

Научная статья
УДК 93/94

<https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-6-1760-1772>



Складывание кризиса охраны железных дорог советской России в 1917–1919 гг.: взгляд изнутри

Николай Николаевич Петрыкин^{1,2} 

¹ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия»
117418, Российская Федерация, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, 69

²ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
454080, Российская Федерация, г. Челябинск, просп. Ленина, 76
for@nnpetrykin.ru

Актуальность. В 1917 г. объекты транспортной инфраструктуры подверглись испытанию на прочность. Большевики применяли экстренные меры, стихийно создавали вооруженные формирования, однако, их эффективность была неудовлетворительной. Власть искала выход из кризиса. Документы, хранящиеся в Государственном архиве Российской Федерации, свидетельствуют о причинах неудач охраны железных дорог в первые послереволюционные годы. Цель исследования – проанализировать процесс формирования и корректировки государственной политики в области транспортной безопасности, состояние охраны железных дорог в 1917–1919 гг.; дать оценку сведениям, изложенным в докладной записке В.В. Фомина.

Материалы и методы. Историко-генетический метод позволил рассмотреть особенности охраны железных дорог в 1917–1919 гг. Ретроспективный метод способствовал оценке состояния охраны железных дорог. Типологическим методом эмпирические данные объединены в группы. Сравнительный метод позволил выявить общие и особенные черты рассмотренных явлений. Структурным методом информация разбита на более мелкие элементы, организована в иерархическую структуру. Аналитическим методом удалось верифицировать факты, изложенные в докладной записке.

Результаты исследования. Выявлены причины неудач охраны железных дорог в первые годы советской власти. Дана характеристика событиям на объектах железнодорожного транспорта в 1917–1919 гг.

Выводы. Сделан вывод о необходимости комплексного анализа источников, раскрывающих причины неудач охраны железных дорог в первые годы советской власти, показаны подходы со стороны высшего эшелона власти к выработке государственной политики на транспорте в 1917–1919 гг.

Ключевые слова: исторические источники, докладная записка, железные дороги, безопасность, советская власть, охрана, правопорядок

Благодарности и финансирование. О финансировании исследования не сообщалось.

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Петрыкин Н.Н. Складывание кризиса охраны железных дорог советской России в 1917–1919 гг.: взгляд изнутри // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2024. Т. 29. № 6. С. 1760–1772. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-6-1760-1772>

Original article

<https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-6-1760-1772>

The development of Soviet Russia's railroad protection crisis in 1917–1919: an inside view

Nikolay N. Petrykin^{1,2} 

¹The Russian State University of Justice (national research university)
69 Novocheremushkinskaya St., Moscow, 117418, Russian Federation

²South Ural State University
76 Lenin Ave., Chelyabinsk, 454080, Russian Federation
for@nnpetrykin.ru

Importance. In 1917, the objects of the transport infrastructure went through a durability test. The Bolsheviks used emergency measures and spontaneously created armed formations, however, their effectiveness was unsatisfactory. The government had been looking for a way out of the crisis. The documents stored in the State Archive of the Russian Federation testify to the reasons for the failures of railway protection in the first post-revolutionary years. The purpose of the study is to analyse the process of formation and adjustment of state policy in the field of transport security and the state of railway protection in 1917–1919 and to assess the information presented in the report by V.V. Fomin.

Materials and Methods. The historical and genetic method allows to consider the peculiarities of railway protection in 1917–1919. The retrospective method contributes to the condition assessment of railway protection. The empirical data are grouped by the typological method. The comparative method identifies common and special features of the phenomena considered. The structural method divides information into smaller elements and organises into a hierarchical structure. The analytical method is used to verify the facts set out in the report.

Results and Discussion. The reasons for the railroad protection failures in the early years of the Soviet regime are identified. The events on railroad transport of 1917–1919 are characterised.

Conclusion. It is concluded that the complex analysis of the sources revealing the reasons for the failure of railroad protection in the early years of the Soviet regime is necessary; the approaches of the highest echelon of power to the development of state policy on transport in 1917–1919 are shown.

Keywords: historical sources, report, railways, security, Soviet regime, protection, law and order

Acknowledgments and Funding. No funding was reported for this research.

Conflict of Interests. The author declares no conflict of interests.

For citation: Petrykin, N.N. (2024). The development of Soviet Russia's railroad protection crisis in 1917–1919: an inside view. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki* = *Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 29, no. 6, pp. 1760–1772. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-6-1760-1772>

АКТУАЛЬНОСТЬ

Распространение в обществе достоверных и научно обоснованных исторических знаний в целях формирования научного понимания прошлого и настоящего России является основной задачей государственной политики Российской Федерации в области исторического просвещения¹. Особое место занимает изучение переломных моментов в истории нашего государства, к числу которых относится период Гражданской войны, ставшей общенациональной катастрофой.

Несмотря на обширную отечественную² и иностранную³ историографию этого периода, остается пространство для очередного шага по преодолению конъюнктурности. Свою роль в процессе изучения исторических источников призваны сыграть шаги по

определению методологических основ исследований, так как видение только части картины неизбежно ведет к ошибочному пониманию сути событий, явлений. Другим важным подходом к исследованиям является анализ документов не только на уровне их принятия государством, но и рассмотрение фактических действий по их реализации на местах. Одним из вопросов может быть состояние обеспечения безопасности железных дорог в первые годы становления советской власти. Этот вопрос представляет научный интерес, так как основные события Гражданской войны разворачивались вдоль линий железных дорог, и каждая из противоборствовавших сторон стремилась взять их под свой контроль.

Зачастую изучение проблемы ограничивается констатацией создания тех или иных общественных или государственных институтов, рассмотрением их функций, принятием решений по конкретным вопросам. Вместе с тем такая одномерность освещения приводит к обеднению исторической картины, а зачастую и к искажению реальности. Расширить научное представление о сути явлений, процессов возможно путем проведения анализа условий, в которых эти процессы реализовывались, в том числе с учетом человеческого фактора.

В то же время архивные фонды содержат значительное число документов, показывающих процесс, механизм реализации на местах принятых органами власти решений, постановлений, поиск выходов из кризисных ситуаций и реакций на исторические вызовы. Расширение источниковой базы возможно при обращении к массовым источникам, в том числе личного происхождения. Одним из видов таких источников являются письма во власть, которые, по мнению И.Б. Орлова, «позволяют уточнить процесс утверждения новых советских ценностей» [1, с. 605]. Такие документы позволяют взглянуть на ситуацию изнутри, при этом важным представляется замечание В.П. Булдакова о том, что «кризисные ситуации оставляют после себя крайне противоречивую и зыбкую базу» [2,

¹ Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области исторического просвещения: указ Президента Российской Федерации № 314 от 08.05.2024. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/73989> (дата обращения: 11.05.2024).

² Советские вооруженные силы: история строительства / под ред. Ю.И. Кораблева. М.: Воениздат, 1978. 516 с.; Павлюченков С.Н. Орден меча: партия и власть после революции, 1917–1929 гг. М.: Собрание, 2008. 463 с.; Леонов С.В. Рождение советской империи: государство и идеология, 1917–1922 гг. М.: Диалог-МГУ, 1997. 355 с.; Гимпельсон Е.Г. Великий Октябрь и становление советской системы управления народным хозяйством (ноябрь 1917–1920 гг.). М.: Наука, 1977. 310 с.; Кисилев А.Ф. Страна грез Георгия Федотова: (размышления о России и революции). М.: Логос, 2004. 322 с.; Булдаков В.П. Красная смута: природа и последствия революционного насилия. М.: РОССПЭН. 965 с.; Голдин В.И. Россия в гражданской войне. Очерки новейшей историографии (вторая половина 1980–90-е годы). Архангельск: БОРГЕС, 2000. 280 с.; Алаторцева А.И., Бовыкин В.И., Гимпельсон Е.Г. и др. Советская историография Великой Октябрьской социалистической революции. М.: Наука, 1981. 293 с.; Сенин А.С. Железнодорожная администрация Советской России в годы Гражданской войны. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. 316 с.

³ Улам А. Большевики. Причины и последствия переворота 1917 года. М.: Центрполиграф, 2004. 509 с.; Пайнс Р. Русская революция: в 3 кн. М.: Захаров, 2005. Кн. 2. Большевики в борьбе за власть, 1917–1918. 716 с.; Пайнс Р. Русская революция: в 3 кн. Екатеринбург: ГИИП Урал. рабочий, 2005. Кн. 3. Россия под большевиками, 1918–1924. 696 с.

с. 127], а потому подходить к оценке подобных источников следует осторожно. К схожим выводам приходили А.Я. Лившин, И.Б. Орлов, изучая «письма во власть»⁴. Так, А.Я. Лившин отмечал, что подобные документы являются каналом коммуникации с властью, который необходим ей для принятия и обоснования политико-управленческих решений [3, с. 139].

Характерным источником такого рода является докладная записка военного комиссара Северного фронта, члена ВЦИК Василия Васильевича Фомина «Об осуществлении военного положения на железных дорогах в связи с поднятием транспорта», хранящаяся в фондах Государственного архива Российской Федерации. В.В. Фомин был непосредственным участником событий становления советской власти в России, по долгу службы он имел отношение к деятельности железнодорожного транспорта. Поскольку начавшаяся в 1917 г. Гражданская война в России на многие годы погрузила страну в хаос и разруху, большевики, взявшие власть в стране, вынуждены были принимать меры, чтобы стабилизировать обстановку и не допустить окончательного развала страны. Без установления контроля над железными дорогами сделать это было невозможно. В этой связи докладная записка В.В. Фомина от 1919 г. может стать предметом научного рассмотрения с целью изучения подходов к выработке государственной политики в области обеспечения безопасности на транспорте.

Цель исследования – оценить состояние охраны объектов железной дороги в 1917–1919 гг. в советской России и подходы к выработке государственной политики на транспорте.

Задачами исследования является анализ сведений, изложенных в докладной записке члена ВЦИК В.В. Фомина о причинах неудачи охраны железных дорог в первые годы советской власти; выявление проблем, с ко-

торыми столкнулся транспортный комплекс в 1917–1919 гг.; сопоставление данных докладной записки с материалами фондов Государственного архива Российской Федерации.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

При наличии фундаментальных трудов по истории Гражданской войны современные исследователи поставили ряд проблем. А.И. Алаторцева, В.И. Бовыкин, Е.Г. Гимпельсон⁵ описывали проблемы в большевистских кадрах. Е.Г. Гимпельсон, говоря о лицах, которые занимали посты в новой государственной системе, отмечал, что среди таковых было немало честных и справедливых людей, которые входили в революцию «с жаждой социальной справедливости, с верой в то, что учение Маркса освещает путь в светлое коммунистическое будущее, и что они своей борьбой, жертвенностью прокладывают путь для всего человечества» [4, с. 97]. Так, именно люди создавали новый партийно-политический костяк руководства советской России. Вместе с тем, как справедливо отметил Р. Пайпс, «установление в России однопартийного строя потребовало множества мер, как разрушительных, так и созидательных» [5, с. 217]. Изучая феномен «жизнедеятельности» советской России, большинство ученых признает ключевую роль партии большевиков в сохранении государственности. С.В. Леонов утверждает, что значительная роль партии – это «одно из немногих принципиальных положений, которое выдержало резкую смену «исследовательской парадигмы» [6, с. 78]. Партия играла особую роль, так как аккумулировала ожидания людей от власти. Особая роль партии, как социального института, прослеживается в работе С.А. Павлюченкова, который пришел к выводу о «необъятной власти партии большевиков» [7, с. 27]. Неограниченная власть партии стала возможной вследствие сближения власти и народа. При этом

⁴ Лившин А.Я., Орлов И.Б. Письма во власть: заявления, жалобы, доносы, письма в государственные структуры и большевистским вождям. М.: РОССПЭН, 1998. 663 с.

⁵ Алаторцева А.И., Бовыкин В.И., Гимпельсон Е.Г. Советская историография Великой Октябрьской социалистической революции.

В.П. Булдаков отмечал, что на протяжении десятков лет история русской революции изучалась в ложной парадигме: не учитывалась социальная архаика с ее неконтролируемыми эмоциями [8, с. 5]. А потому сегодня особое место при изучении процессов в переломные моменты истории следует отдавать документам личного происхождения, так как «именно они помогают уловить особенности «тонкой» связи человека с эпохой» [9, с. 21]. Таким образом, обширная историография позволяет преодолеть одномерное и одностороннее рассмотрение событий Гражданской войны, расширить источниковедческую базу путем включения в нее документов личного происхождения, в том числе так называемых писем во власть.

Докладная записка В.В. Фомина «Об осуществлении военного положения на железных дорогах в связи с поднятием транспорта» позволяет задаться вопросом, действительно ли данные, изложенные в ней, соответствуют действительности? В какой мере состояние охраны железных дорог в 1917–1919 гг., охарактеризованное В.В. Фоминым, поддается систематизации по группам? Возможно ли организовать эти сведения в иерархическую структуру, выделить общие и особенные черты?

В качестве источников исследования были взяты фонды Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ), содержащие материалы фондов Совета народных комиссаров (СНК) Р-130, ВЦИК Р-1235, а также уполномоченных ВЦИК и ответственных представителей Центрального комитета Российской коммунистической партии большевиков (ЦК РКП(б)) по всестороннему контролю и ревизии губернских, уездных и волостных советских учреждений и партийных организаций и проведению мобилизации добровольцев на фронт Р-1240, Исполнительного комитета Всероссийского железнодорожного союза (ВИКЖЕЛЬ) и др.⁶ Ряд документов впервые введен в научный оборот.

⁶ Фонды Государственного архива Российской Федерации по истории РСФСР. Путеводитель / под

В ходе исследования применялся *историко-генетический метод*, который позволил последовательно выявить причины неудач охраны железных дорог в 1917–1919 гг., обнаружить изменения в процессе охраны железнодорожного транспорта. *Ретроспективный метод* с опорой на архивные материалы способствовал интерпретации состояния охраны железных дорог в изучаемый период. *Типологический метод* отобразил события конкретно-исторической реальности и выявил группы схожих причин, способствовавших неудачам охраны железных дорог. *Сравнительный метод* показал общие и особенные черты рассмотренных явлений. На основе *структурного метода* была разбита информация на более мелкие элементы и организована в иерархию. Опираясь на *аналитические методы*, удалось сопоставить факты, изложенные в докладной записке с документальными свидетельствами фондов ГА РФ, что с опорой на предложенные В.Л. Дьячковым методологии и методики изучения истории, связанными с осмыслением прошлого в парадигме синергической иерархии факторов [10, с. 205], способствовало преодолению субъективизма в исследовании.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В апреле 1919 г., будучи военным комиссаром железных дорог Северного фронта, В.В. Фомин направил докладную записку «Об осуществлении военного положения на железных дорогах в связи с поднятием транспорта»⁷ только что назначенному наркому путей сообщения Красину Леониду Борисовичу⁸, являвшемуся одновременно членом комиссии по перевозкам. Копии этой докладной записки были продублированы

общ. ред. С.В. Мироненко. М.: Ред.-изд. отдел федеральных архивов, 1996. С. 41.

⁷ ГА РФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. Р-130. Оп. 3. Д. 270. Л. 1-10.

⁸ Луковцева Т.А. Красин Леонид Борисович // Большая российская энциклопедия. Электронная версия (2023). URL: https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/2106355 (дата обращения: 16.02.2024).

председателю СНК В.И. Ленину, председателю ВЦИК М.Ф. Владимирскому, председателю Реввоенсовета Л.Д. Троцкому, заместителю народного комиссара по военным делам Э.М. Складанскому, народному комиссару внутренних дел и председателю всероссийской чрезвычайной комиссии Ф.Э. Дзержинскому, а также в ЦК РКП(б). В документе были изложены соображения члена партии В.В. Фомина, которые появились у него в процессе работы в должности чрезвычайного военного комиссара железных дорог. Документ интересен с научной точки зрения, так как отражает взгляды высокопоставленного деятеля советской власти, призванного обеспечить исполнение Декрета СНК «О введении военного положения на железных дорогах»⁹. Этот декрет был принят 28 ноября 1918 г. и вводил на всей сети железных дорог военное положение. Чрезвычайные военные комиссары, назначавшиеся на железных дорогах каждого фронта, должны были подчиняться члену Революционного военного совета республики в лице народного комиссара путей сообщения¹⁰.

Приведем основные тезисы, изложенные В.В. Фоминым в докладной записке на имя народного комиссара путей сообщения Л.Б. Красина.

1. Железные дороги – нервы и организм страны. Это общее место, с которым согласны большинство исследователей как дореволюционного, так советского и постсоветского периодов. Автор актуализировал значимость рассматриваемого вопроса на общегосударственном уровне.

2. Военное положение, введенное Декретом СНК в ночь с 29 на 30 ноября 1918 г. на всей сети железных дорог, являлось, по мнению В.В. Фомина, наиболее совершенным методом приспособления железных дорог к условиям военного времени и наилучшей формой их охраны. Современные исследователи разделяют эту концепцию, отмечая, что военное положение на железных дорогах

имело своей целью создание условий для нормального их функционирования [11, с. 19].

3. В.В. Фомин был убежден, что с момента введения военного положения на железных дорогах 30 ноября 1918 г. до написания докладной записки (на тот момент прошло 4 месяца) военное положение на железных дорогах было лишь «фикцией, лозунгом без воплощения»¹¹. Этот тезис требует верификации данными архивных фондов, так как противоречит тем целям, которые изначально ставила перед собой советская власть. Действительно, из Декрета СНК «О введении военного положения на железных дорогах» следует, что все служащие народного комиссариата путей сообщения (НКПС) должны были оставаться на своих должностях, а все силы и средства железных дорог должны быть направлены на выполнение военных заданий¹². Однако факты свидетельствуют об обратном. Комиссар ст. Москва–Товарная Останин, обращаясь к комиссару Московского района 9 января 1919 г., отмечал «неправильную организацию деятельности железнодорожной охраны», когда объекты железнодорожного транспорта удовлетворяли нуждам местного населения, но никак не способствовали решению военных задач¹³. Продолжавшиеся в январе 1919 г. хищения снегозащитных щитов местным населением ставили линии железных дорог в зависимость от погодных условий, которые могли привести к блокировке железнодорожного сообщения¹⁴. Мародерства, реквизиции, грабежи и разбои были распространенным и плохо контролируемым явлением¹⁵.

4. В части охраны железных дорог наблюдалось всеобщее «безделие, расхлябанность и разгильдяйство», – продолжал В.В. Фомин¹⁶. Действительно, архивные материалы содержат свидетельства о том, что охрана не выполняла своих обязанностей, уходила со

⁹ Декреты Советской власти: в 18 т. М.: Политиздат, 1968. Т. 4. 10 ноября 1918 г. – 31 марта 1919 г. С. 87.

¹⁰ Там же. С. 42.

¹¹ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 3. Д. 270. Л. 2об.

¹² Декреты Советской власти: в 18 т. М.: Политиздат, 1968. Т. 4. 10 ноября 1918 г. – 31 марта 1919 г. С. 87.

¹³ ГА РФ. Ф. Р-9462. Оп. 1. Д. 77. Л. 1об.

¹⁴ ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 93. Д. 191. Л. 8.

¹⁵ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 40-42.

¹⁶ ГА РФ. Оп. 3. Д. 270. Л. 2об.

своих постов в то время, как на линиях железных дорог расхищалось имущество, в рабочее время сотрудники охраны позволяли себе играть в азартные игры, оставляли без внимания находившиеся на станции поезда¹⁷.

5. Далее, В.В. Фомин обращал внимание на слабость административного аппарата, отсутствие слаженности его взаимодействующих частей, слабый качественный подбор людей в органах, атмосферу голода, всеобщего обнищания и озлобления. Это соответствует основной идее, высказанной советским партийным и государственным деятелем В.Д. Бонч-Бруевичем в июле 1918 г. о слабой общегосударственной вооруженной силе на железных дорогах. Такое положение дел В.Д. Бонч-Бруевич объяснял тем, что высшие государственные деятели опасались усиления отдельных силовых структур на железных дорогах, которые при определенных обстоятельствах могли бы образовать государство в государстве и стать угрозой для государственного аппарата советской России¹⁸. Действительно, слабость административного аппарата на железных дорогах усугублялась голодом¹⁹, а также озлобленностью, царившей в массах крестьян²⁰.

6. В.В. Фомин обращал внимание на избрание неправильных организационных форм в деле охраны железнодорожного транспорта. Обосновывал свою позицию он тем, что органом, прямо призванным осуществлять военное положение на железных дорогах, являлись Чрезвычайные военные комиссары железных дорог, однако, со своими задачами, по его наблюдению, они не справлялись. Называл он и причины: недостаток личностных качеств командиров, недостаток опыта, энергии. Действительно, объявив наследие царской России ничтожным, освободив население и правящие круги от существовавших ранее образовательных, нравственных и иных рамок, государство столкнулось с некомпетентностью многих руководи-

телей, которые из низших слоев общества очень быстро стали у власти. В.В. Фомин писал, что «провозглашенная свобода от наук дает кислые плоды <...> Сплошь и рядом произрастает или ничем не прикрытое и самое бесшабашное дилетантство, или беспомощность или прозябание»²¹. О том, что, в связи с изменениями, происходившими в обществе с 1917 г., увеличивалось воровство на железных дорогах²², повсеместно наблюдались халатность и бесконтрольность, «разгильдяйство» железнодорожников²³, грабежи, разбой²⁴, свидетельствуют многочисленные факты в архивных документах. Поэтому вывод, сделанный В.В. Фоминым, вполне логичен и укладывается в общий фон событий тех лет.

7. Отсутствовал центральный руководящий орган для обеспечения деятельности железнодорожного транспорта. Автор поднимал проблему децентрализации управления транспортом, начавшуюся в 1917 г., и апеллировал к логическим суждениям о том, что обеспечение безопасной деятельности железных дорог не может быть реализовано с мест, так как, ввиду ограниченности сведений на местах, не может быть видна вся картина деятельности железных дорог. А отсюда неизбежность стратегических ошибок. Действительно, должная организация деятельности железнодорожного транспорта – это дело общегосударственное. С позиций регионов и отдельных местностей значимость задач, стоящих перед государством, не очевидна, более того, она не видна. В качестве отрицательного примера деятельности по организации функционирования железнодорожного транспорта В.В. Фомин, не называя имен, указывал на некоторых комиссаров, которые, не имея постоянного пристанища и занимая целый поезд, действовали налетами. С.Д. Кудинский, в ноябре 1917 г. назначенный В. Антоновым-Овсиенко главнокомандующим Северных Советских отрядов, сам стал

¹⁷ ГА РФ. Ф. Р-9462. Оп. 1. Д. 77. Л. 1об.

¹⁸ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 233. Л. 13-13об.

¹⁹ Там же. Д. 681. Л. 10.

²⁰ Там же. Л. 309-310.

²¹ Там же. Оп. 3. Д. 270. Л. 3об.

²² ГА РФ. Ф. Р-9462. Оп. 1. Д. 77. Л. 2.

²³ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 3. Д. 268. Л. 12-13об.

²⁴ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 40.

назначать комиссаров на железнодорожные станции²⁵, при этом руководству железных дорог доставлял много проблем. В.И. Невский, будучи наркомом путей сообщения до назначения на этот пост Л.Б. Красина, уже весной 1918 г. телеграфировал в Москву «о бесчинствах и незаконных действиях комиссара Кудинского»²⁶. К осени 1918 г. комиссар С.Д. Кудинский занял со своими отрядами вагоны с продовольствием на Самаро-Златоустской железной дороге и не желал их покидать, заявлял, «что он не выйдет из вагонов и не сдаст ничего до тех пор, пока не получит на то разрешение Троцкого и других комиссаров»²⁷. Такое поведение высокопоставленного представителя советской власти сильно осложняло разгрузку линий железных дорог, важнейшей задачей которой было обеспечение движения военных эшелонов. К концу 1918 г. в Наркомате путей сообщения стало очевидным, что вооруженные отряды, подобные отрядам С.Д. Кудинского, не столько обеспечивали правопорядок, сколько создавали сложности и вносили дезорганизацию в работу транспорта. Телеграмма из Самары на станции Вязьма, Калуга, Тула, Рязск от лица представителя НКПС со ссылкой на данные, полученные из Самарского военного комиссариата, свидетельствовала о том, что железнодорожники не видели никакой необходимости в отрядах, подобных отряду С.Д. Кудинского, так как уже существующие отряды Кудинского занимали под жилье несколько вагонов, что в военное время являлось преступлением. Станция Самара была забита поездами с продовольствием и различными отрядами²⁸. Таким образом, можно заключить, что оценка В.В. Фомина относительно деятельности комиссаров, которые, по сути, никому не подчинялись, была скорее отрицательной, хотя он и говорил о некоторых кратковременных положительных

результатах. Он отмечал, что «без общего руководящего центра деятельность комиссаров на железных дорогах хотя и давала кратковременные оперативные результаты, но, в целом, была ничтожна»²⁹. То есть основная его идея была в том, что без общего руководства не могло быть никакой плановости, никакой системы: «железные дороги требуют упорства, единой системы, плановости, напряжения», – писал он³⁰.

8. По этой же причине он указывал на необходимость усиления административно-железнодорожной дисциплины, так как «все сверху до низу тоскуют по порядку, по дисциплине»³¹. Отмечал, что в среде железнодорожников было немало элементов устойчивых и твердых, которые могли и должны быть опорой в борьбе с хаосом. Этот вывод находит свое подтверждение в многочисленных сообщениях, когда железнодорожники мужественно противостояли «невозможным условиям службы» и «темной массе»³² вооруженных людей, не желавших считаться с особенностями организации железнодорожного дела. Таким образом, В.В. Фомин говорил о необходимости со стороны власти выявлять и поддерживать смелых и решительных людей, обладавших твердым характером, грамотных, самоотверженных. В этих обстоятельствах выход им мыслился в опоре на личностные качества работников, начиная от самого низшего звена до комиссаров, до высшего руководства страны. Таким образом, В.В. Фомин опирался на человеческие качества, ценность которых невозможно отменить никакой сменой общественно-политического строя в стране. Качества, которые позволяли и позволяют выстоять в борьбе с преступностью, беззаконием, хаосом. И если В.В. Фомин говорил о мерах, которые со стороны власти могли бы быть предприняты в этой связи, то ответом снизу мог бы быть осознанный выбор между хаосом и созиданием.

²⁵ Петроградский Военно-революционный комитет: Документы и материалы: в 3 т. / отв. ред. Д.А. Чугаев. М.: Наука, 1966. Т. 2. С. 542.

²⁶ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 61.

²⁷ Там же. Л. 67.

²⁸ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 76.

²⁹ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 3. Д. 270. Л. 3об.

³⁰ Там же. Л. 3об.

³¹ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 3. Д. 270. Л. 4.

³² ГА РФ. Ф. Р-5498. Оп. 1. Д. 97. Л. 30-30об.

нием в пользу положительной деятельности, самоорганизации и личного подвига.

9. Автор докладной записки обращал внимание на несоответствие между штатами Чрезвычайных военных комиссаров и объемом задач, которые на них были возложены. При общей штатной численности Чрезвычайных военных комиссаров в 19 человек их сфера ответственности распространялась на всю территорию республики. Расстройство транспорта и ненадлежащее исполнение обязанностей железнодорожными служащими, по мнению В.В. Фомина, происходило, в том числе, из-за недостаточной штатной численности Чрезвычайных военных комиссаров. Автор указывал и на чрезвычайную важность организации связи на сети железных дорог, так как одного штатного лица «для поручений» на целый район фронта в условиях военного времени было недостаточно. Эта ситуация усугублялась тем, что многочисленные специальные подразделения и организации по охране железнодорожного транспорта создавали параллелизм в деятельности, распыхивали силы, и без того немногочисленные, приводили к столкновениям интересов, дезорганизовали работу на местах, размывали границы ответственности, расходовали творческую и исполнительную энергию. «Параллелизм, – отмечал В.В. Фомин, – есть организационное уродство и должен быть устранен при первой к тому возможности»³³. Выход он видел в разграничении функций и централизации существовавших подразделений.

10. К моменту написания рассматриваемой докладной записки Чрезвычайным железнодорожным съездом железнодорожников было принято решение об учреждении народной железнодорожной милиции³⁴. По сути, это было непрофессиональное подразделение, сформированное из числа железнодорожников, но создаваемое специально для

внутренней охраны на всей сети железных дорог. По результатам чрезвычайного съезда железнодорожников с января 1918 г. сами железнодорожники стали формировать эти подразделения. Вместе с тем роль такой милиции автор докладной записки оценивает скорее отрицательно, чем положительно. Он отмечал недисциплинированность такого образования, безответственность служащих, бесформенность. Обращал внимание на то, что чины народной железнодорожной милиции не знали своих обязанностей. Даже если иногда и способны были запомнить обязанности, то совершенно не имели навыков для реализации их. Это и логично, так как формировалась народная милиция из людей, ранее занимавшихся совершенно другой деятельностью и плохо разбиравшихся в методах обеспечения правопорядка. Народная милиция была развращена, отмечал В.В. Фомин. Злоупотребления, обиды пассажирам, реквизиции и попросту грабеж стали обычными явлениями в среде железнодорожной милиции. Деятельность ее на вокзалах и на путях сообщения, равно как и в массе железнодорожных служащих, ни в чем не проявлялась. Вокзалы были превращены в клоаки грязи и заразы; уголовные преступления, насилия над пассажирами никем не преследовались и не наказывались. Беспорядок, а порой и целые битвы происходили при посадке в поезда, нередко были и несчастные случаи с пассажирами. А между тем правильно организованная, взятая в должные руки внутренняя охрана должна была бы стать тем аппаратом, который должен бы проникать в железнодорожную жизнь. Негативную оценку деятельности железнодорожной народной милиции, кроме того, находим в многочисленных документах, хранящихся в фондах Государственного архива. Так, из телеграммы комиссара Котельнического уезда Вятской губернии Халото, датированной 10 января 1918 г., следует, что он не понимал, кому подчиняется железнодорожная милиция Северных железных дорог. В телеграмме он сообщал, что «отряды Красной армии не могут работать в контакте с милицией, которая

³³ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 3. Д. 270. Л. 4-6.

³⁴ Конев А.Н., Павличенко Н.В., Потемкин И.А. и др. История российской полиции: научный справочник-календарь памятных дат: в 2 т. / под общ. ред. В.Л. Кубышко. М.: Академия управления МВД России, 2020. Т. 1. С. 96.

не только не помогает бороться со спекулянтами, а, наоборот, сама помогает спекулянтам и сама спекулирует, чем подрывает авторитет советской власти и вызывает ненависть со стороны населения к Советам и Красной армии»³⁵. Сведения о недостаточном нравственном уровне работников милиции отражены и в официальных документах. Так, протокол совместного заседания делегации ЦИК и активных работников партии, исполкома и ревкома города Малмыж Кировской области от 13 июня 1919 г. свидетельствует о том, что со стороны милиции нередко были «всякие самочинные и незаконные действия»³⁶, что подтверждает выводы В.В. Фомина о несоответствии народной железнодорожной милиции тем ожиданиям, которые возлагали на нее члены Чрезвычайного всероссийского съезда железнодорожников в январе 1918 г.

ВЫВОДЫ

Таким образом, проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что докладная записка В.В. Фомина была направлена на анализ кризисных явлений, связанных с охраной железнодорожного транспорта. В.В. Фомин, информируя руководство о состоянии дел на местах, стремился понять причины, приведшие к угрозе существования железнодорожной сети, и предложить методы, способные стабилизировать ситуацию. Структура записки описывает состояние охраны объектов железнодорожного транспорта в первые послереволюционные годы. В.В. Фомин провел анализ состояния охраны железных дорог в 1917–1919 гг. с позиций высокопоставленного должностного лица. При этом рассуждения соответствуют документам, хранящимся в фондах Государственного архива Российской Федерации. В целом, автор докладной записки приходит к выводу о том, что состояние охраны железных дорог рассматриваемого периода было неудовлетворительным. Анализ докладной записки В.В. Фомина позволил сделать вы-

вод о причинах недостаточной охраны железных дорог, выделить как общие, так и особенные черты, которые объединены в группы и могут быть представлены в виде следующей иерархической структуры.

В основании пирамиды лежит слабость административного аппарата, отсутствие слаженности и взаимодействия между различными организациями и службами государственной власти. Отсюда недостаточные организационные формы в деле охраны железнодорожного транспорта. Важнейшим упущением являлось отсутствие центрального руководящего органа. На фоне всеобщего безделья и разрухи, усугубленного недостаточной штатной численностью Чрезвычайных военных комиссаров, призванных осуществлять надзор за деятельностью железнодорожных служащих, требовались срочные меры для усиления административно-железнодорожной дисциплины. Этому делу в теории могла бы поспособствовать народная железнодорожная милиция, но, как показало время, в той форме, в которой она была организована, она оказалась негодной для поддержания общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, так как сфера охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности требовали профессионального подхода. Поскольку народная железнодорожная милиция в январе 1918 г. формировалась из служащих железных дорог без оценки их нравственного и образовательного ценза, то такая организация очень быстро себя скомпрометировала. Эти обстоятельства, а также чрезмерный разгул преступности вдоль линий железных дорог стали причиной принятия дополнительных мер для охраны железнодорожного транспорта [12, с. 184]. Осознавая, что железные дороги – это нервы и организм страны, высшие должностные лица советского государства уже в конце 1918 г., в ночь с 29 на 30 ноября, декретом СНК ввели на всей сети железных дорог военное положение. Однако и эти меры оказались неэффективными. Оценивая их, В.В. Фомин в рассмотренной записке назвал их лишь фикцией, ло-

³⁵ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 693. Л. 30.

³⁶ ГА РФ. Ф. Р-1240. Оп. 1. Д. 120. Л. 48-48об.

зунгом без воплощения. В целом с такой оценкой В.В. Фомина можно согласиться, так как материалы, хранящиеся в Государственном архиве Российской Федерации, под-

тверждают его выводы. Предлагавшиеся В.В. Фоминым меры нашли отражение в принятии решений со стороны ЦК РКП(б), СНК, ВЦИК.

Список источников

1. Орлов И.Б. Феномен советскости в отечественной историографической традиции // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 4. С. 597-607. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-597-607>, <https://elibrary.ru/fafpfq>
2. Булдаков В.П. Плоды методологической беспомощности. О книге А.В. Ганина «Семь “почему” Российской Гражданской войны» (М.: Изд-во «Пятый Рим» (ООО «Бестселлер»), 2018. 864 с.; ил.) // Вестник Тверского государственного университета. Серия: История. 2019. № 1 (49). С. 125-141. <https://elibrary.ru/exnghd>
3. Лившин А.Я. Эффективность реквизиционной и налоговой политики в 1917–1927 годах в письмах «во власть» // Вестник Пермского университета. История. 2020. № 3 (50). С. 139-150. <https://doi.org/10.17072/2219-3111-2020-3-139-150>, <https://elibrary.ru/lfqnr>
4. Гимпельсон Е.Г. Советские управленцы: формирование политического и нравственного облика. 1917–1920 гг. // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 1997. № 2. С. 97-103. <https://elibrary.ru/gbwzic>
5. Пайнс Р. Создание однопартийного государства в советской России (1917–1918 гг.) // Полис. Политические исследования. 1991. № 1. С. 215-223. <https://elibrary.ru/eqvoll>
6. Леонов С.В. Кризис партии большевиков в 1920–1922 гг. // Гражданская война в России и ее итоги: завершающий этап (1920–1922 годы): сб. ст. участников Всерос. науч. онлайн-конф. с междунар. участием. М.: Моск. пед. гос. ун-т, 2023. С. 77-85. <https://elibrary.ru/mzqjau>
7. Павлюченков С.А. Орден меченосцев: партия и власть после революции, 1917–1929 гг. М.: Собрание, 2008. 463 с. <https://elibrary.ru/qvmcfx>
8. Булдаков В.П. Слухи, эмоции, большевизм // Вестник Тверского государственного университета. Серия: История. 2023. № 3 (67). С. 5-21. <https://doi.org/10.26456/vthistory/2023.3.005-021>, <https://elibrary.ru/jtfdww>
9. Булдаков В.П. От революции к диктатуре: политико-идентификационные процессы по материалам эго-документов // Вестник Тверского государственного университета. Серия: История. 2023. № 2 (66). С. 21-41. <https://doi.org/10.26456/vthistory/2023.2.021-041>, <https://elibrary.ru/agfwkw>
10. Дьячков В.Л. Революция 1917 года и Гражданская война на Тамбовщине: состояние и перспективы изучения. Часть I. О проблемах концептуализации, методологии и методики изучения истории Гражданской войны в Тамбовской губернии // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2021. Т. 26. № 193. С. 202-220. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2021-26-193-202-220>, <https://elibrary.ru/wsmota>
11. Григорьев О.В. На опасных перегонах: военное правосудие на железных дорогах (1918–1921 гг.) // Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. Т. 9. № 4-2. С. 18-23. <https://doi.org/10.17748/2075-9908-2017-9-4/2-18-23>, <https://elibrary.ru/zhemul>
12. Петрыкин Н.Н. Формирование государственных органов обеспечения безопасности железных дорог в России (октябрь 1917 – июль 1918 г.) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2024. Т. 29. № 1. С. 177-191. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-1-177-191>, <https://elibrary.ru/egcflk>

References

1. Orlov I.B. (2022). Phenomenon of sovietness in Russian historiographical tradition. *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Istoriya Rossii = RUDN Journal of Russian History*, vol. 21, no. 4, pp. 597-607. (In Russ.) <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-597-607>, <https://elibrary.ru/fafpfq>
2. Buldakov V.P. (2019). [Rew.]: Results of methodological safety. About book A.V. Ganin “seven why” of the Russian Civil War” (M.: fifth Rome publishing house (LLC “bestseller”), 2018. 864 p.; ill.). *Vestnik*

- Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya = Herald of Tver State University. Series: History*, no. 1 (49), pp. 125–141. (In Russ.) <https://elibrary.ru/exngdh>
3. Livshin A.Ya. (2020). The efficiency of requisition and taxation policies in 1917–1927 in letters “to the authorities”. *Vestnik Permskogo universiteta. Istoriya = Perm University Herald. History*, no. 3 (50), pp. 139–150. (In Russ.) <https://doi.org/10.17072/2219-3111-2020-3-139-150>, <https://elibrary.ru/lfqnr>
 4. Gimpel'son E.G. (1997). Soviet executives: forming of the political and moral cast of mind. *Vestnik Rossiiskogo gumanitarnogo nauchnogo fonda = Bulletin of the Russian Foundation for Humanities*, no. 2, pp. 97–103. (In Russ.) <https://elibrary.ru/gbwzic>
 5. Paips R. (1991). The formation of one-party state in Soviet Russia (1917–1918). *Polis. Politicheskie issledovaniya = Polis. Political Studies*, no. 1, pp. 215–223. (In Russ.) <https://elibrary.ru/eqvoll>
 6. Leonov S.V. (2023). The crisis of the Bolshevik party in 1920–1922. *Sbornik statei uchastnikov Vserossiiskoi nauchnoi onlain-konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem «Grazhdanskaya voina v Rossii i ee itogi: zavershayushchii etap (1920–1922 gody)» = Collection of Participants' Articles of All-Russian Scientific Online-Conference with International Participation “Civil War in Russia and Its Results: Final Stage (1920–1922)”*. Moscow, Moscow Pedagogical State University Publ., pp. 77–85. (In Russ.) <https://elibrary.ru/mzqjau>
 7. Pavlyuchenkov S.A. (2008). *The Order of the Swordsmen: the Party and the Government after the Revolution, 1917–1929*. Moscow, Sobranie Publ., 463 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/qvmcfx>
 8. Buldakov V.P. (2023). Rumors, emotions, bolshevism. *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya = Herald of Tver State University. Series: History*, no. 3 (67), pp. 5–21. (In Russ.) <https://doi.org/10.26456/vthistory/2023.3.005-021>, <https://elibrary.ru/jtfdww>
 9. Buldakov V.P. (2023). From revolution to dictatorship: political and identification processes on the materials of ego-documents. *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya = Herald of Tver State University. Series: History*, no. 2 (66), pp. 21–41. (In Russ.) <https://doi.org/10.26456/vthistory/2023.2.021-041>, <https://elibrary.ru/agfwkw>
 10. D'yachkov V.L. (2021). The Revolution of 1917 and the Civil War in the Tambov region: state and research prospects. Part 1. On the problems of conceptualization, methodology and methods of studying the history of the Civil War in the Tambov Governorate. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 26, no. 193, pp. 202–220. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2021-26-193-202-220>, <https://elibrary.ru/wsmota>
 11. Grigor'ev O.V. (2017). On dangerous span: military justice on railways (1918–1921). *Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl' = Historical and Social Educational Idea*, vol. 9, no. 4-2, pp. 18–23. (In Russ.) <https://doi.org/10.17748/2075-9908-2017-9-4/2-18-23>, <https://elibrary.ru/zhemul>
 12. Petrykin N.N. (2024). State bodies' formation for ensuring railway safety in Russia (October 1917 – July 1918). *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 29, no. 1, pp. 177–191. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-1-177-191>, <https://elibrary.ru/egcflk>

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин, Российский государственный университет правосудия, Центральный филиал, г. Воронеж, Российская Федерация; доцент кафедры «Современные образовательные технологии», Южно-Уральский государственный университет (Национальный исследовательский университет), г. Челябинск, Российская Федерация.

<https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>
for@nnpetrykin.ru

Поступила в редакцию 05.06.2024
Одобрена после рецензирования 28.08.2024
Принята к публикации 12.09.2024

Information about the author

Nikolay N. Petrykin, Cand. Sci. (History), Associate Professor of the Humanitarian and Social-Economic Sciences Department, The Russian State University of Justice, Central Branch, Voronezh, Russian Federation; Associate Professor of the “Modern Educational Technologies” Department, South Ural State University (National Research University), Chelyabinsk, Russian Federation.

<https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>
for@nnpetrykin.ru

Received 05.06.2024
Approved 28.08.2024
Accepted 12.09.2024