



В.И. Невский и железные дороги советской России (1917–1922)

Николай Николаевич Петрыкин^{1,2} 

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

²Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)
454080, Российская Федерация, г. Челябинск, пр-кт Ленина, 76
nnpetrykin@yandex.ru

Аннотация

Актуальность. Ход истории во многом определяется ролью личности, ее деятельностью в конкретных обстоятельствах. Чем масштабней личность, тем большее влияние она оказывает на дальнейшее развитие событий в стране и мире. Одним из переломных моментов отечественной истории стали события Октябрьской революции 1917 г. Непосредственным участником, а затем видным общественным и политическим деятелем советского государства был Владимир Иванович Невский. Занимая различные должности, он самым непосредственным образом был связан с железнодорожным транспортом. Исследование роли В.И. Невского в вопросах обеспечения безопасной деятельности железных дорог в период Гражданской войны позволяет по-новому взглянуть на значимые аспекты социально-политической жизни молодого советского государства. Цель исследования – оценить роль В.И. Невского в обеспечении правопорядка на железнодорожном транспорте в первые годы советской власти.

Методы исследования. Хронологический метод позволил уточнить события и явления с точки зрения их последовательности. На основе биографического метода с использованием архивных документов удалось сосредоточиться на изучении деятельности В.И. Невского, определить его роль и влияние на события первых лет становления советской власти в России. Историко-генетическим методом удалось последовательно обнаружить изменения изучаемой реальности в процессе ее исторического движения и в наибольшей мере приблизиться к воссозданию реальной истории обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Сравнительно-историческим методом произведено сопоставление действий В.И. Невского с действиями других участников событий, что способствовало более взвешенной оценке его роли в обеспечении правопорядка на объектах транспорта. Структурный метод позволил систематизировать полученную информацию.

Результаты исследования. Рассмотрена роль личности В.И. Невского в обеспечении правопорядка на железнодорожном транспорте в первые годы советской власти. Выявлены закономерности, которые могут быть учтены в современных условиях.

Выводы. Сделан вывод о вкладе В.И. Невского в стабилизацию и развитие железнодорожного транспорта в первые послереволюционные годы, оценен его вклад в организацию и формирование принципов обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железные дороги, правопорядок, транспорт, Владимир Иванович Невский, охрана, безопасность, Гражданская война

Финансирование. Финансирование работы отсутствовало.

Вклад автора: Н.Н. Петрыкин – дизайн исследования, анализ исторических источников, исторический анализ, написание черновика рукописи.

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: *Петрыкин Н.Н.* В.И. Невский и железные дороги советской России (1917–1922) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2025. Т. 30. № 3. С. 728-740. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2025-30-3-728-740>

Original article

<https://doi.org/10.20310/1810-0201-2025-30-3-728-740>

V.I. Nevsky and the railways of Soviet Russia (1917–1922)

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

nnpetrykin@yandex.ru

Abstract

Importance. The course of history is largely determined by the role of the individual and their actions within specific circumstances. The larger the personality, the greater their influence on subsequent events in their country and the world. One of the pivotal moments in Russian history was the October Revolution of 1917. Vladimir I. Nevsky was an active participant in these events and later became a prominent public and political figure in the Soviet state. Holding various positions, he was directly involved in the railway sector. Studying Nevsky's role in ensuring the safe operation of railways during the Civil War offers a new perspective on significant aspects of the socio-political life of the young Soviet state. The aim of this research is to evaluate V.I. Nevsky's contribution to maintaining law and order on the railways in the early years of Soviet power.

Materials and Methods. The chronological method made it possible to clarify events and phenomena in terms of their sequence. Based on the biographical method using archival documents, it was possible to focus on the study of V.I. Nevsky's activities, to determine his role and influence on the events of the first years of the formation of Soviet power in Russia. Using the historical and genetic method, it was possible to consistently detect changes in the studied reality in the process of its historical movement and to come as close as possible to recreating the real history of law enforcement at railway facilities. A comparative historical method was used to compare the actions of V.I. Nevsky with those of other participants in the events, which contributed to a more balanced assessment of his role in ensuring law and order at transport facilities. The structural method allowed us to systematize the information obtained.

Results and Discussion. The role of V.I. Nevsky's personality in ensuring law and order in railway transport in the early years of Soviet power is considered. Patterns have been identified that can be taken into account in modern conditions.

Conclusion. The conclusion is made about the contribution of V.I. Nevsky to the stabilization and development of railway transport in the first post-revolutionary years, his contribution to the or-

ganization of law enforcement at railway transport facilities, to the formation of principles of law enforcement in railway transport is evaluated.

Keywords: railways, law and order, transport, Vladimir I. Nevsky, protection, security, Civil war

Funding. There was no funding for the study.

Author's Contribution: N.N. Petrykin – design research, analysis of historical sources, historical analysis, writing – original draft preparation.

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

For citation: Petrykin, N.N. (2025). V.I. Nevsky and the railways of Soviet Russia (1917–1922). *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 30, no. 3, pp. 728-740. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2025-30-3-728-740>

АКТУАЛЬНОСТЬ

Говоря о прохождении нашей страной сложных и важных этапов своей истории, Президент Российской Федерации В.В. Путин особо подчеркнул значимость соотнесения задач, стоящих перед правоохранительными органами, с теми угрозами, которые возникают в условиях «навязанного вооруженного конфликта». Неизбежно возникают параллели событий Специальной военной операции и Гражданской войны и иностранной интервенции в первые годы советской власти, когда, по словам В.В. Путина, вся работа подчинена одной логике – достижению поставленных нами перед собой целей¹.

После прихода к власти большевиков перед советским правительством встала задача, связанная с необходимостью обеспечения правопорядка и безопасности на железных дорогах, когда по отношению к большевикам оппозиционно выступили эсеры и меньшевики во главе с Всероссийским исполнительным комитетом профсоюза железнодорожников (Викжелем) [1, с. 12]. От того, кто осуществлял контроль за движением поездов, во многом зависело будущее страны.

События октября 1917 г. стали поворотным моментом для дальнейшего хода российской истории и выдвинули в ряды советской власти яркую плеяду государственных

деятелей, таких как Нарком В.И. Невский². Изучение личности В.И. Невского и его влияния на обеспечение правопорядка на транспорте в первые годы советской власти позволит глубже понять важные аспекты становления системы охраны общественного порядка в условиях формирования советского государства. Такой подход позволит выявить закономерности, которые могут быть учтены в современных условиях, поскольку В.И. Невский в силу своих служебных обязанностей находился в центре событий, связанных с организацией безопасной деятельности железных дорог.

В.И. Невский был одним из тех политических и общественных деятелей начала XX века, кто умел ставить перед собой цели, умел подчинять единой логике работу общественных и государственных организаций. В октябре 1917 г. он был членом Петроградского военно-революционного комитета (ВРК) и руководил захватом большевиками петроградских железнодорожных вокзалов. С 21 февраля 1918 г. возглавил Всероссийскую междуведомственную чрезвычайную комиссию по охране железных дорог (ВМЧК), затем занимал должность заместителя Наркома, а с 25 июня 1918 г. по 17 марта 1919 г. – Наркома путей сообщения РСФСР. С

¹ Расширенное заседание коллегии МВД 05.03.2025 // Президент России: офиц. сайт. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/76408> (дата обращения: 09.03.2025).

² Максаков В. Революция на транспорте // Пульт управления: журнал для руководителей компаний транспортной отрасли. URL: <http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1529521> (дата обращения: 01.03.2025).

30 сентября 1918 г. по 10 мая 1919 г. он также состоял членом Реввоенсовета Республики³.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

В ходе проведения исследования использовалась наукометрическая база данных Российского индекса научного цитирования (РИНЦ), изучались публикации российских ученых о рассматриваемом периоде и процессах, происходивших в России, в том числе относящиеся непосредственно к личности В.И. Невского. С мая 1937 г. по июнь 1955 г. В.И. Невский считался «врагом народа» и о нем в советской историографии не писали. Заговорили о нем спустя 10 лет. Впервые его жизнь и деятельность стали предметом изучения В.И. Чеснокова⁴, затем М.В. Зеленова⁵. М.В. Зеленов ссылается на материалы Российской государственной библиотеки (РГБ), Российского государственного исторического архива (РГИА) и Российского центра хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ), а также анализирует факты из биографии В.И. Невского⁶. Обширные сведения о деятельности и личности В.И. Невского содержатся в материалах мемуарного характера современников. Л.Д. Троицкий дает важную характеристику его личности⁷. Кроме того, ряд историков, таких как Н.В. Пастухова, А.И. Ушаков⁸, А.С. Сенин⁹, Г.А. Белоусова¹⁰ приводят яркие характеристики деятельности В.И. Невского, в том числе и на посту Наркома путей сообщения.

В ходе исследования применялся *хронологический метод* для упорядочивания событий во временной последовательности. Это позволило лучше понять контекст и причинно-следственные связи между событиями. Биографический *метод* позволил изучить жизнь и деятельность В.И. Невского, прежде всего для того, чтобы оценить его личный вклад и влияние на события и процессы, происходившие в правоохранительной сфере в первые годы становления советской власти. Анализ биографических данных предоставил возможность лучше понять профессиональные качества и достижения В.И. Невского, что может обогатить представление о значимости его личности в истории России. *Источниковедческий метод* включал анализ исторических источников, в том числе архивных документов, воспоминаний современников и другие материалы, что позволило проверить достоверность информации и интерпретировать данные с учетом контекста их создания. Это обеспечило надежность выводов, сделанных в исследовании. *Сравнительно-исторический метод* дал возможность увидеть схожие явления и процессы в различное время и в разных регионах, подчеркнуть уникальность и значимость фигуры В.И. Невского в историческом контексте. *Структурным методом* выявлены устойчивые элементы общественных отношений, институтов и организаций, что способствовало систематизации информации.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Обращаясь к личности В.И. Невского, исследователи характеризуют его как «замечательного историка, профессионального революционера, математика и химика, ро-

³ Гордиенко Д.В. Невский Владимир Иванович // Большая российская энциклопедия. Электронная версия (2023). URL: https://old.bigenc.ru/military_science/text/2651645 (дата обращения: 25.02.2025).

⁴ Чесноков В.И. В.И. Невский как историк революционного движения в России: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1966. 22 с.

⁵ Зеленов М.В. В.И. Невский – участник и историк первой русской революции: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Нижний Новгород, 1992. 26 с.

⁶ Историческая наука России в XX веке: сб. ст. / отв. ред. Г.Д. Алексеев. Москва: Науч.-изд. центр «Скрипторий», 1997. С. 369-394.

⁷ Троицкий Л.Д. История русской революции. II. Октябрьская революция. Берлин: Гранит, 1933. Т. 2. Ч. 1. 387 с.

⁸ Реввоенсовет Республики (6 сент. 1918 – 28 авг. 1923 г.). Москва: Политиздат, 1991. 464 с.

⁹ Сенин А.С. Московский железнодорожный узел. 1917–1922. Москва: УРСС, 2004. 573 с.

¹⁰ Белоусова Г.А. Владимир Иванович Невский: яркая и незаурядная личность // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2018. № 2-2. С. 35-38; Белоусова Г.А. В.И. Невский: государственный деятель, историк, человек. Москва, 2008. 187 с.

мантика по натуре», происходившего из семьи, где мать была образцом исключительной доброты, отзывчивости с постоянной жаждой жертвы «за други своя»¹¹. Значительное место авторы уделяют его деятельности на посту директора Третьяковской галереи, Государственной библиотеки, Комиссии по истории Октябрьской революции и Коммунистической партии (Истпарта), и в меньшей степени – деятельности В.И. Невского, связанной с организацией работы железных дорог в самый острый период становления советской власти, когда за короткий период времени с октября 1917 г. до лета 1923 г. в кресле Народного комиссара путей сообщения успели побывать 9 известных революционеров (М.Т. Елизаров, В.И. Невский, Л.Б. Красин, Л.Д. Троцкий, Ф.Э. Дзержинский и др.) [2, с. 125]. Однако, как отмечает В. Максаков, В.И. Невский стал первым советским главой железных дорог, проработавшим на своей должности значимый срок – почти девять месяцев с 25 июня 1918 г. по 17 марта 1919 г.¹².

Владимир Иванович Невский (настоящая фамилия и имя – Кривобоков Феодосий Иванович) родился 2 мая 1876 г. в г. Ростовна-Дону в семье купца. К революционному движению примкнул в 1895 г. В 1897 г. организовал социал-демократический кружок в г. Ростовна-Дону. В 1899 г. исключен из Московского университета за революционную деятельность. В 1901 г. был выслан в Воронеж, где участвовал в создании искровской организации «Кассы борьбы». В 1904 г. уехал в Женеву, где встречался с В.И. Лениным. В 1905 г. агент Бюро комитетов большинства в России, в декабре 1905 г. – делегат 1-й конференции Российской социал-демократической рабочей партии (РСДРП) в Таммерфорсе (территория современной Финляндии). В 1906–1908 гг. член исполнительной комиссии Петербургского комитета РСДРП; делегат 4-го (Объединительного)

съезда РСДРП. С 1910 г. работал в Ростовна-Дону, Харькове, где в 1911 г. окончил университет. В 1913 г. кооптирован кандидатом в члены Центрального Комитета (ЦК) РСДРП, участвовал в Поронинском (территория современной Польши) совещании ЦК РСДРП с партийными работниками; вел партийную работу в Перми и Екатеринбурге¹³.

Революционный псевдоним «Владимир Невский», под которым он вошел в историю, принял в 1905 г. В этом же году он был избран делегатом I конференции РСДРП и IV (Объединительного) Стокгольмского съезда РСДРП от Воронежа. Возможно, именно с этим фактом связано то, что именно в городе Воронеже, единственном городе в России, названа улица в честь Владимира Невского, большевика, историка, публициста, общественного и государственного деятеля периода становления советского государства¹⁴.

В 1917 г. непосредственно перед Октябрьской революцией он стал одним из руководителей военной организации при Петербургском комитете и ЦК РСДРП(б)¹⁵. В.И. Невскому была отведена роль по руководству захватом большевиками петроградских железнодорожных вокзалов. В ночь с 24 на 25 октября 1917 г. он справился с этой задачей. Обеспечил контроль над объектами железнодорожного транспорта для предотвращения прибытия подкреплений Временного правительства и способствовал беспрепятственному перемещению революционных сил. Сразу после успеха этой операции, 26 октября 1917 г. и перехода власти к большевикам, В.И. Невский был назначен членом коллегии Народного комиссариата путей сообщений. Входя в состав коллегии Народного комиссариата путей сообщений, В.И. Невский стал одним из инициаторов создания Чрезвычайной комиссии по охране дорог¹⁶. Он активно участвовал в разработке

¹³ Большая советская энциклопедия: в 30 т. Т. 17. Москва: Сов. энцикл., 1974. С. 400.

¹⁴ Невский Владимир Иванович // Воронежская энциклопедия. URL: <https://vrnency.ru/vol-2/ve-2-n/b-00008-n> (дата обращения: 09.03.2025).

¹⁵ Большая советская энциклопедия. Т. 17. С. 400.

¹⁶ Сенин А.С. Борьба за власть на российских железных дорогах: Викжелъ, Викжедор, вспрофжелъ...

концепции и структуры новой организации, определял ее задачи и полномочия.

В ноябре 1917 г. В.И. Невский был избран членом Всероссийского учредительного собрания от партии большевиков, 30 ноября 1917 г. стал членом Совета обороны Республики и назначен товарищем (заместителем) Народного комиссара путей сообщения.

В.И. Невский организовал и редактировал большевистские издания «Солдатская правда», «Деревенская беднота», «Солдат», «Красная Летопись», которые выходили в разные периоды, начиная с 1917 г. и до конца Гражданской войны¹⁷, а также «Вестник путей сообщения»¹⁸. Эти газеты отражали политическую позицию большевиков и содержали материалы, направленные на пропаганду среди солдат, рабочих и крестьян большевистских идей, которые трансформировались в народную молву о том, что с приходом большевиков в южные регионы страны «хлеб будет стоить 40 коп.» или большевики «мануфактуры построят и сапогов с собой повезут, – всего будет» [3, с. 75]. В контексте общего обсуждения социальных и политических проблем не оставались без внимания и вопросы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта, так как вооруженные люди в условиях отсутствия сдерживающих факторов становились реальной проблемой, которая ставила под угрозу жизнь и здоровье железнодорожников, сохранность перевозимых грузов [4, с. 183]. Если до 1917 г. надзор за законностью грузоперевозок осуществляла Жандармская железнодорожная полиция [5, с. 423], то в новых послереволюционных условиях нужна была координация усилий советских органов, способных обеспечить правопорядок на железнодорожном транспорте.

В ходе Первой мировой войны и после ее окончания ситуация на железных дорогах

становилась катастрофической. Вот как сам В.И. Невский оценивал сложившееся положение на линиях железных дорог: «Первая причина, вконец разрушившая хозяйственную жизнь страны, – это война. Вторая причина – это бесконтрольное хозяйничанье, которое проявили в отношении к дорогам разные комиссары, эмиссары, чрезвычайные комиссары, главковерхи и просто жулики, бандиты и прохвосты всевозможных ведомств и учреждений, прикрывавшиеся именем советской власти»¹⁹. Под разными «революционными предлогами» эти комиссары разъезжали в «своих» вагонах со «своими» паровозами, грабили продовольственные склады, убивали непокорных железнодорожников, резали стрелки, устраивали крушения» [6, с. 231]. Исследователи отмечают, что борьба с преступностью, особенно на крупных железнодорожных станциях, таких как станция Лиски Юго-Восточной железной дороги, была возможна только силами специальных подразделений, которые могли бы противостоять гастролирующим преступникам, «кочевавшим» с северного, южного, восточного и западного направлений [7, с. 170]. В первые годы советской власти прообразами таких подразделений были чрезвычайные комиссии по охране дорог.

21 февраля 1918 г. В.И. Невский возглавил Всероссийскую межведомственную чрезвычайную комиссию по охране железных дорог (ВМЧК). Эта комиссия была создана для борьбы с диверсиями, саботажем и бандитизмом на железнодорожном транспорте. Необходимость создания ВМЧК, которая действовала с 30 января 1917 г. по 17 июля 1918 г., была обусловлена обострением ситуации вокруг транспортных магистралей в связи с активизацией разнонаправленных вооруженных сил и потребностью в защите железнодорожного транспорта, игравшего ключевую роль в военном и экономическом плане. Как справедливо отмечает С.Е. Руднева, вопрос состоял не только в повышении производительности труда рабочих, но и в

(1917–1918 гг.) // Новый исторический вестник. 2005. № 13. С. 101.

¹⁷ Деятели СССР и революционного движения России... С. 564.

¹⁸ Реввоенсовет Республики (6 сент. 1918 – 28 авг. 1923 г.) / ред. М.А. Романова. Москва: Политгиздат, 1991. С. 260.

¹⁹ Максаков В. Революция на транспорте...

установлении порядка на железных дорогах [8, с. 272]. Именно для установления порядка ВМЧК должна была координировать между собой деятельность различных ведомств, в том числе Наркомата путей сообщения (НКПС) и Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК). В.И. Невский считал, что все отряды по охране железных дорог, в том числе из числа железнодорожников, должны согласовывать свои действия с ВМЧК²⁰. Он подчеркивал необходимость решительных мер со стороны власти, направленных на обеспечение порядка на линиях железных дорог²¹.

В феврале 1918 г. по инициативе ВМЧК была объявлена борьба с мешочниками, которые зачастую препятствовали отправке поездов, а также стали формироваться отряды железнодорожной охраны. Официально создание таких отрядов было закреплено Декретом Совета Народных Комиссаров (СНК) от 26 марта 1918 г. «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности». Этим документом была учреждена военная охрана железных дорог, под документом стоят подписи Вл. Ульянова (Ленина), А. Рогова и В. Невского²². Основу военной охраны железных дорог составляли отряды, организованные преимущественно из железнодорожников, так как железнодорожники более всего были заинтересованы в наведении порядка в зоне своей ответственности. В.И. Невский искренне считал, что все богатства государства, в том числе и транспорт, принадлежат трудящимся²³, а потому исходил из того, что силами трудящихся, то есть железнодорожников, и должна обеспечиваться охрана вверенных объектов.

²⁰ ГА РФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 693. Л. 16об.

²¹ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 693. Л. 18.

²² Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. Москва: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 407–408.

²³ *Невский В.И.* Семь лет побед и поражений. 1917 – 25 окт. (7 ноября) – 1924. Ленинград: Прибой, 1924. С. 4.

Кроме того, по инициативе заместителя Наркома путей сообщения В.И. Невского, который занимал эту должность с 30 ноября 1917 г., на объектах железнодорожного транспорта стали создаваться летучие контрольные отряды по борьбе с безбилетным проездом и беспорядочным провозом грузов. Параллельно действовала железнодорожная охрана, которая осуществляла охрану вокзалов, станций, мостов и других инфраструктурных объектов²⁴.

В.И. Невский на посту Народного комиссара путей сообщения (НКПС) с 25 июня 1918 г. по 17 марта 1919 г., проявил нетерпимость к разного рода незаконным вмешательствам из числа комиссаров, которым с осени 1918 г. до начала 1919 г. было передано «общее управление на отдельных магистралях». Всего таких комиссаров было назначено свыше 2000 человек [9, с. 339]. Однако, обладая властью и оружием, эти комиссары, по словам В.И. Невского, стали совершать самовольные действия, которые он расценивал как «незаконные» и «бесчинные»²⁵. Как Наркому путей сообщения, ему поступала информация о злоупотреблениях комиссарами своими полномочиями, об использовании железнодорожного имущества, включая пассажирские и грузовые вагоны, в личных целях, «совершая с ними беспорядочные маневры»²⁶. В ответ на такие сообщения В.И. Невский занял решительную позицию в борьбе с любым неподчинением на местах, которое могло выражаться в самовольном захвате подвижного состава. Он остро осознавал ослабление центральной власти в регионах, которое исследователи характеризуют как «хаос независимых территорий» [10, с. 51], а потому выступал против попыток выйти из подчинения центральных органов управления, будь то самовольное формирование поездов²⁷ или иные действия. О том, что происходило на железных дорогах и как к этому относился Нарком В.И. Невский,

²⁴ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 275.

²⁵ Там же. Л. 61.

²⁶ Там же. Л. 62–62об.

²⁷ Там же. Д. 693. Л. 18.

описал в своей книге А.С. Сенин, приведя в слова самого В.И. Невского: «Будущий историк русской революции с удивлением увидит, что в течение некоторого времени Россия представляла из себя любопытную страну, в которой появился особый вид пирата, – пирата на железнодорожных путях» и дав собственные комментарии: «Такой пират представлял из себя некоего комиссара, в распоряжении которого был поезд из хороших салон-вагонов, сопровождаемых отдельными бронированными вагонами, а то и бронепоездами с пулеметами и пушками, имеющий запас продовольствия и денег» [6, с. 231]. Таким образом, не все силовые структуры действовали в одном направлении. Для одних сила оружия открывала возможности к захвату материальных ценностей²⁸, в то время как для других она была инструментом для наведения порядка. В.И. Невский был одним из тех, кто стремился к порядку. Для него главным критерием было обеспечение управляемости транспорта через централизацию власти.

Другим ключевым направлением деятельности В.И. Невского на посту Наркома путей сообщения было сглаживание противоречий, которые возникали у большевиков с Викжелем. Всероссийский исполнительный комитет союза железнодорожников (Викжедор), лояльный власти большевиков, будет создан позже, в 1920 г., когда В.И. Невский покинет пост Наркома путей сообщения, а пока, будучи большевиком и проводя политику централизации, он был вынужден смягчать противоречия, возникающие у большевистского руководства с представителями Викжеля (Исполнительного комитета железнодорожного профсоюза). В.И. Невский, проводя вынужденную работу с Викжелем, стремился урегулировать существовавшие конфликты и исходил из принципов единоначалия и централизации власти на железных дорогах, с чем представители Викжеля, ратовавшие за включение представителей всех социалистических партий в руководство же-

лезными дорогами, согласиться не могли. Однако работа В.И. Невского давала свои результаты, принимаемые меры и его умение работать с людьми позволяли ему снижать уровень напряженности в среде железнодорожников и, как результат, обеспечивать бесперебойную работу железнодорожного транспорта в тяжелые послереволюционные годы.

К политическим противоречиям добавлялись и идеологические. Специалисты высшего звена, не относившиеся к партии большевиков, отдельными представителями советской власти воспринимались как чуждые элементы, с которыми, как полагали, нужно расставаться. Но В.И. Невский, видя в таких прежде всего профессионалов, убеждал, что в тюрьмах должны находиться действительные враги советской власти, а с сотрудниками беспартийными или из правых партий «следует научиться работать»²⁹. В.И. Невский был вынужден искать выход из ситуации, когда, не поддерживая позицию Викжеля, для пользы общества и государства оставлял возможность трудиться на железных дорогах представителям разных политических взглядов. Такой подход позволял ему снижать количество стачек на железных дорогах и косвенно осуществлять превентивные меры против возможных правонарушений и преступлений. Прямая цель такой деятельности заключалась в укреплении советской власти через повышение эффективности работы транспортного комплекса, ее следствием являлось укрепление правопорядка на объектах железнодорожного транспорта в условиях, когда военные события происходили вдоль линий железных дорог [11, с. 14].

В наиболее сложный период гражданской войны В.И. Невский с 30 сентября 1918 г. по 10 мая 1919 г. состоял членом Реввоенсовета Республики (РВСР), который был создан 2 сентября 1918 г. одновременно с объявлением Советской республики военным лагерем. РВСР являлся высшим органом военной власти, осуществлял оперативное и организационное управление войсками. Вслед за созда-

²⁸ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 275.

²⁹ Сенин А.С. Борьба за власть на российских железных дорогах... С. 100.

нием РВСР 5 сентября 1918 г. на территории РСФСР был легализован красный террор. Будучи членом РВСР, В.И. Невский участвовал в утверждении приговоров, выносившихся судами и трибуналами на железных дорогах. 30 ноября 1918 г. В.И. Невский под председательством В.И. Ленина наряду с Л.Д. Троцким и И.В. Сталиным вошел в состав Совета Рабочей и Крестьянской обороны (СРиКО), которому была предоставлена вся полнота прав в деле мобилизации сил и средств страны в интересах ее обороны [12, с. 33]. Подписывая приговоры, включая высшую меру наказания – расстрел, В.И. Невский полагал через устрашение предотвратить анархию на железных дорогах. В своих воспоминаниях и выступлениях он неоднократно подчеркивал важность жестких мер для защиты интересов революции и государства, так как осознавал всю тяжесть ситуации, в которой оказалась железная дорога во время Гражданской войны [6, с. 20].

Яркой страницей в биографии В.И. Невского является обсуждение его кандидатуры 25 марта 1919 г. на Пленуме Центрального Комитета Российской Коммунистической Партии (большевиков) ЦК РКП(б) на пост Председателя Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета (ВЦИК). Тогда выбор был сделан в пользу М.И. Калинина, верного сторонника В.И. Ленина, обладавшего доверием партийного руководства. Однако кандидатура В.И. Невского на этот пост была не безосновательна, так как В.И. Невский зарекомендовал себя как эффективный руководитель и умелый администратор, доказав способность поддерживать функционирование транспортной системы в экстремальных условиях Гражданской войны. За «порядочность и человечность» его ценили все – и руководители партии большевиков, и рядовые революционеры³⁰. На официальном сайте Российской государственной библиотеки размещена информация о ее первом директоре – Владимире Ивановиче Невском, возглавившем библиотеку 5 февраля 1925 г.

³⁰ Историческая наука России в XX веке... С. 371.

Автор публикации Ю. Алиева приводит весьма яркую характеристику его личности: «в разные годы его трудовой деятельности неизменными оставались его редкостные душевные качества: высочайшая скромность, отзывчивость, простота в общении. Он отказывался от всех благ и льгот, ездил на трамвае, питался в общей столовой, принимал участие в субботниках»³¹, а когда в конце 20-х гг. решался вопрос о судьбе Чудова и Вознесенского монастырей в Москве, В.И. Невский отправил письмо И.В. Сталину, в котором резко возражал против уничтожения этих «дивных произведений русской архитектуры» [13, с. 38].

В.И. Невский, по свидетельству Л.Д. Троцкого, отличался простотой, общительностью и внимательной мягкостью по отношению к рядовым служащим. Спустя годы, в своих воспоминаниях Л.Д. Троцкий будет критиковать его за отсутствие организаторских способностей, но признает, что такое поведение привлекало к нему рабочих и солдат³². М.В. Зеленов отмечает, что характеристики Л.Д. Троцкого в отношении В.И. Невского злы и несправедливы, обусловлены разными стилями управления³³. Действительно, у Л.Д. Троцкого был особый взгляд на деятельность В.И. Невского, который он выразил через свое отношение к назначению последнего на пост Наркома путей сообщения, назвав это назначение «несчастной случайностью»³⁴. Однако такие исследователи, как Н.В. Пастухова, А.И. Ушаков пишут о том, что высшие партийные и государственные органы страны чрезвычайно высоко ценили организаторские способности В.И. Невского³⁵. Сам же В.И. Невский любые свои назначения на высокие посты объяснял тем, что он «выдвигался именно потому, что

³¹ Алиева Ю. Первый директор Ленинки. Воспоминания Владимира Ивановича Невского // Российская государственная библиотека: сайт. 07.10.2021. URL: <https://www.rsl.ru/ru/all-news/excursivody-vi-nevskij> (дата обращения: 25.02.2025).

³² Троцкий Л.Д. История русской революции... С. 48.

³³ Историческая наука России в XX веке... С. 390.

³⁴ Троцкий Л.Д. История русской революции... С. 48.

³⁵ Реввоенсовет Республики... С. 260.

умел лучше, полнее и совершеннее других выражать чаяния масс, потому что <...> не думал о себе и в любую минут готов был умереть за интересы трудящихся»³⁶.

В.И. Невский умело сочетал уважительное отношение к солдатам и служащим с жесткой централизацией управления и строгой дисциплиной. Члены экономических комиссий и Госплана критиковали его за излишнюю централизацию управления железнодорожным хозяйством, утверждая, что такая политика подавляет инициативу на местах и затрудняет оперативное реагирование на возникающие проблемы. Однако В.И. Невский стоял на своем: только строгий централизованный контроль мог обеспечить стабильную работу железнодорожных магистралей в условиях военных действий и социальных потрясений. Он поддерживал внедрение линейного принципа управления, который предполагает четкую иерархию и строгую субординацию внутри системы³⁷. Непопулярные меры, такие как военное положение на железных дорогах, В.И. Невский считал необходимыми и своевременными, способными революционизировать транспорт. Однако уже весной 1921 г., будучи главой отдела ЦК по работе в деревне, он осознал опасность военного коммунизма для железных дорог и предложил В.И. Ленину положить конец военному периоду на железных дорогах, поскольку в противном случае транспортный кризис был бы неизбежен³⁸. В.И. Невский умел анализировать ситуацию, осознавал необходимость изменений в управлении государством в новых реалиях и гибко улавливать смену тенденций.

Вместе с тем его связь с рабочей оппозицией стала одной из причин, по которой он был арестован в ночь с 19 на 20 февраля 1935 г., а затем, находясь в заключении, расстрелян в 1937 г. Реабилитирован он был посмертно в 1955 г. Все обвинения с него были сняты Военной коллегией Верховного суда

³⁶ Реввоенсовет Республики... С. 260.

³⁷ *Сенин А.С.* Борьба за власть па российских железных дорогах... С. 102.

³⁸ Историческая наука России в XX веке... С. 390.

СССР [14, с. 38]. Таким образом, В.И. Невский разделил участь многих своих современников, которые на X съезде РКП(б) попытались организовать публичную дискуссию, а после нее доносили до руководителей, делегатов и всех членов РКП(б) свою обеспокоенность сложившейся неустойчивой обстановкой в стране [15, с. 648, 657].

ВЫВОДЫ

Методы работы В.И. Невского в первые годы становления советской власти в России основывались на жесткой дисциплине, единоначалии, что позволяло ему в условиях Гражданской войны применять меры, направленные на стабилизацию общественных настроений, снижение количества происшествий, связанных с невыполнением предписаний власти большевиков.

В своей деятельности В.И. Невский, возглавляя ВМЧК, руководя НКПС, будучи членом Реввоенсовета Республики, принимал последовательные меры, в том числе по обеспечению общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Военное положение на железных дорогах способствовало привлечению к ответственности виновных лиц, что до создания железнодорожной милиции в 1919 г. во многом компенсировало недостатки, следовавшие за расформированием Жандармской железнодорожной полиции.

Деятельности В.И. Невского была направлена, в первую очередь, на укрепление и развитие советского государства. Обеспечение правопорядка на объектах железнодорожного транспорта вытекало как следствие из первоочередной задачи – укрепить власть большевиков на принципах единоначалия и централизации. Вместе с тем, благодаря своему личному авторитету, В.И. Невский смог наладить конструктивный диалог с органами, отстаивающими интересы трудящихся – профсоюзами. А потому, умело располагая к себе оппонентов и обосновывая правильность своих решений, он снижал уровень напряженности между работниками железно-

дорожного транспорта, что благоприятно влияло на состояние правопорядка и управляемости транспортным комплексом.

Стиль его руководства основывался на сочетании двух важных составляющих: уважительном отношении к служащим и жесткой централизацией управления. Жесткая дисциплина в сочетании с умением работать с людьми позволяла ему достигать высоких результатов на разных постах его профессиональной деятельности.

Дальнейшее изучение биографии В.И. Невского и его вклада в формирование советской государственности позволяет глубже понять исторические закономерности становления советской власти в сложный период истории России, что может быть учтено в современных условиях, в том числе при организации службы территориальных органов МВД России на транспорте.

Список источников

1. *Каллин И.В., Соколова В.И.* Как это было: содержание и итоги главных событий 1917 года в истории России // Исторический Поиск. 2022. Т. 3. № 2. С. 5-19. <https://doi.org/10.47026/2712-9454-2022-3-2-5-19>, <https://elibrary.ru/nnenlw>
2. *Буряк Ю.Ю.* Реформы Народного комиссариата путей сообщения как пример транзитивности в истории отечественного железнодорожного транспорта (1917–1941 гг.) // Tractus Aevorum: Эволюция социокультурных и политических пространств. 2022. Т. 9. № 2. С. 120-135. <https://doi.org/10.18413/2312-3044-2022-9-2-120-135>, <https://elibrary.ru/ufwbyl>
3. *Посадский А.В.* Таганрогский округ: проблемы политики и управления на Юге России в годы Гражданской войны // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2023. Т. 28. № 5. С. 70-79. <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.5.5>, <https://elibrary.ru/cpoezj>
4. *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>
5. *Колпаков П.А.* Полицейский надзор за законностью железнодорожных грузоперевозок в Российской империи в годы Первой мировой войны // Научный диалог. 2024. Т. 13. № 7. С. 410-426. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-7-410-426>, <https://elibrary.ru/soqfgx>
6. *Сенин А.С.* Московский железнодорожный узел. 1917–1922. Москва, 2004. 573 с. <https://elibrary.ru/qqipbr>
7. *Зверков Е.А.* Уголовно-розыскная работа органов внутренних дел в 1917–1927 гг. (по материалам Центрального Черноземья) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. 2025. Т. 30. № 1. С. 163-175. <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.1.14>, <https://elibrary.ru/uuuvjf>
8. *Руднева С.Е.* О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274. <https://doi.org/10.34670/AR.2022.98.38.032>, <https://elibrary.ru/yqwyyqg>
9. *Давыдов А.Ю.* Политические отделы на советских железных дорогах в годы военного коммунизма // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2024. Т. 69. № 2. С. 335-357. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2024.206>, <https://elibrary.ru/fsvwrz>
10. *Старостенков Н.В.* К 105-летию воссоздания железнодорожных войск в составе Красной Армии (1918–1921 гг.) // Сборник материалов Всероссийской научной конференции, посвященной 105-летию Рабоче-крестьянской Красной армии и Рабоче-крестьянского Красного флота. Москва, 2023. С. 49-54. <https://elibrary.ru/vmjaaf>
11. *Бочарников И.В.* Гражданская война в России: основные причины, следствия и итоги // Человеческий капитал. 2022. № 2 (158). С. 11-32. <https://doi.org/10.25629/HC.2022.02.01>, <https://elibrary.ru/zsujuu>

12. Архипова Т.Г. Особенности организации и деятельности государственного аппарата РСФСР в годы Гражданской войны и иностранной военной интервенции: взгляд через сто лет // Кафедре истории государственных учреждений и общественных организаций – 70 лет: доклады Междунар. науч. конф., посвящ. 100-летию со дня рожд. проф. Н.П. Ерошкина. Москва, 2023. С. 30-35. <https://elibrary.ru/glyqjy>
13. Белоусова Г.А. Владимир Иванович Невский: яркая и незаурядная личность // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2018. № 2-2. С. 35-38. <https://elibrary.ru/cbffkb>
14. Белоусова Г.А. В.И. Невский: государственный деятель, историк, человек. Москва, 2008. 187 с. <https://elibrary.ru/qpjxpb>
15. Анфертьев И.А. Докладная записка представителя «Рабочей оппозиции» Гавриила Мясникова в ЦК РКП(б): источниковедческий потенциал документа // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 3. С. 648-663. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.308>, <https://elibrary.ru/lcqlu>

References

1. Kallin I.V., Sokolova V.I. (2022). How it was: results and lessons of the main events of 1917 in the history of Russia. *Istoricheskii Poisk = Historical Search*, vol. 3, no. 2, pp. 5-19. (In Russ.) <https://doi.org/10.47026/2712-9454-2022-3-2-5-19>, <https://elibrary.ru/nnenlw>
2. Buryak Yu.Yu. (2022). Reforms of the people's commissariat of railways as an example of transitivity in the history of domestic railways (1917–1941). *Tractus Aevorum: Evolyutsiya sotsiokul'turnykh i politicheskikh prostranstv = Tractus Aevorum: The Evolution of Socio-Cultural and Political Spaces*, vol. 9, no. 2, pp. 120-135. (In Russ.) <https://doi.org/10.18413/2312-3044-2022-9-2-120-135>, <https://elibrary.ru/ufwbyl>
3. Posadskii A.V. (2023). Taganrog district: problems of politics and governance in the south of Russia during the Civil war. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya*, vol. 28, no. 5, pp. 70-79. (In Russ.) <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.5.5>, <https://elibrary.ru/cpoezj>
4. 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>
5. Kolpakov P.A. (2024). Police oversight of legality in railway freight transport in Russian Empire during World War I. *Nauchnyi dialog*, vol. 13, no. 7, pp. 410-426. (In Russ.) <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-7-410-426>, <https://elibrary.ru/soqfgx>
6. Senin A.S. (2004). *Moscow Railway Junction. 1917–1922*. Moscow, 573 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/qqjpbp>
7. Zverkov E.A. (2025). Criminal investigation work of the internal affairs bodies in 1917–1927 (based on the materials of the Central Chernozem Region). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4, Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya*, vol. 30, no. 1, pp. 163-175. (In Russ.) <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.1.14>, <https://elibrary.ru/uuuvjf>
8. Rudneva S.E. (2022). On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917. *Kul'tura i tsivilizatsiya = Culture and Civilization*, vol. 12, no. 1-1, pp. 269-274. (In Russ.) <https://doi.org/10.34670/AR.2022.98.38.032>, <https://elibrary.ru/yqwyyqg>
9. Davydov A.Yu. (2024). Political departments on Soviet railways during the years of war communism. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo Universiteta. Istoriya = Vestnik of Saint Petersburg University. History*, vol. 69, no. 2, pp. 335-357. (In Russ.) <https://doi.org/10.21638/spbu02.2024.206>, <https://elibrary.ru/fsvwrz>
10. Starostenkov N.V. (2023). To the 105th anniversary of the re-establishment of railway troops in the Red army (1918–1921). *Sbornik materialov Vserossijskoi nauchnoi konferentsii, posvyashchonnoi 105-letiyu Raboche-krest'yanskoi Krasnoi armii i Raboche-krest'yanskogo Krasnogo flota = Proceedings of the All-Russian Scientific Conference Dedicated to 105th Anniversary of the Workers' and Peasants' Red Army and the Workers' and Peasants' Red Fleet*. Moscow, pp. 49-54. (In Russ.) <https://elibrary.ru/vmjaaf>
11. Bocharnikov I.V. (2022). Civil war in Russia: main causes, consequences and results. *Chelovecheskii kapital*, no. 2 (158), pp. 11-32. (In Russ.) <https://doi.org/10.25629/HC.2022.02.01>, <https://elibrary.ru/zsujuu>

12. Arkhipova T.G. (2023). Features of the organization and activity of the state apparatus of the RSFSR during the Civil war and foreign military intervention: a look after a hundred years. *Doklady Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, posvyashchomoi 100-letiyu so dnya rozhdeniya professora N.P. Eroshkina «Kafedre istorii gosudarstvennykh uchrezhdenii i obshchestvennykh organizatsii – 70 let» = Reports of the International Scientific Conference Dedicated to 100th Anniversary of the Birth of Professor N.P. Eroshkin “The Department of History of State Institutions and Public Organizations is 70 Years Old”*. Moscow, pp. 30-35. (In Russ.) <https://elibrary.ru/glyqjy>
13. Belousova G.A. (2018). Vladimir I. Nevsky: a bright and outstanding personality. *Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk*, no. 2-2, pp. 35-38. (In Russ.) <https://elibrary.ru/cbffkb>
14. Belousova G.A. (2008). *V.I. Nevsky: Statesman, Historian, Man*. Moscow, 187 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/qjxpb>
15. Anfert'ev I.A. (2023). Memorandum of the leader of the “workers’ opposition” Gavriil Myasnikov to the central committee of the RCP(B): source study potential. *Noveishaya istoriya Rossii = Modern History of Russia*, vol. 13, no. 3, pp. 648-663. (In Russ.) <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.308>, <https://elibrary.ru/lcqllu>

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин, Российский государственный университет правосудия им. В.М. Лебедева, 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>
nnpetrykin@yandex.ru

Поступила в редакцию 14.04.2025
Одобрена после рецензирования 07.07.2025
Принята к публикации 29.08.2025

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

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>
nnpetrykin@yandex.ru

Received 14.04.2025
Approved 07.07.2025
Accepted 29.08.2025

The author has read and approved the final manuscript.