

СТАНОВЛЕНИЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СИСТЕМЫ КОМИССАРСКОГО ПРАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ (1919–1921)

А. В. Гайдамакин, Т. Н. Хроменкова

Омский государственный университет путей сообщения, Омск

Актуальность предлагаемой темы вытекает как из значения и роли железных дорог, во многом решивших судьбу противостояния белых и красных в годы Гражданской войны, так и из крайне слабого, часто одностороннего освещения в исторической литературе роли комиссаров в этом противостоянии. Рассмотрены вопросы становления и структуры системы комиссарского правления, роль и значение деятельности комиссаров в обеспечении устойчивой работы железных дорог. Раскрыта деятельность комиссаров по информационному обеспечению Центра о состоянии железных дорог, организации на дорогах агитационно-пропагандистской и культурно-массовой работы, улучшению условий жизни железнодорожников, укреплению их трудовой дисциплины. Показаны трудности в работе комиссаров, являвшиеся следствием как их недостаточного уровня образовательной и профессиональной подготовки, так и нечеткости в определении Центром задач их деятельности и функциональных обязанностей. Утверждается, что в результате формирования комиссарского состава и его деятельности Советскому государству удалось в тяжелые годы Гражданской войны добиться устойчивой работы железных дорог, что явилось одним из основных факторов, обеспечивших победу красным.

Ключевые слова: *Гражданская война, железнодорожный транспорт, Народный комиссариат путей сообщения, большевики, комиссары, железнодорожники, трудовая дисциплина, митинги, собрания.*

Проблема устойчивости работы железнодорожного транспорта с самого своего зарождения и во все последующие времена не теряла своего значения. Особую роль она приобретала, когда страна оказывалась в чрезвычайных условиях. Таким периодом для железных дорог нашего отечества стали годы Гражданской войны. Достаточно сказать, что в Гражданскую войну были разрушены сотни мостов, в том числе 86 больших, среди которых были мосты длиной выше 800 м (Днепропетровский, Киевский, Пермский, Симбирский, Омский и др.), уничтожены 15 тыс. вагонов, 70 % паровозов были «больными», требовали ремонта [1, с. 600]. Из 40 металлических мостов Тюменского линейного отдела железных дорог все были повреждены или разрушены [2, с. 66]. В. Привалихин, описывая состояние дел на станции Тайга после изгнания колчаковцев, отмечал, что некоторые перегоны вышли из строя, по отдельным участкам пропускная способность составляла всего 4–10 пар поездов в сутки, не хватало топлива, поскольку Анжерские и Судженские копи не давали угля. «Новой власти нужно было одновременно делать все: и кормить голодных, и лечить тифозных больных, и хоронить умерших..., и поднимать транспорт, и бороться со снежными заносами» [3, с. 56]. Сложившаяся на транспорте ситуация обрушила экономику страны, тяжело отразилась на обеспечении голодающих хлебом. Было ясно, что победа в Гражданской войне будет за теми, кто овладеет железнодорожным транспортом.

Проблема устойчивости трактуется как обеспечение постоянства [4, с. 470]. На железнодорож-

ном транспорте в изучаемые годы это означало прежде всего обеспечение движения по линиям, находившимся в руках победителей – красных или белых. Однако такая цель была достижима только при выполнении целого ряда очень непростых задач. Необходимо было наладить управление железнодорожными линиями, организовать ремонт дорог и подвижного состава, сформировать трудовые коллективы рабочих и специалистов, ликвидировать массовые хищения и взяточничество, поразивших тогда железнодорожный транспорт, навести элементарный порядок на дорогах. Выполнить эти задачи, как оказалось, были способны те силы, которые представляли красных. Большевики, возглавлявшие эти силы, исходя из чрезвычайных условий Гражданской войны, для решения таких задач пошли на создание чрезвычайных органов – системы комиссарского правления железнодорожным транспортом.

Изучение истории комиссарского правления на железных дорогах страны находится практически в начале пути. Особое значение для разработки этой тематики в качестве научной проблемы принадлежит известному историку железнодорожного транспорта А. С. Сенину. В его монографиях [5, 6] обстоятельно рассматриваются проблемы обеспечения устойчивости работы железных дорог, управления ими в годы Гражданской войны. Для этого автору пришлось привести в систему, проанализировать практически все сколько-нибудь важные документы центральных органов страны – постановления, указы, решения высших органов

советской власти, железнодорожного ведомства – Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Огромный массив используемых архивных материалов, научно-методологические подходы к их изучению обеспечили исследованиям А. С. Сенина убедительность и достоверность. Что касается комиссарского правления железнодорожным транспортом, то и этот управленческий аспект присутствует в работах А. С. Сенина. Им названы некоторые аспекты деятельности комиссаров, представлена оценка их деятельности центральными органами власти и железнодорожного ведомства.

О необходимости научного анализа и всестороннего изучения проблемы политкомиссаров Гражданской войны свидетельствуют факты неоднозначной оценки их деятельности, чаще всего, начиная с 90-х гг. прошлого столетия, отрицательные. Так, А. Вульф, в недавно вышедшей из печати книге убеждает читателя в том, что против «беззащитных железнодорожников осуществлялся массовый и жестокий террор... и со стороны красных, и со стороны белых...» [1, с. 595]. Да, к сожалению, войны не обходятся без террора. Тем не менее утверждение, что на железных дорогах имел место массовый террор, требует серьезного документального обоснования, подтверждения первоисточниками. Тем более что обе воюющие стороны понимали, что без постоянно действующих железных дорог, а следовательно без железнодорожников, им не добиться победы.

В некоторых научных [7, с. 34; 8] и справочных [9] изданиях материалы о системе комиссарского правления на железных дорогах или отсутствуют, или отмечены лишь простым упоминанием об этом.

В данной статье представлен тот аспект деятельности комиссарского состава, который позволяет увидеть комиссаров в конкретном времени, в конкретных условиях дороги, участка определить их место в управленческой структуре. Такой подход, на авторский взгляд, позволит полнее раскрыть характер работы комиссаров, их роль в системе железнодорожного транспорта в тяжелые времена гражданского противостояния. Цель статьи – раскрыть процесс становления системы комиссарского правления на железных дорогах, выявить формы, роль и значение деятельности комиссаров по обеспечению бесперебойной работы железных дорог в чрезвычайных условиях Гражданской войны.

Основным источником исследования являются документальные материалы, хранящиеся в Государственном историческом архиве Омской области (ГИАОО). Особый интерес представляет фонд 981, в котором отложились многочисленные дела по комиссарскому составу сибирских и Пермской железных дорог (последняя входила в Сибирский железнодорожный округ). Для исследователя важно и

то, что округ получал документы Центра (центральных органов власти, НКПС), касавшиеся всех железных дорог, а не только сибирских. Анализ архивной документации позволяет раскрыть во всем многообразии деятельность комиссарского состава округов, дорог и линий, характер его взаимоотношений с Центром, последствия комиссарского правления.

Число комиссаров на железных дорогах начинает быстро разрастаться, превращаясь в политический орган правящей партии большевиков, с весны 1919 г., когда появились политотделы. К концу 1919 г. их насчитывалось 159, в том числе 22 дорожных и 45 участковых. Возглавлял их работу Главный политический отдел Народного комиссариата путей сообщения (Главполитпуть НКПС). В составе Главполитпути и дорожных политотделов действовали коллегии. Председателей дорожных коллегий назначал Главполитпуть НКПС. В их состав входили комиссар дороги или его заместитель, представитель местной организации РКП(б). В коллегиях политотделов работали 318 коммунистов, всего 377 человек. В 1919–1920 гг., в ведомстве путей сообщения действовал разветвленный и влиятельный политический аппарат. Его главной задачей стало распределение коммунистов на железные дороги, они проводили политико-массовую работу, боролись с проявлениями сепаратизма, вмешательством в дела администрации [6, с. 111].

Однако трудностей на железных дорогах не становилось меньше: росло недовольство железнодорожников своим материальным положением, падала трудовая дисциплина, острыми оставались отношения администрации, инженерно-технического персонала с властными структурами, усугублялся топливный кризис. В таких тяжелейших условиях партийно-советское руководство страны принимает решительные меры по усилению комиссарского состава на дорогах.

Нарком путей сообщения Л. Б. Красин 2 марта 1920 г. утвердил «Положение о комиссарах народного комиссариата путей сообщения». Им же был утвержден и штатный состав комиссаров железных дорог. На каждой из них он состоял из комиссара дороги, комиссаров служб Управления дороги (движения, тяги, пути, материальной службы, административного отдела, телеграфа), их заместителей и двух-пяти политических сотрудников «для поручений при комиссаре дороги». Кроме того, этим штатным расписанием вводились должности комиссаров районов, узловых скрещивающихся дорог, главных мастерских, заводов и мастерских, основных и оборотных депо. На каждом линейном участке назначались комиссары отделений служб движения, пути, тяги, материальной службы и телеграфа. Была создана система, охватившая пар-

тийно-политическим влиянием все управленческие и производственные участки всех железных дорог страны.

В этом документе утверждалось, что «политические комиссары из числа членов РКП» 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...». Объявлялось, что комиссары являются «политическими органами советской власти» [10, 11].

Такое статусное положение обязывало комиссаров считать себя ответственными за все стороны работы железнодорожного транспорта. Об этом свидетельствует их информационная деятельность. Железнодорожными комиссарами всех уровней был организован сбор сведений о положении дел на дорогах. Без знания ситуации на местах невозможно добиться более-менее устойчивой работы железной дороги, тем более когда эта ситуация в условиях войны может часто меняться. Поэтому сбор дорожной информации, ее анализ, организация оперативного реагирования на меняющуюся ситуацию и острые проблемы становятся первоочередным делом всего комиссарского состава.

Сводки телеграфных донесений включали семь разделов, в том числе о политическом положении на дорогах, субботниках, воскресниках, агитационно-просветительской работе, о топливном положении и других направлениях работы, характеризующих состояние железных дорог. Рассылка такой сводки к 14 июня 1920 г. охватила 54 адреса. Первым в списке шел председатель Совнаркома т. Ленин. И далее – должность и фамилии без имени и отчества, даже без инициалов: Председатель ВЦИК – т. Калинин, секретари ЦК РКП(б) – т.т. Крестинский, Серебряков, Преображенский, предреввоенсовета республики – т. Троцкий, председатель ВЧК – т. Дзержинский и т. д. Рассылались сводки всем комиссарам и начальникам Управлений НКПС, завдорполитам железных дорог республики, работникам печати [12, л. 9].

Ценность сводок, регулярно поступающих с железных дорог, заключалась не только в том, что центральные государственные органы и прежде всего правительство страны и Наркомат путей сообщения своевременно получали необходимую информацию с мест, позволявшую выявить трудности и первые успехи в развитии железных дорог. Важно и то, что сбор информации, ее анализ был для комиссаров своеобразной школой повышения квалификации, усвоением партийно-государственного курса в управлении транспортом с преоблада-

нием в годы Гражданской войны политического подхода. Поэтому в сводках предпочтение отдавалось политической и социальной информации. Именно политические, социокультурные проблемы железнодорожников изначально воспринимались комиссарским составом как свои, за разрешение которых они должны нести ответственность в первую очередь. А потому именно в этой сфере их вклад оказался заметно весомее, чем в технической.

Содержавшиеся в сводках сведения представляют богатый материал, позволяющий теоретически реконструировать важные стороны функционирования дорог, работы и жизни железнодорожников. С введением комиссарского правления в системе путей сообщения в начале марта 1920 г. и последовавшим вскоре образованием железнодорожных округов особая роль в деле объективного информирования о происходивших событиях и явлениях принадлежала районным комиссарам и комиссарам непосредственно железнодорожных служб на линиях. По их докладам, донесениям, сообщениям можно многое узнать и о них самих, и о состоянии дел на конкретных участках той или иной железной дороги, о проблемах, сдерживавших развитие дорог. У комиссаров дорог скапливался обширный материал, регулярно поступающий к ним сначала ежемесячно, затем каждые две недели, еженедельно. Так, комиссар Ишимского железнодорожного района, сообщая руководству Омской железной дороги требуемые от него сведения, представил материал, раскрывавший вполне объективную ситуацию, сложившуюся на железнодорожных объектах района. В период с 15 апреля по 15 мая 1920 г. настраивание железнодорожников характеризовалось как неудовлетворительное. Эту оценку автор подтверждал тем, что проводимые большевиками собрания проходят «в подавляющем меньшинстве», нежеланием слушать беседы «как о текущем моменте, так и о политическом воспитании...». Иное дело – собрания по продовольственным вопросам, на которых присутствовало большое количество людей. Тревогу вызывали и невыходы железнодорожников на работу: из 2 086 служащих и рабочих Ишимского района по разным причинам не выходили на работу за этот период 361 человек. Отмечая «пассивно-спекулятивные» настроения присутствовавших на собраниях, лекциях, комиссар района говорит о необходимости «фильтрации как лекторских, так и агитаторских сил». Вместе с тем, как видно из сообщения районного комиссара, на дорогах приступили к развертыванию культурных мероприятий: с 15 мая по 1 июня было проведено 2 концерта, 11 спектаклей, 14 кинематографических сеансов. Что касается подвижного состава, комиссар информировал, что только по одному

Ишимскому железнодорожному району из 17 пассажирских паровозов в работе находится только 6, 16 товарных паровозов не выходят на линию, «больных» товарных вагонов насчитывается 34 [13, д. 18, л. 1, 33–34, 52–53, 55].

Подобные донесения постепенно превращались в важнейшую информационную систему. Она трудно приживалась. Трудности являлись следствием фронтовых условий военных лет, сложности организации сбора необходимых сведений, недооценки на местах роли собираемой информации. Не представили в НКПС своих сводок по состоянию положения на дорогах с 1 по 7 июня 1920 г. дорполиты 9 железных дорог (Екатеринославская, Киево-Воронежская, Каспийская, Муромская, Забайкальская, Николаевская и др.). Не поступили в Центр недельные сводки (за 7–14 июня) от 12 дорог, в том числе от Омской, Пермской, Самаро-Златоустовской [14, д. 21; д. 15]. Тем не менее этот канал поступления информации о ситуации на дорогах – через районные и дорожные политотделы – скоро стал для Наркомата путей сообщения основным. Этому способствовало создание «Бюллетеня Главполитпути НКПС», на страницах которого стали печататься материалы с мест, отражавшие положение дел на дорогах.

Вопросы социокультурного характера, политического положения на дорогах в сводках, донесениях, докладах, представляемых политотделами, являлись, по существу, ключевыми. Эта тенденция заметно нарастала в условиях перехода к тотальному комиссарскому правлению. Комиссары, направленные во все управленческие структуры и производственные участки железных дорог, должны были не только контролировать политическую ситуацию на дорогах и информировать об этом партийно-государственные органы РСФСР и Наркомат путей сообщения. Руководство правящей партии и страны понимало, что один контроль за политическими взглядами, настроением железнодорожников мало что даст для достижения устойчивой работы железных дорог как в текущее время, так и в будущем. В материалах политотделов и комиссаров разных уровней акцент смещался с политических вопросов на социокультурные, материально-бытовые, прежде всего питания, заработной платы.

Эта тенденция подтверждается многочисленными сообщениями о положении дел на железных дорогах центральных, западных регионов страны, северо-востока Сибири. На большинстве этих дорог, согласно комиссарским сообщениям, настроение железнодорожников оценивалось как удовлетворительное. Там, где оно определялось как не-удовлетворительное, указывались соответствующие причины. Так, в начале июня 1920 г. с Виндаво-Ры-

бинской железной дороги сообщалось: «Настроение железнодорожников в 1-м районе безразличное, во 2-м сочувственное, в остальных неудовлетворительное на почве неполучения обмундирования и обуви». В сводке Владикавказской железной дороги отмечалось: настроение железнодорожников неудовлетворительное «вследствие недостатка продуктов и неопределенной оплаты труда. В Ростове и по всей линии наблюдается возбуждение. Партийная работа слаба. Ощущается недостаток политработников». На Курской дороге «настроение железнодорожников обывательское». С Томской железной дороги сообщалось о нехватке продовольствия, обуви и мыла. На этой дороге ощущался недостаток жиров, соли, мыла, мануфактуры, обуви. На станции Пермь-2 рабочие были недовольны «в связи с нехваткой платы за сверхурочные работы по ремонту маршрутных поездов» [14, л. 21; 15, л. 33; 16]. А если учесть, что эти сводки полны сообщений о значительных и даже массовых невыходах на работу, о большом количестве «больных» паровозов и вагонов, то можно представить, в каких крайне сложных условиях оказался железнодорожный транспорт в годы Гражданской войны.

Эти чрезвычайные условия диктовали и чрезвычайные меры, при помощи которых власть и железнодорожное ведомство пытались обеспечить, насколько тогда это было возможно, относительно устойчивую работу железных дорог.

Одной из важнейших задач в этом направлении стало укрепление трудовой дисциплины на транспорте. Из сводок комиссаров видно, что неявки на работу на железных дорогах республики были настолько значительными, что грозили срывами движения поездов. Так, во второй неделе июня 1920 г. на Александровской железной дороге прогулы достигали 20 %, а на Курской в первой неделе июня они составили 30 % [15, л. 32; 14, л. 21]. С обострением продовольственного кризиса в стране росло число прогулов. В 1921 г. они, по словам секретаря ЦК РКП(б) В. Молотова, достигали местами до 60 % [17]. Такая ситуация с трудовой дисциплиной на железных дорогах для любого государства не может быть терпимой. Для Советской республики проблема дисциплины на железнодорожном транспорте оказалась настолько острой, что по борьбе с прогулами Советом рабоче-крестьянской обороны 10 марта 1920 г. было принято специальное постановление. Председатель Совета обороны В. И. Ленин, объявляя о принятом постановлении, в циркулярной телеграмме, опубликованной в «Главполитпути» (1920, № 2), отметил значительный ущерб, «причиняемый транспорту самовольными отлучками служащих и рабочих, прогулами без достаточных оснований... при выдаче медицинских бюллетеней». Народному комиссару пу-

тей сообщения поручалось «в срочном порядке принять необходимые меры по укреплению дисциплины». Сразу же публикуется циркулярное письмо начальника Главного политического управления НКПС А. П. Розенгольц и председателя Главного Реввоенжелдортрибунала Ю. Ю. Межина о порядке расследования преступлений на железных дорогах. В письме рекомендовались меры пресечения в отношении «уличенных или подозреваемых лиц» вплоть до ареста [18].

Перспектива скатиться на путь репрессий в борьбе за наведение порядка и дисциплины на железнодорожном транспорте в условиях войны и обостренных революционных настроений партийных функционеров была вполне реальной. Однако этого не произошло. Этот крайне опасный путь был отвергнут по двум очевидным причинам. Во-первых, рабочих на железных дорогах во время войны не хватало, их никто не мог заменить. Во-вторых, партийно-государственному руководству, особенно на местах, тем же комиссарам, были понятны побудительные причины невыхода на работу. Комиссары в своих сводках, отчетах постоянно указывали на них: голод гнал рабочих в деревню в поисках хлеба, других продуктов питания; несвоевременные выплаты заработка; отсутствие обуви, одежды, бытовая неустроенность. Сама обстановка на железных дорогах диктовала необходимость упорной, настойчивой работы по разъяснению политики государства, целей и задач железнодорожного транспорта в условиях войны, опасности ослабления трудовой дисциплины, остановки работы транспорта.

Партийно-политическое руководство страны, понимая остроту сложившейся на дорогах ситуации, потребовало прежде всего от комиссарского состава проведения целого комплекса мероприятий по укреплению дисциплины и недопущению остановки работы транспорта. Эти требования, по существу, предопределили созидательный, мирный характер деятельности комиссаров. Агитационно-пропагандистская деятельность проводилась в форме митингов, собраний, лекций. Развертывалась культурно-массовая работа. На дорогах появились театральные коллективы, «театры на колесах», резко выросло количество концертов. Сотнями и тысячами исчислялось количество отремонтированных паровозов и вагонов. Все это отражалось в комиссарских отчетах железных дорог страны [14, 15, 19].

В целом по 25 дорогам из 28 за период с марта по октябрь 1920 г. было проведено 8 004 митинга, 1 988 собраний, 1 547 лекций, 982 концерта, поставлено 2 716 спектаклей и т. д. К 1 октября на этих дорогах действовали 7 агитпоездов, 6 агитационных вагонов, 3 вагона-театра, 66 агитпунктов, 21 литературная студия, 57 оркестров, 825 библио-

тек, работали клубы, драматические труппы. Газета «Гудок» выходила ежедневно тиражом 75 тыс. экземпляров. За это время было распространено 2 830 259 экземпляров различной литературы (без газеты «Гудок») [6, с. 113].

Для обеспечения стабильности работы железных дорог государство стремилось повысить роль социального фактора, улучшить материальное положение железнодорожников, поддержать их финансово. В марте 1920 г. на железных дорогах страны вступило в силу «Положение № 1 о вознаграждении (премии) за своевременное следование поездов по участкам... и за ускорение следования их против расписания». «Участниками премии» объявлялись машинисты, кочегары, кондукторы, поездные смазчики, осмотрщики вагонов и другие, имеющие прямое отношение к движению поездов [20].

Таким образом, есть все основания утверждать, что комиссарским составом в 1919–1920 гг. на железных дорогах была проведена широкомасштабная созидательная работа, приблизившая победу Красной армии. Очень важно, что комиссарам, несмотря на чрезвычайные обстоятельства военных лет, невероятные трудности, удалось контролировать ситуацию на дорогах, не прибегая к массовым репрессиям.

А трудностей у комиссарского состава, стремившегося к бесперебойному функционированию железных дорог, действительно, было немало. Во-первых, сама военная обстановка, подталкивавшая к использованию жестких мер воздействия по отношению, например, к нарушителям трудовой дисциплины. Во-вторых, пожалуй, главная причина недостаточного воздействия комиссаров на состояние железнодорожного транспорта и его работников заключалась в их малограмотности, в отсутствии профессиональной подготовки по организации необходимой на дорогах культурно-массовой, социально-экономической или технической работы. Их революционная решимость не могла заменить специальных знаний, так необходимых для формирования новой, социалистической корпоративной культуры, для повышения эффективности работы транспорта. В-третьих, это был период, когда на пути масштабного развертывания среди железнодорожников пропагандистской, просветительской, культурно-массовой работы возвышалась почти непреодолимая преграда: острый дефицит сколь угодно подготовленных людей, тем более специалистов. Комиссары постоянно упоминали об этом в своих сводках и отчетах. Это были постоянно действующие факторы, которые невозможно было игнорировать. Естественно, они вели к снижению роли и влияния комиссаров на железных дорогах.

Не способствовало росту авторитета и влияния комиссаров принятие высшими органами государства и железнодорожного ведомства решений, в ко-

торых определялись права, обязанности комиссаров всех уровней, их функции. Документам недоставало четкости в их разграничении между комиссарами и административно-техническими руководителями. Возможность двойственного толкования своих прав и функций нередко приводила комиссаров к попыткам превышения своих обязанностей, к вмешательству в дела административного руководства и специалистов. Такого рода действия комиссаров, естественно, вызывали не только раздражение, но и недовольство.

Нечеткость политики Центра по отношению к железнодорожной интеллигенции, особенно в первоначальный период деятельности комиссарской системы, породила серьезные затруднения. В начале июля 1920 г. В. В. Фомин, военный комиссар по проведению чрезвычайного положения на железных дорогах, член коллегии НКПС, потребовал от комиссаров придерживаться «следующего принципа: назначать хорошо знающих техническо-административное дело и могущих твердо проводить дисциплину труда». А в конце этого же месяца дает жесткую характеристику «путейской интеллигенции», представляющей «постоянно узкую замкнутую касту людей, в большинстве ненавидящих... коммунистов и Революцию...». Путейские инженеры, как считал представитель НКПС, «инстинктивно ведут кампанию против коммунистов – специалистов ... упорно, последовательно, тонко, повсеместно». Исходя из такой характеристики старых специалистов, Фомин предписывал комиссарам тщательно изучить коммунистические силы на дороге, все члены партии «должны быть учтены, просмотрены до одного человека, идейных, даровитых, способных... необходимо упорно проталкивать на технические и комиссарские посты» [21, л. 4].

Эти две телеграммы ответственного работника НКПС по своей политической сути не противоречили друг другу. Они жестко требовали строить кадровую политику на железных дорогах на основе принципа партийности, даже если это приведет на какое-то время к снижению профессионализма работников. В телеграммах и намека не было о работе с железнодорожной интеллигенцией с целью привлечения ее на сторону советской власти, тем более перевоспитания. На комиссаров возлагалась задача ее замены новыми кадрами, связавшими свою судьбу с партией большевиков. Фомин осудил факты, когда на местах «некоторые начальники, которым предоставлено право назначать известные категории сотрудников, делают это без со-

гласования и санкции комиссаров». Он обязал последних «всеми мерами... назначать партийного». Это был приказ: «Примите это к руководству и точному проведению в жизнь» [21, л. 3].

Принцип партийности и расширение до бесконечности сферы ответственности комиссаров привели к тому, что факты неоправданного вмешательства со стороны комиссаров в дела управленческого и технического персонала становились обычным явлением, превращаясь в тенденцию.

Недостаток общеобразовательных и профессиональных знаний при росте функциональных обязанностей породил формализм в работе комиссаров. Росло недовольство их работой в партийно-государственном руководстве Центра и Наркомата путей сообщения, на местах – управленцев и инженерно-технических работников, а также многих рабочих-железнодорожников. В апреле 1921 г. система комиссарского правления прекратила свое существование.

Таким образом, советское государство, отчетливо представляя, что потеря железных дорог в условиях войны неминуемо приведет к поражению, пошло на создание системы комиссарского правления, наделив комиссаров чрезвычайными контрольными и управленческими полномочиями на дорогах.

Ошибки и недостатки деятельности комиссарского состава на железных дорогах – следствие его слабой общеобразовательной и профессиональной подготовки и кадровой политики, основанной на принципе партийности, а также результат нечетких, часто завышенных целей и задач, которые ставились перед комиссарами партийно-государственным руководством страны и Наркоматом путей сообщения.

Комиссарский состав, несмотря на слабую общеобразовательную и профессиональную подготовку, ошибки кадровой политики государства, сосредоточив внимание в своей деятельности на решении социокультурных проблем железнодорожников, затрагивающих их материальное положение, вопросы заработной платы, питания, быта и другие, тем самым предотвратил организованные выступления рабочих против советской власти и не допустил развертывания репрессий на железных дорогах.

Главный вывод относительно роли и значения системы комиссарского правления заключается в том, что комиссарскому составу в невероятно сложных, чрезвычайных условиях Гражданской войны удалось обеспечить устойчивую работу железнодорожного транспорта, что и стало важнейшим фактором победы советской власти в начале 1920-х гг.

Список литературы и источников

1. Вульф А. История железных дорог Российской империи. М.: РИПОЛ классик, 2016. 744 с.
2. Коптелов В. Т. Железная дорога Екатеринбург – Тюмень – Омск. Очерки истории Тюменского отделения дороги. Тюмень: Вектор Бук, 2000. 168 с.

3. Привалихин В. Тайга. 100 лет. Новосибирск: Издатель, 1996. 303 с.
4. Философский энциклопедический словарь. М.: ИНФРА, 2005. 576 с.
5. Сенин А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М.: Учебно-метод. центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2009. 319 с.
6. Сенин А. С. Железнодорожная администрация Советской России в годы Гражданской войны. М.: Учебно-метод. центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. 316 с.
7. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб., 1997. 416 с.
8. Климов И. П. Человеческий фактор в развитии российского транспорта. 1917–1941 гг. (на материалах Урала). М.: Компания Спутник+, 2006. 105 с.
9. Вибе П. П., Михеев А. П., Пугачева Н. М. Омский историко-краеведческий словарь. М.: Отечество, 1994. 320 с.
10. Главполитпуть // Бюллетень Народного комиссариата путей сообщения. 1920. № 2. С. 3–6.
11. Положение о комиссарах Народного комиссариата путей сообщения, утвержденное 2 марта 1920 г. Наркомпуть Красиным // Государственный исторический архив Омской области (ГИАОО). Ф. 981. Оп. 2. Д. 20. Л. 53–54.
12. Списки лиц и учреждений, по адресам которых рассылались сводки комиссаров о состоянии железных дорог // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 21. Л. 9, 13, 20, 35, 57, 89.
13. Доклады комиссара Ишимского железнодорожного района политкомиссару Омской железной дороги с 15 апреля по 1 июня 1920 г. // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 18. Л. 1–55.
14. Сводки телеграфных донесений дорполитов с 1 по 7 июня 1920 г. // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 21. Л. 21–22.
15. Сводки телеграфных донесений дорполитов с 7 по 14 июня 1920 г. // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 21. Л. 32–33.
16. Материалы Информационно-инструкторского отдела Главного управления НКПС о состоянии железных дорог на 8 июня 1920 г. // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 21. Л. 37.
17. Специальное обращение В. М. Молотова «без оглашения в печати» всем обкомам, губкомам и укомам РКП, фракциям Цектрана, Дорпрофсоюз и всем комиссарам НКПС // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 59. Л. 12.
18. Циркулярное письмо начальника Главного политуправления НКПС и председателя Главного реввоен трибунала о порядке расследования преступлений на железных дорогах // Главполитпуть. Бюллетень НКПС. 1920. № 2. С. 35–36.
19. Сводка телеграфных донесений Дорполитов к 23 мая 1920 г. // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 21. Л. 10–11.
20. Положение № 1 о вознаграждении (премии) за своевременное следование поездов по участкам (между распорядительными станциями) «за ускорение следования их против расписания» // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 4. Л. 129–134.
21. Телеграммы военного комиссара по проведению чрезвычайного положения на железных дорогах, члена коллегии НКПС В. В. Фомина от 8 июня и 30 июля 1920 г. об усилении партийного влияния на дорогах // ГИАОО. Ф. 981. Оп. 2. Д. 20. Л. 3–4.

Гайдамакин Андрей Васильевич, доктор исторических наук, профессор, Омский государственный университет путей сообщения (пр. Маркса, 35, Омск, Россия, 644046). E-mail: gaydamak_aw@mail.ru

Хроменкова Татьяна Николаевна, кандидат исторических наук, доцент, Омский государственный университет путей сообщения (пр. Маркса, 35, Омск, Россия, 644046). E-mail: 31tatyana75@mail.ru

Материал поступил в редакцию 16.11.2016.

DOI: 10.23951/1609-624X-2017-5-49-56

FORMATION AND ACTIVITIES OF THE SYSTEM OF COMMISSIONER'S MANAGEMENT ON RAILWAYS (1919–1921)

A. V. Gaydamakin, T. N. Khromenkova

Omsk State Transport University, Omsk, Russian Federation

The relevance of the proposed project follows both from the importance and the role of the railways, which largely have decided the fate of the confrontation between the reds and the whites during the Civil War, and from extremely weak, often unilateral coverage in historical literature of the role of commissars in this confrontation. The paper deals with the formation and structure of system of railways management through commissars, with the role and importance of commissars activities in ensuring stable operation of the railways. The article discloses the activity of commissars to inform the centre on state of affairs on railways, to organize agitation-and-propaganda and cultural work on the railroads, to improve the living conditions of railwaymen and to strengthen their labour discipline. Considers the difficulties of commissars' work, which are a result of both their insufficient educational and vocational level, and a fuzzy definition of their goals and functional duties by the Center. It is alleged that as a result of formation of commissar structure and its activity, the Soviet state was able to achieve stable operation of the railways in the difficult years of the Civil War, which was one of the main factors contributing to the victory of the reds.

Key words: *civil war, railway transportation, National commissariat of railway transportation, bolsheviks, commissars, railwaymen, sociocultural aspect, labour discipline, rallies, meetings.*

References

1. Vul'fov A. *Istoriya zheleznnykh dorog Rossiyskoy imperii* [History of Russian empire railways]. Moscow, RIPOL klassik Publ., 2016. 744 p. (in Russian).
2. Koptelov V. *Zheleznaya doroga Ekaterinburg – Tyumen – Omsk. Ocherki istorii Tyumenskogo otdeleniya dorogi* [The Yekaterinburg-Tyumen-Omsk railway. Essays on the history of the Tyumen branch of the road]. Tyumen, Vektor Buk Publ., 2000. 168 pp. (in Russian).
3. Privalikhin V. *Tayga. 100 let* [Taiga. 100 years]. Novosibirsk, Izdatel' Publ., 1996. 303 p., ill. (in Russian).
4. *Filosofskiy entsiklopedicheskiy slovar'* [The philosophical encyclopedic dictionary]. Moscow, INFRA Publ., 2005. 576 p. (in Russian).
5. Senin A. S. *Zheleznodorozhnyy transport Rossii v epokhu voyn i revolyutsiy (1914–1922)* [Railway transport of Russia during an epoch of wars and revolutions (1914–1922)]. Moscow, Uchebno-metod. tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte Publ., 2009. 319 p. (in Russian).
6. Senin A. S. *Zheleznodorozhnaya administratsiya Sovetskoy Rossii v gody grazhdanskoj vojny* [Railway administration of the Soviet Russia in days of Civil war]. Moscow, Uchebno-metod. tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte Publ., 2015. 316 p. (in Russian).
7. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza. T. 2. 1917–1945* [History of rail transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2. 1917–1945]. Saint Petersburg, 1997. 416 p. (in Russian).
8. Klimov I. P. *Chelovecheskiy faktor v razvitií rossiyskogo transporta. 1917–1941 (na materialakh Urala)* [Human factor in the development of Russian transport. 1917-1941 (On the materials of the Urals)]. Moscow, Kompaniya Sputnik + Publ., 2006. 105 p. (in Russian).
9. Vibe P. P., Mikheev A. P., Pugacheva N. M. *Omskiy istoriko-kraevedcheskiy slovar'* [Omsk historical and regional lore dictionary]. Moscow, Otechestvo Publ., 1994. 320 p. (in Russian).
10. *Glavpolitput'. Byulleten' narodnogo komissariata putey soobshcheniya – The bulletin of the National commissariat of railway transportation, 1920, no 2* (in Russian).
11. Polozheniye o komissarakh Narodnogo komissariata putey soobshcheniya, utverzhdennoye 2 marta 1920 g. Narkomput Krasinym [Regulations on the commissars of the People's Commissariat of Railways, approved on March 2, 1920, the People's Commissar Krasin]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 20. L. 53–54 (in Russian).
12. Spiski lits i uchrezhdeniy, po adresam kotorykh rassylalis' svodki komissarov o sostoyanii zheleznnykh dorog [Lists of people and institutions, to the addresses of which the commissioners' on the state of railways reports were sent]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 21. L. 9, 13, 20, 35, 57, 89 (in Russian).
13. Doklady komissara Ishimskogo zheleznodorozhnogo rayona politkomissaru Omskoy zheleznoy dorogi s 15 aprelya po 1 iyunya 1920 g. [Reports of the Commissioner of the Ishim Railway Region to the political commissar of the Omsk Railway from April 15 to June 1, 1920]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 18. L. 1–55 (in Russian).
14. Svodki telegrafnykh doneseniya dorpolitov s 1 po 7 iyunya 1920 g. [Summaries of telegraphic reports of dorpolitites from June 1 to June 7, 1920]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 21. L. 21–22 (in Russian).
15. Svodki telegrafnykh doneseniya dorpolitov s 7 po 14 iyunya 1920 g. [Summaries of telegraphic reports of dorpolitites from June 7 to June 14, 1920]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 21. L. 32–33 (in Russian).
16. Materialy Informatsionno-instruktorskogo otdela Glavnogo upravleniya NKPS o sostoyanii zheleznnykh dorog na 8 iyunya 1920 g. [Materials of the Information and Instructional Department of the Main Directorate of the NKPS on the state of the railways on June 8, 1920]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 21. L. 37 (in Russian).
17. Spetsial'noye obrashcheniye V. M. Molotova «bez oglasheniya v pechati» vsem obkomam, gubkomam i ukomam RKP, fraktsiyam Tsektrana, Dorprofsozhey i vsem komissaram NKPS [V.M. Molotov's special appeal "without announcement in the press" to all regional committees, provincial and regional branches of the RCP, factions of Tsektran, Dorprofsozh and all commissars of the NKPS]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 59. L. 12. (in Russian).
18. Tsirkulyarnoye pis'mo nachal'nika Glavnogo politupravleniya NKPS i predsedatelya Glavnogo revvoentribunala o poryadke rassledovaniya prestupleniy na zheleznnykh dorogakh [Circular letter from the Chief of the Main Political Department of the NKPS and the Chairman of the Main Revolutionary Arbitration Commission on the procedure for investigating crimes on the railways]. *Glavpolitput'. Byulleten' NKPS – Glavpolitput'. Bulletin of the People's Commissariat of Foreign Affairs, 1920, no. 2, pp. 35–36* (in Russian).
19. Svodki telegrafnykh doneseniya dorpolitov k 23 maya 1920 g. [A summary of the telegraphic reports of dorpolitites by May 23, 1920]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 21. L. 10–11 (in Russian).
20. Polozheniye № 1 o voznagrashdenii (premií) za svoevremennoye sledovaniye poezdov po uchastkam (mezhdú rasporyaditel'nyimi stantsiyami) «za uskoreniye sledovaniya ikh protiv raspisaniya» [Regulation no. 1 on remuneration (bonus) for the timely adherence of trains to stations (between control stations) "for speeding up their execution against the schedule"]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 4. L. 129–134 (in Russian).
21. Telegrammy voennogo komissara po provedeniyu chrezvychaynogo polozheniya na zheleznnykh dorogakh, chlena kolegii NKPS Fomina V. V. ot 8 iyunya i 30 iyulya 1920 g. ob usilenii partiynogo vliyaniya na dorogakh [Telegrams of the military commissar on the state of emergency on the railways, a member of the Collegium of the NKPS V. V. Fomin from June 8 and July 30, 1920 on strengthening party influence on the roads]. *Gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (GIAOO)* [The state historical archive of Omsk area]. F. 981. Op. 2. D. 20. L. 3–4 (in Russian).

Gaydamakin A.V., Omsk State Transport University (pr. Marksa, 35, Omsk, Russian Federation, 644046). E-mail: gaydamak_aw@mail.ru

Khromenkova T. N., Omsk State Transport University (pr. Marksa, 35, Omsk, Russian Federation, 644046). E-mail: 31tatyana75@mail.ru