

# ***Вестник***

## ***Томского государственного***

### ***университета***

№ 353

Декабрь

2011

- ФИЛОЛОГИЯ
- ФИЛОСОФИЯ, СОЦИОЛОГИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ
- ИСТОРИЯ
- ПРАВО
- ЭКОНОМИКА
- ПСИХОЛОГИЯ И ПЕДАГОГИКА
- НАУКИ О ЗЕМЛЕ

## НАУЧНО-РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ ТОМСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

**Майер Г.В.**, д-р физ.-мат. наук, проф. (председатель); **Дунаевский Г.Е.**, д-р техн. наук, проф. (зам. председателя); **Ревушкин А.С.**, д-р биол. наук, проф. (зам. председателя); **Катунин Д.А.**, канд. филол. наук, доц. (отв. секретарь); **Аванесов С.С.**, д-р филос. наук, проф.; **Берцун В.Н.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Гага В.А.**, д-р экон. наук, проф.; **Галажинский Э.В.**, д-р психол. наук, проф.; **Глазунов А.А.**, д-р техн. наук, проф.; **Голиков В.И.**, канд. ист. наук, доц.; **Горцев А.М.**, д-р техн. наук, проф.; **Гураль С.К.**, д-р пед. наук, проф.; **Демешкина Т.А.**, д-р филол. наук, проф.; **Демин В.В.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Ершов Ю.М.**, канд. филол. наук, доц.; **Зиновьев В.П.**, д-р ист. наук, проф.; **Канов В.И.**, д-р экон. наук, проф.; **Кривова Н.А.**, д-р биол. наук, проф.; **Кузнецов В.М.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Кулижский С.П.**, д-р биол. наук, проф.; **Парначёв В.П.**, д-р геол.-минер. наук, проф.; **Портнова Т.С.**, канд. физ.-мат. наук, доц., директор Издательства НТЛ; **Потекаев А.И.**, д-р физ.-мат. наук, проф.; **Прозументов Л.М.**, д-р юрид. наук, проф.; **Прозументова Г.Н.**, д-р пед. наук, проф.; **Пчелинцев О.А.**, зав. редакционно-издательским отделом ТГУ; **Сахарова З.Е.**, канд. экон. наук, доц.; **Слизов Ю.Г.**, канд. хим. наук, доц.; **Сумарокова В.С.**, директор Издательства ТГУ; **Сущенко С.П.**, д-р техн. наук, проф.; **Тарасенко Ф.П.**, д-р техн. наук, проф.; **Татьянин Г.М.**, канд. геол.-минер. наук, доц.; **Унгер Ф.Г.**, д-р хим. наук, проф.; **Уткин В.А.**, д-р юрид. наук, проф.; **Черняк Э.И.**, д-р ист. наук, проф.; **Шилько В.Г.**, д-р пед. наук, проф.; **Шрагер Э.Р.**, д-р техн. наук, проф.

## НАУЧНАЯ РЕДАКЦИЯ ВЫПУСКА

**Галажинский Э.В.**, д-р психол. наук, проф.; **Гураль С.К.**, канд. филол. наук, проф.; **Демешкина Т.А.**, д-р филол. наук, проф.; **Зиновьев В.П.**, д-р ист. наук, проф.; **Канов В.И.**, д-р экон. наук, проф.; **Кулижский С.П.**, д-р биол. наук, проф.; **Парначёв В.П.**, д-р геол.-минер. наук, проф.; **Прозументов Л.М.**, д-р юрид. наук, проф.; **Прозументова Г.Н.**, д-р пед. наук, проф.; **Черняк Э.И.**, д-р ист. наук, проф.; **Шилько В.Г.**, д-р пед. наук, проф.

Журнал «Вестник Томского государственного университета» включён в «Перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук» ([http://vak.ed.gov.ru/ru/help\\_desk/list/](http://vak.ed.gov.ru/ru/help_desk/list/))

## УПРАВЛЕНИЕ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1917–1920 гг.

Рассматривается деятельность Управления Томской железной дороги в 1917–1920 гг. За это время на дороге сменилось три подхода к управлению – подход Временного правительства, подход различных социалистических движений, подход Временного Сибирского правительства и правительства Колчака. Приход к власти Временного правительства способствовал росту самоорганизации среди служащих и рабочих. В феврале 1918 г. власть на дороге перешла к железнодорожному союзу, была проведена попытка создать коллегиальное управление. С июня 1918 г., после смены власти в Сибири, происходит возврат к прежним формам управления, основанным на единоначалии.

**Ключевые слова:** Томская железная дорога; управление; революция; Гражданская война.

В данной статье рассматривается деятельность Управления Томской железной дороги в 1917–1920 гг., с момента прихода к власти Временного Правительства и до свержения правительства Колчака. В этот период на дороге существовали параллельно, боролись и сменяли друг друга несколько различных подходов к управлению. 3 марта 1917 г. главноуправляющий полосу отчуждения железной дороги Львов дал депешу Председателю Временного Исполнительного Комитета Госдумы Родзянко, согласно коей все подведомственные ему войска управления учреждения и линии во главе с ним отдавали себя в полное распоряжение Временного Комитета Госдумы [1. Л. 22].

В это же время на станциях начинают возникать Комитеты Общественного Порядка и Спокойствия. Так, уже 2 марта все стражники ст. Красноярск были обезоружены Исполнительным Комитетом г. Красноярска [Там же. Л. 341]. 5 марта был избран Комитет Общественного Порядка и Спокойствия на ст. Ново-Николаевская [Там же. Л. 68]. 6 марта избран Канский Комитет Общественной Безопасности и Спокойствия [Там же. Л. 77]. Комитеты удаляли со станции жандармскую полицию и стражников и ставили вместо них свои патрули. 22 марта при Томском Комитете делегатов была избрана комиссия для разработки вопросов об отпусках, нормировке 8-часового рабочего дня и введения 6-часового рабочего дня в конторах и на телеграфе. Вводилось товарищеское судопроизводство [Там же. Л. 373]. 1 апреля 1917 г. был организован профсоюз дороги – Союз служащих, мастеровых и рабочих Томской железной дороги. Временный Центральный Комитет состоял из 9 человек и находился в Красноярске [2. Л. 181].

Центральные органы в лице Министерства Путей Сообщения и Управления железных дорог в своих телеграммах призывали администрацию железных дорог к возможно более тесному единению с уже существующими и образующимися на местах общественными организациями. Так, 7 марта Управление дороги само просило служащих, мастеровых и рабочих образовать из своей среды на тех депо-станциях, где это еще не было сделано, временные комитеты по охране порядка. Деятельность этих комитетов не должна была выходить за пределы охраны порядка в полосе отчуждения. Предлагалось включить в комитеты чинов охраны дороги [1. Л. 65]. Организациям предоставлялось бесплатное помещение для размещения и проведения собраний, бесплатное пользование телеграфом, а рабочим и служащим, работающим в организациях, – жалование от дороги по их прежней должности и бесплатные годовые проездные билеты. Организации рабочих

и служащих в свою очередь тоже призывали к сотрудничеству с администрацией и соблюдению порядка. Томский Временный Комитет Общественного Порядка и Безопасности 22 марта 1917 г. распространил призыв к комитетам не удалять никого с места своей властью [1. Л. 357]. 6 апреля 1917 г. Красноярский Комитет призвал рабочих не допускать никаких эксцессов со старшими агентами, а обращаться в Комитет, где вопрос будет рассмотрен. Также он предостерегал от самовольного введения 8-часового рабочего дня.

Однако организация комитетов и Железнодорожного союза довольно скоро начала сказываться на трудовой дисциплине и общей атмосфере на дороге. 15 марта 1917 г. Начальник дороги в своей телеграмме в Управление железных дорог сообщал, что от комитетов общественного порядка, возникших на станциях дороги, а также в расположенных по дороге городах, начали поступать требования об отстранении некоторых служащих, преимущественно из линейных начальствующих. Причины требования об отстранении часто были несерьезны и иногда заставляли предполагать личные мотивы, отстранение же таких лиц при недостатке кадров поставило бы дорогу в затруднительное положение [Там же. Л. 212]. Комитеты повсеместно разоружали стражников и жандармов, с тем чтобы затем отправить их на фронт. Впоследствии же оказалось, что станции недостаточно охраняются, вследствие чего увеличилось количество краж, упала дисциплина на дороге. Все это закладывало почву для конфликта между Управлением дороги и Железнодорожным союзом.

К октябрю 1917 г. между администрацией и организациями служащих обострились отношения. Так, 29 октября 1917 г. Начальнику дороги было предъявлено требование Временного Революционного ж.д. Комитета, основанное на постановлении делегатского съезда о временном устранении от службы некоторых чинов [2. Л. 126]. 14 ноября Временный Революционный ж.д. Комитет своей телеграммой предложил рабочим и служащим исполнять только те телеграфные распоряжения администрации, которые были заверены комиссарами [Там же. Л. 113]. Начальник дороги в свою очередь отказывался выполнять эти требования и призывал придерживаться того порядка, который установлен законом.

К январю 1918 г. был создан новый проект организации железных дорог. На Чрезвычайном Всероссийском Железнодорожном Съезде 23 января 1918 г. было принято «Положение об управлении железными дорогами Российской Республики Советов». Согласно ему ведение железнодорожного хозяйства принадлежало

советской железнодорожной власти, осуществляемой советами железнодорожных депутатов и их исполнительными комитетами. На каждой дороге избирался Дорожный совет ж.д. депутатов из расчета 1 депутат на 500 железнодорожников. Число членов Дорожного совета должно было быть не менее 15 человек. Совет собирается не реже 1 раза в 3 месяца. Для управления дорогой в административно-техническом отношении Исполнительный комитет должен был избрать из своей среды коллегию в количестве 3–5 лиц. В пределах железнодорожных округов избирались окружные советы с окружными исполнительными комитетами при них. Общее руководство принадлежало Всероссийскому Съезду Советов ж.д. депутатов и Всероссийскому ИК [3. Л. 36–42].

4 февраля 1918 г. Железнодорожный союз взял в свои руки управление дорогой. Совет Управления дороги был распущен, вводилось коллективное управление [2. Л. 100]. 5 февраля был избран Главный исполнительный комитет, президиум которого в составе пяти человек встал во главе дороги [Там же. Л. 95]. Кроме того, права этих новых коллективов были значительно расширены. С упразднением Совета управления все вопросы по расходованию средств, в пределах ассигнований по эксплуатационной смете дороги, были переданы в коллективы служб и отделов. Главный исполнительный комитет решал только вопросы, выходящие за пределы сметных ассигнований [3. Л. 20]. Коллективам служб было также предоставлено право на самостоятельное определение и увольнение агентов без запросов согласия Исполнительного комитета [Там же. Л. 25]. Была отменена предварительная ревизия операций Государственным контролем [Там же. Л. 16]. Но главным препятствием к существованию системы коллективного управления стала железнодорожная разруха. Как показала практика, коллективное управление не было достаточно оперативным ни в плане руководства дорогой, ни в плане выполнения постановлений центральных руководящих органов. В результате постоянно срывался график движения поездов, значительно упала производительность труда.

Поэтому 28 марта 1918 г. был издан декрет по централизации управления. Во главе Комиссариата путей сообщения должен был стоять комиссар, снабженный неограниченными полномочиями в области транспорта. Местные власти не имели права вмешиваться в дела транспорта. Каждый местный районный или областной ж.д. центр выбирал из своей среды активного преданного советской власти знатока ж.д. хозяйства, который становился во главе этого центра. В его лице должна была воплощаться вся полнота власти пролетариата в данном ж.д. центре. Этот местный комиссар утверждался комиссаром путей сообщения [2. Л. 79–81]. Таким образом, фактически должен был быть восстановлен принцип единоначалия в управлении. Не удалось установить, кто был назначен в это время комиссаром на Томской дороге.

Была принята также другая мера, которая повышала управляемость дороги. 30 апреля на Съезде депутатов Томской дороги был избран Исполнительный комитет для управления дорогой в составе 25 лиц и временный президиум из пяти лиц [Там же. Л. 69]. Одновременно

с этим был упразднен Железнодорожный союз. Отличие между Съездом депутатов и Союзом состояло в том, что первый был подконтролен центральной власти и преобладающее влияние в нем имели большевики, а второй, как профсоюз, был самостоятельной организацией.

Когда Исполнительный комитет Томского губернского совета во время чехословацкого мятежа, в ночь с 30 на 31 мая, сбежал, вся власть в городе перешла объединенному коалиционному комитету социалистических партий. Временным комиссаром от этого комитета по управлению дороги был назначен инженер Молотилев [2. Л. 36]. Члены совета железнодорожных депутатов лишались своей власти.

3 июня совещание томского комиссариата сибирского правительства и железнодорожников утвердило систему управления Томской и Кольчугинской железными дорогами. В управлении по-прежнему сохранялись черты коллегиальности. В нем участвовали коллективы служб железной дороги, представители вновь организованных профессиональных секций, представители технической коллегии. Высший орган управления теперь назывался главный комитет дороги. Этот комитет руководил дорогой с помощью «постоянного исполнительного органа» из пяти человек. Однако руководителем главного комитета и всей линии состоял комиссар, назначаемый от общей административной власти Сибири, что означало усиление принципа единоначалия в управлении. Запрещались также организации из числа служащих и рабочих (милиция, красная гвардия и т.д.) [4. С. 3].

Члены Совета железнодорожных депутатов лишались своей власти. 5 июня 1918 г. общее собрание членов Главного комитета Томской ж.д. постановило для управления дорогой назначить коллегию из пяти человек (исполнительный комитет) – трех выборных от служащих линии и управления и двух лиц от технического персонала [2. Л. 35].

Однако уже 24 июня 1918 г. из Нижне-Удинска была получена телеграмма командира Средне-Сибирского корпуса подполковника Пепеляева. Томская дорога как дорога фронта объявлялась на военном положении с 5 часов утра 25 июня. С того же часа ст. Нижне-Удинск объявлялась на осадном положении. За призыв к неисполнению приказа, за все попытки остановки движения поездов, задержки их в пути дольше необходимого времени, за подачу провокационных телеграмм и т.д. виновные подлежали военно-полевому суду. Все служащие, принимавшие активное участие в большевистских организациях, должны были быть немедленно удалены с дороги. Начальнику дороги инженеру Кругликову, всем начальникам служб и отделов предлагалось немедленно вступить в единоличное исполнение своих обязанностей [5. Л. 3]. С этого момента начинается восстановление старой системы управления.

Телеграммой заведующего путями сообщений начальника военных сообщений инженера Степаненко от 26 июня сообщалось о состоявшемся 23 июня решении Западно-Сибирского Комиссариата Временного Сибирского правительства об упразднении во всех учреждениях находящихся в его ведении коллективов и коллегий, действующих как органы управления. Во всех учреждениях путей сообщения Западной Сибири,

как по железнодорожным, так и по водным путям, должны были быть восстановлены единоличные руководители – начальники этих учреждений. Объем прав и обязанностей начальников каждого из учреждений впредь до изменения определялся существовавшими до возникновения коллективов инструкциями и законоположениями. Телеграммой от 27 июня предлагалось упразднить созданные советской властью излишние учреждения и сократить без нужды увеличенные ею штаты существовавших ранее учреждений [5. Л. 5].

По обязательному постановлению ВСП от 4 июля 1918 г. служащим и рабочим вменялось в обязанность соблюдать строгую дисциплину, запрещалось вмешиваться в дело управления, самовольно покидать службу, проводить собрания и сходки в пределах полосы отчуждения. Виновные в нарушении постановления подлежали в административном порядке аресту до 3 месяцев или штрафу до 3 тыс. руб. Право наложения взыскания принадлежало начальникам и управляющим дорог [Там же. Л. 21]. 3 апреля 1919 г. для содействия законности, порядку и принятия мер по борьбе с злоупотреблениями в деле отправок и перевозок грузов, препятствующими своевременному снабжению армии, чинам Государственного Контроля, состоящим фактическими контроллерами на линиях ж.д., присваивались права, предоставленные чинам Военно-Полевого Контроля [6. Л. 125].

7 июля все существующие советы рабочих, крестьянских и казачьих депутатов были закрыты, воспрещено образование профессиональных союзов с политическими задачами [Там же. Л. 18]. В телеграмме 31 июля 1918 г. содержались тезисы Совета министров ВСП для организации деятельности профсоюзов. Согласно им профсоюзы не имели права вмешиваться в дело управления и распоряжения администрацией и принимать на себя контрольные функции, должны были существовать на свои собственные средства, бесплатно им предоставлялось лишь оборудованное помещение для их исполнительного органа. В отношении культурно-просветительской деятельности, врачебно-санитарной службы союзам предоставлялось право участия с решающим голосом в рассмотрении и обсуждении этих вопросов [Там же. Л. 76].

В дополнение к этим телеграммам в телеграмме от 26 августа 1918 г. сообщалось, что основной взгляд ведомства путей сообщения сводится к тому, что пути сообщения должны быть исключительно коммерческим предприятием, и как вся правовая и материальная ответственность, так и вся распорядительная власть должна, безусловно, принадлежать администрации без распространения хотя бы части этой распорядительной власти на какие-либо безответственные органы [Там же. Л. 124]. Должны были применяться только те нормы работы и отдыха, которые были указаны в правилах технической эксплуатации и которые действовали при Всероссийском Временном правительстве [2. Л. 1].

Был принят также ряд мер по противодействию внешним влияниям, вносящим хаос в работу дороги. Приведу только два примера, касающихся борьбы с расхищениями грузов и незаконными действиями военных чинов. С расформированием стражников и жандармской полиции постоянно росло количество хище-

ний. Грузы расхищали не только частные лица, но и сами станционные служащие и даже милиционеры. Производство же расследований было затруднено в связи с отсутствием кадров. Так, начальники станций, не имея времени для производства расследований, ограничивались шаблонными отзывами на запросы, а милиционеры, из-за плохого знания своих обязанностей, часто подвергались обману агентами дороги и заверяли любые бумаги, которые им давались на подпись, что затрудняло расследования.

Предполагалось, что при подобной организации дела в 1919 г. убытки от хищения грузов в любом случае будут превышать 1 млн руб. [7. Л. 58]. Для сравнения можно привести такую цифру: на все расходы 1919 г. Томской дороге было отпущено 249 134 051 руб. [8. Л. 48 об.]. Для борьбы с хищениями был увеличен штат агентов по розыску грузов.

Ввиду того что было зарегистрировано много случаев, когда начальники эшелонов и отдельные воинские чины обращались к агентам ж.д. с незаконными требованиями и приказами, подвергали их незаконным арестам и избивали, начальником штаба Верховного главнокомандующего 19 августа 1919 г. было приказано военным служащим всех чинов обращаться к агентам дороги только через чинов, заведующих передвижением войск, комендантов станций и их помощников, а за их отсутствием – только к начальнику станции или дежурному по станции и только в случае действительной надобности [9. Л. 69–71].

Кроме того, в экстренных случаях на дороге вводилось военное управление. Так, 25 июля 1918 г. железная дорога от Барабинска до Красноярска объявлена на военном положении, а от Красноярска на восток – на осадном положении. Командующий объяснял эти меры возможностью начала рабочими забастовки и наличием сведений о подготовке восстания военнопленными. Для «активной борьбы с большевиками и германскими агентами» командирам чехословацких эшелонов в Барабинске, Ново-Николаевске, Красноярске, Ачинске, Канске, Нижне-Удинске и на станции Половина предлагалось учредить военно-полевые суды в составе трех членов от чехословаков и одного члена, назначенного начальником местного гарнизона. Запрещались митинги, виновные в призыве или подстрекательстве к забастовке на железных дорогах или в уклонении от работ подлежали расстрелу по приговору военно-полевых судов. Предавать суду имел право начальник эшелона, при котором сформирован суд [5. Л. 34].

В результате этих мер работа дороги была более или менее налажена. С разгромом войск Колчака дорога перешла в ведение Комиссариата Путей Сообщения. 5 января 1920 г. был издан приказ, согласно которому Управление Томской железной дороги, впредь до особого распоряжения о выделение его в самостоятельное управление, должно было выполнять все распоряжения, исходящие из Омской ж.д. Технические руководители должны были согласовывать все распоряжения с вновь назначенными комиссарами [10. Л. 326].

Таким образом, Временное правительство, стремясь к объединению общества, демократизировало управление. В это время в работу Управления дороги начинают вмешиваться не только организации служащих и рабо-

чих самой дороги, но и организации близлежащих городов и селений. Это в значительной мере ослабило влияние администрации на процесс управления. Когда же было введено коллективное управление, оно оказалось недостаточно оперативным, чтобы поддерживать правильное движение поездов. Поэтому большевики были вынуждены вводить различные формы централизации, такие как учреждение института комиссаров и

расформирование независимого от центра Железнодорожного союза. Временное Сибирское правительство для восстановления работы дороги возвратилось к старым формам и методам управления (восстановление единоначалия, разграничение ответственности и полномочий администрации и исполнителей, прежних норм труда и т.д.), а в экстренных случаях вводилось военное управление.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 214. Оп. 1. Д. 505.
2. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 464.
3. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 525.
4. *Сибирская жизнь*. 1918. № 29. 6 июня.
5. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 520.
6. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 563.
7. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 578.
8. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 587.
9. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 570.
10. ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 417.

Статья представлена научной редакцией «История» 13 октября 2011 г.