в социал-демократический кружок. В последующие годы один из организаторов и руководителей Социал-демократии Королевства Польского и Литвы. Несколько раз был арестован, находился в тюрьмах, на каторге, в ссылке. Неоднократно бежал. На 5-м съезде РСДРП избран в ЦК партии. В 1917 избран в Петроградский военно-революционный комитет. На 2-м съезде Советов избран в состав ВЦИКа. 7 декабря 1917 возглавил Всероссийскую Чрезвычайную комиссию по борьбе с контрреволюцией, спекуляцией и саботажем (с 1922 — ГПУ, с 1923 — ОГПУ). Одновременно с 15 апреля 1921 по 24 февраля 1924 нарком путей сообщения. В 1924–1926 председатель ВСНХ. С 1924 кандидат в Политбюро ЦК РКП(б), член ЦИК СССР [с. 12, 151, 152, 153, 155, 156, 228, 286, 342, 343, 346, 358, 359, 361, 362, 370, 380, 385, 387, 398, 408, 413, 415, 418].

**Дмитрусь** Дмитрий, техник, один из руководителей профсоюза железнодорожников Московско-Киево-Воронежской ж. д. [с. 104].

**Добровольский** Анатолий Александрович (1859–1920). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1883). Отбыл воинскую повинность в 73-м резервном пехотном батальоне. Принят на службу в МПС в 1887. С 1887 по 1906 служил на частных ж. д.: в Обществе Московско-Рязанской (с 1891 — Московско-Казанской ж. д.) и Обществе Рязанско-Уральской ж. д.: начальник Службы движения, начальник Службы эксплуатации, заместитель управляющего. В годы Первой русской революции один из инициаторов создания Железнодорожного союз. С 1910 преподаватель Петербургского политехнического института. С 1912 депутат Государственной думы 4-го созыва, с 1916 председатель Комиссии о путях сообщения. В дни Февральской революции назначен комиссаром в МПС. Возглавлял комиссию по реорганизации железнодорожной службы. После Октябрьской революции продолжал педагогическую деятельность в том же институте. Вел научную работу. Надворный советник (1906) [с. 85].

**Добророльский** Владимир Михайлович (1875–?). Сын канцелярского служителя. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. Службу начал в Петербургском округе путей сообщения помощником столоначальника. В 1901 назначен начальником дистанции постройки 2-й Екатерининской ж. д., позднее заведовал подъездными путями у ст. Волынцево Екатерининской ж. д. С 1914 начальник участка Службы пути Северо-Западных ж. д. В 1916 работал делопроизводителем Комитета по делам инвалидов для железнодорожных служащих. После Октябрьской революции служил в НКПС. Коллежский советник (1915) [с. 173].

**Дрейер** Оскар-Артур Оскарович (1879–?). Родился в купеческой семье. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Московское инженерное училище (1904). Воинскую повинность отбыл кондуктором 2-го класса в 1-й Московской инженерной дистанции. В 1904–1905 инженер технического отдела постройки Московской Окружной ж. д., затем служил и. о. начальника станции Минск и временным ревизором движения на Московско-Брестской ж. д. В 1907–1910 на Рязанско-Уральской ж. д.: ревизор Службы эксплуатации, и. о. заведующего отделом товарного и грузового движения. В 1911 и 1913 был командирован в США для изучения холодильного дела. В 1912–1914 член комиссии по холодильному транспорту. Участник Международного конгресса по холодильному делу (1913). Один из авторов «Правил перевозки скоропортящихся грузов по русским железным дорогам». После Октябрьской революции служил в центральных советских учреждениях. В середине 20-х гг. начальник Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС [с. 166, 287].

**Дубелир** Григорий Дмитриевич (1874–1942). Сын чиновника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1898). Дипломный проект: «Строительство метрополитена в Москве». Службу начал производителем работ по сооружению моста через р. Пахру на строившейся линии Москва—Павелец Рязанско-Уральской ж. д. В 1899 перешел на работу в Русское электрическое общество «Унион» на должность помощника главного инженера. С 1901 инженер по новым работам на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В 1902–1905 на Сызрано-Вяземской ж. д. (инженер по новым работам, помощник начальника технического отдела, начальник участка Службы пути). Составил проекты переустройства станций Вязьма, Моршанск, Пенза. С 1905 на преподавательской работе в Киевском политехническом институте (экстраординарный, ординарный профессор). В 1908 защитил магистерскую диссертацию по теме «Электрические железные дороги». Руководил изысканием, проектированием, строительством дорог в Киевской губернии. В 1913–1915 заведовал проектным бюро в Киевской городской управе. В 1916 перешел на работу в Институт инженеров путей сообщения Александра I. В 1917 председатель технического совета Управления шоссейных дорог МПС. После Октябрьской революции консультант Главного комитета государственных сооружений. В 1920 работал в комиссии ГОЭЛРО. Одновременно в 1920–1922 заместитель начальника, начальник Технического комитета НКПС. В 1922–1923 председатель Высшего технического комитета НКПС, председатель Общего бюро совещательных съездов. Затем по 1931 член Научно-технического комитета НКПС. С 1918 преподавал в Политехническом институте имени М. И. Калинина, Петроградском лесном институте, в Военно-инженерной академии, Московском институте инженеров транспорта. С 1929 в МИИТе заведовал кафедрой «Дорожное дело». Один из основателей Ленинградского автомобильно-дорожного института. С 1941 заместитель директора Московского автомобильно-дорожного института [с. 312].

**Елизаров** Марк Тимофеевич (1863–1919). Из крестьян. Окончил физико-математический факультет Петербургского университета (1896). Работал в губернской казенной

палате, затем бухгалтером на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В 1899–1901 учился в Московском инженерном училище, но не окончил его из-за ареста по обвинению в принадлежности к социал-демократическим кружкам и участии в антиправительственной пропаганде. В 1904–1905 служил бухгалтером Службы пути Николаевской ж. д. За участие в революционном движении вновь арестован. Ему было запрещено служить в путейском ведомстве. После Февральской революции в Управлении по сооружению железных дорог МПС. С 10 ноября 1917 по 24 февраля 1918 нарком путей сообщения, затем возглавлял Комиссариат по делам страхования и борьбы с огнем. Умер от тифа [с. 102].

**Емшанов** Александр Иванович (1891–1937). Родился в семье рабочего-путейца. Окончил 2-х классное городское училище (1905). Экстерном сдал экзамены на звание народного учителя (1912). Окончил 1-й курс физико-математического факультета Пермского университета (1917), Высшие технические курсы при НКПС (1919), 1-й курс Московского института инженеров путей сообщения (1920). Службу начал в 1904 ремонтным рабочим на ст. Европейская Пермской ж. д. В 1907–1913 телеграфист на станциях Вятка и Глазов, в 1913–1917 дежурный по станции Кукуштан Пермской ж. д. В апреле 1917 вступил в РСДРП(б). В июне 1917 избран заместителем председателя, затем председателем Главного дорожного комитета Союза железнодорожников. С сентября 1918 по июль 1920 комиссар Пермской ж. д. В июле–декабре 1920 заместитель председателя ЦК Союза железнодорожников. С 10 декабря 1920 по 15 апреля 1921 народный комиссар путей сообщения, затем по апрель 1922 заместитель народного комиссара путей сообщения. С апреля 1922 по апрель 1923 снова руководил Пермской ж. д., затем представитель НКПС в Германии. С января 1924 по март 1926 начальник Пермской ж. д. В 1926–1930 управляющий КВЖД. С июня по октябрь 1931 член Президиума Госплана СССР. В октябре 1934 назначен начальником Московско-Донбасской ж. д. В 1937 Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 148, 349].

**Енгалычев** Николай Владимирович (?–1925). Князь, член Правления Общества Московско-Казанской ж. д. Статский советник [с. 53].

**Ерасов** Иван Петрович (1888–?). Из крестьян. Учился в Саратовском ремесленном училище в 1900–1904. В 1906–1909 и 1914–1916 работал на Рязанско-Уральской ж. д. (слесарь, слесарь-наладчик, помощник машиниста). В 1909–1913 на частных предприятиях в Баку и Саратове. В РСДРП(б) с 1914. В 1916–1917 на Кавказском фронте в железнодорожном батальоне. После Октябрьской революции комиссар, начальник Рязанско-Уральской ж. д. С марта 1920 по март 1921 комиссар Сибирского округа путей сообщения, затем начальник Сибирского комитета по перевозкам. С декабря 1921 по июнь 1927 председатель Самарского губернского исполкома и горсовета. По совместительству уполномоченный Госплана СССР на Нижней Волге. Затем работал в ВСНХ РСФСР. В 30-х гг. занимал должности наркомов легкой и местной промышленности РСФСР [с. 106].

**Еремеев** Федор Николаевич (1869–?). Из дворян. Землевладелец. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Киевского университета св. Владимира (1894). Начал службу в Киевской судебной палате в качестве младшего кандидата на судебную должность. С 1895 помощник правителя канцелярии в Управлении Юго-Западных ж. д., в 1901–1906 начальник отделения статистики грузов на этой же дороге. В 1906 переведен на должность заведующего статистикой Московского порайонного комитета. В 1916 стал управляющим делами этого комитета. В июне 1918 назначен товарищем председателя совещания по перевозкам Московского округа путей сообщения. С мая 1919 помощник управляющего Московского окружного эксплуатационного отдела. В январе 1920 перешел на работу

в Эксплуатационное управление НКПС. В 1922 начальник отдела Московского окружного комитета по перевозкам. В 1923 начальник Отдела планировки и экономической регулировки этого комитета и профессор Института народного хозяйства, в том же году назначен вторым заместителем председателя этого же комитета. Коллежский секретарь (1903) [с. 5].

**Жук** Дмитрий Иванович (1877–?). Окончил городское реальное училище в Одессе, поступил на работу на Юго-Западные ж. д. машинистом. Активный участник профсоюзного движения. В январе 1918 возглавил Викжедор. В 1919 председатель Центральной нормировочной комиссии на Украине. В 1920 инструктор Центральной нормировочной комиссии в НКПС [с. 103].

**Жуков** Константин Николаевич (1891–1937). Из крестьян. В 1904 работал на строительстве ж. д. линии Вологда—Вятка, затем на разных станциях Северных ж. д. был учеником слесаря в депо, конторщиком, проводником вагона, болтовщиком на шпалопропиточном заводе, помощником машиниста. В 1909–1917 работал на частных заводах Петербурга. С 1909 в РСДРП. После Октябрьской революции комиссар на военных предприятиях. С июня 1919 избран в состав Московского губкома РКП(б) и губисполкома. 20 февраля 1920 назначен уполномоченным НКПС на Самаро-Златоустовской ж. д. С апреля 1920 комиссар Средне-Азиатской ж. д. В феврале 1921 назначен комиссаром Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной ж. д. В январе–мае 1922 комиссар Центрального управления железнодорожного транспорта, затем уполнаркомпуть и председатель Правления Московско-Курской, Нижегородской, Муромской и Окружной ж. д. В 1923–1932 занимал такие же должности на Северных и Московско-Казанской ж. д. В 1929 изучал опыт работы ж. д. в Японии. С марта 1931 член коллегии НКПС. В 1932 назначен начальником Западных ж. д. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 155, 159].

**Журавлев** Валерий Васильевич (род. в 1938), историк [с. 114, 115].

**Забара** Федот Иванович (1887–?). Из крестьян. Окончил сельскую земскую школу (1898), учился в Транспортной академии (1930–1931). Работал конторщиком, табельщиком в депо ст. Славянск Южных ж. д. Член РСДРП с 1905. За участие в революционном движении арестован. В 1907–1916 конторщик, счетовод на ст. Константиновка, затем технический агент в депо ст. Никитовка Южных ж. д. После Февральской революции избран членом и секретарем исполкома Совета депутатов Южных ж. д. от железнодорожного района Никитовка—Славянск—Краматорская—Попасная и Константинова—Ясиноватая. Был членом стачечного комитета Южных ж. д. и Харьковского железнодорожного узла во время всероссийской забастовки, членом революционного штаба в период Октябрьской революции. В 1917–1918 председатель Революционного Совета депутатов Южных ж. д. В апреле–декабре 1918 член ЦК Союза железнодорожников. С декабря 1918 по ноябрь 1919 входил в состав коллегии НКПС Украины. С ноября 1919 по май 1920 начальник и комиссар Московской сети Рязанско-Уральской ж. д., затем занимал должность комиссара транспорта Каспийского моря. С апреля 1920 по апрель 1922 заместитель комиссара и уполнаркомпуть Кавказского округа путей сообщения. С апреля 1922 председатель Правления Рязанско-Уральской ж. д., с августа 1928 председатель Правления Московско-Курской ж. д. В 1931 директор Юго-Восточных ж. д., заместитель начальника Центрального управления тяги НКПС. С февраля 1932 на хозяйственной работе в других ведомствах: член коллегии Наркомзема СССР, заместитель начальника речного управления Наркомвода, начальник управления нового дорожного строительства Главдортранса СССР, заместитель управляющего Союзсольсбыта Главного управления соляной промышленности Наркомпищепрома РСФСР [с. 397].

**Загорский** Константин Яковлевич (1859–?). Окончил юридический факультет Петербургского университета (1882). Работал в комиссии статс-секретаря М. С. Каханова, созданной в 1881 для составления проектов местного управления. С 1889 в Министерстве финансов, помощник столоначальника в Департаменте торговли и мануфактур, затем с 1891 столоначальник, секретарь, начальник отделения Департамента железнодорожных дел этого министерства. С 1899 по совместительству член Тарифного комитета и Комиссии о новых дорогах. В 1902 защитил магистерскую диссертацию по теме «Теория железнодорожных тарифов» и с 1904 приват-доцент Петербургского университета. Преподавал курс административного права. Одновременно с 1907 читал курс «Железнодорожная политика и тарифное дело» в Петербургском политехническом институте. С 1908 член Совета по тарифным делам. В 1916 назначен вице-директором департамента железнодорожных дел, избран заведующим делами международных сообщений русских ж. д. После Октябрьской революции член Финансово-экономического совета Комитета государственных сооружений. В 1919 избран профессором Института народного хозяйства и 1-го Московского государственного университета. Читал курсы лекций по экономике транспорта. Автор многочисленных научных трудов и учебных пособий. В 1920 включен в состав Тарифной комиссии НКПС. В 1921 консультант Наркомата внешней торговли. С 23 августа 1922 член Тарифного комитета НКПС, а в сентябре возглавил этот комитет. 8 сентября 1924 назначен профессором Московского института инженеров транспорта [с. 58].

**Захаренко** Ефим Кондратьевич (1860–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил Суражское уездное училище и вольноопределяющимся поступил на службу в 97-й пехотный Лифляндский полк. В 1884 окончил Рижское пехотное юнкерское училище. Служил в 164-м пехотном Закатальском полку: командиром роты, батальонным адъютантом. В 1889 командирован на Орлово-Витебскую ж. д. для изучения обязанностей начальника станции. В 1894 назначен и. д. коменданта пристани Астрахань. С 1901 комендант ст. Саратов. В 1910 назначен и. д. заведующего передвижением войск Вязьмо-Уральского района. Полковник (1912) [с. 166].

**Земблинов** Михаил Владимирович (1891–?). Сын чиновника. Православного вероисповедания. Окончил Московский Константиновский межевой институт (1914). Определен на службу в МПС и назначен инженером по новым работам Службы пути Александровской ж. д. в 1915. В 1917–1922 работал в Службе пути этой дороги помощником начальника, заведующим (начальником) участка пути. В 1923 назначен инспектором Центрального бюро нормирования НКПС. С 1926 на преподавательской работе в Московском институте инженеров транспорта. Коллежский секретарь (1915) [с. 317, 326].

**Земблинов** Сергей Владимирович (1893–1976). Родился в семье железнодорожного врача. Окончил Московский институт инженеров путей сообщения Николая II (1916). Служил на Северных ж. д. Участвовал в реконструкции станций на линии Вологда—Архангельск. С 1921 по 1928 в НКПС. Автор более 400 проектов развития и переустройства станций, в том числе таких крупных сортировочных станций, как Батайск, Инская, Лихая, Ясиноватая. Автор многочисленных научных работ по теории развития станций и узлов. В 30-х гг. на педагогической работе. Декан факультета «Эксплуатация железных дорог» МИИТа и заведующий кафедрой «Эксплуатация железных дорог» Академии железнодорожного транспорта. В 1941–1942 главный инженер и заместитель начальника Оперативно-эксплуатационного управления НКПС, затем главный инженер Центрального управления движения НКПС. Руководил Отделением эксплуатации железных дорог ЦНИИ МПС. С 1955 возглавлял отдел транспортных узлов в Институте комплексных транспортных проблем

Академии Наук СССР. Профессор (1931). Доктор технических наук (1938). Художник, автор более 300 картин [с. 387].

**Зензинов** Николай Александрович (род. в 1917), историк железнодорожного транспорта, профессор Московского института инженеров транспорта (с 1993 — Московского государственного университета путей сообщения) [с. 8].

**Зимин** Николай Николаевич (1895–1938). Родился в семье сельского учителя. Учился в Московском университете. Член РСРП(б) с 1915. После Февральской революции секретарь железнодорожного районного комитета партии в Москве, член Московского областного бюро ЦК партии большевиков. Один из организаторов, затем начальник отрядов Красной гвардии Железнодорожного района Москвы, член московского штаба Красной гвардии. В 1918 заместитель комиссара и начальник охраны Московского округа путей сообщения. В 1919 назначен членом ВЧК. В 1921–1926 занимал различные хозяйственные должности на железнодорожном транспорте. В 1926 назначен секретарем Иркутского губернского комитета ВКП(б). В 1928–1929 в аппарате ЦК ВКП(б): заместитель заведующего организационного отдела, отдела культуры и пропаганды марксизма-ленинизма. С 1930 председатель Восточно-Сибирского крайисполкома. С 1932 секретарь Северо-Кавказского краевого комитета ВКП(б). В 1933 назначен заведующим транспортного отдела ЦК ВКП(б) и одновременно заместителем наркома путей сообщения по политической части, начальником Политического управления НКПС. С июня 1937 первый секретарь Ярославского городского и областного комитетов ВКП(б) [с. 97, 232].

**Змирлов** Константин Павлович (1847–?), юрист, специалист по гражданскому праву. Автор ряда работ по железнодорожному праву. Сенатор [с. 358].

**Иванов** А. Н. Председатель Правления Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. [с. 155, 159, 397].

**Иванов** Евгений Петрович (1876–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1899). Службу начал по вольному найму на Сибирской ж. д. инженером для технических занятий. С 1900 электротехник Красноярских паровозовагонных мастерских. С 1903 на Омской ж. д.: начальник участка, старший ревизор Службы тяги, и. д. помощника начальника Омских паровозовагонных мастерских. С апреля 1906 начальник отдела (старший ревизор), помощник и первый заместитель начальника Службы тяги Томской ж. д. После Октябрьской революции служил в Комиссариате Северо-Западного округа путей сообщения членом хозяйственно-экономической комиссии, управляющим хозяйственным отделом. В 1919 входил в комиссию по национализации предприятий Международного общества спальных вагонов. С ноября 1919 помощник управляющего Хозяйственно-материального управления НКПС. В декабре 1919 назначен начальником Службы тяги Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С октября 1920 начальник Отдела по подготовке железнодорожных агентов Северо-Западных ж. д. Автор научных трудов по проблемам железнодорожного хозяйства и вопросам профессионально-технического образования. Коллежский секретарь (1916) [с. 200].

**Иванов** Иван Яковлевич, слесарь Московско-Киево-Воронежской ж. д., член Викжедора, левый эсер [с. 103].

**Игнатов** Максим Иванович (1869–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1897). Служил в лейб-гвардии Финляндском полку. В 1898 назначен помощником начальника основного депо Балтийской и Псково-Рижской ж. д. С 1904 помощник начальника Службы пути СПб.-Варшавской ж. д., затем начальник участка пути на этой же дороге. С 1913 помощник начальника Службы пути и заместитель начальника Пермской ж. д.

В 1914 назначен начальником Службы тяги этой дороги. В марте 1917 переведен на аналогичную должность на Северных ж. д. После Октябрьской революции служил в НКПС. С июня 1919 помощник заведующего отдела тяги Технического управления НКПС. В январе–марте 1920 управляющий Московско-Казанской ж. д., затем инспектор, помощник начальника Технического управления НКПС. Коллежский советник (1913) [с. 304, 386].

**Ильин** Иван Федосеевич (1858–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. После окончания земской школы (1873) работал в волостном правлении помощником волостного писаря. Затем помощник мирового судьи. С 1876 на Юго-Западных ж. д.: станционный конторщик, помощник начальника на разных станциях. Одновременно слушал лекции на юридическом факультете Новороссийского университета (в Одессе). С 1892 по 1916 на Южных ж. д. (до 1896 Лозово-Севастопольская, в 1896–1907 Курско-Харьково-Севастопольская ж. д.) занимал должности начальника станции, начальника технического отдела Службы движения, ревизора движения, помощника начальника Службы движения и помощника начальника Мобилизационного отдела. Изобретатель. Автор многочисленных научных трудов. В 1916–1917 агент особых поручений при управляющем Московско-Казанской ж. д. С марта 1918 заведующий отделением статистики грузового движения, затем начальник отдела статистики Эксплуатационного управления НКПС. С августа 1920 по октябрь 1921 помощник начальника эксплуатации на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д., затем инженер для технических занятий в отделе происшествий Главной инспекции путей сообщения. Потомственный почетный гражданин [с. 164, 180].

**Иофан**, член Главного дорожного комитета Московско-Киево-Воронежской ж. д. [с. 99].

**Ипатьев** Владимир Николаевич (1867–1952). Сын художника. Окончил 3-й Московский кадетский корпус (1884), 3-е военное Александровское училище (1886), Михайловское артиллерийское училище (1887), Михайловскую артиллерийскую академию (1892). Репетитор, помощник заведующего химической лабораторией, преподаватель, экстраординарный (1899), ординарный (1902) профессор этой академии. Доктор химии (1907). С 1909 заведующий химической лабораторией академии. Заслуженный профессор академии (1912), член-корреспондент Императорской академии наук по разряду физических наук (1914). С февраля 1915 председатель комиссии Главного артиллерийского управления Военного министерства по обеспечению военного ведомства сильными взрывчатыми веществами. Академик Императорской Академии Наук (1916). После Октябрьской революции служил в Красной Армии. В 1921 возглавил Главхим ВСНХ. В 1923–1926 председатель Химического комитета Реввоенсовета СССР. Одновременно с 1924 заместитель председателя Добровольного общества помощи развитию химии и химической промышленности. Одним из первых в СССР удостоен премии им. В. И. Ленина за классические работы по химии. В 1927 основал Лабораторию высоких давлений в Ленинграде, затем на научной работе. Работал в зарубежных научных центрах Англии, Франции, США. В 1936 решил не возвращаться в СССР, был исключен из состава АН СССР. С 1939 член Национальной академии наук США, преподавал в Чикагском университете. Впоследствии трижды пытался вернуться на родину, но получал отказ. Дочери в Ленинград писал: «Должен тебе сказать, что мучительно переживал все начальные военные неудачи нашей Красной Армии, но, однако, верил, что потенциальная энергия русского народа возьмет свое и он выйдет победителем, несмотря на все лишения». В 1990 Общее собрание АН СССР восстановило (посмертно) Ипатьева в членах академии. Генерал-лейтенант (1916) [с. 233].

**Каменев (Розенфельд)** Лев Борисович (1883–1936). Родился в семье машиниста Московско-Курской ж. д. В революционном движении с конца 90-х гг. XIX в., с 1902 сотрудничал в «Искре», «Пролетарии», «Социал-демократе». В 1914–1917 находился в ссылке в Сибири. После Февральской революции один из редакторов «Правды». С апреля 1917 член ЦК РСДРП(б), Исполкома Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов и ВЦИК. На заседаниях ЦК РСДРП(б) 10 и 16 октября выступал против вооруженного восстания. На II Всероссийском съезде Советов избран председателем ВЦИК, но вскоре вышел из ЦК партии из-за несогласия с политическим курсом большевиков и был отстранен от поста председателя ВЦИК. С марта 1918 — председатель Моссовета, с 1922 заместитель председателя Совнаркома и Совета труда и обороны (СТО), после смерти В. И. Ленина председатель СТО (до 1926). В 1923–1926 директор Института Ленина, с 1934 — директор Института мировой литературы им. М. Горького. Член Политбюро ЦК в 1919–1926. В 1936 репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 293].

**Каменщиков** Василий Викторович (1882–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Казанское пехотное юнкерское училище. Проходил службу в 17 и 20 Туркестанских стрелковых батальонах. Подполковник [с. 112, 237, 238].

**Карейша** Сергей Демьянович (1854–1934). Из дворян. Землевладелец. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1877). Первоначально работал в Виленском губернском попечительстве детских приютов. В 1887 принят на службу в МПС. В 1887–1895 в Обществе Юго-Западных ж. д. В 1895 защитил магистерскую диссертацию по теме «О центральных устройствах управления стрелками и сигналами на русских железных дорогах» и прикомандирован к эксплуатационному отделу Управления казенных железных дорог. В том же году перешел на работу в Общество Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. С 1897 экстраординарный профессор Института инженеров путей сообщения Александра I. В 1902–1911 одновременно помощник управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС. В 1911–1917 директор Института инженеров путей сообщения Александра I. В 1917 назначен членом Инженерного совета МПС сверх штата. С июля председатель Правления Общества домовладельцев Петрограда. Автор многочисленных научных работ. После Октябрьской революции продолжал службу в учреждениях ведомства путей сообщения. Тайный советник (1912) [с. 28].

**Карнеев** Александр Михайлович (1859–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1885). Службу начал инженером по новым работам на Орловско-Витебской ж. д. Затем на Московско-Курской ж. д. (инженер в техническом отделе, начальник дистанции, начальник участка Службы пути). С марта 1902 помощник начальника Службы пути Николаевской ж. д. В 1908–1917 начальник Службы пути (Службы ремонта пути и зданий) Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. С августа 1917 инспектор при министре путей сообщения. В 1918–1920 инструктор отдела пути Технического управления НКПС. С ноября 1920 начальник Можереза. В 1921 инспектор отдела пути Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС. С февраля 1922 помощник, затем второй заместитель начальника Александровской ж. д. С августа 1922 инженер для особых поручений при начальнике Московско-Казанской ж. д. Действительный статский советник [с. 44, 167].

**Карпов** Алексей Ростиславович (1874–1922). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1898). В 1899–1902 служил в Обществе Рязанско-Уральской ж. д. С 1902 начальник участка Службы пути Юго-Западных ж. д. В 1909–1913 помощник начальника Службы пути Либаво-Роменской ж. д. С 1913 начальник Службы пути Омской ж. д. затем

помощник начальника этой дороги. В апреле–сентябре 1917 начальник Сызрано-Вяземской ж. д. С сентября начальник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В 1919 заведующий отделом пути и сооружений в Техническом управлении НКПС. С июня 1920 помощник начальника Туркестанского округа путей сообщения. Умер от холеры. Коллежский советник (1913) [с. 201].

**Кедров** Михаил Семенович (1878–1941). Родился в семье московского нотариуса. Окончил немецкое училище (1896), 2 курса юридического факультета Московского университета (1899), Демидовский юридический лицей (1909), 2 курса медицинского факультета Бернского университета (1914, Швейцария), медицинский факультет Лозанского университета (1916, Швейцария). С 1902 в социал-демократических организациях. Неоднократно арестовывался за революционную деятельность, сидел в тюрьмах, был в эмиграции. Работал врачом в г. Шериф-Ханэ (Персия) с мая 1916 по май 1917. В мае 1917 вошел в состав Петроградской военной организации РСДРП(б). Член Всероссийского бюро военных организаций при ЦК РСДРП(б). Редактор газеты «Солдатская правда». С ноября 1917 заместитель наркома по военным делам, комиссар по демобилизации старой армии. С августа 1918 командующий войсками Северо-Восточного участка отрядов «завесы», одновременно начальник военного отдела ВЧК. С января 1919 начальник Особого отдела ВЧК, с марта — член коллегии ВЧК, с мая — особоуполномоченный ВЧК в Вологде, затем на Южном и Западном фронтах. В марте 1920 назначен членом правительственной комиссии по расследованию злодеяний интервентов и белогвардейцев на Севере. С января 1924 председатель Правления Товарищества «Снабтранс». В августе 1926 – сентябре 1928 помощник прокурора в Верховном Суде СССР, затем работал в Исполкоме Красного спортинтернационала, в Президиуме Госплана РСФСР. С января 1936 старший научный сотрудник нейро-хирургического института в Москве [с. 290].

**Керенский** Александр Федорович (1881–1970). Родился в семье директора мужской Симбирской гимназии. С 1899 по 1904 обучался вначале на историко-филологическом, а затем на юридическом факультете Петербургского университета. Входил в состав Петербургской коллегии адвокатов. В качестве защитника выступал на многих политических процессах. Член Государственной думы 4-го созыва. Лидер фракции трудовиков. В дни Февральской революции вошел в состав Временного комитета Государственной думы, избран товарищем председателя Исполкома Петросовета. Вступил в партию социалистов-революционеров. С 2 марта министр юстиции, с 5 мая по 30 августа военный и морской министр Временного правительства. На 1-м Всероссийском съезде Советов избран в состав ВЦИК. С 8 июля возглавлял Временное правительство, одновременно с 30 августа Верховный главнокомандующий и глава Директории (1–25 сентября). После Октябрьской революции в эмиграции [с. 86, 91, 207, 233, 300].

**Кириллович** Георгий Николаевич (1873–?). Родился в семье чиновника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1897). Службу начал начальником дистанции в Обществе Рязанско-Уральской ж. д. С 1900 на такой же должности в Обществе Варшаво-Венской ж. д. В 1902–1904 заведовал материальной частью строительства линии Полоцк—Седлец. С 1904 заведовал временной эксплуатацией этой линии. В 1907 назначен начальником отделения Службы движения Николаевской ж. д. С 1911 заведовал движением на Московско-Окружной ж. д. С 1912 помощник, заместитель начальника, начальник Службы движения Николаевской ж. д. С 1914 начальник такой же службы на Северо-Западных ж. д. С началом Первой мировой войны командирован на театр военных действий, где возглавлял Виленский отдел этих дорог. В ноябре 1916 назначен начальником дорог Галиции и Буковины, со 2 марта 1916 по 15 декабря

1918 начальник Юго-Западных ж. д. С марта 1919 по январь 1920 в Управлении Московско-Киево-Воронежской ж. д. Вместе с отступающими частями А. И. Деникина оказался в Крыму. В своей автобиографии писал, что с марта по ноябрь 1920 жил в Феодосии, куда переехало Правление бывшего Общества Московско-Киево-Воронежской ж. д.: «После занятия Крыма красными войсками, моих бывших сослуживцев зачислили на железнодорожную службу и отправили в Москву». С 14 ноября 1920 делопроизводитель Эксплуатационного управления НКПС. 11 февраля 1921 назначен помощником начальника, затем начальником эксплуатационного отдела Московского окружного комитета по перевозкам. С 1 января 1922 начальник, член Правления (с июля) Николаевской ж. д. Одновременно с 22 мая заместитель председателя Петроградского районного комитета по регулированию перевозок. С 1 апреля 1924 заместитель председателя Северо-Западного районного комитета по регулированию перевозок. С упразднением этой должности 15 мая 1927 уволен с железнодорожного транспорта. Статский советник [с. 398].

**Кирсанов** Петр Иванович в 1917–1918 работал старшим ревизором вагонного хозяйства Московской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В июле–октябре 1918 старший эмиссар по Московскому железнодорожному узлу от Комиссии «Москва-Разгруз». С 25 июля заместитель председателя этой Комиссии и инструктор Эксплуатационного управления железных дорог НКПС [с. 289].

**Кирсанов** Петр Николаевич (1883–1938). Родился в крестьянской семье. Окончил Волоколамское городское училище (1900), 3-х классные вечерние технические курсы Русского технического общества (1905). В 1901–1907 работал конторщиком на бирже и Невском судостроительном заводе. С 1906 член РСДРП. За участие в революционном движении отбывал заключение в петербургской тюрьме «Кресты». С 1909 по 1914 таксировщик на станции Горкино Северных ж. д. В 1914 несколько месяцев работал на заводе «Нобель» в Петербурге, затем снова таксировщиком на станции Бакарица Северных ж. д. В апреле 1917 стал председателем Главного дорожного комитета этих дорог. В январе 1918 назначен членом коллегии НКПС. С апреля по август 1919 был членом Правления Центросоюза. В августе 1919 назначен начальником Финансово-экономического управления НКПС. В мае 1922 – марте 1924 заместитель председателя Правления Московско-Киево-Воронежской ж. д. В 1924–1926, 1928–1931 работал в Торгпредстве СССР в Германии, затем в течение полутора лет являлся заместителем директора Дирекции Московско-Казанской ж. д. С июня 1932 по июль 1933 находился в командировке на КВЖД. В 1934–1935 начальник бюро международных сообщений, затем член комиссии по международным делам в НКПС. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 99, 103, 116].

**Кисляков** Владимир Николаевич (1875–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Вольноопределяющимся поступил во 2-е военное Константиновское училище (реорганизованное в Константиновское артиллерийское). После окончания училища в 1895 направлен в 23 артиллерийскую бригаду. Делопроизводитель 1-й батареи. В 1901 окончил Николаевскую академию Генерального штаба. Служил помощником старшего адъютанта штаба Финляндского военного округа. Участник русско-японской войны 1904–1905. Занимал должность старшего адъютанта Управления генерал-квартирмейстера 2-й Маньчжурской армии. С 1906 офицер для особых поручений штаба Иркутского военного округа. В 1907–1908 преподавал военные науки в Чугуевском пехотном юнкерском училище. С 1908 офицер для поручений при командующем войсками Одесского военного округа. В годы Первой мировой войны начальник сообщений армий Западного фронта. С февраля 1917 товарищ министра путей сообщения на театре военных действий. Генерал-майор (1915) [с. 200, 204].

**Кишкин** Николай Михайлович (1864–1930). Получил медицинское образование. Совладелец и директор клиники в Москве, затем санатория. Один из лидеров партии кадетов, с 1905 член ЦК партии. С 1914 заместитель главноуполномоченного и член главного комитета Всероссийского союза городов. После Февральской революции комиссар Временного правительства в Москве. С 25 сентября министр государственного призрения. 6 октября назначен руководителем Особого совещания по разгрузке Петрограда. После Октябрьской революции работал в медицинских учреждениях. Один из организаторов Всероссийского комитета помощи голодающим Поволжья. В 20-х гг. в аппарате Наркомздрава РСФСР [с. 87].

**Клеменчич** Виктор Осипович (1883–?). Из семьи чиновника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1908). Службу начал конторщиком Службы движения в Обществе Московско-Казанской ж. д. Был помощником начальника ст. Батраки, начальником станции Поливаново, и. д. ревизора движения; в 1910–1912 помощник заведующего техническим отделом Службы движения. В 1912–1913 занимал такую же должность на Рязанско-Уральской ж. д. В 1913–1915 заведовал пассажирским отделом Службы движения Московско-Казанской ж. д. В 1915–1916 снова на Рязанско-Уральской ж. д. С 6 апреля 1917 по 10 апреля 1918 начальник эксплуатации на этой дороге, затем старший ревизор ВСНХ, был прикомандирован к Самарскому порайонному комитету. В 1918–1920 начальник Службы эксплуатации Омской ж. д. С 6 апреля 1920 по 12 ноября 1921 начальник грузового отдела Эксплуатационного управления НКПС. 12 ноября 1921 назначен начальником Донецких ж. д. В ноябре 1923 – августе 1924 член Правления этих дорог. 7 августа 1924 назначен начальником Московско-Казанской ж. д. 27 апреля 1925 поступил в распоряжение НКПС, некоторое время возглавлял Московско-Киево-Воронежскую ж. д. 20 мая 1927 перешел на работу в Наркомфин. В ходе аттестации командного состава железных дорог в 1922 была дана следующая характеристика: «Имеет широкий общественный кругозор. Транспортное дело знает досконально. Умелый, опытный, тактичный и настойчивый администратор-организатор. Сам работает активно и добросовестно и уклониться кому-либо из подчиненных ему административных лиц в работе не позволит» [с. 90, 95, 166, 197, 255, 387].

**Книппер** Константин Леонардович (1866–?). Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1892). Службу начал в должности инженера для технических занятий в конторе начальника работ по постройке Чиатурской ветви Закавказских ж. д. С 1894 начальник партии по изысканию трассы Карской ж. д. В 1903 начальник участка по постройке линии Улуханлу—Персидская граница. С 1904 начальник технического отдела Службы пути Балтийской и Псково-Рижской ж. д. В 1907 назначен помощником управляющего техническим отделом Управления железных дорог МПС. С мая 1911 начальник Службы пути Екатерининской ж. д., а с февраля 1914 — Северо-Западных ж. д. В июне 1916 перешел на работу в Общество Алтайской ж. д. и занял должность начальника Службы пути и сооружений. С октября 1917 заместитель управляющего, с июля 1918 управляющий этой ж. д. Был начальником Технического управления Министерства путей сообщения Омского правительства. После падения режима А. В. Колчака руководил техническим отделом управления делами особоуполномоченного НКПС в Сибири. С мая 1920 и. д. начальника Омской ж. д. В январе 1921 назначен инспектором Сибирского округа путей сообщения. Действительный статский советник (1913) [с. 387].

**Кобозев** Петр Алексеевич (1878–1941). Из крестьян. Окончил механический факультет Рижского политехнического института. С 1899 помощник слесаря, помощник машиниста, поездной машинист, помощник мастера кузнечного цеха на Московско-

Нижегородской, Николаевской, Риго-Орловской ж. д. Участник революционного движения в Латвии. Член РСДРП с 1898. В 1915–1916 заведующий механической частью Оренбурго-Орской ж. д. С апреля 1916 на строительстве Мурманской ж. д., заведовал механической частью линии Нереть—Кандалакша. В апреле 1917 на съезде железнодорожников избран начальником Ташкентской ж. д., но в министерстве не утвердили результаты выборов и назначили его инспектором МПС. После Октябрьской революции боролся за установление Советской власти в Сибири и Средней Азии. В мае–июле 1918 нарком путей сообщения. С осени 1918 член Реввоенсовета Республики, комиссар путей сообщения в Туркестане. В сентябре 1920 назначен заведующим транспортной частью Наркомата рабоче-крестьянской инспекции. В 1921–1922 глава Чрезвычайной комиссии по ревизии НКПС. В сентябре 1922 назначен председателем ревкома Дальневосточной Республики. Вскоре возглавил ее Совет министров. В мае 1923 перешел на педагогическую работу. Профессор, ректор Института геодезии, аэрофотосъемки и картографии. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 109, 236, 237, 307, 330].

**Ковылкин** Степан Терентьевич (1887–1938). Родился в семье рабочего-плотника. С 1899 работал чернорабочим на мельнице в Саратове. За участие в революционном движении в 1903–1904 находился тюрьме. В 1904–1906 ученик столяра в Главных мастерских Рязанско-Уральской ж. д. С октября 1906 по март 1917 в тюрьмах и ссылке в г. Киренск Иркутской губернии. С марта по декабрь 1917 столяр в Главных мастерских Рязанско-Уральской ж. д. С января 1918 по сентябрь 1919 с небольшими перерывами ее начальник и комиссар. С сентября 1919 член коллегии НКПС. В сентябре 1920 – феврале 1921 член Сибревкома и начальник Сибирского округа путей сообщения, затем работал в Сибревкоме. С ноября 1921 по март 1922 начальник Рязанско-Уральской ж. д., затем снова член Сибревкома и уполнаркомпуть, председатель Правления Сибирского округа путей сообщения. С февраля 1923 по ноябрь 1924 уполнаркомпуть и начальник Управления Северо-Западных ж. д., затем начальник Управления Екатерининской ж. д. В 1926–1931 начальник государственного пароходства Волжского бассейна. В 1931–1933 член коллегии РКИ СССР. С 1933 начальник Управления ж. д. им. В. В. Куйбышева. В 1936–1937 начальник Управления Оренбургской ж. д. В 1936 награжден орденом Трудового Красного Знамени за перевыполнение планов перевозок. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 105, 114, 311, 336, 397].

**Козырев** Дмитрий Павлович (1858–?). Сын надворного советника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1882). Воинскую повинность отбыл в гренадерском саперном батальоне. Службу начал во Временном управлении казенных ж. д. в 1883. Направлен на строительство Полесских ж. д. В 1888–1891 в Обществе Новоторжской ж. д. С 1891 начальник технического отдела Службы пути Екатерининской ж. д. В 1895 назначен помощником начальника такой же службы на Либаво-Роменской ж. д. В 1897 стал начальником Службы пути Сызрано-Вяземской ж. д. Одновременно с 1901 помощник начальника этой дороги. В 1904 назначен заместителем начальника СПб.-Варшавской ж. д. В 1906–1907 начальник Либаво-Роменской ж. д. С 1907 член Совета министра путей сообщения, с 1909 начальник Управления железных дорог МПС, с 1912 председатель Инженерного совета МПС. С января по март 1917 товарищ министра путей сообщения. В 1918–1919 работал в Петроградском округе путей сообщения членом совещания по перевозкам. После расформирования округа назначен представителем Финансово-экономического управления НКПС при Петроградском окружном комитете по перевозкам. С декабря 1919 входил в состав совета Технического комитета

НКПС. В середине 20-х гг. был одним из руководителей работ по реконструкции Ленинградского железнодорожного узла. Тайный советник (1913) [с. 277].

**Комендантский** Алексей Михайлович (1880–1927). Из крестьян. Окончил 4-х классное начальное училище. С 1901 таксировщик Службы сборов, затем делопроизводитель этой Службы на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1903–1907 член РСДРП (меньшевик). В 1917 создавал военно-революционные комитеты на станциях, в мастерских и депо этой дороги. В 1918 назначен финансовым комиссаром Правления Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. После декрета о национализации частных ж. д. возглавил ликвидационную комиссию дороги и вскоре стал председателем Всероссийской Центральной Комиссии по делам частных ж. д. Летом 1919 добровольцем ушел в Красную Армию и сражался с войсками Н. Н. Юденича. В 1921 назначен комиссаром, затем начальником 1-го Московского Отдела сборов. В 1922 избран в состав Моссовета. В 1922–1924 начальник Службы сборов на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В 1925 назначен начальником Службы сборов Читинской ж. д. [с. 120, 121].

**Корибут-Дашкевич** Александр Викторович (1856–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1878). Службу начал на Николаевской ж. д. в 1878 начальником депо. В 1881–1891 помощник начальника Службы тяги. В 1891–1894 служил в МПС. С 1895 по 1908 начальник Службы тяги на Варшаво-Венской ж. д. В 1908–1916 управляющий Московско-Казанской ж. д. С сентября 1918 помощник управляющего техническим отделом Московского окружного комиссариата путей сообщения. В 1919 назначен на такую же должность в Средне-Волжском округе путей сообщения. В июне 1919 переведен на работу в НКПС. Действительный статский советник (1913) [с. 56].

**Корнилов** Лавр Георгиевич (1870–1918). Сын коллежского секретаря, бывшего казачьего офицера. Православного вероисповедания. Окончил Сибирский кадетский корпус (1889), Михайловское артиллерийское училище (1892) и Николаевскую академию Генерального штаба (1898). Шесть лет служил в штабе Туркестанского военного округа, участвовал в Русско-японской войне. В 1906 делопроизводитель в Управлении генерал-квартирмейстера Генерального штаба. В 1907–1911 военный агент (атташе) в Китае. В 1911 непродолжительное время командовал 9-м пехотным Эстляндским полком, затем возглавил отряд Отдельного корпуса пограничной стражи Заамурского пограничного округа. С 1913 командир 1-й бригады 9-й Сибирской стрелковой дивизии. В начале Первой мировой войны командовал 48-й пехотной дивизией 3-й армии. В конце апреля 1915 дивизия была разбита и Корнилов попал в плен. В июне 1916 после побега из плена был назначен командиром 25-го армейского корпуса. После Февральской революции главнокомандующий войсками Петроградского военного округа. В мае–июле командовал 8-й армией и войсками Юго-Западного фронта. С 19 июля по 27 августа Верховный главнокомандующий. 25 августа отдал приказ о движении верных ему войск на Петроград, потребовав отставки Временного правительства. После ликвидации мятежа 2 сентября арестован и заключен в тюрьму г. Быхова. 19 ноября освобожден генералом Н. Н. Духониным и отправился на Дон. Вместе с М. В. Алексеевым и А. И. Деникиным участвовал в формировании Добровольческой армии и был ее главнокомандующим. 13 апреля 1918 убит при штурме Екатеринодара. Генерал от инфантерии (1917) [с. 205].

**Кочетов**, помощник машиниста Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. [с. 336].

**Кравец** Иосиф Андреевич, слесарь Московско-Казанской ж. д., член РКП(б), входил в состав Викжедора [с. 103].

**Кравец** Карл Иванович (1896–1953). Из рабочих. Окончил 2-х классное городское училище в Риге (1905). В 1911–1914 работал учеником электротехника на частном заводе. С 1913 член РСДРП(б). В 1914 монтер Русско-Балтийского вагонного завода. За революционную деятельность арестован и сослан. В 1916–1917 рядовой 32-го Сибирского стрелкового полка и Латышского запасного стрелкового полка. В 1917–1918 на подпольной работе в Либаве, Риге, Пскове. В ноябре 1918 избран в состав Псковского губревкома. В 1919–1920 комиссар военных сообщений 15 армии. С марта 1920 в Главполитпути НКПС. Комиссар Донецких ж. д., затем Екатерининской ж. д. Входил в состав Харьковского и Екатеринославского советов. В марте 1921 назначен комиссаром Московско-Курской ж. д. С октября 1921 комиссар Эксплуатационного управления НКПС. С 28 апреля 1922 уполнаркомпуть на Московско-Киево-Воронежской ж. д., а с 18 июля — председатель Правления этой дороги. 25 марта 1924 назначен уполнаркомпуть Ташкентской ж. д. В 1925 избран председателем губисполкома в Оренбурге. С 1933 секретарь орготдела Всесоюзного общества старых большевиков. В 1935–1937 в секретариате Президиума ВЦИК. С июня 1938 заместитель председателя комиссии по рассмотрению ходатайств о помиловании при Президиуме Верховного Совета РСФСР [с. 152, 155].

**Красин** Леонид Борисович (1870–1926). Родился в семье чиновника. В 1887 поступил в Петербургский технологический институт, но за участие в демонстрации, состоявшейся в день похорон публициста и литературного критика Н. В. Шелгунова, был арестован. Находясь в ссылке, работал на строительстве железной дороги в Сибири. В 1900 окончил Харьковский технологический институт. Работал на строительстве электростанции и на нефтепромыслах в Баку. Член РСДРП, входил в состав ее ЦК. Заведуя в Петербурге осветительной кабельной сетью, приобрел связи в предпринимательских кругах. В 1908 эмигрировал и работал на заводах фирмы «Сименс» в Германии. После Октябрьской революции работал в ВСНХ, был наркомом торговли и промышленности. С 30 марта 1919 по 20 марта 1920 нарком путей сообщения. С марта 1920 на дипломатической работе, нарком внешней торговли [с. 127, 132, 137, 243, 262, 275, 277, 285, 298, 300, 301, 314, 335, 336, 337].

**Красовский** Петр Иосифович (1878–?). Из дворян. Римско-католического вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1900). В том же году назначен на должность инженера в технический отдел Службы пути Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. Одновременно на преподавательской работе в Московском инженерном училище. В 1901–1918 в Обществе Московско-Казанской ж. д. (инженер технического отдела Службы пути, старший мастер Главных мастерских дороги в Москве, помощник начальника Службы тяги, инженер при Правлении, начальник Службы тяги, заведующий отделом тяги в Правлении). В 1918 назначен заведующим отделом мастерских Экспериментального института НКПС. С преобразованием его в Высший технический комитет был товарищем председателя комитета. В 1920 перешел на работу помощником начальника Технического управления НКПС. После слияния его с Эксплуатационным управлением и образованием Центрального управления железнодорожного транспорта возглавлял отдел тяги. С июля 1922 одновременно член технической секции Трансплана, а с 1927 председатель технической секции Центрального планового управления [с. 44, 277, 286, 377, 387].

**Крат** Иван Антонович (1895–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. С 1914 машинист на Юго-Западных, Александровской, Московско-Казанской ж. д. В 1917 член Главного дорожного комитета Московско-Казанской ж. д. В 1919 член комитета РКП(б) Киевского железнодорожного узла, комиссар Александровской ж. д. С 15 июля 1920 по 1 марта 1921 комиссар Московско-Казанской ж. д. 1 июня

назначен начальником Орлово-Витебской ж. д. 1 ноября 1921 избран заместителем председателя Цектрана [с. 304].

**Кржижановский** Глеб Максимилианович (1872–1959). Родился в семье интеллигента. Окончил Петербургский технологический институт (1894). Вместе с В. И. Лениным участвовал в организации Петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего класса». Был арестован и сослан в Сибирь. С 1901 работал слесарем, помощником машиниста, машинистом, начальником депо ст. Тайга. С 1902 в Самаре работал начальником депо, помощником начальника участка Службы тяги Самаро-Златоустовской ж. д. В 1903 на II съезде РСДРП заочно избран в состав ЦК партии. В 1903–1905 жил в Киеве, работал в Управлении Юго-Западных ж. д., в 1905 был председателем забастовочного комитета Юго-Западных ж. д. С 1910 заведовал в Москве кабельной электросетью. После Октябрьской революции работал в Москве над восстановлением и развитием электрохозяйства, был управляющим электростанцией «Электропередача». С конца 1919 председатель Главэлектро ВСНХ. В феврале 1920 назначен председателем Государственной комиссии по электрификации России (ГОЭЛРО). С февраля 1921 председатель Госплана РСФСР, в августе–декабре 1923 и ноябре 1925 – ноябре 1930 председатель Госплана СССР. В 1929–1939 вице-президент Академии наук СССР. Основал в 1930 и до конца жизни был директором Энергетического института АН СССР. Герой Социалистического Труда (1957). Академик АН СССР (1929) [с. 247].

**Крицкий** Николай Павлович (1872–?). Из семьи учителя. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1895). Служил на Самаро-Златоустовской ж. д. (инженер по новым работам, начальник участка, начальник технического отдела, помощник начальника Службы пути). В 1915–1916 начальник Службы ремонта пути и зданий Томской ж. д. С февраля 1916 одновременно заместитель начальника дороги. С июля 1918 помощник и заместитель начальника этой же дороги. В январе 1919 назначен начальником Самаро-Златоустовской ж. д. В октябре 1920 – феврале 1921 помощник начальника Западных ж. д. С февраля 1921 начальник Пермской ж. д. С июля — помощник начальника Юго-Восточных ж. д. С августа 1921 помощник начальника Северных ж. д. Коллежский советник (1910) [с. 387].

**Крылов** Алексей Александрович (1862–?). Сын чиновника. Окончил физико-математический факультет Московского университета (1888), Николаевское инженерное училище (1889). Направлен в 1-й Закаспийский железнодорожный батальон. В 1890 назначен и. д. начальника 2-й дистанции, затем и. д. инженера-техника пути и зданий этой дороги. В 1895 окончил Николаевскую инженерную академию. Продолжил службу на Закаспийской ж. д. (и. д. начальника 1-й дистанции, инженер для поручений при Управлении дороги, начальник мобилизационного отдела). В 1906 назначен начальником охраны дорог и организации службы 1-го Кавказского железнодорожного батальона. В 1909 перемещен на должность начальника отделения Службы пути Южных ж. д. В 1912 стал начальником этой Службы, а в 1913 возглавил такую же Службу на Николаевской ж. д. С 19 октября 1914 начальник Службы пути Александровской ж. д. В 1915 одновременно заместитель начальника дороги. С 1 октября 1916 начальник Службы пути и сооружений Александровской ж. д. В 1914 и 1917 временно занимал должности начальника Минского отдела. Накануне Октябрьской революции подал рапорт об увольнении по состоянию здоровья. Полковник (1907) [с. 167].

**Кузьминский** Владимир Васильевич, товарищ министра финансов, тайный советник (1913) [с. 88].

**Кульжинский** Сергей Николаевич (1874–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1897). Автор многочисленных научных трудов, в том числе по вопросам управления железнодорожным транспортом. В своей автобиографии писал: «Свободно владею немецким, французским и английским, понимаю итальянский, греческий, шведский, знал, но забыл за отсутствием практики, персидский». Состоял постоянным сотрудником периодических изданий МПС (НКПС). Начал службу в Обществе Юго-Восточных ж. д. Затем был инженером при правлениях обществ Владикавказской и Китайско-Восточной ж. д. Дважды был в командировках в Китае. С 1903 ревизор Службы движения Николаевской ж. д. В 1906 вновь поступил на работу в Общество Юго-Восточных ж. д., через год стал вторым заместителем управляющего этих дорог. В 1909–1913 работал в составе Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, управляющий делами этой комиссии. С 1910 начальник Николаевской ж. д. В 1914 назначен главным инспектором при министре путей сообщения. С декабря 1915 член Совета министра, с августа 1916 член Инженерного совета МПС. На службу в НКПС поступил в сентябре 1920, став членом Совета Научно-технического комитета. С 5 августа 1922 член Правления Рязанско-Уральской ж. д. В январе 1926 назначен начальником Контрольно-технического отдела Московско-Белорусско-Балтийской ж. д., в июне 1926 вошел в состав Правления этой дороги. Действительный статский советник (1915) [с. 163].

**Кустодиев** Борис Михайлович (1878–1927), живописец, график, театральный художник [с. 262].

**Лазарев** Карл Петрович (1858–1922). Из дворян. Окончил Высшее коммерческое училище в Варшаве (1876). С 1878 работал в Службе движения Варшаво-Тереспольской ж. д., с 1887 — во Временном управлении казенных железных дорог. До 1905 служил на разных казенных ж. д. В дальнейшем чиновник особых поручений в Министерстве финансов, директор Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. Состоял членом Совета Русского торгово-промышленного банка, членом правления Общества петербургских товарных складов, холодильников и элеваторов, обществ Алтайской ж. д., Подольской ж. д., Новозыбковского подъездного пути, пароходного Общества «Кавказ и Меркурий». После Октябрьской революции работал в Комитете государственных сооружений. С 1921 консультант по коммерческим и правовым вопросам Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС. С июля 1922 одновременно член Правления Николаевской ж. д. В августе 1922 включен в состав смешанной Русско-Финляндской комиссии по выработке русско-финляндской железнодорожной конвенции. Статский советник [с. 53, 357].

**Лазарев-Станищев** Владимир Николаевич (1859–1926). Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1883). В том же году приступил к работе во Временном управлении по постройке Петербургского порта и Морского канала. В 1884 помощник начальника участка Службы пути Харьково-Николаевской ж. д. В 1885–1886 начальник партии по производству окончательных изысканий трассы Ромны-Кременчугской ж. д. В 1887 инженер для технических занятий Службы пути Курско-Харьково-Азовской ж. д. С 1888 по 1889 начальник участка Службы пути Полесских, в 1890 — Екатерининской, а в 1891–1906 — Московско-Киево-Воронежской ж. д. С 1907 по 1913 начальник Службы пути и зданий Юго-Восточных ж. д. Вел научную работу в области борьбы со снегом на железных дорогах. В 1914–1920 директор от МПС в Правлении Общества Бухарской, затем Ферганской ж. д. В 1920 начальник Ликвидационного управления по делам этих дорог. В 1921 был постоянным представителем Главного комитета государственных сооружений на Кавказе. В мае 1922 назначен

помощником начальника Московско-Киево-Воронежской ж. д., а в сентябре 1922 членом Правления Юго-Западных ж. д. В декабре 1924 командирован в Управление начальника «Строймоста» в Киеве. Статский советник [с. 53, 387].

**Ландсберг** Вячеслав Вячеславович (1877–?). Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. В 1901–1905 младший инженер изыскательской партии, начальник дистанции на строительстве ж. д. между городами Полоцк и Седлец. В 1905–1907 начальник участка Службы пути Николаевской ж. д. С 1907 начальник станции, ревизор движения, начальник отдела Службы движения Юго-Западных ж. д. В 1912–1915 начальник участка Службы движения Московско-Казанской ж. д., в 1915–1916 начальник этой Службы. С июня 1916 по ноябрь 1918 помощник управляющего Московско-Казанской ж. д. С 1 августа 1919 председатель Комитета по перевозкам, помощник, заместитель управляющего Эксплуатационным управлением НКПС. Автор научных работ по вопросам автоматической блокировки. В октябре 1921 выехал на родину в Литву. Надворный советник [с. 281, 294].

**Ландсберг (Ляндсберг)** Эмиль-Николай Вацлавович (1880–?). Из мещан. Римско-католического вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1906). Службу начал в 1908 на Привисленских ж. д. (помощник начальника ст. Варшава, начальник станций Тересполь, Граево). В 1913–1916 начальник технического отдела и заместитель начальника Службы движения Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С 10 мая 1916 начальник Службы движения Варшаво-Венской ж. д. В мае 1914 одновременно назначен помощником начальника эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС и председателем ЦК по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам, председателем Нефтяного комитета МПС. 27 марта 1917 назначен управляющим эксплуатационным отделом Управления железных дорог. С 12 сентября 1917 начальник Эксплуатационного управления МПС. С 1918 в эмиграции [с. 92, 199, 213, 223].

**Лансере** Евгений Евгеньевич (1875–1946), график и живописец. Народный художник РСФСР (1945) [с. 262].

**Ларионов** Алексей Михайлович (1878–?). Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1900). В 1900–1905 служил в Обществе Владикавказской ж. д.: производителем работ по постройке Царицынской ветви, порта в Сарепте, помощником начальника участка пути, ревизором движения, заведующим коммерческим агентством дороги в Царицыне. В 1905 председатель I делегатского съезда рабочих и служащих Владикавказской ж. д. За участие в революционном движении уволен. С 1906 преподаватель ряда вузов Петербурга, в том числе Института инженеров путей сообщения и политехнического по кафедрам механики, начертательной геометрии и эксплуатации железных дорог. Автор многочисленных научных трудов по истории, экономики и эксплуатации железных дорог. Неоднократно командировался в европейские страны для изучения опыта работы железнодорожного транспорта. Был представителем России на международной железнодорожной конференции в Берне в 1914. Одновременно в 1909–1912 работал в эксплуатационном отделе Управления железных дорог МПС. В 1913–1914 помощник начальника Службы движения Александровской ж. д. В 1914 назначен начальником военного Минского отдела на линии Смоленск—Брест. В 1914–1915 начальник Службы движения Северных ж. д. В 1916–1917 старший инспектор при министре путей сообщения и представитель МПС во Временном распорядительном комитете по железнодорожным перевозкам. Управляющий делами этого комитета. Одновременно продолжал педагогическую деятельность. В 1917–1918 управляющий Алтайской ж. д. В первой половине 1918 технический советник дороги, в августе–ноябре 1918 директор техническо-хозяй-

ственного отдела МПС Временного Сибирского правительства в Омске. С ноября 1918 по январь 1920 товарищ министра путей сообщения в Омском правительстве. После падения режима А. В. Колчака арестован. Титулярный советник [с. 44].

**Лашкевич** Валериан Валерианович (1876–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Харьковского университета. Гласный Харьковской городской думы. Участник Русско-японской войны 1904–1905. Помощник юрисконсульта Южных ж. д. Депутат Государственной думы 4-го созыва, член Комиссии о путях сообщения. Член партии кадетов. Поручик [с. 85].

**Лебедев** Юрий Иванович (1870–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский университет (1892), Институт инженеров путей сообщения (1897). Служил в лейб-гвардии 4-м Императорской фамилии батальоне. С 1898 в Обществе Новозыбковского подъездного пути. В 1903 назначен помощником начальника технического отдела Службы пути Николаевской ж. д. Участник Русско-японской войны 1904–1905. И. д. начальника отделения Полевого дорожного управления Маньчжурской армии. В 1907 назначен начальником участка Службы пути Николаевской ж. д. В 1910–1913 инженер для особых поручений начальника этой дороги. С 1913 начальник Службы пути Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С ноября 1916 помощник управляющего Петроградской сетью этой дороги. В 1918 председатель Временной Комиссии по ликвидации дел и расчетов бывшего Управления путей сообщения. В январе 1919 назначен главным инспектором железных дорог [с. 311].

**Лебедев** Юрий Михайлович (1874–?). Окончил Петербургский технологический институт. Депутат Государственной думы 4-го созыва, член Комиссии о путях сообщения. Кадет [с. 85].

**Леви** Людовик Маврикиевич (1853–1927). Из мещан. Иудейского вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Варшавского университета (1874) и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1877). Начал службу в 1878 на Юго-Западных ж. д. начальником технического отделения Отдела подвижного состава, тяги и мастерских. По его проекту построено несколько паровозов и один из них по приказу министра путей сообщения был назван «Л. М. Леви». С 1896 начальник Службы подвижного состава и тяги на Рыбинской ж. д., а с 1902 на Московско-Киево-Воронежской ж. д. В 1905 назначен главным инженером при Правлении Общества Московско-Киево-Воронежской ж. д., начальником его технического отдела. После Октябрьской революции член Высшего технического совета НКПС (заведующий отделом улучшений железнодорожной техники, председатель механической секции) [с. 183].

**Ледовской** Василий Иванович (1886–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил Московский университет. С 1911 коммерческий ревизор на Северных ж. д. В сентябре 1916 назначен начальником участка Коммерческой службы этих дорог. С июля 1918 комиссар Московского окружного отделения НКПС. С 25 августа 1918 член коллегии НКПС. Заведовал Инструкторскими курсами НКПС. В 20-х гг. начальник Центрального управления по просвещению на транспорте. В сентябре 1928 назначен членом Правления Октябрьской ж. д. [с. 110, 111, 117, 123, 125, 234, 287, 311].

**Ленин** Владимир Ильич (1870–1924). Из дворян. Окончил гимназию в Симбирске (1887). Поступил в Казанский университет, но исключен за участие в студенческих волнениях. В 1891 сдал экзамены экстерном за юридический факультет в Петербургском университете. В 1892–1893 помощник присяжного поверенного. В 1895 один из организаторов петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего

класса». В том же году арестован и сослан в Сибирь. В 1900 выехал за границу. Один из организаторов газеты «Искра». На II-м съезде РСДРП возглавил большевистское течение в партии и вскоре стал ее признанным лидером. С 1905 по 1912 представитель РСДРП в Международном социалистическом бюро. В своих теоретических трудах отстаивал и развивал учение К. Маркса и Ф. Энгельса. Организатор газеты «Правда» (1912). Выступал против развязанной правительствами европейских государств мировой войны. После Февральской революции вернулся в Россию. Под его руководством партия большевиков стала самой влиятельной и организованной политической силой в стране. Разработанная В. И. Лениным тактика привела к победе Октябрьской революции и переходу власти в руки Советов. Председатель Совета Народных Комиссаров (1917–1924), с 1919 член Политбюро РКП(б), инициатор создания Коммунистического Интернационала, основатель Союза Советских Социалистических Республик (1922) [с. 113, 116, 228, 230, 233, 234, 245, 248, 249, 260, 276, 286, 301, 326, 350, 371, 388].

**Леонтьев** Н. И. С 21 ноября 1921 председатель Московского комитета по перевозкам [с. 386].

**Леонтьев** Николай Николаевич (1877–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1901). Работал в Ревельских мастерских. В 1904 начал службу на железных дорогах: в 1904–1913, 1914–1917 — ревизор, начальник участка, начальник отдела Службы подвижного состава и тяги Северо-Западных ж. д. В 1913–1914 старший ревизор Службы тяги Либаво-Роменской ж. д. В 1917–1918 начальник Службы тяги Риго-Орловской ж. д. В 1918–1919 инженер-инструктор Технического управления НКПС. С ноября 1919 заведующий Службы тяги Екатерининской ж. д.; с апреля 1921 помощник начальника Кавказского округа путей сообщения. С 1922 начальник Службы тяги Закавказских ж. д. С 1924 на такой же должности на Северных ж. д. Надворный советник (1914) [с. 386].

**Ливеровский** Александр Васильевич (1867–1951). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Петербургского университета (1890). Воинскую повинность отбыл кануниром 5 батареи лейб-гвардии Артиллерийской бригады (бомбардир, младший фейерверкер, прапорщик запаса полевой артиллерии). Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1894). Направлен на строительство Сибирской ж. д. В 1897 прикомандирован к Управлению по сооружению железных дорог МПС и направлен на строительство Новороссийск-Сухумского шоссе. С 1898 начальник технического отдела Службы пути Средне-Сибирской ж. д. В 1901 перешел в Общество Московско-Казанской ж. д. В том же году направлен на строительство Кругобайкальской ж. д. В последующие годы работал на переустройстве различных участков Транссибирской магистрали. В зарубежных командировках изучал практику сооружения железных дорог в Швеции, Италии, Швейцарии, Франции, Бельгии, Германии, Австрии и др. стран. В 1912 назначен заместителем начальника строительства Восточно-Амурской ж. д. С июня 1913 руководил строительством этой дороги. В ноябре 1916 назначен начальником Управления по сооружению железных дорог МПС. С 1 сентября 1917 управляющий МПС, с 3 октября 1917 министр путей сообщения. В годы Гражданской войны жил в Крыму. В 1922–1923 консультант Кавказского округа путей сообщения, член Научно-технического совета Главного управления государственных сооружений ВСНХ.. С 1926 возглавлял кафедру в Ленинградском Институте инженеров путей сообщения, вскоре стал деканом строительного факультета. С 1939 заместитель директора Института мерзлотоведения АН СССР. Консультант строительства Московского метрополитена. Автор проекта «Дороги жизни» через Ладожское озеро

в годы Великой Отечественной войны. Доктор технических наук (1938). Статский советник [с. 206, 208, 221, 222, 387].

**Лизарев** Федор Семенович (1882–1937). Из крестьян. Окончил городское училище в Майкопе, Техническое железнодорожное училище в Ашхабаде (1900). Работал на Закаспийской ж. д. С 1903 старший дорожный мастер на Николаевской ж. д. С 1904 в РСДРП. В 1905–1906 в изыскательской партии на строительстве Северо-Донецкой ж. д. В дальнейшем работал в Управлении «Московский трамвай», затем в Московской земской управе. После Февральской революции в уездном Комитете общественных организаций. В сентябре 1917 избран председателем Бутырской районной управы. В 1920 избран в Донской обком РКП(б). В конце 1921 направлен на работу на железнодорожный транспорт. Работал комиссаром Службы пути Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д., комиссаром Московско-Казанской ж. д. В 1923–1924 председатель губисполкома Вятской губернии. В 1924–1925 заместитель председателя Правления и заместитель уполномоченного наркомпути Московско-Курской ж. д., в 1925–1928 уполномоченный наркомпути и председатель Правления Рязанско-Уральской ж. д. Ректор Московского института инженеров транспорта в 1930, 1933–1936. В 1931–1933 член коллегии НКПС. В 1937 начальник штаба строительства ж. д. Усть-Вымь—Чибью Ухтапечорлага НКВД. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 152, 153, 155, 159].

**Логоткин** С. П. Ревизор движения Московско-Киево-Воронежской ж. д. [с. 290].

**Ломов** (Оппоков) Георгий Ипполитович (1888–1938). Из служащих. В 1906–1910 учился на юридическом факультете Петербургского университета. В 1913 сдал экзамены экстерном. В революционном движении с 1903. В 1905–1906 работал на Николаевской ж. д. В 1911–1913 в ссылке в Архангельской губернии. Участвовал в Канинской экспедиции по обследованию Чешской губы Северного Ледовитого океана. С 1914 юрисконсульт ряда профсоюзов. В 1916–1917 снова в ссылке в Восточной Сибири. После Февральской революции член Президиума Московского Совета рабочих депутатов. В дни Октябрьской революции член Московского ВРК. В 1918–1921 заместитель председателя ВСНХ. Затем член Сибирского бюро ЦК РКП(б). С 1923 председатель Нефтесиндиката, в 1926–1929 председатель Правления «Донуголь». С 1929 член Президиума ВСНХ СССР. В 1927–1934 член ЦК ВКП(б). В 1934–1937 член Бюро Комиссии советского контроля при СНК СССР. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 205].

**Ломоносов** Юрий Владимирович (1876–1952). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1898). Службу начал на Харьково-Николаевской ж. д. и уже в 1898 участвовал в опытах над паровозами типа 0–4–0 серии 0. Желая продолжать научную работу, он перешел в Киевский политехнический институт. В 1904 была опубликована его первая книга. Тогда же Ломоносов пришел к выводу о неизбежной замене паровозов тепловозами. Сочувствуя социал-демократическому движению, он уже в начале XX в. познакомился с некоторыми будущими руководителями Советского государства. В 1909 получил назначение на Ташкентскую ж. д. начальником Службы тяги. В 1912 введен в состав Инженерного совета МПС. С 1913 возглавлял Контору опытов над типами паровозов. Активный участник Февральской революции. В апреле 1917 командирован в США, где возглавил Миссию путей сообщения, которая осуществляла заказы на железнодорожное оборудование. В 1919 вернулся в Советскую Россию. Введен в состав Президиума ВСНХ, коллегию НКПС. С 1920 по 1923 уполномоченный СНК по железнодорожным заказам за границей. Возглавлял Российскую железнодорожную миссию. Конструктор первого в мире магистрального тепловоза, построенного в Германии и в 1925 внесенного в инвентарный парк локомотивов

советских железных дорог. В начале 1927 был отозван в Москву, но остался за границей. Работал консультантом и преподавателем в различных странах Западной Европы и США. Последние годы жил в Канаде. Автор многочисленных научных работ и мемуаров. Профессор. Статский советник [с. 11, 58, 84, 148, 168, 182, 276, 277, 285, 376, 378, 387, 392, 401].

**Лунев** Кузьма Семенович, в 1921 начальник Северных ж. д. На железнодорожном транспорте с 1907. Окончил городское училище. Работал конторщиком, счетоводом, помощником заведующего отделением статистики, младшим ревизором Службы движения на Северных ж д. [с. 386, 398].

**Лутугин** Н. И., в 1917 председатель Исполкома Всероссийской железнодорожной конференции, член ЦК Народно-социалистической партии [с. 196, 201].

**Лысак** Михаил Семенович (1878–?). Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1901). Службу начал помощником начальника участка Службы пути Екатерининской ж. д. С 1911 помощник начальника технического отдела Службы движения Николаевской ж. д. В мае–декабре 1912 начальник станции Бологое. С декабря ревизор движения на этой дороге. В августе 1913 назначен начальником конторы Службы движения Ташкентской ж. д. В 1915–1918 служил на Риго-Орловской ж. д. старшим ревизором вагонного хозяйства, помощником и первым заместителем начальника Службы движения. С августа 1918 помощник управляющего эксплуатационным отделом Московского округа путей сообщения. 16 мая 1919 назначен помощником и заместителем управляющего Эксплуатационным управлением НКПС. С 17 января 1920 начальник Северо-Донецкой ж. д. [с. 387].

**Львов** Петр Николаевич (1884–?). Из семьи служащих. Получил домашнее образование. В 1906–1909 работал в хозяйственном отделе Правления Общества Московско-Казанской ж. д. (конторщик, счетовод, бухгалтер). С 1905 в РСДРП. За участие в революционном движении неоднократно арестовывался, находился в тюрьмах и на поселении. С 1917 снова на Московско-Казанской ж. д. — секретарь Главного дорожного комитета, секретарь Военно-революционного комитета. В 1918–1919 казначей и главный бухгалтер в Управлении этой дороги. С декабря 1919 председатель дорполита Западных ж. д. В 1920–1923 занимал разные должности в Главполитпути, Цектране, в дорпрофсоже Московско-Казанской ж. д. С 21 ноября 1923 по 1 марта 1924 начальник Политсекретариата НКПС, затем начальник учетно-распределительного отдела Центрального административного управления НКПС. С июня 1924 главный инспектор труда путей сообщения [с. 120].

**Люби** Сергей Васильевич (1865–?). Сын подполковника. Православного вероисповедания. Окончил 2-й Московский кадетский корпус и Московское пехотное юнкерское училище (1886). С 1910 комендант станции Москва-Товарная Северных ж. д. В годы Первой мировой войны и. д. заведующего передвижением войск Смоленского района и Московского железнодорожного узла. Подполковник [с. 166].

**Маевский** Иван Николаевич (1890–1937). Родился в семье рабочего-рыбака. Окончил церковно-приходскую школу (1903) и 2-х классное городское училище (1906) в Мариуполе. В 1929–1931 учился в Транспортной академии в Ленинграде. В 1906–1913 работал ремонтным рабочим, костыльщиком на станции Мариуполь Екатерининской ж. д. Затем служил в лейб-гвардии Гренадерском полку. В годы Первой мировой войны в составе этого полка воевал на Юго-Западном фронте. В мае 1917 вступил в РСДРП(б). В октябре 1917 назначен начальником Красной Гвардии в поселке Ханжонка Области Войска Донского. С декабря 1917 комиссар Курского железнодорожного узла. В июне–декабре 1918 комиссар Нижегородского железно-

дорожного узла. С декабря 1918 по июнь 1919 чрезвычайный военный комиссар Московского железнодорожного узла. В июне 1919 – феврале 1920 особоуполномоченный Совета рабочей и крестьянской обороны по проведению военного положения на железных дорогах. В 1920 помощник начальника войск внутренней охраны Республики, с января 1921 начальник лесных заготовок Сибири. В мае 1921 назначен заместителем комиссара Сибирского округа путей сообщения. В 1922–1924 занимал должности начальников линейных отделов Северо-Кавказского округа путей сообщения и Владикавказской ж. д. В 1924–1929 заместитель председателя, председатель Правления Юго-Восточных ж. д. В 1931–1934 заместитель директора Управления Южными ж. д., затем директор Управления Омской ж. д. В 1934–1935 заместитель начальника, начальник Северо-Кавказской ж. д. В 1936 награжден орденом В. И. Ленина. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 239, 241, 311].

**Май** Сергей Кириллович (1883–?). Родился в семье директора гимназии в Одессе. Вероисповедания православного. Окончил юридический факультет Петербургского университета (1907). Помощник юрисконсульта, юрисконсульт Управления временной эксплуатации Амурской ж. д., присяжный поверенный. С 25 апреля 1917 юрисконсульт МПС. После Октябрьской революции служил в НКПС. В 1922–1923 помощник начальника экономическо-правового отдела Экономического управления НКПС, консультант Управления делами этого наркомата. С января 1924 член оргсекции Трансплана. С февраля старший инспектор Главной инспекции НКПС. В апреле 1926 перешел на работу в Народный комиссариат внешней и внутренней торговли СССР [с. 208].

**Макарова** Светлана Леонидовна, историк [с. 8].

**Малицкий** Александр Леонидович (1878–?). Православного вероисповедания. С января 1910 помощник юрисконсульта Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., в 1917 председатель Викжеля, в 1918 член Викжедора и коллегии НКПС, заведующий Экономическим управлением НКПС. В 20-х гг. профессор, специалист в области гражданского права [с. 89, 94, 98, 101, 103].

**Маллет** Анатоль (1837–1919), немецкий инженер. Родился в Швейцарии. Окончил Центральную школу ремесел и промышленности во Франции (1858). Участвовал в строительстве ряда железнодорожных линий в этой стране. Наибольшую известность получил после постройки сочлененного паровоза серии 0–3–0 + 0–3–0. Передняя группа колесных пар имела поворотную тележку, что позволяло использовать паровоз на дорогах, имевших тяжелый профиль пути. Паровозы системы Маллета развивали большую силу тяги и в основном использовались на железных дорогах США. Первые паровозы этого типа для России были построены в Германии в 1896. С 1880 по 1918 Маллет был специальным корреспондентом Бюллетеня Общества гражданских инженеров, издававшегося во Франции [с. 268].

**Маневич** Семен Львович (Самуил Леопольдович) (1892–?). В годы Гражданской войны окончил 2-й политехнический институт в Петрограде. В годы Первой мировой войны начал работать редактором экономической литературы. С 1918 в НКПС — управляющий отделом печати Комиссариата Северо-Западного округа путей сообщения. После реорганизации отдела в Редакцию специальных экономических и технических изданий НКПС, стал ее главным редактором. Одновременно редактор и преподаватель на Высших технических курсах НКПС. Главный редактор журнала «Техника и экономика путей сообщения». В феврале 1921 перешел на работу в «Известия ВЦИК» [с. 283].

**Манос** Иван Яковлевич (1870–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Петербургского университета (1892),

Институт инженеров путей сообщения Александра I (1896). Начал службу вольноопределяющимся в Обществе Юго-Западных ж. д. В 1898 причислен к МПС и направлен в Общество Московско-Киево-Воронежской ж. д. С 1903 начальник участка Службы пути Либаво-Роменской ж. д. В 1908–1911 в Обществе Юго-Восточных ж. д. В 1911–1917 в Управлении железных дорог МПС (помощник управляющего, управляющий техническим отделом). 3 октября 1917 назначен начальником Николаевской ж. д. После Октябрьской революции работал в Петроградском округе путей сообщения. С августа 1919 в НКПС. В 1920–1922 начальник Мурманской ж. д. В сентябре 1922 назначен вторым заместителем председателя Высшего технического комитета НКПС, а в октябре — членом Совета Научно-технического комитета НКПС. В 1929 назначен вр. и. д. председателя Техническо-экономического совета НКПС. Статский советник (1914) [с. 203, 277].

**Марацевич** Виктор Давидович, товарищ министра путей сообщения в мае–июле 1917 [с. 196].

**Маркин** М. Н., осмотрщик вагонов на ст. Сокольники Московско-Казанской ж. д. [с. 97].

**Марков** Сергей Дмитриевич (?–1922). В 1919–1920 член коллегии НКПС. С июня 1920 начальник Владикавказской ж. д., 26 апреля 1921 назначен начальником Кавказского округа путей сообщения. С 22 июля 1922 уполнаркомпуть и председатель Правления Северо-Кавказских ж. д. [с. 300].

**Маркс** Карл (1818–1883), основоположник марксизма, учения о буржуазном обществе XIX в., о путях и способах его революционного преобразования в новую общественно-экономическую формацию — коммунизм [с. 245].

**Мау** Владимир Александрович (род. в 1959), экономист [с. 114].

**Межлаук** Валерий Иванович (Мартин Иоганнович) (1893–1938). Сын учителя гимназии. Окончил историко-филологический и юридический факультеты Харьковского университета. Оставлен при университете для подготовки к профессорскому званию. В 1916 мобилизован в армию. В 1917 участвовал в создании отрядов Красной Гвардии, Харьковского социалистического союза рабочей молодежи. После Октябрьской революции председатель Харьковского Совета рабочих депутатов, провозгласившего советскую власть в городе. В феврале–марте 1918 нарком финансов Донецко-Криворожской Советской республики, член обкома РКП(б) и Чрезвычайного штаба обороны. Затем в РККА: губвоенком, член РВС 5, 10, 14 и 2 армий, начальник артиллерийского снабжения, наркомвоен Украинской ССР. С марта 1920 заместитель комиссара, комиссар Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В октябре назначен комиссаром Московско-Курской ж. д. С ноября 1920 комиссар Северных ж. д. В октябре 1921 назначен заместителем комиссара НКПС. С января 1922 управляющий делами, с июля член коллегии НКПС. В августе вошел в состав «четверки» по делам правлений ж. д. С января 1924 председатель хозяйственной секции Трансплана. В октябре 1924 возглавил Транспортную Чрезвычайную комиссию по ликвидации неграмотности на путях сообщения. В том же году вошел в состав Президиума ВСНХ. В 1934–1937 заместитель председателя СНК и СТО СССР, председатель Госплана СССР. Член ЦК ВКП(б) с 1934. Член ЦИК СССР. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 155, 156, 159, 358].

**Мекк** Карл Федорович (1821–1876). Крупный предприниматель, сторонник железнодорожного строительства в России. Отец Н. К. Мекка. В начале 60-х гг. XIX в. участвовал в строительстве Московско-Рязанской и Рязано-Козловской ж. д., затем был концессионером Курско-Киевской и Либаво-Роменской ж. д. Председатель Правления Общества Московско-Рязанской ж. д. [с. 53].

**Мекк** Николай Карлович (1863–1929). Сын К. Ф. фон Мекка. Окончил Училище правоведения. В 1883–1884 конторщик Службы движения, дежурный по станции на Николаевской ж. д. В мае–июле 1884 помощник машиниста, затем машинист на Московско-Рязанской ж. д. С апреля 1887 старший ревизор Материальной службы этой дороги. В 1888–1891 и. д. главного кассира, главного бухгалтера, с 1 мая 1891 член Правления, с 1 мая 1892 по 1 июля 1918 председатель Правления Общества Московско-Казанской ж. д. С 1 августа 1918 заведующий эксплуатационным отделом Экспериментального института путей сообщения. В 1920 консультант Высшего совета по перевозкам, в 1921–1922 работал в Высшем техническом комитете, Главном комитете государственных сооружений, одновременно преподавал в различных московских вузах. В 1922–1925 профессор Московского института инженеров путей сообщения, в 1923–1927 — Высших технических курсов НКПС, объединившихся в Московский институт инженеров транспорта. В 1922–1924 член технической секции Трансплана. С августа 1924 старший консультант при НКПС. По совместительству с августа 1925 член Экономического бюро, а с июля 1926 в Резинотресте. В 1927–1928 председатель экономической секции Центрального планового управления НКПС. С июля 1928 в тепловозной секции НКПС. В одной из служебных анкет НКПС о нем сказано: «Незаменимый специалист по общеадминистративным и финансово-экономическим вопросам, а также по холодильному делу». Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 53, 54, 115, 177, 367].

**Мигулин** Петр Петрович (1870–1948). Сын священника. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Харьковского университета (1893) и оставлен для преподавательской деятельности на кафедре финансового права. В 1900 защитил магистерскую, а в 1901 докторскую диссертации. С 1902 ординарный профессор финансового права в Харьковском университете. Автор многочисленных работ по аграрному вопросу и финансовой политике. В 1913–1917 редактор и издатель журнала «Новый экономист». После Октябрьской революции в эмиграции [с. 197, 209].

**Минцлов** Сергей Рудольфович (1870–1933). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Нижегородский графа Аракчеева кадетский корпус (1880), 3-е военное Александровское училище (1890). Служил в 106-м пехотном Уфимском полку. В 1892 отправлен в запас армейской пехоты. С 1893 в отставке. Служил столоначальником Понтийской карантинно-таможенной конторы. В 1894–1899 помощник надзирателя и пакгаузный надзиратель Кретингенской, Новоселицкой и Одесской таможен. С 1899 помощник пакгаузного надзирателя и корабельный смотритель Петербургской портовой таможни. В 1910–1912 земский начальник в Стерлитамакском и Старорусском уездах. С 1912 чиновник особых поручений Главного управления землеустройства и земледелия, с 19 апреля 1915 — непременный член Конотопской землеустроительной комиссии. 24 августа 1915 призван на действительную службу и направлен в 409 дружину государственного ополчения. С 13 мая 1916 служил в Карсском полку. 31 января 1917 назначен и. д. правителя дел Управления военно-железных дорог Трапезондского района. После Октябрьской революции в эмиграции. Книговед, автор фундаментальных библиографических трудов. Подпоручик (1889), коллежский советник (1914) [с. 213].

**Миронов** Иван Никитович (1893–1937). Родился в семье приказчика мучного лабаза. Окончил 3-х летнюю земскую сельскую школу. Работал слесарем, монтером на различных предприятиях Москвы. С 1912 участвовал в социал-демократических кружках. С мая 1915 монтер телеграфа на станции Лосиноостровская Северных ж. д. В марте 1917 избран председателем месткома этой станции. С июня 1917 член Главного дорожного комитета Северных ж. д. С сентября 1917 член РСДРП(б). С мая 1918 председатель дорожного Военно-революционного комитета, затем до конца

1918 председатель Главного дорожного комитета Северных ж. д. Во время Ярославского мятежа эсеров руководил военно-революционным комитетом Ярославской губернии. С января по апрель 1919 комиссар Ташкентской ж. д. Затем служил в органах полевого управления путей сообщения ряда фронтов. С июля 1920 по январь 1921 заместитель комиссара Владикавказской ж. д. В 1921 комиссар ряда ж. д. С декабря 1921 председатель дорпрофсожа Северных ж. д. В 1922–1925 начальник Южных ж. д., в 1925–1928 начальник Северо-Кавказской ж. д. С 1928 по 1932 в НКПС: член коллегии и начальник ЦУЖЕЛ, заместитель народного комиссара. В последующие годы руководил Пермской и Томской ж. д. С марта 1936 начальник отдела в НКПС. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 311].

**Митинский** Александр Николаевич (1875–1957). Сын коллежского секретаря. Православного вероисповедания. Окончил Горный институт Екатерины II (1897). Преподавал черчение в этом же институте. Экстраординарный профессор (1901). В 1903–1905 неоднократно в командировках в Англии, Германии, США. С 1906 помощник горного инженера Камско-Воткинского округа. В 1907–1912 в Горном департаменте Министерства торговли и промышленности. В 1912 назначен главным инженером Отдела по испытанию и освидетельствованию заказов МПС. С 1916 член Инженерного совета, с сентября в Техническом управлении железных дорог МПС. В 1918 член Высшего технического совета НКПС, заместитель начальника Экспериментального института путей сообщения. Статский советник (1906) [с. 209].

**Михайлов (Дементьев)** Иван Диомидович (1874–?). Из мещан. Православного вероисповедания. После окончания Гатчинской учительской семинарии поступил вольноопределяющимся рядовым в 90-й пехотный Онежский полк (1893). После окончания Петербургского юнкерского училища с 1897 служил в 86-м Вильманстрандском, 87-м Нейшлотском пехотных полках. С декабря 1912 заведующий обучением в Интендантской академии. Полковник [с. 11, 212, 244, 316].

**Мовчан-Кухарук** Яков Макарович. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт и Институт инженеров путей сообщения Александра I. На службе в МПС с 1891. В ноябре 1909 назначен помощником начальника Службы пути Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. С августа 1913 первый заместитель начальника Омской ж. д. В мае 1916 начальник Службы ремонта пути и сооружений Риго-Орловской ж. д. В 1917 начальник Ташкентской ж. д. После Октябрьской революции продолжил службу в ведомстве путей сообщения. С 31 мая 1922 начальник Московско-Казанской ж. д. В конце 20-х гг. консультант Центрального хозяйственно-материального отдела НКПС. Статский советник [с. 343, 359, 398].

**Монигетти** Владимир Иванович. Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Московский университет. С 1915 ревизор Службы движения Московско-Казанской ж. д. Коллежский секретарь [с. 37].

**Муранов** Матвей Константинович (1873–1959). Депутат Государственной думы 4-го созыва от РСДРП(б). В 1914 арестован и сослан в Туруханский край. В июле 1917 избран в состав ЦК РСДРП(б). На II съезде Советов избран членом ВЦИК. В ноябре–декабре 1917 заместитель наркома внутренних дел. В дальнейшем на партийной и государственной работе [с. 228].

**Мясоедов-Иванов** Виктор Андреевич (1841–1911). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1860). Направлен в распоряжение начальника работ по сооружению Военно-Грузинской дороги. В 1862 проводил изыскания для военного судоходства на Кубани. В 1864 уволен по домашним обстоятельствам. В 1866 вновь определен на службу и направ-

лен в распоряжение Оренбургского генерал-губернатора. В 1871 прикомандирован к МПС, а в 1872 уволен в Общество Московско-Курской ж. д. С 1886 управляющий Курско-Харьково-Азовской ж. д. С 1886 управляющий Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. В 1888 назначен председателем комиссий по приему в казну Ряжско-Вяземской и Либаво-Роменской ж. д., затем, в 1893, — Главного Общества российских железных дорог. В 1895 назначен главным инспектором железных дорог. С 1897 возглавлял Управление казенных железных дорог, а с 1899 начальник Управления железных дорог МПС. В 1900 назначен товарищем министра путей сообщения. С 1909 одновременно сенатор, а с 1910 член Государственного совета, ординарный профессор Института инженеров путей сообщения Александра I. Тайный советник (1899) [с. 27].

**Нагродский** Владимир Адольфович (1872–?). Из дворян. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1896). В 1897–1904 служил в Обществе Владикавказской ж. д. Затем в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1909–1911 в канцелярии МПС. С 1911 преподаватель в Институте инженеров путей сообщения Александра I [с. 115].

**Науман** Вольдемар-Август Готфридович (1882–?). Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт. Службу начал машинистом на Николаевской ж. д. в 1908. В 1909–1917 помощник начальника участка тяги, ревизор тяги, начальник участка тяги Николаевской ж. д. С 1917 на Московско-Киево-Воронежской ж. д.: начальник технического отдела, технический руководитель, управляющий дорогой. С 1 июля 1919 технический руководитель Юго-Западных ж. д. С 7 мая 1920 начальник Службы тяги Московско-Киево-Воронежской ж. д. 20 декабря 1920 назначен начальником крымского отдела Южных ж. д. С 1 апреля 1921 начальник Южных ж. д. В июне 1922 откомандирован в распоряжение Южного округа путей сообщения [с. 272].

**Невский** Владимир Иванович (Кривобоков Феодосий Иванович) (1876–1937). Из купцов. Православного вероисповедания. Учился на физико-математическом факультете Московского университета. Активный участник социал-демократических организаций. Неоднократно арестовывался. Известный публицист партии большевиков. В 1917 один из создателей военной организации Петроградского комитета, а затем и при ЦК РСДРП(б). Входил в состав редакций нескольких газет. Член Петроградского ВРК. С ноября 1917 член коллегии НКПС, с 25 июля 1918 по 15 марта 1919 нарком путей сообщения, затем член Президиума ВЦИК (1919–1920), ректор Университета имени Я. М. Свердлова, с 1924 директор Государственной библиотеки имени В. И. Ленина. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 102, 103, 106, 107, 109, 110, 112, 113, 117, 123, 126, 127, 228, 229, 230, 231, 234, 235, 236, 278, 286, 290, 292, 295].

**Некрасов** Владимир Павлович (1879–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Московское инженерное училище (1904). В 1904–1912 служил на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: помощник начальника участка Службы пути, инженер для технический занятий в Техническо-хозяйственном отделе Правления, ревизор движения, помощник начальника станции Волга. С 1912 начальник отдела перевозок Службы движения Северо-Западных ж. д. С 1 августа 1914 делопроизводитель эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС. 18 декабря 1915 назначен инженер-инспектором по наблюдению за правильной эксплуатацией железных дорог. В 1917 управляющий делами Комиссии А. А. Добровольского. С 1 декабря 1918 по 29 января 1919 главный инспектор железных дорог, затем в Главполитпути. Член РКП(б). В 1921 назначен ректором Московского института гражданских инженеров. Одновременно член технической, а с 1924 — финансовой

секций Трансплана НКПС. С декабря 1924 по совместительству в Госплане и в 1926 перешел на работу в Госплан СССР [с. 42, 86, 226, 300].

**Некрасов** Николай Виссарионович (1879–1940). Родился в семье священника. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1902). В 1902–1904 находился за границей, затем экстраординарный профессор Томского технологического института. Депутат Государственной думы 3 и 4 созывов, с ноября 1916 товарищ председателя Думы. В 1908–1917 член ЦК партии кадетов, лидер ее левого крыла. С 1910 входил в состав руководящего ядра масонских организаций в России. В годы Первой мировой войны член Особого совещания по обороне государства и Сибирского общества подачи помощи больным и раненым воинам и пострадавшим от войны. В дни Февральской революции вошел в состав Временного комитета Государственной думы. Со 2 марта по 2 июля министр путей сообщения, с 8 июля товарищ министра-председателя правительства и одновременно (с 24 июля) министр финансов. В дни корниловского мятежа поддерживал мнение ряда министров об отставке А. Ф. Керенского. С сентября 1917 генерал-губернатор Финляндии. После Октябрьской революции на службе в советских учреждениях (управляющий московской конторы Синкредсоюз, статистик в Наркомпроде). С 1919 под чужой фамилией жил и работал в Казани, где был арестован чекистами, но вскоре освобожден. С 1921 работал в Центросоюзе РСФСР и СССР. Преподавал в Московском университете и в Московском институте потребкооперации. В 1939 арестован и в 1940 по приговору Военной коллегии Верховного Суда СССР расстрелян. Реабилитирован посмертно [с. 85, 86, 90, 91, 92, 93, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 202, 211].

**Некраш** Ликарион Витольдович, в 20-х гг. профессор 1-го ленинградского политехнического института им. М. И. Калинина, специалист по теории статистики [с. 13].

**Немешаев** Клавдий Семенович (1849–1927). Родился в семье обер-офицера. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1871). Службу начал в Обществе Тамбово-Саратовской ж. д. начальником участка Службы пути. Затем был главным инженером и управляющим дорогой в Обществе Сестрорецкой ж. д. С 1875 продолжил службу в Обществе Поти-Тифлисской ж. д., через два года — в Обществе Закавказской ж. д. В 1883 прикомандирован к Временному управлению казенных железных дорог, но через год назначен начальником Службы пути Тамбовско-Саратовской ж. д. С 1890 на такой же должности на Сызрано-Вяземской ж. д., с 1892 ее начальник. В 1896 назначен начальником Юго-Западных ж. д. С 28 октября 1905 по 28 апреля 1906 министр путей сообщения, потом снова начальник Юго-Западных ж. д. В 1912 назначен членом Государственного совета. В годы Первой мировой войны начальник Галицийских ж. д. С марта 1916 состоял при Верховном начальнике санитарной и эвакуационной части. Освобожден от должности Временным правительством. После Октябрьской революции работал в Комитете государственных сооружений. В 1922 стал консультантом Правления Николаевской ж. д., председателем экзаменационной комиссии в Институте инженеров путей сообщения. В том же году включен в состав Высшего технического комитета НКПС. Тайный советник (1905) [с. 59, 86].

**Неопиханов** Александр Александрович (1884–?). Из мещан. Окончил Петербургский политехнический институт. Служил в артиллерийских частях. Прапорщик запаса. В 1909–1913 счетовод, старший счетовод, помощник главного бухгалтера, помощник начальника Коммерческой службы Пермской ж. д. Защитил магистерскую диссертацию «Железнодорожные пути Урала». Автор многочисленных научных работ по вопросам железнодорожного хозяйства. В 1913–1917 начальник Коммерческой службы Омской ж. д. В 1917 помощник управляющего эксплуатационным отделом

Управления железных дорог МПС. С сентября по декабрь 1917 начальник Коммерческого отдела и заместитель начальника Эксплуатационного управления МПС. В ноябре 1921 перешел на работу в Госплан. Коллежский секретарь (1913) [с. 148].

**Никитин** Алексей Максимович (1876–?). Из купцов. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Московского университета. В 1899 вступил в РСДРП (с 1903 — меньшевик). Во время Февральской революции председатель Московского военно-революционного комитета. С 1 марта 1917 председатель Московского Совета рабочих депутатов, с 5 марта начальник милиции Москвы, затем член президиума исполкома Московского Совета рабочих депутатов. С 24 июля министр почт и телеграфов, с 25 сентября одновременно министр внутренних дел. В 1918–1920 жил в Ростове-на-Дону. В 1930 арестован, по решению Особого совещания при коллегии ОГПУ освобожден. Дальнейшая судьба неизвестна [с. 207].

**Николай I** (1796–1855), российский император с 1825, третий сын императора Павла I. Поддерживал строительство железных дорог в России. В 1837 открыто движение на первой в стране Царскосельской ж. д., в 1851 завершилось сооружение железнодорожной магистрали между Москвой и Петербургом (Николаевская ж. д.) [с. 195].

**Николай II** (1868–1918), старший сын императора Александра III. Со дня рождения зачислен во все полки лейб-гвардии, в которых состоял его отец, и назначен шефом 65-го пехотного Московского полка. В 1875 произведен в прапорщики лейб-гвардии Преображенского полка. С 1876 почетный член Академии наук. Получил образование в семье под общим руководством генерал-адъютанта Г. Г. Даниловича. С 1884 почетный член Русского археологического общества, Петербургского и Московского университетов. На лагерных сборах нес службу в качестве взводного офицера, командира эскадрона, батальона Преображенского полка. Полковник (1892). В 1894–1917 император. В дни Февральской революции отрекся от престола в пользу брата Михаила. В ночь с 16 на 17 июля 1918 царская семья была расстреляна в доме Ипатьева в Екатеринбурге [с. 38, 47, 59, 60, 74, 78, 82, 165, 197, 259].

**Никольский** Леонид Васильевич (1884–?). Родился в семье железнодорожника. Участник революции 1905–1907. С 1903 по 1917 в РСДРП (меньшевик). Окончил Харьковский технологический институт (1912). С 1912 на Юго-Восточных ж. д.: машинист на ст. Купянск, помощник начальника участка тяги на ст. Елец. В июне 1914 командирован в Управление Привисленских ж. д. С мая 1915 служил на Мурманской ж. д.: ревизор Службы тяги, заведующий паровозным отделом Управления дороги. После Февральской революции комиссар этой дороги и член Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов, председатель бюро левых социал-демократов интернационалистов в Петрозаводске. После Октябрьской революции вступил в РКП(б). В 1917–1922 входил в состав руководящих органов профсоюзов железнодорожников. С 16 июля 1918 член коллегии НКПС, заведующий Техническим управлением. С апреля 1920 по апрель 1921 председатель Центральной нормировочной комиссии. Затем назначен начальником Московско-Балтийской ж. д. Одновременно член Моссовета и Цектрана. В мае 1922 переведен в техническую секцию Трансплана. 15 декабря 1922 назначен уполнаркомпуть и начальником Дальневосточного округа путей сообщения. В 1925–1926 председатель правления Уссурийской ж. д., затем до 1929 — Юго-Восточных ж. д. С апреля 1930 в центральном аппарате НКПС [с. 140, 386, 397].

**Нольтейн** Егор Егорович (1854–1934). Сын штаб-офицера. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1876). Причислен к МПС и уволен в Общество Донецкой каменноугольной ж. д. В 1877–1878 в распоряжении полевого управления военными сообщениями действующей армии. В 1879–1916 в различных частных железнодорожных обще-

ствах: Моршанско-Сызранской ж. д., Харьково-Николаевской ж. д., Московско-Рязанской ж. д., Московско-Казанской ж. д. В 1908–1913 участвовал в работе Особой высшей комиссии по исследованию железнодорожного дела в России. С 1896 управляющий Московско-Казанской ж. д., с 1898 член Правления, с 1910 — директор Правления Общества Московско-Казанской ж. д. Неоднократно выезжал в Англию, Данию, Норвегию, Швейцарию, Швецию для изучения паровозостроения. После Октябрьской революции продолжал службу в ведомстве путей сообщения. В 20-х гг. — профессор Московского института инженеров транспорта. Статский советник (1916) [с. 268].

**Образцов** Владимир Николаевич (1874–1949). Из купцов. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1897). Службу начал в Обществе Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. в 1899. Автор проекта переустройства станции Иваново. С 1901 одновременно преподаватель Московского инженерного училища. Участвовал в совещательных съездах инженеров-путейцев, был одним из представителей МПС на Всемирной выставке в Брюсселе в 1911. С 1912 директор среднего строительно-технического училища товарищества московских инженеров и педагогов, оставаясь причисленным к МПС. После Октябрьской революции продолжал службу в ведомстве путей сообщения. В годы Гражданской войны служил консультантом Отдела новых линий и подъездных путей Технического управления НКПС и преподавал в Московском политехническом институте. В Московском институте инженеров транспорта основал кафедру «Станции и узлы», заведующий этой кафедрой. Автор многочисленных научных работ в области организации транспортных систем. В 1935–1940 возглавлял Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, с 1939 руководил секцией по научной разработке проблем транспорта Академии наук СССР. В 1938–1942 член Госплана, председатель Всесоюзного научно-технического общества железнодорожников. В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 участвовал в работе комиссии АН СССР по мобилизации ресурсов на нужды обороны. Член Президиума АН СССР. Сыграл большую роль в восстановлении транспорта в освобожденных районах. Коллежский асессор (1905), профессор (1919), академик (1934), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1935), лауреат Государственных премий СССР (1942, 1943) [с. 387].

**Овсянников** Алексей Федорович (1892–?). Из рабочих. Окончил двухклассное техническое училище. С 1913 слесарь Главных мастерских Московско-Киево-Воронежской ж. д. в Конотопе. В РСДРП(б) с 1916. С февраля 1917 входил в состав конотопского комитета партии, а с октября 1917 по март 1918 его председатель. Одновременно председатель Конотопского Исполкома Совета солдатских и рабочих депутатов. С 20 марта 1918 член Главного комитета, с 1 июля 1918 главный комиссар, в мае–октябре 1919 член коллегии дорполита, в октябре 1919 – январе 1920 председатель дорполита Московско-Киево-Воронежской ж. д. Несколько месяцев занимал аналогичную должность на Московско-Курской ж. д. В июне 1920 назначен председателем комиссии по борьбе с дезертирством на Московско-Киево-Воронежской ж. д. Спустя месяц стал заместителем председателя Революционного военного железнодорожного трибунала этой дороги. В мае 1921 назначен председателем трибунала на Северных ж. д. В октябре 1922 заместитель председателя Московского окружного революционного военного транспортного трибунала. С 25 октября 1922 председатель Западного окружного революционного военного транспортного трибунала [с. 311].

**Оппенгейм** Константин Александрович (1872–1939). Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1895). Службу начал на станции Малая Вишера Николаевской ж. д. С 1900 участвовал в строительстве участка Варшава—Калиш, а с 1903 по 1908 начальник Службы пути Привисленских ж. д. Одновременно

с 1901 преподаватель Варшавского политехнического института. Автор многочисленных работ по строительству мостов и верхнего строения пути. В 1908–1911 заместитель начальника, начальник Службы пути Сибирской ж. д., затем инженер по новым работам в Управлении Николаевской ж. д. В 1913–1918 в Обществе Московско-Казанской ж. д. (заместитель главного инженера по постройке линии Казань—Екатеринбург). После Октябрьской революции член Научно-технического комитета НКПС, профессор Томского технологического института. В 1918–1920 работал в Главном комитете государственных сооружений. Одновременно с 1919 профессор кафедры «Железные дороги» Московского высшего технического училища. С 1924 — в Московском институте инженеров транспорта. Руководил кафедрой «Изыскание и проектирование железных дорог», в 1925–1933 декан строительного факультета института. Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР [с. 115, 172].

**Орджоникидзе** Григорий Константинович (1886–1937). Из дворян. Окончил Тифлисскую фельдшерскую школу (1905). Участник социал-демократического движения. В РСДРП с 1903. Вел партийную работу в Тифлисе, Гадауте, Баку, Санкт-Петербурге. В 1909–1910 участвовал в иранской революции. 5 раз был арестован. Более 7 лет провел в тюрьмах, ссылке, на каторге. После Февральской революции член Исполкома Якутского Совета. В сентябре–октябре 1917 в Закавказье. Делегат II Всероссийского съезда Советов, участник вооруженного восстания в Петрограде. В декабре 1917 назначен чрезвычайным комиссаром Украины. В 1918 временный чрезвычайный комиссар на юге России, председатель Совета обороны Северного Кавказа. В 1919–1920 член РВС 16-й и 14-й армий, член РВС Кавказского фронта. В 1920–1922 председатель Кавказского бюро ЦК РКП(б). С февраля 1922 первый секретарь Закавказского, а с сентября 1926 Северо-Кавказского крайкомов партии. В 1926–1930 нарком рабоче-крестьянской инспекции СССР, затем председатель ВСНХ. В январе 1932 – феврале 1937 нарком тяжелой промышленности СССР. Член ЦК партии в 1912–1917, 1921–1927, 1930–1937 [с. 326].

**Орестов** Леонид Михайлович (1878–?). Сын священника. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1906). Службу начал помощником начальника участка тяги Сибирской ж. д. С 1911 начальник участка Службы подвижного состава и тяги Пермской ж. д. После Октябрьской революции продолжал работать в ведомстве путей сообщения. В 1921 г. руководил Техническим управлением НКПС. Коллежский секретарь (1913) [с. 387].

**О'Рурк** Александр Николаевич (1883–1942). Из дворян, граф. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1907). В 1907–1909 работал на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. (сцепщик, конторщик, дежурный и начальник станции, инженер для технических занятий). С 1909 ревизор Службы движения Южных ж. д. В декабре 1914 назначен делопроизводителем эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС. С февраля 1915 первый помощник и заместитель начальника Службы движения Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В июне 1917 назначен заместителем председателя Воронежского порайонного комитета (в 1918 — Воронежского округа путей сообщения). С октября 1919 инспектор эксплуатации, затем управляющий делами Высшего совета по перевозкам при СНК. С февраля 1920 заместитель начальника Екатерининской ж. д. В апреле 1921 назначен начальником эксплуатации Николаевской ж. д., а спустя год — первым заместителем начальника Петроградского округа путей сообщения и членом Научно-технического совета НКПС. Одновременно с июля 1921 профессор Петроградского технико-педагогического института. В 1924–1933 ученый хранитель Музея путей сообщения. С 1933 заведующий кафедрой эксплуа-

тации промышленного транспорта Ленинградского института инженеров промышленного транспорта. В 1921–1941 работал на курсах повышения квалификации Ленинградского института инженеров путей сообщения. В 1941–1942 выполнял научные работы по заданиям отдела военных сообщений Ленинградского фронта. Автор 41 книги по истории и эксплуатации ж. д. Художник. Писатель (ряд произведений опубликован под псевдонимом Олег Русанин). Коллежский асессор [с. 11].

**Осипов** Александр Прокофьевич (1874–?). Православного вероисповедания. Окончил Коммерческое училище. В 1890–1896 станционный конторщик, помощник станционного делопроизводителя Московско-Курской ж. д. С 1896 по 1907 на Московско-Брестской ж. д.: ревизор движения, помощник начальника, начальник конторы движения. В 1907–1909 ревизор движения на Рязанско-Уральской ж. д. С 1909 начальник отдела перевозок в Управлении Северо-Западных ж. д., затем с 1913 в Обществе Московско-Казанской ж. д.: заведующий техническим отделом, заместитель начальника Службы движения, заместитель заведующего мобилизационным отделом, первый помощник заместителя начальника Службы движения. С августа 1918 помощник главного комиссара дороги. С февраля 1920 заведующий (с 24 сентября начальник) Службы движения. 8 марта 1920 назначен управляющим Московско-Казанской ж. д. В августе 1920 помощник начальника Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. 31 мая 1922 — начальник Московско-Балтийской ж. д. После преобразования этой дороги в Московско-Белорусско-Балтийскую был помощником начальника объединенной дороги. В июле 1924 возглавил Бюро научной организации труда этой же дороги. 2 марта 1926 откомандирован в распоряжение НКПС, а 24 июня 1927 — в Правление Московско-Казанской ж. д. [с. 304, 337, 397].

**Осипов** Николай Павлович (1863–?). Сын чиновника. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1886), Институт инженеров путей сообщения Александра I (1890). Причислен к МПС и назначен производителем работ по изысканиям ж. д. через Главный Кавказский хребет. В 1892 инженер для технических занятий при конторе начальника работ по постройке Чиатурской узкоколейной ветви. В 1892–1896 начальник дистанции Закаспийской военной ж. д. С 1896 начальник технического отдела Службы ремонта пути Южно-Уссурийской ж. д. С 1898 заместитель начальника дороги, начальник Службы пути Уссурийской ж. д. В 1902 назначен помощником начальника, затем первым заместителем начальника Средне-Азиатской ж. д. С 1906 на такой же должности на Сибирской ж. д. В 1909–1913 начальник Сибирской ж. д. С 1913 в комитете Управления железных дорог МПС, представитель МПС в Центральном комитете по регулированию массовых перевозок грузов по железной дороге. С февраля по август 1916 начальник Управления железных дорог МПС, представитель министерства в Совете по железнодорожным делам. В августе 1916 назначен управляющим Владикавказской ж. д. С марта 1917 начальник Закавказских ж. д. После Октябрьской революции продолжал службу в ведомстве путей сообщения. С 26 мая 1921 член организационно-инструкторского совещания в НКПС, с 1 июня 1922 член оргсекции Трансплана. Действительный статский советник (1914) [с. 179].

**Павлович** Петр Лукич (1852–1924). Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Киевского университета и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1878). Службу начал слесарем в Главных Бобринских мастерских Фастовской ж. д. Затем работал в депо помощником машиниста, машинистом. С 1880 начальник оборотного депо в Севастополе, основного депо в Мелитополе Лозово-Севастопольской ж. д. С конца 1882 инструктор Службы подвижного состава и тяги Тамбово-Саратовской ж. д. С 1886 служил на Полесских ж. д.: помощник начальника Службы тяги, начальник Главных мастерских в г. Пин-

ске, начальник Службы тяги и подвижного состава. С 1908 на такой же должности на Северо-Западных ж. д. 22 мая 1914 назначен помощником и первым заместителем начальника Александровской ж. д. С декабря 1919 по ноябрь 1921 работал в Техническом управлении НКПС. Действительный статский советник (1906) [с. 85].

**Пальчевский** Викентий Теофилович (1883–?). Окончил Ковельское городское училище и землемерные курсы. Работал конторщиком на Северных ж. д. Уволен за участие в забастовке 1905. В 1907–1916 землеустроитель. С 1916 на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: конторщик, делопроизводитель личного состава, делопроизводитель стола происшествий. В 1917 избран в дорожный профсоюзный комитет. В 1918 председатель Военно-революционного комитета дороги и местного профсоюзного комитета, комиссар при главном инженере дороги. В 1920 председатель ревжелдортрибунала Донецких ж. д. С 15 октября 1921 помощник начальника Административной Службы Северных ж. д. С 16 февраля 1924 ответственный секретарь Правления Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. [с. 311].

**Перевозников** Трифон Михайлович, инженер-технолог, член Правления Общества Московско-Киево-Воронежской ж. д. [с. 53].

**Перцов** Петр Николаевич (1857–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1880). Вольнонаемным отбыл воинскую повинность в 1-м батальоне лейб-гвардии 2-й артиллерийской бригады. Причислен к МПС в 1885 и откомандирован на строительство Самаро-Уфимской ж. д. С 1890 начальник коммерческого отдела службы движения Самаро-Златоустовской ж. д. С 1892 служил в Обществе Рязанско-Уральской ж. д. [с. 87].

**Петров** Николай Павлович (1836–1920). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил 2-е Военное Константиновское училище (1854), Николаевскую инженерную академию (1857). Служил в лейб-гвардии саперном батальоне. С 1859 преподаватель математики, затем адъюнкт-профессор этой академии. С 1872 профессор подвижного состава в Петербургском технологическом институте. С 1877 профессор, с 1887 заслуженный профессор Николаевской инженерной академии. 15 декабря 1888 назначен начальником Временного управления казенных железных дорог. В 1889–1892 представитель МПС в Совете по тарифным делам. С 1892 председатель Инженерного совета МПС и товарищ министра путей сообщения. В 1900–1917 член Государственного совета, в 1909–1915 председатель его второго департамента. В 1908–1913 возглавлял Особую высшую комиссию для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Инженер-генерал (1900) [с. 18].

**Петров-Катанский** Владимир Петрович (?–1928). Православного вероисповедания. Окончил Казанский университет и Московское инженерное училище. На Рязанско-Уральской ж. д. служил инженером для технических занятий технического отдела Службы пути, инженером для особых поручений. С 1913 помощник начальника Службы ремонта пути и зданий. После Октябрьской революции продолжил службу в ведомстве путей сообщения. В середине 20-х гг. начальник планового отдела в правлении Муромской ж. д. В 1928 переведен на работу в Центральное плановое управление НКПС и назначен членом технической секции [с. 387].

**Печковский** Владимир Николаевич (1846–1921). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1867). Службу начал в Обществе Московско-Рязанской ж. д. (начальник дистанции, начальник ремонта пути, руководил строительством ветвей в Егорьевск и Зарайск). С 1875 помощник инспектора на Московско-Нижегородской и Шуйско-Ивановской ж. д., с 1877 инспектор на Николаевской ж. д. Руководил постройкой Веребьинского обхода. В 1878 служил в Обществе Донецкой каменноугольной ж. д. С 1879 — в Об-

ществе Харьково-Николаевской ж. д. В 1880 утвержден управляющим этой дорогой. В 1889 перешел на работу во Временное управление казенных железных дорог. В 1892 уволен со службы по состоянию здоровья. В том же году избран в состав директоров правления Общества Владикавказской ж. д. С 1905 председатель Правления Владикавказской ж. д. С 1893 по 1906 представитель частных железных дорог в Совете по железнодорожным делам МПС и Тарифном комитете Министерства финансов. В 1905–1906 председатель Правления Волжско-Камского банка, затем член Совета этого банка. В конце 1906 одновременно занял пост председателя Правления Алексеевских каменноугольных рудников. После Октябрьской революции в эмиграции. Умер в Белграде. Действительный статский советник [с. 89].

**Пешель** Юлиус-Эммануил Адольфович (1881–?). Сын ремесленника. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1904). Службу начал в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. (чертежник, счетовод, инженер для технических занятий, начальник технического отдела. В 1911 перешел в Общество Северо-Донецкой ж. д. С 1912 начальник Службы эксплуатации и заместитель управляющего этой дорогой. В июне 1916 назначен начальником Службы движения Московско-Казанской ж. д. Титулярный советник (1911) [с. 182, 183].

**Питирим** (Нечаев Константин Владимирович) (1926–2003). Родился в семье священнослужителя. В 1943–1947 учился в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта. В 1951 окончил Московскую духовную академию. Кандидат богословия. В 1959 пострижен в иеромонахи Троице-Сергиевой лавры. В том же году возведен в сан архимандрита, назначен инспектором Московской духовной академии и семинарии. С января 1962 главный редактор «Журнала Московской патриархии». В 1963 возведен в сан епископа и назначен председателем издательского отдела Московской патриархии. В 1964–1965 временно управлял Смоленской епархией. В 1971 возведен в сан архиепископа Волоколамского, а в 1986 — митрополита Волоколамского и Юрьевского. Доктор богословия Прешовского богословского факультета в Словакии и Богословского факультета имени Яна Коменского в Чехии. Профессор, в 2002–2003 заведующий кафедрой теологии в Московском государственном университете путей сообщения [с. 8].

**Платонов** Анатолий Александрович, счетовод Московского Общества подъездных путей. В 1917 входил в состав Викжеля. В 1918–1919 возглавлял Всопрофжель [с. 104].

**Плеханов** Георгий Валентинович (1856–1918). Из дворян. Учился в Горном институте в Петербурге. С 1877 один из руководителей организации «Земля и воля». В 1879 возглавил организацию «Черный передел». В 1880 эмигрировал. Слушал лекции в Сорбонском университете. В 1883 возглавил группу «Освобождение труда». Автор первой программы русской социал-демократии. Видный теоретик и пропагандист марксизма в России. Один из организаторов РСДРП, член редколлегии газеты «Искра». В годы Первой мировой войны занял оборонческую позицию. После Февральской революции вернулся в Россию, возглавил организацию «Единство». Высказался за продолжение войны с Германией. По просьбе Н. В. Некрасова возглавил особую комиссию для выработки новых ставок оплаты труда железнодорожников [с. 195].

**Поздеев** Василий Петрович (1887–1937). Из служащих. Окончил 4-х классное городское училище в Ярославле (1902), Ярославское механико-техническое училище (1905). Служил на станциях Вологда, Буй, Званка Северных ж. д. десятником, телеграфистом, слесарем, помощником машиниста, машинистом. В мае 1917 вступил в РСДРП(б). С августа 1917 по май 1918 секретарь, затем председатель Главно-

го дорожного комитета Северных ж. д. В мае–июне 1919 член коллегии НКПС. С июня 1919 уполномоченный Совета рабочей и крестьянской обороны на Юго-Восточном и Южном фронтах. С июня 1920 начальник Самаро-Златоустовской, с августа 1921 — Средне-Азиатской ж. д. В 1922–1924 председатель Правления Закавказских, в 1924–1925 — Китайско-Восточной, в 1925–1928 — Северо-Западных, в 1928–1931 — Закавказских ж. д. В 1931 член коллегии НКПС, член Президиума ВСНХ. В 1931–1932 директор Управления Московско-Казанской, в 1932 — Северных ж. д. В 1932–1933 начальник Закавказских ж. д. С 1933 член коллегии и начальник Транспортного управления Наркомтяжпрома. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 106, 311].

**Полозов** Михаил Александрович (1878–?). Православного вероисповедания. Окончил Московское инженерное училище (1903). Службу начал помощником письмоводителя и бухгалтера Мариинского женского училища дамского попечительства о бедных в Москве. В 1914 поступил на службу в Рязанско-Уральскую ж. д. С августа 1915 в Обществе Юго-Восточных ж. д.: начальник отдела движения и первый помощник начальника Службы эксплуатации. 22 декабря 1916 назначен начальником этой Службы и помощником управляющего Юго-восточных ж. д., после Октябрьской революции главный инженер этих дорог. С октября 1918 помощник управляющего, затем управляющий Эксплуатационным управлением НКПС. 10 декабря 1921 назначен начальником Центрального управления железнодорожного транспорта. Одновременно со 2 июня 1922 член технической секции Трансплана. 2 августа 1922 назначен начальником Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. [с. 397].

**Попов** Иван Сергеевич (1891–?). Член РСДРП(б) с 1917. Комиссар Смоленского района, Службы пути Александровской ж. д., а в 1921 — комиссар Александровской ж. д. Затем на различных хозяйственных должностях на ряде ж. д. [с. 311].

**Поляков** [с. 294].

**Поляков** Исаак Лазаревич, член Правления Общества Московско-Киево-Воронежской ж. д. [с. 53].

**Правдин** Иосиф Георгиевич (1879–1938). Из крестьян. Православного вероисповедания. Образование домашнее. До революции 1905–1907 работал столяром на вагоностроительном заводе. Член РСДРП. Неоднократно арестовывался за хранение и распространение революционной литературы. В 1917 активный деятель революционного движения на железнодорожном транспорте. В годы Гражданской войны комиссар Туркестанского округа путей сообщения. С 10 декабря 1921 в НКПС заместитель главного комиссара путей сообщения [с. 155, 159, 311].

**Правосудович** Михаил Елиферьевич (1865–?). Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1887). Службу начал помощником машиниста депо Барановичи Полесских ж. д. С 1890 техник Главных мастерских этих дорог. В 1894 окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. Заведующий тракцией и водоснабжением на постройке Олитской ж. д. В дальнейшем в изыскательских партиях по изучению трассы Занеманских ж. д. С 1901 инженер для особых поручений в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1901–1905 заместитель управляющего этой дорогой. С 1906 начальник Службы тяги в обществах Юго-Восточных, Владикавказской, Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С 17 октября 1916 управляющий Петроградской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. После Октябрьской революции продолжал службу в ведомстве путей сообщения. В 1918 старший инженер в комитете по технической части НКПС и инспектор Эксплуатационного управления НКПС. С декабря 1919 уполномоченный НКПС по Северному району. 19 апреля 1920 назначен начальником Технического

управления НКПС. С 24 мая 1921 начальник Северо-Западных ж. д. В феврале 1923 назначен членом Высшего технического комитета НКПС. С 16 июля 1924 по 11 декабря 1928 председатель Научно-технического комитета НКПС [с. 56, 201, 277].

**Прокопович** Сергей Николаевич (1871–1955). Родился в семье военнослужащего. Окончил Брюссельский университет в Бельгии (1899). Участвовал в работе «Союза русских социал-демократов за границей» и «Союза Освобождения». В 1905–1917 был членом некоторых общественных организаций в России: Вольного экономического общества, Русского технического общества и др. Доктор философии Бернского университета (1913). В годы Первой мировой войны служил в Московском областном военно-промышленном комитете. После Февральской революции избран в Совет всероссийских кооперативных съездов и в Исполком московских общественных организаций. В июне–сентябре председатель Главного экономического комитета и заместитель председателя Экономического совета при Временном правительстве. В июле–августе министр торговли и промышленности, в сентябре–октябре 1917 министр продовольствия. В 1922 выслан из РСФСР [с. 198].

**Прокудин** Александр Федорович. Окончил Тульское техническое железнодорожное училище. На разных железных дорогах до Февральской революции работал десятником, ремонтным рабочим, дорожным мастером. В 1917 активный деятель революционного движения на железнодорожном транспорте. Член РКП(б) с 1918. Весной 1918 председатель Главного дорожного комитета Московско-Киево-Воронежской ж. д. В годы Гражданской войны комиссар Волго-Бугульминской и Московско-Казанской ж. д. [с. 107, 311].

**Путилов** Алексей Иванович (1866–1929). Из дворян. Окончил юридический факультет Петербургского университета. С 1889 служил в Министерстве финансов. В 1890 назначен директором Общей канцелярии министерства. Был управляющим Государственным дворянским земельным и Государственным крестьянским поземельным банками. В 1906 товарищ министра финансов. В 1910 осуществил объединение Русско-Китайского и Северного банков и создал на их основе крупнейший в России Русско-Азиатский банк. В 1910–1917 председатель этого банка. Помимо этого председатель Правления Общества «Г. М. Лианозова сыновья», Общества Путиловских заводов, электротехнического Общества «Рекс», Петербургского нефтепромышленного общества, вице-председатель Общества «Эмба-Каспий», Товарищества Петербургского вагоностроительного завода, входил в правления ряда частных железнодорожных обществ. В начале 1917 был председателем или членом правлений 44 фирм, находившихся под контролем Русско-Азиатского банка. Совладелец концерна Стахеева—Батолина. С декабря 1917 в эмиграции. Действительный статский советник [с. 53, 54].

**Пятницкий** (Таршис) Иосиф (Осип) Аронович (1882–1938). Родился в семье столяра-краснодеревщика. Работал дамским портным в Паневеже, Ковно, Вильно. С 1898 в социал-демократическом движении. С 1901 агент газеты «Искра». Участник первой русской революции. Неоднократно арестовывался, был в ссылке, эмиграции. После Февральской революции один из организаторов экстерриториального партийного и советского Железнодорожного района (объединял ок. 20 тыс. железнодорожников Московского железнодорожного узла), член Московского комитета РСДРП(б). С мая 1917 председатель исполкома Совета рабочих депутатов Московского железнодорожного узла. Один из руководителей вооруженного восстания в Москве и Московской губернии в октябре–ноябре 1917. 11 декабря избран председателем Всероссийского чрезвычайного съезда Союза мастеровых и рабочих железных дорог. На 2-м Чрезвычайном всероссийском съезде железнодорожников избран в состав Викжедора. Один из организаторов Объединенного съезда профсоюзов

железнодорожников. С февраля 1919 председатель Центрального комитета единого профсоюза железнодорожников РСФСР. С 1921 на государственной и партийной работе. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 91, 97, 103].

**Рашин** Адольф Григорьевич (1888–?). Учился в Гейдельбергском университете, окончил Коммерческий институт. По специальности статистик и экономист. В годы Первой мировой войны работал в Особом совещании по топливу помощником начальника отдела статистики. В 1917 на такой же работе в Главном экономическом комитете. С 1905 по 1920 в РСДРП (РКП). После Октябрьской революции возглавлял отдел прикладной статистики труда в Наркомате труда. В 1919 руководил статистикой в Чусоснабарме. В 1920–1922 заместитель заведующего, начальник отдела статистики труда в НКПС [с. 402].

**Рейн** Георгий Ермолаевич (1854–1942). Сын унтер-офицера. Православного вероисповедания. Окончил Императорскую медико-хирургическую академию (1869). Служил в Клиническом военном госпитале. Участник Русско-турецкой войны 1878–1878. С 1883 экстраординарный профессор Университета св. Владимира в Киеве. В 1900–1910 ординарный профессор Императорской военно-медицинской академии. Почетный член Императорской академии наук (1901). С 1908 лейб-хирург Императорского двора. С 1915 член Государственного совета. В 1916 председатель Комитета по вопросу об учреждении Главного управления здравоохранения. 22 сентября назначен главноуправляющим государственным здравоохранением. В дни Февральской революции арестован, вскоре освобожден. С декабря 1918 в эмиграции. Действительный тайный советник (1917) [с. 347].

**Рейслер** Владимир Павлович (1856–?). Родился в семье статского советника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1881). Начал службу в Департаменте шоссейных и водяных сообщений МПС в 1883. В 1884 командирован на сооружение Вильно-Ровенской ж. д. С 1887 по 1911 на Полесских ж. д.: начальник участка Службы пути, начальник этой Службы, начальник дорог. В 1911–1916 с некоторым перерывом начальник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных ж. д. С мая 1916 помощник начальника Управления железных дорог МПС и член совета министра путей сообщения, с июля 1916 член Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам. В сентябре–декабре 1917 начальник Административного управления железных дорог. «Ввиду общего развала чиновничества и интриг тогдашнего Викжеля и Викжедора, — писал Рейслер в своей автобиографии, — я около 2 месяцев был не у дел, а затем за отъездом НКПС в Москву, я в феврале 1918 г. поступил в Коллегию эвакуации Петрограда по военному отделу на должность конторщика, а вскоре и начальника отделения». В том же году он становится членом Хозяйственно-финансового комитета, затем начальником хозяйственного отдела Петроградского округа путей сообщения. В 1920 назначен старшим инспектором НКПС. С 19 мая 1921 начальник Николаевской ж. д. 21 декабря 1921 назначен начальником Петроградского ОПС, а с его упразднением — председателем Петроградского окружного комитета по перевозкам. С 24 января 1923 он председатель Петроградского районного комитета по перевозкам, а с 1 декабря 1924 — председатель, заместитель председателя Северо-Западного районного комитета по регулированию перевозок. Уволен 27 июня 1927 из-за упразднения должности. Действительный статский советник (1904) [с. 88, 166, 201, 386].

**Рерих** Николай Константинович (1874–1947), живописец, театральный художник, археолог, путешественник, писатель. С 20-х гг. жил за рубежом [с. 262].

**Ржевский** Владимир Алексеевич (1866–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Московского университета. Работал ассистентом при Московской обсерватории, затем на заводах «Сименс и Гальске» в Москве и Берлине. Владелец конторы по рассмотрению электротехнических смет и чертежей. Депутат Государственной думы 4-го созыва. Прогрессист. Титулярный советник [с. 85].

**Рихтер фон** Иван Иванович (1846–?). Из дворян. Получил домашнее образование. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. На государственной службе с 1884. Работал в Государственном контроле в Департаменте гражданской отчетности. В 1884–1892 занимал должности главного контролера Контроля Московско-Брестской, Полесских, Орлово-Витебской, Динабурго-Витебской ж. д. Уволен со службы по семейным обстоятельствам. В 1894 причислен к МПС и назначен помощником начальника Северо-Западных ж. д. С 1908 одновременно член Ученого комитета при Учебном отделе МПС. Автор многочисленных научных исследований, в том числе по организации делопроизводства на железных дорогах. Участвовал в разработке Устава о службе на казенных ж. д. Действительный статский советник (1915) [с. 43].

**Рицциони** Павел Павлович (1857–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1881). Службу начал котельным мастером в Главных мастерских СПб.-Варшавской ж. д. Затем мастер механического цеха, помощник начальника, начальник этих мастерских. В 1895 получил приглашение спроектировать, построить и организовать работу Харьковского паровозостроительного завода. После окончания строительства до 1908 был директором-распорядителем этого завода. В 1909–1911 занимал должность директора Правления Верхне-Исетского металлургического общества. В эти годы он спроектировал по заказу МПС здания Сурожевских мастерских Уссурийской ж. д. В 1911–1917 старший инспектор при министре путей сообщения. В годы Гражданской войны был инспектором при Петроградском округе путей сообщения и в Управлении Северо-Западных ж. д. В 1922 назначен начальником тарифно-нормировочного бюро Петроградского округа путей сообщения. В последующие годы возглавлял бюро научной организации труда на Октябрьской (бывшей Николаевской) железной дороги. Надворный советник (1916) [с. 326].

**Рогинский** Николай Осипович (1883–?). Из семьи учителей. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский электротехнический институт. В 1906–1907 служил в Одесском почтово-телеграфном округе. С мая 1908 контролер-механик Службы телеграфа Северо-Западных ж. д. В 1912–1913 помощник начальника охраны на Московско-Казанской ж. д. В дальнейшем помощник начальника Службы телеграфа Московско-Казанской ж. д. С апреля 1918 на аналогичной должности на Северных ж. д. В годы Гражданской войны начальник телеграфа этих же дорог. С ноября 1920 перешел на преподавательскую работу в Петроградский электротехнический институт, профессор кафедры электрической сигнализации. Неоднократно выезжал в Швецию, Германию, Францию для приемки заказанного НКПС оборудования для железных дорог Советской России. Работал в Русской железнодорожной миссии за границей. 6 августа 1923 назначен помощником начальника центрального отдела связи и электротехники Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС [с. 170].

**Рогов** Алексей Гаврилович (1887–1950). Из рабочих. Работал в Красноярских паровозовагонных железнодорожных мастерских. Активный участник первой русской революции, входил в состав Совета рабочих депутатов так называемой «Красноярской республики». На Чрезвычайном всероссийском железнодорожном съезде в феврале 1918 был избран наркомом путей сообщения. Участвовал в подготовке

декрета СНК «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности». С мая 1918 член коллегии НКПС. С марта 1919 на профсоюзной работе на железнодорожном транспорте [с. 103].

**Родзянко** Михаил Владимирович (1859–1924). Из дворян. Крупный землевладелец. Православного вероисповедания. Окончил Пажеский корпус. В 1878–1882 корнет лейб-гвардии Кавалергардского полка. В 1886–1891 екатеринославский предводитель дворянства. С 1900 председатель Екатеринославской губернской земской управы. Депутат Государственной думы 3-го и 4-го созывов, ее председатель в 1911–1917. Октябрист, один из инициаторов создания Прогрессивного блока. В 1915–1917 председатель эвакуационной комиссии Особого совещания по обороне государства. В дни Февральской революции возглавил Временный комитет Государственной думы. После Октябрьской революции в эмиграции. Камергер. Действительный статский советник [с. 84, 191].

**Родионов** А. В., инженер путей сообщения, участник совещания общественных деятелей в августе 1917 в Москве [с. 214].

**Розенгольц** Аркадий Павлович (1889–1938). Родился в купеческой семье. Образование высшее экономическое. В революционном движении с 1905. В том же году вступил в РСДРП. В 1914–1915 работал в больничных кассах в Екатеринославле и Москве. В 1917 избран в Исполком Московского Совета рабочих депутатов. Входил в состав Московского Военно-революционного комитета. В 1918 член СНК Московской области. В сентябре 1918 – июле 1919 член Революционного военного совета Республики. В годы Гражданской войны был членом реввоенсоветов 8, 5, 7, 13, 15 армий, Западного фронта. С 1920 член коллегии НКПС, начальник Главного политического управления НКПС. В 1922 назначен членом военной комиссии при СТО. В 1923–1924 член РВС Республики и начальник Главного управления Воздушного флота. Затем на хозяйственной работе в Наркомате внутренней и внешней торговли, Наркомате внешней торговли СССР. В 1937 начальник Управления государственных резервов при СНК СССР. В 1927–1934 член ЦКК ВКП(б). С 1934 кандидат в члены ЦК ВКП(б). Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 132, 144].

**Розмирович** Елена Федоровна (1886–1953). Из дворян. С 1904 в рядах РСДРП. В 1917 входила в состав Всероссийского бюро военных организаций при ЦК РСДРП(б). В конце октября — ноябре 1917 член следственной комиссии Петроградского ВРК, затем член Петроградского ревтрибунала. В 1918–1922 председатель следственной комиссии Ревтрибунала при ВЦИК. Одновременно в 1919 председатель Главного политического управления НКПС. С 1924 член Центральной контрольной комиссии (ЦКК), в 1927–1930 входила в состав Президиума ЦКК ВКП(б). В 1931–1933 член коллегии Наркомата связи СССР. В 1935–1939 директор Библиотеки имени В. И. Ленина. Член ВЦИК [с. 333].

**Романченко** Сергей Филиппович (1866–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1888). Начал службу в Петербургском округе путей сообщения начальником одной из шоссейных дистанций. В 1893 назначен начальником участка пути Балтийской и Псково-Рижской ж. д. В дальнейшем на этой же дороге работал в должности помощника начальника Службы движения. В 1903–1909 — на таких же должностях на СПб-Варшавской, Северо-Западных ж. д. В 1909 назначен начальником Службы движения Сызрано-Вяземской ж. д. В 1912 переведен на такую же должность на Московско-Курскую, Нижегородскую и Муромскую ж. д. В дальнейшем второй заместитель начальника этих дорог. В ноябре 1915 переведен на должность помощника начальника Риго-Орловской ж. д. В дальнейшем был третьим, вторым

заместителем начальника этой дороги. С апреля 1919 помощник управляющего Эксплуатационным управлением НКПС. С февраля 1920 второй, а с марта 1922 первый заместитель начальника Александровской ж. д. С августа 1922 второй помощник начальника Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. В августе–сентябре 1923 вр. и. д. начальника Северных ж. д. Затем инженер для особых поручений при начальнике Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. Статский советник (1910) [с. 166, 183].

**Ронжин** Сергей Александрович (1869–1930). Родился в семье капитана. Православного вероисповедания. Окончил Сибирский кадетский корпус (1886), Николаевское инженерное училище (1889), Николаевскую академию Генерального штаба (1897). Старший адъютант штаба 32-й пехотной дивизии, затем штаба Киевского военного округа. С 1902 штаб-офицер для особых поручений при командующем войсками Киевского военного округа. В 1908–1911 заведующий передвижением войск по железным дорогам и водным путям Киевского района, в 1911–1913 помощник начальника, начальник отделения в Главном управлении Генерального штаба (ГУГШ). С 1913 помощник начальника, с мая 1914 начальник отдела военных сообщений ГУГШ. В 1914 назначен представителем Военного министерства в Совете по железнодорожным делам при МПС. 19 июля 1914 назначен начальником военных сообщений, 5 октября 1915 — главным начальником военных сообщений в Ставке Верховного главнокомандующего. С мая 1917 в резерве чинов Одесского военного округа. После Октябрьской революции в эмиграции. Генерал-лейтенант (1917) [с. 42, 178].

**Ропп фон дер** Евгений-Юлий-Николай Эдуардович (1867–1917), барон. Лютеранского вероисповедания. Окончил 1-й кадетский корпус (1885), 2-е военное Константиновское училище (1887), Николаевское инженерное училище (1888). Служил в Туркестанском саперном полубатальоне. В 1891–1894 учился в Николаевской инженерной академии. Назначен заведующим инженерной частью Закаспийской области, участвовал в строительстве Закаспийской ж. д. С 1896 начальник партии изыскателей на строительстве Мургабской ветви, затем начальник дистанции. В 1901 назначен командующим 1-м Уссурийским ж. д. батальоном. В 1903–1907 начальник 4-го ж. д. батальона. С 1907 командир Заамурской ж. д. бригады. В 1911–1913 начальник Закавказской ж. д. С декабря 1913 начальник Главного военно-технического управления Военного министерства. В сентябре 1915 назначен в распоряжение главнокомандующего армиями Северного фронта. Генерал-лейтенант (1913) [с. 82, 187].

**Рубинов** Р. [с. 94].

**Руин** Константин Константинович (1855–?). Из дворян. Лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1882). Службу начал на строительстве Екатерининской и Баскунчакской ж. д. Участвовал в строительстве обходной линии и туннеля Суражского перевала. С 1889 в Главной инспекции железных дорог. С 1894 в Обществе Московско-Ярославской ж. д. В 1898 назначен старшим наблюдателем от МПС за производством изысканий по трассе ж. д. Петербург—Вологда—Вятка. С 1899 начальник партии для изысканий по Кругобайкальской ж. д. В 1901 назначен членом от МПС в Совет управления Самаро-Златоустовской ж. д. В 1902–1905 начальник Службы пути Средне-Азиатской ж. д. С сентября 1906 начальник Западного отдела Сибирской ж. д., с декабря 1907 помощник начальника Самаро-Златоустовской ж. д. В январе 1913 назначен вторым заместителем начальника Николаевской ж. д., а в 1914 — начальником Службы пути этой дороги. В октябре 1917 уволен по болезни. Действительный статский советник (1905) [с. 163].

**Рухлов** Сергей Васильевич (1853–1918). Сын губернского секретаря. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Петербургского университета

(1873). Начал службу в Департаменте герольдии Правительствующего Сената. С 1879 в Главном тюремном управлении МВД. С 1895 и. д. статс-секретаря Департамента государственной экономии Государственного совета. В 1901 почетный гражданин Вологды. В 1903 назначен товарищем главноуправляющего торговым мореплаванием и портами. С 1905 член Государственного совета. В 1909–1915 министр путей сообщения. В 1918 захвачен в Пятигорске красноармейцами в качестве заложника и расстрелян. Статс-секретарь (1912), действительный тайный советник (1913) [с. 59, 181].

**Рыков** Алексей Иванович (1881–1938). Из крестьян. В 1900–1901 учился на юридическом факультете Казанского университета. Исключен за участие в социал-демократическом движении. Член РСДРП с 1898. С 1905 член ЦК РСДРП. С 1906 в подполье, тюрьмах, ссылке, эмиграции. С мая 1917 входил в состав Президиума Московского Совета рабочих депутатов. Один из организаторов отрядов Красной Гвардии. Народный комиссар внутренних дел в первом Советском правительстве. В ноябре 1917 вместе с другими членами правительства заявил о нежелании нести ответственность за проводимую большинством ЦК РСДРП(б) политику и о сложении с себя звания народного комиссара. В зимние месяцы 1918–1919 занимался снабжением Москвы хлебом. С апреля 1918 председатель ВСНХ. В 1922–1930 член Политбюро ЦК РКП(б). С 1921 заместитель председателя СНК и СТО РСФСР. В 1924–1930 председатель СНК СССР и одновременно до 1929 возглавлял правительство РСФСР. Сторонник развития экономики страны на основе новой экономической политики. В 1931–1936 нарком связи СССР. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 127, 241, 356, 400].

**Рябков** Михаил Михайлович (1876–?). Православного вероисповедания. Окончил институт инженеров путей сообщения Александра I (1900). Служил начальником дистанции по постройке Пыталовской лесовозной ветви СПб.-Варшавской ж. д. (1900–1904). В 1904–1920 начальник различных участков Службы пути, помощник начальника, заведующий этой Службой на Московско-Киево-Воронежской ж. д. С 1 февраля 1920 заведующий Службой пути Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. С 15 мая 1920 по 10 октября 1922 начальник Московско-Киево-Воронежской ж. д., член ее Правления. С января 1925 член Правления акционерного общества «Транспорткопи» [с. 15, 311, 386, 397].

**Саламбеков** Борис Константинович (1907–1978). Из служащих. Окончил промышленно-экономический техникум (1926). Работал в паровозном депо Тбилиси помощником машиниста, машинистом. В 1935 окончил Ленинградский институт инженеров путей сообщения. Работал в депо Ленинград-Пассажирский-Московский. В 1937 назначен начальником этого депо. С 1939 заместитель начальника, а с 1942 начальник Октябрьской ж. д. В 1946 стал начальником Северо-Западного округа железных дорог. В 1947–1950 начальник Приволжского округа железных дорог и член коллегии МПС. С 1950 на Московско-Киевской ж. д. С 1957 начальник Омской ж. д. В 1960 назначен начальником Красноярской, а в 1961 — Восточно-Сибирской ж. д. В 1964–1968 начальник Главного управления вагонного хозяйства МПС. Герой Социалистического Труда (1943) [с. 8].

**Свердлов** Вениамин Михайлович (1886–?). Из семьи ремесленника, брат Я. М. Свердлова. Окончил гимназию. Участник социал-демократического движения. В 1903 вступил в РСДРП. В 1904–1905 статистик земской управы в Саратове. Участвовал в революционном движении. В эмиграции вольнослушатель ряда высших учебных заведений Англии. Работал в банках и на промышленных предприятиях Англии и США. После возвращения в Россию — во Всероссийском земском союзе и Всероссийском союзе городов. В 1918 назначен комиссаром Эксплуатационного управления НКПС. С начала 1919 член коллегии, затем заместитель наркома путей

сообщения. В 1920 председатель Высшего совета по перевозкам. В том же году вошел в состав Президиума ВСНХ. С 1921 начальник Главного управления горной промышленности. В 1923–1924 одновременно член коллегии НКПС. С 1926 по 1930 руководил научно-техническим управлением ВСНХ, затем заместитель главного редактора Транспортной энциклопедии в ОГИЗ. С 1933 на разных должностях в центральном аппарате НКПС [с. 126, 256].

**Свердлов** Яков Михайлович (1885–1919). Из семьи ремесленника, брат В. М. Свердлова. Окончил 5 классов гимназии. С 1901 в социал-демократическом движении. В годы революции 1905–1907 один из руководителей Екатеринбургского и Уральского комитетов РСДРП. В 1912 кооптирован в состав ЦК РСДРП(б). Входил в редакцию газеты «Правда». Неоднократно арестовывался. Находился в тюрьмах, эмиграции, ссылке. В 1917 возглавлял Секретариат ЦК РСДРП(б), входил в состав Петроградского ВРК. С 8 ноября 1917 председатель ВЦИК [с. 236].

**Сенюшкин** Федор Михайлович (1886–1938). Из семьи мелкого торговца. Окончил ремесленное училище в Саратове (1903). В 1905 работал счетоводом Службы тяги Рязанско-Уральской ж. д. Уволен за участие в железнодорожной забастовке. Член РСДРП. Находился в тюрьме и ссылке в Иркутской губернии. С 1913 работал на строительстве Амурской ж. д., затем счетовод Забайкальской ж. д., в 1917 член Викжеля. С января 1918 по июнь 1921 заведовал отделом снабжения ВЦСПС. С VIII Съезда Советов член ВЦИК РСФСР, затем член ЦИК СССР. Поддерживал правую оппозицию в ВКП(б). В 30-х гг. в местном аппарате Наркомата совхозов [с. 98].

**Сергеев** Петр Петрович. Из дворян. Окончил Петербургский университет. На государственной службе в Государственном контроле с 1885. С декабря 1910 помощник государственного контролера. В годы Первой мировой войны командирован в Департамент железнодорожной отчетности. Действительный статский советник (1911) [с. 92].

**Серов** И. С., в 1920 комиссар Московско-Казанской ж. д. [с. 337]

**Скаткин** Николай Иванович (1883–?). Из семьи железнодорожников. Окончил юридический факультет Московского университета (1912). Преподавал в Александровском коммерческом училище, на общеобразовательных курсах А. С. Бутянина. После Февральской революции стал председателем Исполкома служащих Московско-Казанской ж. д. Одновременно преподавал политэкономию в Межевом институте. С декабря 1917 в РСДРП(б). В 1918–1921 секретарь коллегии Наркомата просвещения и личный секретарь М. Н. Покровского. Читал лекции в различных учебных заведениях. В 1922–1924 заведующий отделом съездов преподавателей политэкономии в Наркомпросе. С 1924 преподавал в Московском институте инженеров транспорта и Межевом институте [с. 89].

**Сокович** Владимир Александрович (1874–1953). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил институт инженеров путей сообщения Александра I (1902). Причислен к МПС и определен на службу инженером для технических занятий при техническом отделении Службы пути Харьково-Николаевской ж. д. В 1903–1904 служил в Обществе Московско-Киево-Воронежской ж. д. С 1904 ревизор пассажирских поездов Екатерининской ж. д. В 1906 управляющий делами Козловского комитета по распределению на ж. д. перевозочных средств для массовых грузов. В 1907 председатель этого комитета, затем Петербургского комитета. В 1910 назначен помощником, в 1912 первым заместителем начальника Службы движения Николаевской ж. д. В 1912–1917 начальник этой Службы на Екатерининской ж. д. В 1917–1918 управляющий Армавиро-Туапсинской ж. д. В 1918–1919 управляющий Юго-Восточными ж. д., затем инженер для технических занятий при Холодильном комитете.

С 1921 в Главной инспекции путей сообщения. С 6 сентября 1922 в Правлении Николаевской ж. д. В 1930–1936 заведовал кафедрой в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта. В годы Великой Отечественной войны вместе с В. Н. Образцовым и И. И. Васильевым был одним из организаторов работы железнодорожного транспорта, в частности разрабатывал вопросы увеличения провозной и пропускной способности железных дорог. Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР. Коллежский советник (1916) [с. 42, 214].

**Сокович** Евгений Александрович (1864–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1893). Назначен техником на строящуюся Средне-Сибирскую ж. д. В 1896–1897 в Московско-Киево-Воронежской ж. д. В 1897 назначен младшим инженером управления работ по строительству Тифлис-Карской ж. д. С 1900 начальник партии по изысканию трассы ж. д. линии по южному склону Уральского хребта. В 1901–1904 участвовал в строительстве новых линий Екатерининской ж. д. В 1904–1907 в Обществе Московско-Казанской ж. д. С 1913 управляющий Волго-Бугульминской ж. д. Надворный советник (1904) [с. 95].

**Соколов** Владимир Николаевич (1886–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил юридический факультет Петербургского университета (1914). На службу в канцелярию министра путей сообщения поступил в 1913. С сентября 1914 помощник делопроизводителя канцелярии Управления железных дорог МПС. С 1 августа 1915 командирован в распоряжение начальника Екатерининской ж. д. в Службу сборов. После Октябрьской революции служил в НКПС. Губернский секретарь (1914) [с. 196, 387].

**Соловьева** Аида Михайловна, историк [с. 5].

**Сталин (Джугашвили)** Иосиф Виссарионович (1879–1953). Родился в семье сапожника. Учился в духовной православной семинарии. В 1898 вступил в первую грузинскую социал-демократическую организацию. После II съезда РСДРП большевик. Входил в состав ряда городских и губернских комитетов партии, неоднократно арестовывался, ссылался, бежал из мест ссылок. В 1912 заочно кооптирован в состав ЦК и введен в Русское бюро ЦК РСДРП(б). Сотрудничал в газетах «Звезда» и «Правда». После Февральской революции член Бюро ЦК РСДРП(б), редакции «Правда», член ВРК Петросовета. С октября 1917 нарком по делам национальностей. С лета 1918 на военно-политической работе в Красной армии. С апреля 1922 генеральный секретарь ЦК РКП(б). Избирался членом ВЦИК и ЦИК СССР. В мае 1941 назначен Председателем СНК СССР. В 1941–1945 Председатель Государственного комитета обороны, Верховный главнокомандующий. С 1946 Председатель Совета министров СССР. Маршал Советского Союза (1943), Генералиссимус Советского Союза (1945) [с. 113, 226].

**Старицкий** Алексей Константинович, в 1916 управляющий Московско-Киево-Воронежской ж. д. Статский советник [с. 57].

**Старынкевич** Николай Юльевич (1866–?). Православного вероисповедания. Окончил Петербургский университет. На службе в Министерстве финансов с 1889. С 1908 вице-директор Департамента железнодорожных дел МФ. После Октябрьской революции продолжал служить в ведомствах финансов и путей сообщения. В 1920 помощник начальника Финансово-экономического управления НКПС. Действительный статский советник [с. 92].

**Степанов**, машинист Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. [с. 336].

**Столыпин** Петр Аркадьевич (1862–1911). Из дворян. Крупный землевладелец. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Петербург-

ского университета (1885). Служил помощником столоначальника в Министерстве государственных имуществ. С 1889 предводитель дворянства в Ковенском уезде, с 1897 ковенский губернский предводитель дворянства. В 1902 назначен гродненским, а в 1903 саратовским губернатором. С апреля 1906 министр внутренних дел, с июня 1906 одновременно председатель Совета министров. 1 сентября 1911 смертельно ранен в Киевском оперном театре анархистом и агентом местного отделения по охране общественной безопасности и порядка Д. Г. Богровым. Гофмейстер (1906), член Государственного совета (1907), статс-секретарь (1908) [с. 59].

**Судьин** Сергей Корнильевич (1894–?). Из крестьян. Образование среднее. В годы Гражданской войны комиссар на Московско-Казанской ж. д., затем Южных ж. д. С апреля 1921 по май 1922 заместитель комиссара Главного управления путей сообщения по водному транспорту. С августа 1922 член Центрального правления Государственного торгового флота. В 1923–1924 вр. и. д. начальника Хозяйственно-материального управления НКПС. В последующие годы работал в Трансплане, входил в состав Научно-технического комитета НКПС [с. 134, 311].

**Таллако** Павел Григорьевич (1878–?). Сын учителя. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1902). Военную службу проходил кондуктором II класса. В 1905–1912 в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. (начальник технического отдела, второй заместитель начальника Службы пути). С 1912 в Обществе Северо-Донецкой ж. д. начальник Службы пути и зданий, второй, первый заместитель управляющего, управляющий этой дорогой. В 1920 назначен помощником начальника Владикавказской ж. д., в 1921–1922 начальник Юго-Восточных ж. д. С 1923 начальник Сибирского округа путей сообщения. С января 1924 член Трансплана, одновременно начальник и член Правления Южных ж. д. В последующие годы член Правления Московско-Казанской ж. д. С августа 1929 член Центрального технико-экономического совета НКПС. Надворный советник (1915) [с. 387].

**Тарасенков** Георгий Никанорович (1890–?). Из крестьян. Окончил Московский педагогический институт, Московский городской университет им. А. Л. Шанявского. В 1914 призван в Действующую армию. Окончил курсы при Александровском военном училище. В 1918 состоял в комиссии при Главном управлении военно-учебных заведений Наркомата по военным делам по разработке программ курсов комсостава Красной Армии. Был лектором Кремлевских пулеметных курсов. В 1918 помощник Смоленского губернского комиссара. С марта 1920 начальник Украинского главного управления по эвакуации населения. В 1921 назначен начальником московского агентства Хозяйственно-материального управления НКПС. С ноября 1922 председатель Правления Трансмосторга. В том же году назначен членом Правления Московско-Киево-Воронежской ж. д. Поручик [с. 343].

**Тарновский** Владимир Васильевич, директор Правления Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. [с. 120].

**Тахтамышев** Георгий Степанович (1874–1930). Окончил Институт инженеров путей сообщений Александра I (1901). Службу начал в Обществе Владикавказской ж. д. Один из авторов проекта железнодорожного моста через Дон близ Ростова-на-Дону. Продолжал службу начальником участка на станции Славянск Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. За участие в забастовке в 1905 арестован и освобожден под залог. В том же году уехал в Швейцарию, затем в Италию. Инженер завода металлических конструкций «Альберт Бусс К°». В 1913 назначен директором завода этой фирмы в Милане. В 1917 вернулся в Россию. С 12 июня товарищ министра путей сообщения, 11–24 июля управляющий министерством. В октябре–декабре

1917 товарищ министра путей сообщения и представитель МПС в Главном экономическом комитете. 13 мая 1919 назначен начальником Управления по снабжению железных дорог топливом и лесными материалами. В ноябре 1920 перешел на работу в ВСНХ. С ноября 1922 входил в Трансплан. Одновременно преподавал в Московском высшем техническом училище. В мае 1926 назначен членом Совета Научно-технического комитета НКПС. В 1928 стал председателем технической секции Центрального планового управления НКПС. В январе 1929 назначен представителем от наркомата в совете Днепростроя. В 1930 репрессирован, приговорен к расстрелу. Реабилитирован посмертно [с. 202].

**Тейлор** Фредерико Уинслоу (1856–1915), американский инженер и исследователь, автор системы рационализации труда и управления производством, направленной на увеличение эффективности предприятия, рост производительности труда, интенсификацию трудового процесса [с. 183, 283].

**Толстопятов** Владимир Михайлович (1873–?). Сын профессора. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров железнодорожного транспорта. Службу начал на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. в мае 1897 производителем работ. С 1900 в техническом отделе Управления Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. С августа 1907 помощник начальника Службы пути Юго-восточных ж. д. В 1912 прикомандирован к Управлению железных дорог МПС. В 1914–1917 начальник Службы пути Северных ж. д. С февраля 1917 начальник железнодорожно-строительного отдела в Управлении путей сообщения в Ставке верховного главнокомандующего. С октября 1917 помощник начальника Технического управления железных дорог МПС. В мае 1919 назначен заведующим хозяйственным отделом Петроградского округа путей сообщения. С 29 декабря 1919 заведующий Юго-Восточными ж. д. 20 мая 1920 назначен начальником Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С 18 августа 1920 помощник главного начальника путей сообщения. 1 июля 1922 назначен председателем оргсекции Трансплана, а 25 августа 1922 председателем Центральной аттестационной комиссии. В 1925–1926 неоднократно и. о. председателя Трансплана. В дальнейшем член совета Центрального планового управления НКПС. Статский советник (1913) [с. 311].

**Трепов** Александр Федорович (1862–1928). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Пажеский корпус (1880). Служил в лейб-гвардии Егерском полку, в 129-м пехотном Бессарабском полку. С 1884 адъютант командира 1-го армейского корпуса, затем 12-го армейского корпуса. С 1889 в 46-м пехотном Днепровском полку. В том же году вышел в отставку и избран Свирским уездным предводителем дворянства; чиновник особых поручений при министре внутренних дел. В 1892 избран Переяславским уездным предводителем дворянства. С 1901 камергер, с 1905 егермейстер двора Е. И. В. С 1906 сенатор. В 1914 назначен членом Государственного совета. С 30 октября 1915 управляющий, с 1 января 1916 министр путей сообщения. В ноябре–декабре 1916 одновременно председатель Совета министров. 29 декабря уволен в отставку. После Октябрьской революции в эмиграции. Тайный советник (1905) [с. 42, 60, 82, 177, 189].

**Троцкий (Бронштейн)** Лев Давидович (1879–1940). Родился в семье зажиточного землевладельца, крупного арендатора. Учился в реальном училище в Одессе, затем в Николаеве. Участвовал в деятельности «Южнорусского рабочего союза». Был арестован, сослан в Иркутскую губернию, бежал. В социал-демократическом движении долгие годы находился вне течения большевизма и меньшевизма. В 1908–1912 издавал в Вене газету «Правда». В годы Первой мировой войны вел антивоенную пропаганду. После Февральской революции вернулся в Россию и летом 1917 примкнул к большевикам, избран в состав ЦК РСДРП(б). В сентябре–октябре 1917 председатель

Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов, фактический руководитель Военно-революционного комитета, ставшего легальным штабом подготовки и проведения вооруженного восстания 24–25 октября 1917. В Советском правительстве занял пост народного комиссара по иностранным делам. Один из создателей Красной Армии, народный комиссар по военным делам (1918–1925), председатель Реввоенсовета Республики (1918–1925). В 1920–1921 одновременно народный комиссар путей сообщения. Один из лидеров «левой» оппозиции в ВКП(б). В 1929 выслан за границу. В 1940 убит в Мексике [с. 137, 138, 141, 233, 234, 237, 276, 281, 337, 389].

**Тухин** Александр Степанович (1860–?). Родился в купеческой семье. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский технологический институт (1886). В 1891 причислен к НКПС и командирован в распоряжение старшего инспектора ж. д. А. фон Вендриха. В 1894–1895 в канцелярии МПС, в 1895–1897 в Инспекции железных дорог МПС. С 1897 помощник начальника Службы движения Московско-Брестской ж. д. С 1900 начальник этой Службы на Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., а с 1905 — на Московско-Брестской ж. д. В 1906 одновременно второй заместитель начальника этой дороги. В 1907–1916 в Обществе Рязанско-Уральской ж. д. В марте 1916 назначен управляющим эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС, с августа 1916 одновременно председатель Нефтяного комитета МПС. 20 апреля 1917 назначен представителем МПС в Совет по железнодорожным делам. С 4 мая 1917 помощник начальника Управления железных дорог МПС. Действительный статский советник (1916) [с. 92].

**Тюменев** Сергей Васильевич (1880–?). Из потомственных дворян. Православного вероисповедания. Окончил Киевский политехнический институт Александра II (1900). В 1908–1909 служил по вольному найму на Южных ж. д. (помощник начальника станции Полтава, начальник станции Бельбек, помощник ревизора Службы движения). Поступил на службу в ведомство путей сообщения ревизором Службы движения Южных ж. д. в 1909. В 1910–1914 на Забайкальской ж. д. (начальник конторы Службы движения, старший ревизор, помощник начальника Службы движения). В 1914–1915 помощник начальника Службы движения, первый помощник начальника Полесских ж. д. В марте 1916 назначен инженером-инспектором по наблюдению за правильной эксплуатацией и усилением ж. д. С июня 1916 помощник управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС, с августа одновременно член ЦК по регулированию массовых перевозок грузов по ж. д., с октября одновременно член Нефтяного комитета в МПС, с февраля 1917 заместитель председателя этого комитета. С 9 сентября 1917 представитель МПС в Центральном комитете по регулированию массовых перевозок грузов по ж. д. В том же месяце по прошению уволен со всех должностей и причислен к канцелярии МПС [с. 218, 224].

**Улинский** Станислав Фердинандович (1859–1925). Из дворян. Римско-католического вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Московского университета (1880), Институт инженеров путей сообщения Александра II (1880) и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1883). Служил в Технически-инспекторском комитете железных дорог МПС и Временном управлении казенных железных дорог. В 1886 командирован на Гомель-Брянскую ж. д., в 1887 назначен инженером для технических занятий технического отдела Управления по постройке Гомель-Брянской ж. д. В 1888 участвовал в строительстве Псково-Рижской ж. д. С 1889 и. о. начальника коммерческого отдела Службы движения Псково-Рижской ж. д. С 1893 делопроизводитель Управления казенных железных дорог МПС. В 1894 назначен ревизором Службы движения Николаевской ж. д. В 1898–1906 занимал должности начальника Службы движения Средне-Сибирской ж. д., начальника Коммерческой части и заместителя начальника Сибирской ж. д.

В 1906 назначен управляющим делами и заместителем председателя Московского Комитета по распределению на железных дорогах перевозных средств для массовых перевозок грузов. С 16 июля 1916 помощник и первый заместитель председателя Московского порайонного комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам. С июня 1918 управляющий административным отделом, с мая 1919 помощник управляющего эксплуатационного отдела Московского округа путей сообщения. В 1920–1923 инспектор, старший инспектор Финансово-экономического, затем Экономического управления НКПС. С октября 1923 представитель НКПС в Московском районном комитете по регулированию перевозок. Действительный статский советник (1914) [с. 166].

**Умрихин (Бельский)** Иван Данилович (1890-е – ранее 1940). Из служащих. Окончил 2-х классное железнодорожное училище (1905), Высшие коммерческие курсы в Харькове (1917). Работал слесарем и табельщиком на станции Белополье Южных ж. д. в 1906–1913, затем заведующим столом в Управлении Южных ж. д. В 1916–1917 счетовод станции Белополье. В дни Октябрьской революции участвовал в формировании отрядов Красной Гвардии, избран комиссаром и комендантом железнодорожного участка станции Белополье. В конце 1917 вступил в Партию левых эсеров. С февраля 1918 комиссар Южных дорог. В августе 1918 вступил в Компартию Украины. С декабря 1918 заведующий Эксплуатационным управлением и член коллегии НКПС Украины. После эвакуации украинского советского правительства назначен комиссаром-начальником Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С июля 1920 по сентябрь 1921 заместитель начальника Московско-Киево-Воронежской ж. д., затем Южных ж. д. В 1923–1925 заместитель начальника Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. В 1925 назначен заместителем уполномоченного наркомпути в Минске. В 1927–1929 заместитель председателя Правления Средне-Азиатской ж. д. С 1929 работал в эксплуатационном отделе НКПС, заместитель начальника, начальник Московского железнодорожного узла. В 1932–1933 начальник Международного управления НКПС. В 1928–1932 по командировкам НКПС был в Германии, Дании, Латвии, Литве, Манчжурии, Польше, Чехословакии. В 1933–1935 заместитель начальника Уссурийской ж. д. С августа 1935 по апрель 1937 заместитель начальника Кировской (бывшей Мурманской) ж. д., затем дорожный ревизор по безопасности движения Октябрьской ж. д. В конце 1917 вступил в Партию левых эсеров. делопроизводитель пассажирского отдела Эксплуатационного управления железных дорог МПС. С января 1918 в Викжедоре. С августа 1918 переведен в НКПС. В годы Гражданской войны комиссар на ряде железных дорог [с. 131, 282, 311].

**Устругов** Леонид Александрович (1877–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1902). Службу начал на строительстве Московской Окружной ж. д. В 1906 назначен помощником начальника участка пути на Московско-Киево-Воронежской ж. д. В 1906–1908 служил вольнонаемным контролером пассажирских поездов на Северных ж. д. В 1909–1911 старший ревизор Службы движения Сибирской ж. д., в 1911–1913 инспектор, помощник начальника Службы движения Самаро-Златоустовской ж. д. В 1913 назначен начальником Службы движения Омской ж. д. С ноября 1916 помощник начальника Управления железных дорог МПС, с февраля 1917 первый заместитель председателя Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам. В годы Гражданской войны министр путей сообщения в правительстве адмирала А. В. Колчака. Коллежский асессор (1916) [с. 86, 190, 199, 203, 210, 217, 218].

**Утин** Яков Исаакович (1839–1916). Окончил юридический факультет Петербургского университета (1860). До 1885 работал в Министерстве юстиции. Вышел

в отставку и занял пост члена правления Петербургского учетного и ссудного банка, в 1903–1916 его председатель. Одновременно председатель ряда частных обществ: Алтайской ж. д., Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., страхового Общества «Россия». Был членом правлений Бакинского нефтяного общества, Русского общества артиллерийских заводов, Общества железоделательных, сталелитейных и механических заводов «Сормово», Товарищества машиностроительного завода «Феникс». Поддерживал партию «Союз 17 октября». Тайный советник [с. 53].

**Ушаков** Г. С., в 1920 комиссар Московского железнодорожного узла, машинист [с. 133].

**Фадеев** Геннадий Матвеевич (род. в 1937). Окончил Харьковский институт инженеров путей сообщения (1961). Службу начал на станции Тайшет Восточно-Сибирской ж. д.: маневровый диспетчер, дежурный по станции, старший помощник начальника станции, главный инженер. В 1970–1977 возглавлял Нижнеудинское, Тайшетское и Красноярское отделения Восточно-Сибирской ж. д., затем первый заместитель начальника этой дороги. В 1979 назначен начальником Красноярской ж. д. В 1984–1987 начальник Октябрьской ж. д. С 1987 начальник Главного управления перевозок МПС, затем первый заместитель министра путей сообщения. В 1992–1996 и в 2001–2003 министр путей сообщения. В 1998–2001 начальник Московской ж. д. В 2003 назначен президентом ОАО «Российские железные дороги» [с. 8].

**Федотов** Николай Иванович, машинист Московско-Курской ж. д., в 1917 член Викжеля, в годы Гражданской войны представитель Цекпрофсожа в коллегии центрального жилищно-строительного отдела НКПС [с. 196].

**Филиппов** Ф. Ф., председатель Совета железнодорожных депутатов Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. [с. 332].

**Фомин** Василий Васильевич (1884–1938). В 1918–1920 член коллегии ВЧК, в 1919–1923 военный комиссар по проведению чрезвычайного положения на железных дорогах, член коллегии НКПС, с 1921 заместитель народного комиссара путей сообщения [с. 148, 361, 401].

**Фролов** Александр Николаевич (1863–1939). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Московского университета (1885) и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1888). В 1888–1889 помощник начальника участка Службы пути Уральской ж. д., затем до 1906 в Обществе Рязанско-Козловской (с 1892 — Рязанско-Уральской) ж. д. С 1906 в Обществе Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1910–1912 управляющий делами Санкт-Петербургского комитета по распределению на ж. д. перевозочных средств для массовых грузов. Автор многочисленных научных работ. Заложил основы теории маневров и специализации поездов. С 1912 заместитель управляющего Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. В 1917 председатель Петроградского порайонного комитета по регулированию массовых перевозок грузов по ж. д. Надворный советник (1913) [с. 41, 42, 43, 68, 86, 123, 127].

**Халатов** Артемий Багратович (1896–1938). Из рабочих. Окончил Бакинское реальное училище (1912), учился в Московском коммерческом институте. В 1917 работал в Замоскворецкой районной думе. Член РСДРП(б) с 1917. В начале 1918 работал в продовольственном отделе Моссовета, а с августа — комиссар Московского областного продовольственного комитета. В 1919 назначен членом коллегии Наркомата продовольствия, председателем Главного управления по снабжению Красной Армии. С осени 1921 — председатель Комиссии по улучшению быта ученых. Осенью 1922 назначен членом коллегии НКПС и председателем Центрального комитета по перевозкам. В 1924 избран председателем Бюро правлений железных

дорог, и в том же году назначен председателем правления [ректором] Московского института инженеров железнодорожного транспорта в 1924. В 1927 назначен членом коллегии Наркомпроса РСФСР и председателем Госиздата. Одновременно ректор Института народного хозяйства им. Г. В. Плеханова. В апреле 1932 вновь назначен членом коллегии НКПС и начальником Центрального управления подготовки кадров НКПС. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 406].

**Хаустов** Валентин Иванович (1884–?). Из крестьян. Православного вероисповедания. Окончил начальную земскую школу. Работал токарем в Уфимском железнодорожном депо. Депутат Государственной думы 4-го созыва, член Комиссии о путях сообщения. Социал-демократ [с. 85].

**Хилков** Михаил Иванович (1834–1909). Князь. Землевладелец. Православного вероисповедания. Окончил Пажеский корпус (1852). Служил в лейб-гвардии Егерском полку. Уволен в отставку по домашним обстоятельствам. В 1859 поступил на службу в Министерство иностранных дел. В 1861–1868 дважды выезжал за границу. 4 года служил в англо-американской компании по сооружению трансатлантической железной дороги в Южной Америке. Прошел путь от рядового рабочего до машиниста, а затем до начальника Службы подвижного состава и тяги. Затем около года работал слесарем на паровозостроительном заводе в Ливерпуле. В 1868 был приглашен в Общество Курско-Киевской ж. д. В 1880 командирован на строительство Закаспийской военной ж. д. и в том же году стал управляющим дорогой. В 1882–1885 был управляющим Министерства общественных работ, торговли и земледелия в Болгарии. В 1885 вновь приступил к работе на Закаспийской ж. д. Заведовал механической частью строительных работ с подчинением ему службы тракций и мастерских дороги. С 1887 руководил сооружением Самаркандского участка этой ж. д. В 1892 направлен директором от МПС в Правление Общества Привисленских дорог и в том же году назначен начальником Орлово-Грязской ж. д. В феврале 1893 начальник Самаро-Златоустовской ж. д. С 12 марта 1893 главный инспектор железных дорог. С 4 января 1895 управляющий, а со 2 апреля 1895 по 28 октября 1905 министр путей сообщения. В эти годы была построена основная часть Транссибирской железнодорожной магистрали, открыто Московское высшее инженерное училище, готовившее специалистов для железных дорог, учрежден профессиональный праздник железнодорожников. В 1905–1909 член Государственного совета. Почетный гражданин Вологды, Вятки, Галича, Иркутска, Поти, Твери, Тихвина, Царицына и ряда других городов Российской империи. Статс-секретарь (1904), почетный член Императорской академии наук (1899), действительный тайный советник (1895) [с. 32, 194].

**Ходоровский** Казимир-Лаврентий Клетиевич (1873–?). Из дворян. Римско-католического вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1897). В 1897–1917 служил на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: инженер по изысканиям, начальник участка пути, начальник Материальной службы, начальник Службы пути, управляющий дорогой. В 1918 назначен начальником Хозяйственно-материального управления НКПС. В 1919 назначен старшим инспектором Высшей инспекции НКПС и в том же году управляющим Московско-Казанской ж. д. С 1920 управляющий Владикавказской ж. д. 2 июня 1922 назначен членом организационной секции Трансплана, затем Центрального планового управления. Коллежский асессор (1910) [с. 277, 294, 303].

**Циммерман** [с. 294].

**Чаманский** Александр Аполлонович (1869–?). Окончил Харьковский технологический институт (1898). До 1916 служил на разных должностях в Управлении Полесских ж. д. 15 июля 1916 назначен председателем Московского порайонного комитета.

С 1 мая 1918 председатель совещания по перевозкам Московского округа путей сообщения. 1 апреля 1919 назначен председателем Московского окружного комитета по перевозкам и управляющим Московским округом эксплуатации. С ноября 1921 начальник управления делами Центрального комитета по перевозкам. В марте 1923 назначен инспектором при Центральном управлении железнодорожного транспорта, но вскоре направлен в Правление Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. [с. 124, 214, 311, 386].

**Чернай** Александр Людвигович. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил институт инженеров путей сообщения Александра I. На государственной службе с 1887. Много лет работал на Самаро-Златоустовской ж. д.: начальник участка, Службы пути, начальник дороги (с 1910). В 1914–1917 начальник Александровской ж. д. С 27 марта 1917 в составе Комитета Управления железных дорог МПС. После Октябрьской революции продолжил службу в ведомстве путей сообщения, член Высшего технического совета НКПС. Действительный статский советник [с. 188, 192].

**Черный** Виктор Николаевич (1891–1937). Из дворян. С 12 лет жил своим трудом: играл на скрипке в эстрадных оркестрах. В 1907–1910 и в 1916–1917 учился на юридическом факультете Харьковского университета. В 1910 арестован за принадлежность к партии эсеров. После Февральской революции в Харькове был редактором эсеровской газеты «Земля и Воля». Член ЦК Партии социалистов-революционеров. После левоэсеровского мятежа, являясь членом Саратовского комитета партии, издавал «Знамя революции», был редактором центрального органа партии эсеров «Воля труда». Пытался создать Партию революционного коммунизма. В ноябре 1918 вступил в РКП(б). В 1919–1920 был членом ВЦИК РСФСР, членом Верховного ревтрибунала РСФСР, комиссаром бригады и 42-й дивизии 13-й армии. Тяжело ранен. В апреле 1920 мобилизован на железнодорожный транспорт и назначен комиссаром Средне-Азиатской ж. д. С февраля 1921 помощник начальника Московско-Балтийской ж. д. 28 апреля 1922 назначен уполнаркомпуть на Александровской ж. д. С октября 1922 начальник Московско-Киево-Воронежской ж. д. Автор научных трудов о путевом хозяйстве. В 1925 был командирован в Англию, Австрию и Германию для изучения железнодорожного транспорта. С сентября 1925 по июль 1928 председатель Правления Южных ж. д., затем член коллегии НКПС и по совместительству начальник Московского института инженеров транспорта. В 1930 начальник Управления речного флота. В 1931–1934 заместитель начальника Цудотранса, председатель тепловозной секции и Совета транспортной энциклопедии, затем главный редактор Транспортной энциклопедии. В 1935–1936 начальник отдела подготовки кадров, в 1936–1937 начальник Центрального управления учебных заведений НКПС. Репрессирован. Реабилитирован посмертно [с. 152, 153].

**Чернышев**, член Главного дорожного комитета Северных ж. д. [с. 100].

**Чурилов** Георгий Павлович (1867–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Московский археологический институт (1916). С 1882 на Московско-Киево-Воронежской ж. д.: конторщик, ревизор движения, начальник технического отдела. С 1903 второй помощник начальника Службы движения Либаво-Роменской ж. д. В 1907–1913 занимал такую же должность на Пермской, затем на Московско-Брестской ж. д. С июля 1913 начальник Службы движения Александровской ж. д. 1 сентября 1917 назначен управляющим делами Ростовского порайонного комитета. После Октябрьской революции продолжал службу в ведомстве путей сообщения. Титулярный советник (1903) [с. 166].

**Шанявский** Альфонс Леонович (1837–1905). Окончил Николаевскую академию Генерального штаба (1861). Служил в Сибири. После отставки в 1875 занялся золотодобычей. Директор-распорядитель Зейской и др. компаний. Инициатор создания Народного университета в Москве. В 1905 завещал Городской думе г. Москвы средства для его организации. Генерал-майор [с. 192].

**Шатуновский** Юлий Моисеевич. Журналист, организатор и первый руководитель Бюро печати НКПС, заведующий Отделом информации комиссариата (1918), автор многочисленных публикаций по проблемам железнодорожного транспорта [с. 405].

**Шаффенгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус** Константин Николаевич (1880–?). Сын бывшего министра путей сообщения. Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1903). Назначен помощником производителя работ по постройке Московской Окружной ж. д. С июня 1906 на Николаевской ж. д.: помощник ревизора, ревизор, начальник конторы Службы движения. С 1911 начальник отделения Службы движения Балтийской линии Северо-Западных ж. д., затем помощник начальника этой Службы. С 31 марта 1917 помощник управляющего эксплуатационного отдела Управления железных дорог МПС. Коллежский советник (1915) [с. 86].

**Шишкин** Валерий Александрович (род. в 1931), историк [с. 115].

**Шмит** Вадим Петрович (1865–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил физико-математический факультет Новороссийского (в Одессе) университета (1887) и Институт инженеров путей сообщения Александра I (1891). Служил вольноопределяющимся в лейб-гвардии резервном полку. В МПС начал служить в 1893. Направлен на строительство Либавского военного и коммерческого портов. С 1896 начальник дистанции Либаво-Роменской ж. д., с 1903 заместитель начальника Службы пути этой дороги. В 1908 назначен начальником Службы пути Южных ж. д. С 1910 занимал такую же должность на Юго-Западных ж. д. С ноября 1912 начальник этих дорог. В 1916 переведен на должность начальника Северных ж. д. В 1917 уволен со службы. С 1920 в эмиграции. Действительный статский советник (1914) [с. 90].

**Шуберский** Эраст Петрович-Людвигович (1880–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1903). Службу начал инженером по новым работам на Забайкальской ж. д. в 1903. Один из организаторов перевозки войск через озеро Байкал в период русско-японской войны. В течение 5 месяцев заведовал временной экспедицией Круго-Байкальской ж. д. В 1906 назначен ревизором движения 1 участка линии Петербург—Вологда Николаевской ж. д. С 15 ноября 1906 начальник технического отдела Службы движения Николаевской ж. д. В 1907–1915 в Обществе Юго-Восточных ж. д. С сентября 1915 по январь 1916 и. д. помощника начальника Управления путей сообщения в Главном управлении военных сообщений при Ставке Верховного главнокомандующего, затем управляющий Петроградской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. С ноября 1916 начальник Юго-Западных ж. д. В марте–мае 1917 начальник Управления железных дорог МПС и председатель ЦК по регулированию перевозок по железным дорогам. 15 мая написал заявление министру путей сообщения Н. В. Некрасову с просьбой уволить со всех должностей. 14 августа — 1 сентября 1917 начальник Управления путей сообщения в Ставке Верховного главнокомандующего. Отстранен от должности за поддержку корниловского мятежа. В годы Гражданской войны начальник Управления путей сообщения в правительстве генерала А. И. Деникина. С 1920 в эмиграции [с. 193].

**Шухов** Владимир Владимирович (1883–?). Из семьи инженера. Православного вероисповедания. Окончил Московское инженерное училище (1909). Воинскую повин-

ность отбыл кондуктором Тульской инженерной дистанции. В 1910–1914 на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. (конторщик и помощник начальника станции Подмосковная, начальник станции Западная Двина, начальник участка, помощник начальника Службы движения). С 1913 на Северных ж. д.: помощник начальника, первый заместитель начальника, начальник Службы движения. В мае 1917 перешел в Общество Московско-Киево-Воронежской ж. д. на должность начальника Службы движения. 28 октября 1920 назначен начальником Ташкентской ж. д. С 28 сентября 1921 начальник эксплуатационного отдела Центрального управления железнодорожного транспорта. В марте–августе 1922 заместитель председателя Центрального комитета по перевозкам, а с 24 августа второй помощник начальника Центрального управления железнодорожного транспорта. В сентябре 1927 назначен помощником начальника Центрального управления по планированию НКПС. Статский советник [с. 44, 399].

**Шушков** Петр Сергеевич (1889–1937). Из семьи служащих. Православного вероисповедания. Окончил механико-технические курсы в Архангельске и работал на Северных ж. д. помощником слесаря, слесарем, помощником машиниста в депо ст. Няндома, машинистом, дежурным по депо на ст. Званка. В 1906 вступил в РСДРП, но вскоре утратил связь с партией. В 1917 вновь вступил в РСДРП(б), входил в Центральное правление союза мастеровых и рабочих. Член Всероссийской центральной ревизионной комиссии, избранной на Чрезвычайном всероссийском железнодорожном съезде 25 января 1918, машинист Северных ж. д. В 1918 в Исполкоме Северных ж. д., в политотделе Восточного фронта. В 1919 комиссар Московского округа путей сообщения. В 1920 уполномоченный НКПС на железных дорогах Азербайджана. В последующие годы последовательно был начальником Забайкальской, Закавказских, Сызрано-Вяземской, Уссурийской, Юго-Западных ж. д. С мая 1925 председатель Правления Юго-Западных ж. д. В 1928 перешел на работу в Наркомат рабоче-крестьянской инспекции. Репрессирован [с. 311].

**Щегловитов** Вениамин Николаевич (1875–?). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. В январе 1900 назначен помощником начальника Службы пути Екатерининской ж. д. Участвовал в строительстве второго пути на участке Лисичанск—Купянск, вскоре возглавил Службу пути этой дороги. С 1906 помощник начальника Службы движения Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. В 1909 опубликовал фундаментальное исследование «Теория графика движения поездов». В 1912 назначен начальником Службы движения Северо-Западных ж. д., затем четвертый, третий заместитель начальника этих дорог. В 1914 становится управляющим эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС и одновременно экстраординарным профессором Института инженеров путей сообщения Александра I. В марте 1916 назначен начальником Сызранско-Вяземской ж. д. После Февральской революции 1917 был начальником Северо-Западных ж. д., затем Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. С 1920 в эмиграции [с. 86, 190, 192].

**Щипченко** Иван Николаевич (1877–?). Сын священника. Православного вероисповедания. Окончил Киевскую духовную академию. Кандидат богословия (1902). Службу начал в местных учреждениях Государственного контроля: работал помощником контролера, контролером Контроля Екатерининской ж. д. С октября 1909 старший помощник бухгалтера, бухгалтер Счетной части Управления железных дорог МПС. С января 1912 главный бухгалтер Варшаво-Венской ж. д., в 1916 главный бухгалтер Варшаво-Венской ж. д. В 1917 служил в Управлении путей сообщения в Штабе Верховного главнокомандующего. В годы Гражданской войны служил на Украине в Комиссариате путей сообщения и в НКПС. С октября 1919 на Влади-

кавказской ж. д. — начальник счетно-финансовой части, и. д. начальника Общеадминистративной службы. 29 сентября 1920 стал заведующим Ростовскими высшими счетно-финансовыми курсами и одновременно с ноября 1920 помощником начальника Владикавказской ж. д. 1 марта 1921 командирован в распоряжение председателя Кавказского окружного комитета по перевозкам, а в сентябре назначен старшим инспектором НК РКИ на Кавказских ж. д. С 11 сентября 1922 — начальник счетно-финансового отдела Кавказского округа путей сообщения. Надворный советник [с. 196].

**Щукин** Николай Леонидович (1848–1924). Из дворян. Православного вероисповедания. Окончил Николаевское инженерное училище (1866). Служил в 5-м саперном батальоне. Уволен со службы в 1872. В 1873 сдал экзамены экстерном за весь курс Петербургского технологического института. Преподаватель этого института, с 1888 профессор механики. В 1892 по его проекту построен пассажирский паровоз серии Н типа 1–3–0 для Николаевской ж. д. В том же году назначен членом Инженерного совета МПС. Одновременно входил в состав временной строительной комиссии по постройке императорских поездов. В 1896 в командировке в САСШ для изучения строительства нефтепроводов. В 1898 заслуженный профессор Технологического института. В 1902 и 1905 в командировке во Франции для изучения постройки паровозов. В 1906 по его проекту построен грузовой паровоз типа 1–4–0. В 1912 серии этих паровозов присвоен индекс Щ в честь профессора Н. Л. Щукина. В 1907 назначен управляющим отделом промышленных училищ Министерства народного просвещения. С 8 января 1910 товарищ министра путей сообщения, одновременно председатель Комитета по распределению между заводами заказов на подвижной состав, рельсы и скрепления. После Октябрьской революции возглавлял Высший технический совет НКПС, в 1924 Технический совет по постройке тепловоза по проекту Я. М. Гаккеля. Тайный советник (1904), сенатор (1916) [с. 86].

**Щусев** Алексей Викторович (1873–1949), архитектор, реставратор, академик АН СССР (1943). Автор проектов Казанского вокзала, Центрального дома культуры железнодорожников, Мавзолея В. И. Ленина, перронного зала станции метро «Комсомольская», гостиницы «Москва». Своими постройками и проектами оказал значительное влияние на формирование облика Москвы [с. 262].

**Эйсымонт** Антон-Алоа Антонович (1882–?). Родился в семье заводского инспектора Путиловского завода. Евангелическо-лютеранского вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1906). Службу начал в 1908 на Московско-Брестской ж. д.: инженер для технических занятий, помощник начальника участка Службы пути, начальник технического отделения этой службы, с 1916 помощник начальника Службы пути. С 1918 начальник Александровской ж. д. Со 2 августа 1922 помощник начальника Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. Коллежский асессор (1916) [с. 105, 292, 311, 343, 386, 397].

**Энгельс** Фридрих (1820–1895), один из основоположников марксизма [с. 245].

**Эфрос** Георгий Васильевич (1866–?). Из купцов. Православного вероисповедания. Окончил Петербургский университет. Службу начал помощником контролера на Московско-Курской, Московско-Нижегородской и Муромской ж. д. Затем такую же должность занимал на Варшаво-Венской и Юго-Западной ж. д. В 1897–1909 контролер Контроля, помощник главного бухгалтера Юго-Западных ж. д. В 1909 назначен главным бухгалтером Забайкальской ж. д. В ноябре 1920 назначен начальником управления в Министерстве транспорта Дальневосточной Республики. С декабря 1922 вр. и. д. начальника счетно-финансового отдела Дальневосточного округа путей сообщения. В НКПС его считали «выдающимся специалистом счетного дела». Коллежский советник (1907) [с. 11].

**Юренев** Петр Петрович (1874–1943). Родился в семье тайного советника. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1897). Начал службу в Обществе Московско-Киево-Воронежской ж. д. производителем работ по постройке Московско-Брянской линии. В 1901 назначен заместителем управляющего в Обществе Новозыбковского подъездного пути. С 1903 — управляющий. В связи с участием в железнодорожной забастовке 1905 уволен. Активный деятель партии кадетов, член ее ЦК. Депутат Государственной думы 2-го созыва. В 1907–1917 председатель железнодорожного отдела Московского технического общества. С 1915 член Главного комитета по снабжению армии. С января 1917 председатель отдела путей сообщения Земгора. Гласный московской городской думы. Член Московского военно-промышленного комитета. С 24 июля по 31 августа 1917 министр путей сообщения. В годы Гражданской войны в Одессе руководил местным отделением «Национального центра» — праволиберальной антибольшевистской организации. В 1920 эмигрировал и жил во Франции [с. 204].

**Юрченко** Всеволод Петрович (1875–?). Из мещан. Православного вероисповедания. Окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I (1898). Начал службу помощником начальника участка Службы пути Екатерининской ж. д. в 1898. В 1901–1909 на этой же дороге занимал должности начальника участка Службы пути, ревизора Службы движения, помощника начальника этой Службы. В 1909 назначен помощником управляющего эксплуатационным отделом Управления железных дорог МПС. В 1911 назначен начальником участка по постройке западной части Амурской ж. д. В 1912 назначен начальником Службы движения Николаевской ж. д. В 1915–1916 в Обществе Рязанско-Уральской ж. д. В апреле–ноябре 1916 и марте–сентябре 1917 — начальник Николаевской ж. д. С 15 сентября 1917 до 25 мая 1918 председатель Московского порайонного комитета. Надворный советник (1909) [с. 201, 202, 203].

**Яковлев** Константин Яковлевич, конторщик Службы тяги Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. [с. 333].

**Яковлев** Петр Павлович, таксировщик Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д., член Викжедора. В 1918 начальник охраны и помощник начальника обороны этих дорог [с. 103, 228].

**Якубовский** Нарцыз, токарь, один из руководителей профсоюза железнодорожников Московско-Киево-Воронежской ж. д. [с. 107, 332].

## Издательство УРСС

специализируется на выпуске учебной и научной литературы, в том числе монографий, журналов, трудов ученых Российской Академии наук, научно-исследовательских институтов и учебных заведений.



## Уважаемые читатели! Уважаемые авторы!

Основываясь на широком и плодотворном сотрудничестве с Российским фондом фундаментальных исследований и Российским гуманитарным научным фондом, мы предлагаем авторам свои услуги на выгодных экономических условиях. При этом мы берем на себя всю работу по подготовке издания — от набора, редактирования и верстки до тиражирования и распространения.

Среди вышедших и готовящихся к изданию книг мы предлагаем Вам следующие:

*Зинченко А. В.* **История России (IX–XX вв.) в таблицах и схемах.**

*Гвишиани Д. М.* **Мосты в будущее.**

**Реввоенсовет Республики. 1920–1923.** Под ред. *Михалевой В. М. и др.*

**Трудовые конфликты в Советской России 1918–1929 гг.** Под ред. *Кирьянова Ю. И. и др.*

*Булавка Л. А.* **Нонконформизм: социокультурный портрет рабочего протеста в России.**

**Рабочие в России: исторический опыт и современное положение.** Ред. *Чураков Д. О.*

**Национальный вопрос на Балканах через призму мировой революции (в документах центральных российских архивов начала – середины 1920-х годов).** Ред. *Гришина Р. П.*

*Мазаев А. И.* **Искусство и большевизм (1920–1930-е гг.).**

*Юртаева Е. А.* **Государственный совет в России (1906–1917 гг.).**

*Ельянов Е. М.* **Иван Грозный — созидатель или разрушитель?**

*Ильичев А. Т.* **Справочник по русской истории. Киевская Русь.**

**Очерки феодальной России.** Вып. 1–8. Под ред. *Кистерева С. Н.*

*Зубов В. П.* **Русские проповедники: Очерки по истории русской проповеди.**

*Рудницкая Е. Л.* **Поиск пути. Русская мысль после 14 декабря 1825 года.**

*Хорошкевич А. Л.* **Русь и Крым: От союза к противостоянию. Конец XV — начало XVI вв.**

*Амосов А. А.* **Лицевой летописный свод Ивана Грозного.**

*Голубчиков Ю. Н.* **География человека.**

**Социальные конфликты: экспертиза, прогнозирование, технологии разрешения.** Вып. 17–21. Под ред. *Степанова Е. И.*

**Современная конфликтология в контексте культуры мира.** Под ред. *Степанова Е. И.*

*Бузгалин А. В.* **Ренессанс социализма.**

*Бузгалин А. В.* **Социальное освобождение и его друзья («Анти-Поппер»).**

*Бузгалин А. В., Колганов А. И.* **Сталин и распад СССР.**

**Глобализация сопротивления: борьба в мире** Под ред. *Бузгалина А. В.*

**Альтерглобализм: теория и практика.** Под ред. *Бузгалина А. В.*

**Альтернативы. Ежеквартальный общественно-политический и аналитический журнал.** 2003. № 4. 2004. № 1, 2. Гл. ред. *А. В. Бузгалин.*

*Валлерстайн И.* **После либерализма.**

*Нэбб К.* **Радость революции.**

*Пугачев В. П.* **Управление свободой.**

**По всем вопросам Вы можете обратиться к нам:**
***тел./факс* (095) 135–42–16, 135–42–46**
**или *электронной почтой* URSS@URSS.ru**
**Полный каталог изданий представлен**
**в *Интернет-магазине:* http://URSS.ru**

**Издательство УРСС**
*Научная и учебная литература*

## Издательство УРСС



### Представляет Вам свои лучшие книги:

Мировая история

**Диалог со временем. Альманах интеллектуальной истории.** Вып. 1–12. Ред. *Репина Л. П.*
**Французский ежегодник. 2000–2003.** Вып. 1–4. Под ред. *Чудинова А. В.*
*Генифе П.* **Политика революционного террора 1789–1794.**
*Шрадер О.* **Сравнительное языковедение и первобытная история.**
*Порциг В.* **Членение индоевропейской языковой области.**
*Строганов А. И.* **Страницы истории Латинской Америки. XX век.**
**Индия: страна и ее регионы.** Под ред. *Ваниной Е. Ю.*
*Варьяш И. И.* **Правовое пространство Ислама в христианской Испании XIII–XV вв.**
*Койре А.* **Очерки истории философской мысли.**
*Журавлев И. В.* **Подготовка воинов Аллаха (VI–XIII вв.).**
*Преображенский П. Ф.* **В мире античных образов.**
*Преображенский П. Ф.* **Тертуллиан и Рим.**
*Бароха Х. Каро.* **Баски.**

Серия «Академия фундаментальных исследований»

*Шрадер О.* **Индоевропейцы.**
*Крачковский И. Ю.* **Над арабскими рукописями.**
*Нейгебауер О.* **Точные науки в древности.**
*Юревич В. А.* **Астрономия доколумбовой Америки.**
*Шереметевский В. П.* **Очерки по истории математики.**
*Митрофанов П.* **История Австрии.**
*Тарле Е. В.* **История Италии в средние века.**
*Лависс Э.* **Очерки по истории Пруссии.**
*Добиаш-Рождественская О. А.* **Эпоха крестовых походов. Общий очерк.**
*Погодин А. Л.* **Краткий очерк истории славян.**
*Петрушевский Д. М.* **Очерки из истории английского государства и общества.**
*Петрушевский Д. М.* **Очерки из истории средневекового общества и государства.**
*Авенариус Р.* **О предмете психологии.**
*Шпет Г.* **Внутренняя форма слова (этюды и вариации на темы Гумбольта).**
*Флоренский П. А.* **Мнимости в геометрии: расширение области двухмерных образов геометрии (опыт нового истолкования мнимостей).**

Серия «Размышляя о марксизме»

*Каутский К.* **К критике теории и практики марксизма («Антибернштейн»).**
*Каутский К.* **Экономическое учение Карла Маркса.**
*Каутский К.* **Этика и материалистическое понимание истории.**
*Туган-Барановский М. И.* **Теоретические основы марксизма.**
*Туган-Барановский М. И.* **Социализм как положительное учение.**
*Лозинский Е. И.* **Что же такое, наконец, интеллигенция?**
*Претель Д.* **От философии марксизма-ленинизма к философии Маркса.**
*Славин Б. Ф.* **О социальном идеале Маркса.**
*Антонова И. К.* **Марксизм вне политики.**

## Издательство УРСС



### Представляет Вам свои лучшие книги:

Политэкономия

*Москвин Д. Д.* **Основы экономической теории. Политэкономия.**
*Москвин Д. Д., Биншток Ф. И. и др.* **Проблемы социальной справедливости в зеркале современной экономической теории.**
*Москвин Д. Д. и др.* **Предприятие и формация.**
*Бузгалин А. В., Колганов А. И.* **Глобальный капитал.**
*Субботин А. К.* **Границы рынка глобальных компаний.**
*Мартынов А. В.* **Системная трансформация и реалии постсоциалистического мира.**
*Бабурин В. Л.* **Инновационные циклы в российской экономике.**
*Келле В. Ж.* **Инновационная система России: формирование и функционирование.**
*Дубсон Б. И.* **Богатство и бедность в Израиле: израильское общество в XXI веке.**
*Маркарян К. В.* **Общая теория постиндустриального государства.**
*Маркарян К. В.* **Закон сохранения капитала.**
*Липина С. А.* **Социо-экономика России переходного периода (1991–2003).**
**Системный анализ актуальных проблем экономики.** Под ред. *Завельского М. Г.*
*Нестеренко А. Н.* **Экономика и институциональная теория.**
*Дараган В. А.* **Игра на бирже.**
*Евстигнеев В. Р.* **Финансовый рынок в переходной экономике.**
*Бурлачков В. К.* **Денежная теория и динамичная экономика: выводы для России.**

Россия в современном мире

*Бабурин В. Л.* **Эволюция Российских пространств: от Большого взрыва до наших дней.**
*Горин Д. Г.* **Пространство и время в динамике российской цивилизации.**
**Постиндустриальный мир и Россия.** Под ред. *Хороса В. Г., Красильщикова В. А.*
*Кагарлицкий Б. Ю.* **Реставрация в России.**
**Конфликты в современной России.** Под ред. *Степанова Е. И.*
*Поляков К. И.* **Арабский Восток и Россия: проблема исламского фундаментализма.**
*Зубаревич Н. В.* **Социальное развитие регионов России.**
**Социальные трансформации в России: процессы и субъекты.** Под ред. *Сазонова Б. В.*
*Липина С. А.* **Социо-экономика России переходного периода (1991–2003).**
*Гавров С. Н.* **Модернизация во имя империи. Социокультурные аспекты модернизационных процессов в России.**
*Славин Б. Ф.* **Социализм и Россия.**

**Издательство УРСС**

**(095) 135-42-46,**
**(095) 135-42-16,**
**URSS@URSS.ru**

**Наши книги можно приобрести в магазинах:**

**«Библио-Глобус» (м. Лубянка, ул. Мясницкая, 6. Тел. (095) 925-2457)**
**«Московский дом книги» (м. Арбатская, ул. Новый Арбат, 8. Тел. (095) 203-8242)**
**«Москва» (м. Охотный ряд, ул. Тверская, 8. Тел. (095) 229-7355)**
**«Молодая гвардия» (м. Полянка, ул. Б. Полянка, 28. Тел. (095) 238-5083, 238-1144)**
**«Дом деловой книги» (м. Пролетарская, ул. Марксистская, 9. Тел. (095) 270-5421)**
**«Гнозис» (м. Университет, 1 гум. корпус МГУ, комн. 141. Тел. (095) 939-4713)**
**«У Кентавра» (РГГУ) (м. Новослободская, ул. Чаянова, 15. Тел. (095) 973-4301)**
**«СПб. дом книги» (Невский пр., 28. Тел. (812) 311-3954)**

05-11620



**В монографии отражена история одного из крупнейших железнодорожных узлов страны в период революций и Гражданской войны. Рассмотрен ряд вопросов железнодорожного права и экономики. Изучено состояние подвижного состава, пути и путевого хозяйства, показаны условия труда и быта железнодорожников. Рассказывается о трудовой и научной деятельности многих инженеров путей сообщения. Особое внимание уделено вопросам управления и эксплуатации московской сети железных дорог.**

200501788

2760 ID 23828

9 785354 009008 >

Издательство УРСС
Научной и учебной литературы

Тел./факс: 7 (095) 135–42–16
Тел./факс: 7 (095) 135–42–46

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**