

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ» (СПбГУ)**

Выпускная квалификационная работа на тему:  
«Железнодорожный транспорт и его восстановление  
на Северо-Западе России в период НЭП»  
по направлению подготовки **030600 «История»**  
образовательная программа бакалавриата «История»  
профиль: «Отечественная история»

**Выполнил:**  
студент 4 курса  
дневного отделения  
Орлов Егор Валерьевич  
Научный руководитель  
кандидат исторических наук, доцент  
Ратьковский Илья Сергеевич

Санкт-Петербург  
2017

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Деятельность железнодорожного транспорта в период с 1917-1920 гг. ....	9
1.1. Образование НКПС и первые годы работы.....	9
1.2. Состояние железных дорог Северо-Запада России в период с 1917-1920 гг. и положение рабочих.....	13
1.3. Пополнение личного состава железной дороги и подготовка квалифицированных рабочих.....	19
Глава 2. Попытка реорганизации железных дорог после окончания гражданской войны.....	23
2.1. Железные дороги в восстановительный период.....	23
2.2. Проблемы паровозостроения.....	32
2.3. Топливный голод.....	37
Глава 3. Направления внутриведомственной деятельности НКПС.....	40
3.1. Положение в сфере правопорядка и его поддержание на железных дорогах.....	40
3.2. Положение в сфере аварийности и восстановление железнодорожного транспорта.....	50
3.3. Финансовое положение и зарплата рабочих.....	56
Заключение.....	59
Список использованных источников и литературы .....	62
Документальное приложение.....	67

Введение.

В тяжелейшие для нашей страны послереволюционные годы, после окончания гражданской войны и интервенции, рухнули и распались многие государственные институты. Происходил практически полный развал прежних институтов в сфере управления страны и её экономики. Однако имелся и обратный процесс: становление советской системы позволило установиться различным структурам, влияющим на процесс восстановления страны. Одним из важнейших таких институтов был транспорт, в первую очередь - железнодорожный. Его функционирование на протяжении последних двух столетий определяет экономическое развитие России. Поэтому изучение кризисных периодов в его истории имеет ключевое значение для развития современной экономики, для уяснения развития экономики в кризисные годы.

К настоящему времени обстоятельных исследований, посвященных всестороннему анализу восстановления железнодорожного транспорта в послереволюционный период, изучению проблем в его управлении, практически нет, чем и объясняется обращение к данной тематике.

Актуальность темы исследования также обусловлена необходимостью всестороннего изучения восстановления железнодорожного транспорта на Северо-Западе Советской России, включая борьбу с засильем коррупции и высоким уровнем хищений на дорогах. Она обусловлена тем, что железные дороги в России выполняет стратегически важную роль, начиная от обеспечения страны продовольствием и другой продукцией (логистики), и заканчивая её обороноспособностью. В данной же работе мы пытаемся выявить ситуацию в сфере транспорта и проблемы, сложившиеся в годы после Гражданской войны и интервенции выявление и разрешения проблем, вставших на пути государства по восстановлению транспорта, в первую очередь железнодорожного, в послевоенных условиях и в период НЭП.

Анализ деятельности управлений и ведомств на железной дороге Северо-Западного региона России по восстановлению железнодорожного транспорта, включая мероприятия, проведенные в жизнь, по строительству

новой системы управления на дорогах нашло определенное отражение в исследовательских работах.

Среди работ исследователей, относящихся к данной теме, следует выделить прежде всего исследования А.В. Манько<sup>1</sup>, А.К. Соколова<sup>2</sup>, Н.П. Кучерявый<sup>3</sup>, В.А. Базаров<sup>4</sup> и др. В центре их внимания были основные этапы становления НЭП, как в общем по стране, так и в регионах, или же появление коррупции в сферах государственной власти и её развитие, как правило, не упоминаются и не рассматриваются проблемы влияния коррупции на становление НЭП и восстановление железнодорожного транспорта. Они занимались общим обзором изучения восстановления хозяйства и коррупции в СССР.

К неизученным или слабоизученным направлениям по данной тематике, могут быть отнесены такие, как: степень общественной напряженности на различных стадиях НЭП, положение в области труда и занятости, региональные аспекты, соотношение плана и рынка, роль коррупции в торможении механизмов развития НЭП в стране.

Этот процесс достаточно скупо отражен в опубликованных источниках, так как широкое развитие изучения процесса восстановления страны и влияние на него коррупционной составляющей получило после 1950 гг., но, безусловно, на основе процессов, происходивших в изучаемый в работе период. Стоит отметить, что промежуток 1924 -1950 гг. был малодинамичен и мало результативен в рамках исследуемого нами предмета, это связано с известными политическими и, можно сказать, идеологическими изменениями. Но именно тогда происходит процесс накопления и

---

<sup>1</sup> Манько А.В. Коррупция в России. Особенности национальной болезни. М. : Аграф, 2012. – 256 с.

<sup>2</sup> Соколов А.К. Историческое значение нэпа. М., 2008. – С. 94

<sup>3</sup> Кучерявый Н.П. Ответственность за взяточничество. М. : Госюриздат, 1957. – 187 с.

<sup>4</sup> Базаров В.А. Капиталистические циклы и восстановительный процесс хозяйства СССР. М.: Гиз, 1927. – 167 с.

осмысления трансформаций в исследуемых экономических явлениях и специфика воздействия на них.

Описание деятельности Наркомата путей сообщения демонстрирует роль железнодорожного транспорта в развитии всей хозяйственной сферы страны, помогает дать характеристику хозяйственной деятельности государства, а в некоторых случаях позволяет взглянуть на события с нового ракурса.

В работах советских авторов, изучавших работу НКПС и деятельность Ф.Э. Дзержинского, таких как С.С. Хромов<sup>5</sup>, И. Бялый<sup>6</sup>, Д.П. Ильинский и В.П. Иваницкий<sup>7</sup> можно увидеть отпечаток своего времени. Этим следует объяснить клишированность и однобокость суждений, однако к достоинствам данных работ следует отнести богатый фактологический материал. Также можно упомянуть проблемы во взаимосвязях между руководством НКПС, Ф.Э. Дзержинского с В.И. Лениным и другими крупными политическими деятелями.

Работы, относящиеся к изучаемой теме, такие как исследования А.С. Сенина<sup>8</sup>, И.П. Климова<sup>9</sup>, В.В. Щеглов<sup>10</sup> в центре внимания которых основные этапы жизнедеятельности НКПС, региональных отделов, влияние, которое они оказали на развитие соответствующей области хозяйства страны.

---

<sup>5</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте, 1921-1926. – М. : Мысль, 1977. – 340 с.

<sup>6</sup> Бялый И. Проблема воспроизводства в хозяйстве СССР. – М. ; Л. : Госиздат, 1930. – 173 с.

<sup>7</sup> Ильинский Д.П., Иваницкий В.П. Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. – М. : Транспечать НКПС, 1929. – 136 с.

<sup>8</sup> Сенин А.С. Управление железнодорожным транспортом России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.) : дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. – М., 2006. – 401 с.

<sup>9</sup> Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917-июнь 1941 гг.) : дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. – Тюмень, 2006. – 452 с.

<sup>10</sup> Щеглов В. В. Развитие транспорта / В. В. Щеглов // Социалистическая индустриализация Карельской АССР / В. В. Щеглов. – М. ; Л., 1935. - С. 285-317.

О проблемах внутри НКПС, взяточничестве, превышения полномочий, взаимоотношениях руководителей наркомата с властью, как правило, вообще ничего не упоминается.

Целью исследования является динамика и особенности развития и управления железнодорожного транспорта в начальный период НЭП.

В соответствии с поставленной целью выдвинуты следующие задачи:

- проследить политику руководства ведомств на железнодорожном транспорте на Северо-Западе России в восстановлении железнодорожного хозяйства;

- изучить деятельность ведомств по подготовке квалифицированных рабочих на железной дороге;

- выявить проведенные мероприятия по противодействию хищениям, взяточничеству и превышению должностных полномочий на местах;

- изучить решение проблем производительности труда и заработной платы.

Объектом исследования избраны железные дороги Северо-Запада России и ведомства, управляющие ими.

Предметом стала деятельность ведомств по железной дороге на Северо-Западе России по восстановлению и дальнейшему развитию железнодорожной сети и транспорта в целом, в условиях повсеместных злоупотреблений и хищений, в том числе борьба с взяточничеством, противодействовавшим эффективной работе управлений.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1920 г. по 1925 гг. и обусловлены образованием ведомств по управлению железными дорогами, в частности Петроградского окружного комитета по перевозкам Народного Комиссариата Путей Сообщения, Управления Петроградского округа путей сообщения «ПОПС» Народного Комиссариата Путей Сообщения РСФСР и др. Конечная хронологическая рамка определяется 1925 г.

В работе использованы разнообразные источники. Отметим значение трудов государственных и политических деятелей, которые дают нам видение проблем и существующего положения в сфере железнодорожного транспорта от первого лица, таких как, В.И. Ленин<sup>11</sup>, Л.Б. Красин<sup>12</sup>, Ф.Э. Дзержинский<sup>13</sup>, Г.М. Кржижановский<sup>14</sup>, что немаловажно для исследования.

Важное значение имеют документы съездов партии. Декреты советской власти<sup>15</sup>, КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК<sup>16</sup> позволяют увидеть и проследить принятые меры и решения по той или иной проблеме.

Одну из групп источников составляют опубликованные документальные источники.

В числе используемых материалов имеют место источники личного происхождения. В первую очередь стоит отметить мемуары Э.Б. Кригер-Войновского и В.Э. Спроге<sup>17</sup>, Ю.В. Ломоносова<sup>18</sup> и воспоминания современников о Ф.Э. Дзержинском в книге «Рыцарь революции»<sup>19</sup>.

Ключевое значение для исследования имели материалы Центрального государственного архива Санкт-Петербурга (ЦГА СПб), большинство из которых были рассекречены в 2010 и 2013 гг.

---

<sup>11</sup> Ленин В.И. Полное собрание сочинений.

<sup>12</sup> Красин Л.Б. Советский счет иностранным капиталистам. – Л. : Прибой, 1925. – 16 с.

<sup>13</sup> Дзержинский Феликс Эдмундович. Избранные произведения. 1897-1923 гг. : в 2 т. / редкол. И. Куликова (отв. ред.) [и др.]. – М.: Политиздат, 1967. – Т. 1., 2-е изд., доп. – М., 1967. – 590 с.

<sup>14</sup> Кржижановский Г.М. Избранное. – М. : Госполитиздат, 1957. – 568 с.

<sup>15</sup> Декреты советской власти : в 14 т. – М. : Политиздат, 1957-1997. – Т. 1. – М., 1957. – 626 с.

<sup>16</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т. 2. М., 1971. С. 302.

<sup>17</sup> Кригер-Войновский Э.Б. Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции / Спроге В. Э. Записки инженера. – М.: Русский путь, 1999. – 520 с.

<sup>18</sup> Ломоносов Ю.В. В народном комиссариате путей сообщения (Ноябрь 1919- январь 1920) // Минувшее: ист. альманах. – М.; СПб. : 1992. – Т. 10. – С. 40.

<sup>19</sup> Рыцарь революции. Воспоминания современников о Феликсе Эдмундовиче Дзержинском. – М. : Политиздат, 1967. – 335 с.

В исследовании были использованы следующие фонды ЦГА СПб:

Ф. Р-9239 - Петроградский окружной комитет по перевозкам Народного Комиссариата Путей Сообщения (1920-1925 гг.); Ф. Р-8145 - Политический отдел Управления Северо-Западных железных дорог «Дорполит» (1919-1922 гг.); Ф. Р-6980 - Уполномоченный Народного Комиссариата Путей Сообщения по Октябрьской железной дороге (1922-1929 гг.); Ф. Р-2139 - Управление Петроградского округа путей сообщения «ПОПС» Народного Комиссариата Путей Сообщения РСФСР (1921-1923 гг.)

Документы, использованными нами в ходе исследования, представляли собой протоколы и постановления заседаний учреждений, статистические сведения комитетов и управлений железной дороги, ведомости и переписки о различных аспектах деятельности учреждений по делам железных дорог Северо-Запада России.

В ходе работы над материалами архива возникали трудности в плане большого количества дел, массивности информации содержащейся там, проблемы в ходе разбора и выявления нужной информации. Однако, использованные материалы архива создали необходимую научную новизну исследования.

Структура работы обусловлена задачами исследования. Дипломная работа состоит из введения, трёх исследовательских глав, заключения, списка использованных источников и литературы и приложений.

В первой главе в контексте послевоенного положения рассматривается ситуация сложившаяся на момент введения НЭП в стране и методы, с помощью которых шло восстановление железнодорожного транспорта

Во второй главе проводится исследование деятельности Ф.Э. Дзержинского на посту руководителя НКПС. В этой же главе мы затрагиваем тему паровозостроения и проблем, возникавших в этом процессе.

Третья глава посвящена мерам, принятым руководством ведомств на железных дорогах по противодействию хищениям и взяточничеству,



проведённым мероприятиям по восстановлению железнодорожной инфраструктуры, а также положению рабочих на транспорте.

## Глава 1. Деятельность железнодорожного транспорта в период 1917-1920 гг.

### 1.1. Образование НКПС и первые годы работы.

Почти сразу после событий революции 1917 г. ЦК РКП(б) стал проводить меры по устранению старого государственного устройства и созданию нового государственного аппарата. Советской власти было необходимо укрепить власть в управлении транспортом. В поле зрения и усилий партии и правительства в течение ближайшего времени остается ситуация с транспортом. Улучшение состояния транспорта страны, в первую очередь железнодорожного, являлась отправной точкой успехов в других областях хозяйства страны и, главное, в продовольственном отношении и снабжении топливом предприятий.

«8 ноября 1917 г. II Всероссийский съезд Советов принял постановление «Об утверждении Совета Народных Комиссаров»<sup>20</sup>. Этим же постановлением был образован Наркомат по делам железнодорожным. Позже, в декабре, переименованный в Народный комиссариат путей сообщения РСФСР (НКПС), он вошел в ряд первых созданных народных комиссариатов.

«Управление сетью железных дорог было возложено на Наркомат путей сообщения, а первым его руководителем стал товарищ М.Т. Елизаров.

В дальнейшем наркомат был преобразован сначала в Наркомат путей, а затем уже и в Министерство путей сообщения. В такой ситуации были

---

<sup>20</sup> Декреты советской власти : в 14 т. – М. : Политиздат, 1957-1997. – Т. 1. – М., 1957. – С. 20–21.

необходимы решительные меры, так как из-за забастовок и пикетов работа Наркомата была почти парализована»<sup>21</sup>.

В ноябре 1917 г. он занял кабинет бывшего министра и начал попытки сговориться с начальниками управления только что реорганизованного Управления железных дорог, Управления по сооружению, шоссейного и водного транспорта. Такие попытки делались достаточно в мягкой форме.

В конце января 1918 г. начался набор сотрудников из числа бывших служащих; вновь принятые на службу были эвакуированы в Москву. «Сосредоточив в своих руках не только политическую власть, но и землю, торговый флот, внешнюю торговлю, правительство приступило к национализации промышленных предприятий и транспорта. В апреле 1918 г. были национализированы казённые, а в сентябре - частные дороги»<sup>22</sup>.

Ключевые изменения произошли в наркомате железных дорог, когда его возглавил Владимир Иванович Невский (25 июня 1918 - 15 марта 1919).

«1918 г. и первая четверть 1919 г. представляет собою период наиболее интенсивной работы по организации НКПС. Последующие годы производилась состыковка тех революционных основ, которые были заложены в основание комиссариата В.Н. Невским. Этот период распадается на следующие этапы:

- 1) организационные работы по устройству комиссариата;
- 2) установление взаимоотношений с Всероссийским исполнительным комитетом железнодорожников (Викжедором);
- 3) привлечение бывших специалистов;
- 4) зарождение института комиссаров;
- 5) организационные работы по организации линии»<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Павловский Н.Н. НКПС за 5 лет революции // Вестник путей сообщения. - 1922. - № 19. - С. 26.

<sup>22</sup> История железнодорожного транспорта России / под общ. Ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. - СПб.; М., 1994. Т. 2 : 1917-1945 : История железнодорожного транспорта России и Советского Союза / Н. Е. Аксененко, Ф. К. Бернгард, Г. И. Богданов [и др.]; редкол. Н. Е. Аксененко (пред.) [и др.]. - СПб.; М. [б. и.], 1997. - С. 25.

<sup>23</sup> Павловский Н.Н. НКПС за 5 лет революции // Вестник путей сообщения. - 1922. - № 19. - С. 26.

Начали работу управления: техническое, эксплуатационное, финансовое, хозяйственно-материальное, мобилизационное, общих дел, центральный комитет по перевозкам, также началось создание так называемого Экспериментального Института, преобразованного затем в Высший технический комитет. Во все основные управления комиссариата были включены приглашенные специалисты, а во главе каждого управления стоял один из членов данной коллегии. Этот порядок сохранился до реорганизации Комиссариата Л.Д. Троцким (нарком железных дорог 30 марта - 10 декабря 1920).

Как только наладилась работа комиссариата, была сделана попытка объединения деятельности эксплуатационного, технического и хозяйственно-материальных управлений в лице так называемого «главного руководителя» названных управлений. Попытка вскоре была признана несвоевременной и должность главного руководителя в последующем упразднена.

Пока шла организационная работа в самом Наркомате совершалась такая же работа под руководством Викжедора. Народный комиссар и коллегия потратили много сил на установление взаимоотношений с этим органом, так как он проводил политику, иногда идущую поперек интересов НКПС. Необходимо было сменить представление о самостоятельных и неконтролируемых рабочих на железных дорогах, противодействовать разрастающемуся в сфере транспорта самоуправству, саботажу.

Нарком В.Н. Невский видел необходимость привлечения на транспорт лучших политических работников, он много работал над привлечением партийных сил.

Невозможность управления дорогами из центра в конце 1920 г. вела Наркомат к необходимости создания окружной системы. Провести в жизнь этого не удалось, система встретила самое энергичное противодействие и взамен округов В.Н. Невский организовал Окружные комитеты по перевозкам.

Окружные комитеты по перевозкам, имеют своей задачей планировку и регулировку на местах перевозок по путям сообщения своего участка, выяснение и возможное удовлетворение потребностей последнего в сфере транспорта и согласование в области перевозок интересов и нужд путей сообщения с интересами тех, кто пользуется их услугами.

«При организации политики В.Н. Невским, учитывая необходимость усиления политического влияния, пришел к идее создания комиссаров и будучи Наркомом он неоднократно созывал ответственных линейных партийных работников и специалистов для выяснения вопроса. На этих съездах подтвердилось правильность взятого направления: дороги не могли работать под руководством старых специалистов и требовали новых сил в лице политических руководителей»<sup>24</sup>.

При В.Н. Невском была проделана вчерне вся работа по организации самого комиссариата и линии. По его уходу в марте 1920 г. Красин окончательно ликвидировал окружную систему. Известно, что к 1920 г. прежние специалисты глубоко сомневались в возможности восстановления и управления железными дорогами страны.

В апреле 1920 г. во главе НКПС встал Л.Д. Троцкий. На посту Наркома Троцкий производит милитаризацию железнодорожного транспорта, среди личного состава железнодорожников вводится суровая военная дисциплина.

В период с ноября 1917 г. по апрель 1921 г. пост Народного комиссара путей сообщения РСФСР занимали: В.М. Свердлов, А.Г. Рогов, П.А. Кобозев, В.И. Невский, Л.Б. Красин, Л.Д. Троцкий, А.И. Емшанов и Ф.Э. Дзержинский.

С 1921 г. в ведение НКПС передано управление погрузочно-разгрузочным, автомобильным, трамвайным, гужевым транспортом. Уже 6 июля 1923 г., Народный комиссариат путей сообщения РСФСР был

---

<sup>24</sup> Павловский Н.Н. НКПС за 5 лет революции // Вестник путей сообщения. - 1922. - № 19. - С. 27.

преобразован в новый государственный орган - Народный комиссариат путей сообщения СССР.

## 1.2. Состояние железных дорог Северо-Запада России в период с 1917-1920 гг. и положение рабочих.

С окончанием военных действий государство могло перейти к мирному созидательному труду. Хозяйственный фронт приобрел решающее значение в организации социалистического строительства.

В ноябре 1918 г. вводятся жёсткие правила управления на железных дорогах. На местах включаются в работу разнообразные бюро по борьбе с прогулами, распространяются методы борьбы с симулянтами, выставляются заградительные отряды.

В наследие от прошедших войн Советское государство получало разрушенное хозяйство. Общая продукция сельского хозяйства составляла в 1920 г. менее половины довоенного уровня деревни. Еще более тяжелым было положение в промышленности. Например, «выпуск продукции машиностроения упал в 1920 г. до 7-10 % уровня 1913 г.»<sup>25</sup>. «По объему производства машиностроение было отброшено назад приблизительно на пятьдесят лет»<sup>26</sup>.

«В состоянии разрухи находился и транспорт - главный нерв экономической жизни страны. Вышло из строя около 80 % железнодорожных сетей. Одних железнодорожных мостов было разрушено свыше четырех тысяч, 59 % паровозов и 23 % вагонов были неисправны и нуждались в

---

<sup>25</sup> Думлер С.А., Ганштак В.И., Саксаганский Т.Д. Основы экономики и организации машиностроительного производства. – М. : Машгиз, 1962. – С. 18

<sup>26</sup> Макеенко М. М. Очерк развития машиностроения СССР в 1921–1928 гг. – Кишинев : Картя Молдовеняскэ, 1962. – С. 116

ремонте. Ущерб, причинённый транспорту за годы войн, исчислялся в сумме, которая более чем в 2 раза превышала убытки, понесенные нашей промышленностью»<sup>27</sup>. В 1920 г. грузооборот составлял лишь «27,8% в сравнении с 1913 г. Количество аварий в 1921 г. по сравнению с 1913 г. возросло в 6 раз»<sup>28</sup>. «Железные дороги испытывали острый недостаток топлива. Вследствие этого в начале февраля 1921 г. было остановлено движение на 31 железнодорожной линии»<sup>29</sup>. Моментально упал выпуск продукции паровозо- и вагоностроительных заводов.

В феврале 1920 г. образуется Главное политическое управление НКПС. Он и стал одной из основных опор военных методов на транспорте в общем. Главполитпуть был призван руководить всей политико-просветительной работой в сфере транспорте: пропаганда, литературно-издательская деятельность, агитация, вести мобилизацию, учет и распределение всех политических работников. Местными органами являлись дорожные политические отделы.

Главполитпуть являлся временным органом на транспорте. В его первоочередные задачи входили: воздействием подготовленных кадров партии в скорейшем времени улучшить состояние железнодорожного транспорта, укрепить профессиональную организацию на железных дорогах. Помимо идеологической работы, предпринимались и практические методы, для борьбы с саботажем, хищениями и множеством других преступлений были образованы и вели деятельность военно-железнодорожные трибуналы. Наблюдалась бессилие железнодорожного профессионального союза, в основном от того, что на фронт забирали ответственных и сознательных коммунистов, а также неоднородностью состава железнодорожников.

---

<sup>27</sup> Красин Л. Б. Советский счет иностранным капиталистам. – Л. : Прибой, 1925. – С. 10-12 .

<sup>28</sup> Советский транспорт. (1917-1927). – М. : Нар. ком. пут. сообщ., 1927. – С. 229.

<sup>29</sup> Кржижановский Г.М. Избранное. – М. : Госполитиздат, 1957. – С. 425.

Также он был инициатором создания Центрального комитета объединённого профессионального союза работников железнодорожного и водного транспорта, так называемого Цектрана. С 16 марта 1920 г. на железных дорогах Советской России отменяются отпуска до особого распоряжения правительства. Помимо фиктивных заболеваний и прогулов массовым явлением становится бегство железнодорожников. В конце апреля 1920 г. учреждаются центральная, районные и дорожные комиссии по борьбе с трудовым дезертирством на транспорте. Об этом в своих воспоминаниях В.Э. Спроге, инженер-практик, «набор недостающего инженерного персонала шел успешно. В этом мне большую помощь оказал инженер-политехник, секретарь известного гидравлика Н.Н. Павловского... А.Т. Акопджанянц...»<sup>30</sup>.

Тяжелое положение в сфере железнодорожного транспорта описывает и Ю.В. Ломоносов, инженер-железнодорожник и народный комиссар: «я просидел над докладом Совету обороны и для него составил график, показывающий, как с 1900 г. изменялись главнейшие измерители, а именно средний суточный пробег здорового паровоза, средний вес товарных поездов и % больных паровозов. Суточный пробег в 1919 г. был выше, чем в 1913, вес поездов почти тот же, но % больных с 16 возрос до 80%. Экстраполяция последней кривой показывала, что в марте 1920 г. % больных достигнет 100%, т.е. дороги станут»<sup>31</sup>. Исходя из сложившейся ситуации и по предложению Ю.В. Ломоносова Советское правительство предприняло попытку закупки паровозов за рубежом, но это решение не имело хорошего результата и даже вызвало массу подозрений в отношении платежей за эти самые паровозы. Об этом подробнее будет говориться ниже.

---

<sup>30</sup> Кригер-Войновский Э.Б. Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции / Спроге В.Э. Записки инженера. – М. : Русский путь, 1999. – С. 414.

<sup>31</sup> Ломоносов Ю.В. В народном комиссариате путей сообщения (Ноябрь 1919- январь 1920) // Минувшее: ист. альманах. – М.; СПб : 1992. – Т. 10. – С. 40.

Также можно упомянуть достаточно любопытную цепь событий, хорошо представляющую состояние железнодорожных путей и организации обслуживания, железных дорог. Эти события произошли в апреле 1921 г., буквально за несколько дней до назначения Ф.Э. Держинского на пост руководителя НКПС. «В начале 1921 года петроградское «Русское общество любителей мироведения» приняло решение об организации научной экспедиции в Мурманск для наблюдения солнечного затмения 8 апреля 1921 года»<sup>32</sup>. Отправка экспедиции была одобрена советскими органами властями 21 февраля 1921 г. В связи с кронштадтским восстанием марта 1921 г. была отложена.

«Только 1 апреля 1921 года экспедиция в составе 6 человек выехала железнодорожным транспортом. По пути в Мурманск, 3 апреля поезд на котором ехали члены экспедиции потерпел крушение. От всего состава осталось неповрежденными только два вагона (в одном из них находились ученые)»<sup>33</sup>. Прибытие экспедиции в Мурманск было ночью 6 апреля. Необходимые визуальные наблюдения прошли в городе, несмотря на небольшую облачность. «На обратном пути поезд, на котором возвращались члены экспедиции, претерпел еще две аварии, хотя и менее серьезные: при этом пострадало оборудование. Только 22 апреля экспедиция вернулась в Петроград»<sup>34</sup>. Из событий следует, что общее состояние в железнодорожном хозяйстве внушало большое опасение.

После прокатившейся по всей стране революции, а затем и продолжительной гражданской войны, были затронуты все сферы жизни советского государства. Этого не избежал и железнодорожный транспорт. Положение на транспорте на 1920 г. оставалось тяжёлым, еще не закончилась гражданская война, но решение экономических и хозяйственных задач

---

<sup>32</sup> Синельникова Е.Ф. Власть и научные общества Петрограда-Ленинграда в 1920-1930-е года. : дис.... канд. ист. наук : 07.00.02. – СПб., 2013. – С. 120.

<sup>33</sup> Синельникова Е.Ф. Указ. соч. С. 120.

<sup>34</sup> Синельникова Е.Ф. Указ. соч. С. 121.



основывалось на политике «военного коммунизма». На многих дорогах в качестве рабочих использовались бойцы Красной Армии. Трудности перехода к нормальной работе железной дороги возникали во всём. К примеру, по данным управления делами Петроградского окружного комитета по перевозкам и Статистических сведений Комитета о работе железных дорог Северо-Западной области «на осень 1920 г. наличный парк паровозов региона составлял всего 2023 паровоза, причём 61,3 % из них были в тяжёлом техническом состоянии (больные) и с каждым месяцем количество здоровых уменьшалось. Часть паровозов находилась под ведением военных. Больные же вагоны составляли почти четверть от всего вагонного парка. Ремонт производился медленными темпами»<sup>35</sup>.

Картину упадка и разрухи на дорогах могут хорошо продемонстрировать доклады о результатах работы комиссии в мае 1920 г. по обследованию освобожденной от белогвардейцев северной части Мурманской железной дороги. В нём говорится, к примеру о том, что «учитывая недостающее количество паровозов, количество работающих составляет всего 26%, это около 50 машин. Потребность при имеющихся паровозах в количестве 195 составляет 93 штуки, та же ситуация и с состоянием вагонов. Из общего числа 4025 вагонов - здоровых всего 1590, остальные распределяются на битые - 271 шт., больные 1581 шт. и находящиеся под жильем и складами - 583 шт. ...»<sup>36</sup>. К тому же, «...процент больных классных вагонов 237 шт. и по своему состоянию требующих капитального ремонта от общего количества от 50% до 60%»<sup>37</sup>.

«Из вышеперечисленного видно, что освобожденная Мурманская дорога в отношении подвижного состава и его ремонта находится в крайне тяжелом состоянии. Изношенность подвижного состава, отсутствие теплых

---

<sup>35</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9239. Оп. 1. Д. 15. Л. 1.

<sup>36</sup> Там же. Оп. 1. Д. 11. Л. 11.

<sup>37</sup> Там же. Д. 11. Л. 12.

помещений и непригодность некоторых из них к работе заставляют предстоящий сезон использовать исключительно для подготовки к зиме и возможности в дальнейшем справиться с могущими быть возложенными на Мурманскую дорогу задачами»<sup>38</sup>.

Из всего этого следует, что северная часть Мурманской железной дороги, от Петрозаводска до Мурманска, находилась в крайне неудовлетворительном состоянии. Имея в виду её стратегическое и экономическое значение для Советской России, нужно было принимать быстрые и решительные меры по восстановлению данных территорий.

Вскоре мероприятия по восстановлению были проведены. Сперва начали с улучшения материального положения рабочих дороги. В итоге, окончательные крайние ставки для неквалифицированных рабочих северной части дороги определились «... в 650 руб., 715 руб., 780 руб., а для мастеровых 1-ой руки 1100 руб., 1210 руб, 1320 руб. Кроме перечисленных минимальных ставок для неквалифицированных рабочих мужчин существовали еще низкие ставки в размере 500 руб, а с повышенным на 10 и на 20 %, 550 и 600 руб. для женщин - чернорабочих, сторожих, женщин-рассыльных и подростков чернорабочих до 16 лет»<sup>39</sup>. Улучшение материального положения рабочих и служащих, имели эффект именно по стабилизации работы дороги, к тому же были введены регулярные поставки продовольствия для того чтобы рабочий смог потратить полученные деньги. Также всё ещё существовала система оплаты труда продуктами и другим продовольствием из-за нестабильности в экономической сфере.

Немало было сделано для улучшения быта железнодорожников. Локомотивные бригады стали получать в пути горячую пищу. Рабочим выдали зимнее обмундирование, обеспечили углем. Много усилий направили на борьбу с эпидемиями.

---

<sup>38</sup> Там же.

<sup>39</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9239. Оп. 1. Д. 11. Л. 5.

Одновременно был взят курс на ликвидацию топливного кризиса, восстановление транспортных сооружений, и прежде всего мостов, налаживание ремонта паровозов и улучшение их использования, увеличение объема работы железных дорог.

### 1.3. Пополнение личного состава железной дороги и подготовка квалифицированных рабочих

Ещё одной немаловажной проблемой считалась подготовка новых квалифицированных кадров для работы на железной дороге. Рабочих не хватало, многие из специалистов подались в другие сферы, где можно было получить своевременную и более высокую оплату труда, другие же в отсутствие выплат по зарплате и так уже не выплачиваемые государством в течение многих месяцев осваивали другую деятельность: спекуляцию, хищения, взяточничество, махинации с билетами для пассажиров и др.

Меры по преодолению нехватки квалифицированных рабочих и сокращению состава рабочих меньшей квалификации или вообще не имеющей её были проведены ещё в начале 1920 года. К примеру, на той же Мурманской железной дороге следуя Постановлению революционного военного совета республики от 17 февраля 1920 г., было принято, что необходимо «...срочно откомандировать из всех частей красной армии, штабов, учреждений, управлений и заведений Республики всех железнодорожников из числа, занимавших на железной дороге должности, перечисленные в особой ведомости ... за исключением кавказского фронта, железнодорожных частей и штабов, железнодорожных коренных парков и передовых баз и специалистов телеграфного дела»<sup>40</sup>.

---

<sup>40</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9239. Оп. 1. Д. 20. Л. 1.

Существовали и определенные критерии по отбору: «... откомандированные из Красной Армии подлежат только 1 - инженеры-путейцы и инженеры других специальностей, призванные на военную службу, из числа ранее служивших на железной дороге, кроме занимающих в Армии особо ответственные должности, а также 2 - бывшие военные передвиженцы, кроме бывших офицеров, но только из строевых частей и не занятых по своей прямой специальности»<sup>41</sup>.

Контроль над возвращением в ряды бывших железнодорожников был строгий. Приведём некоторые пункты данного контроля для прояснения откомандирования лиц в тыл: «... 3.откомандированные должны направляться «по месту прежней службы через «особые регистрационные пункты» организуемые для сего при Штабах Армии и Губвоенкомах; 4. бывшие военные передвиженцы направляются в распоряжение НКПС /по мобил. Отделу/; 8. считаются в постоянной командировке из армии, продолжают числиться на действ военной службе, и не имеют права, с момента назначения их на должность на железной дороге, покидать таковую или переводиться на другую службу без согласия своего железнодорожного начальства, под страхом ответственности по военным законам, наказание за дезертирство»<sup>42</sup>.

В отношении принимающей стороны тоже предъявлялись жёсткие меры, к примеру: «... 9. лица связанные с неправильным составлением списков, неправильном откомандировании и принятии на железную дорогу бывших железнодорожников, привлекаются к суду Реввоентрибунала; 10. Железнодорожная администрация без свидетельства не имеет права принять ни одного откомандированного из армии бывшего железнодорожника»<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Там же. Оп. 1. Д. 20. Л. 1.

<sup>42</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9239. Оп. 1. Д. 20. Л. 1.

<sup>43</sup> Там же. Оп. 1. Д. 20. Л. 1-2.

В отношении доверия к откомандированным лицам Управления дороги обязаны были тщательно проверить, действительно ли принятое на желаемую службу лицо состояло на таковой до отбытия его в войска «... 11. откомандированные ... прошедшие «особые регистрационные пункты» и не явившиеся своевременно к месту назначения на железную дорогу считаются дезертирами»<sup>44</sup> и соответственно каралось по всей строгости революционного времени.

Также постановлением Совета труда и обороны были приняты решения по поводу эксплуатации и достройки Мурманской железной дороги, «поддержании правильной эксплуатации на Мурманской железной дороге и планомерная достройка ее признаются государственной внеочередной и срочной задачей, в связи с чем все мероприятия, устанавливаемые в целях содействия сему, подлежат выполнению в военно-срочном порядке. Москва, кремль, 12 июня 1920 г.»<sup>45</sup>.

Но всё же проблемы с вновь прибывшими рабочими и распределение их на протяжении Мурманской железной дороги не были решены в полной мере. Из письма Управления Административной части Мурманской железной дороги от 24 июля 1920 г. говорится, что «...мурманская железная дорога испытывает острую нужду в квалифицированных служащих и рабочих и в рабочей силе вообще... Недостаток этот увеличивается вследствие заболеваний на Северной Части дороги и выражается в среднем в 8% в месяц, пополнения же убывающего штата поступают в крайне незначительном количестве... Назначенные на принудительные работы на дорогу будут содержаться и обеспечиваться продовольствием за счёт дороги с зачислением в железнодорожные штрафные команды при чём охрану им будет нести охрана дороги»<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> Там же. Д. 20. Л. 2.

<sup>45</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9239. Оп. 1. Д. 20. Л. 36.

<sup>46</sup> Там же. Оп. 1. Д. 20. Л. 39.

Переписка с НКПС Управления железных дорог Северо-Запада о подготовке квалифицированных кадров и по личному составу от августа 1920 г. говорит нам об остром недостатке именно квалифицированных рабочих, в особенности по ремонту подвижного состава.

В такой ситуации на Петроградском узле были приняты меры о подготовке помощников мастеровых слесарей специалистов в собственной оборудованной учебной мастерской. Своих мощностей и мест для подготовки не хватало, главам Управлений железных дорог приходилось просить о передаче помещений заводов и предприятий для этих нужд. «...Однако за неимением собственного помещения после инспекции. Наиболее подходящим оказался завод Бреннера /б. Преловского/ угол Козловскаго и Тургеневского переулков и завод Однера...

Принимая во внимание, что успешность борьбы с транспортной разрухой на ж.д. и в частности в Петроградском узле обуславливается наличием квалифицированных рабочих слесарей, инструментальщиков и пр. имея в виду острый недостаток таковых во всей Советской России, прошу в исполнение нашей очередной задачи по восстановлению разрушенного народного хозяйства немедленного распоряжения о передаче завода Бреннера, как наиболее приспособленного в ведение Сев.-Зап. ж.д., которая согласно заявлению представителей имеет возможность начать сразу подготовку помощников мастеровых количеством 300 человек юношей в возрасте от 16 до 18 лет.»<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9239. Оп. 1. Д. 16. Л. 3.

## Глава 2. Попытка реорганизации железных дорог после окончания гражданской войны.

### 2.1. Железные дороги в восстановительный период

На Всероссийском съезде транспортных рабочих 27 марта 1921 г. В.И. Ленин произнес речь о чрезвычайной важности восстановления оборота земледелия и промышленности и разъяснял, что именно транспорт является материальной опорой для связи между промышленностью и земледелием, подчеркивая, какая большая ответственность падает на трудящихся железнодорожного и водного транспорта, от работы которых в тот момент непосредственно больше зависела судьба революции, чем от остальных частей пролетариата. Очевидно, что уже в это время кандидатура Дзержинского на пост наркома железных дорог продумывалась Лениным. Вскоре состоялась знаменательная для Дзержинского встреча с Лениным.

Владимир Ильич Ленин долго присматривался, кому дать особые полномочия по НКПС. Ни одни из бывших четырех наркомов не удовлетворял его. «Немедленно просите Дзержинского приехать ко мне»<sup>48</sup>, - сказал Владимир Ильич после одного из очередных скандалов на железных дорогах... Феликс Эдмундович быстро приехал из ЧК. «Вам придется взяться

---

<sup>48</sup> О Феликсе Дзержинском: воспоминания, очерки, статьи современников. М., Политиздат, 1987. – С. 193.

за наркомство по НКПС»<sup>49</sup>, - сказал Владимир Ильич, как всегда ласково и дружелюбно здороваясь с Дзержинским, которого он очень ценил и уважал. «Что случилось, Владимир Ильич, почему я должен быть наркомом железных дорог?»<sup>50</sup>. Тут же завязалась беседа. В течение нескольких часов решалась судьба железных дорог. Феликс Эдмундович сразу же предложил назначить своим заместителем большого специалиста, инженера путей сообщения И.Н. Борисова. Дзержинский, получив согласие, тут же послал за Борисовым машину, его привезли в Кремль, где между ним, Дзержинским и Лениным состоялась интересная беседа. Когда выяснилось, что у Борисова тяжело больна жена. Феликс Эдмундович попросил через Управление делами позаботиться о его семье: «...послать доктора к больной жене, привести в порядок квартиру, послать дров - не топят у них<sup>51</sup>». Все просьбы Дзержинского были удовлетворены. Далее В.Д. Бонч-Бруевич описывает содержание чрезвычайно интересной беседы, которая состоялась у В.И. Ленина с И.Н. Борисовым. Борисов согласился занять должность заместителя Наркома путей сообщения и очень хорошо работал с Дзержинским. Так решались в те годы неотложные вопросы.

Возглавить НКПС ЦК партии по предложению В.И. Ленина поручил государственному деятелю и революционеру - Феликсу Эдмундовичу Дзержинскому. «14 апреля 1921 г. Президиум ВЦИК принял соответствующее постановление»<sup>52</sup>. Принципиальное же решение об этом на партийном уровне было принято намного раньше. Так еще 10 апреля 1921 г. Ленин в телеграмме заместителю наркома путей сообщения В. В. Фомину сообщал: «В Цека решили назначить наркомом путей т. Дзержинского,

---

<sup>49</sup> О Феликсе Дзержинском: воспоминания, очерки, статьи современников. Указ соч. С. 194.

<sup>50</sup> Указ соч. С. 194

<sup>51</sup> О Феликсе Дзержинском: воспоминания, очерки, статьи современников. М., Политиздат, 1987. – С. 193.

<sup>52</sup> Рыцарь революции. Воспоминания современников о Феликсе Эдмундовиче Дзержинском. – М. : Политиздат, 1967. – С. 217.



первым замом Емшанова, вторым Вас. В коллегии ввести Колегаева и еще кого-нибудь из центра. Прошу Вас прислать мне шифром Ваш отзыв, Ваши соображения, в частности, о том, какой спец мог бы подойти на случай заместительства»<sup>53</sup>. Впрочем, сам Дзержинский знал о предстоящем своем назначении после упомянутой беседы с Лениным еще в более ранние сроки и «уже 6 апреля написал записку В. Л. Герсону с рекомендацией, в связи с назначением его наркомом путей сообщений, по все вопросам работы ВЧК обращаться к И. С. Уншлихту»<sup>54</sup>.

Предшественником на посту наркома у Ф. Э. Дзержинского был профессиональный железнодорожник Александр Иванович Емшанов (руководивший железнодорожным транспортом с 10 декабря 1920 г.) Впоследствии, после назначения Наркомом Дзержинского, А.И. Емшанов будет работать в качестве одного из его заместителей до 1922 г.

Всего за два года предшествовавших назначению Дзержинского железной дорогой руководили четверо наркомов, но их состояние становилось все хуже и хуже. Требовались уже не просто решительные меры по выходу из транспортного кризиса, требовалась диктатура железнодорожного управления. Бывший управляющий делами Совнаркома В.Д. Бонч-Бруевич в своей статье «Железный» Нарком путей сообщения» вспоминал о назначении Дзержинского: «Несмотря на все постановления Совнаркома и Совета Труда и Оборона, транспорт все время хромал на обе ноги. Нужны были какие то чрезвычайные меры для приведения его в полный порядок. Нужен был человек, который обладал бы железной волей, был бы достаточно опытен в администрировании, авторитетен среди рабочих масс, тверд в проведении всех мер и принятых решений в жизнь, имел бы

---

<sup>53</sup> Ленин В.И. Полное собрание сочинений, Т. 52, – С. 140.

<sup>54</sup> Ф.Э. Дзержинский - председатель ВЧК-ОГПУ. 1917-1926. / Сост. А.А. Плеханов, А.М. Плеханов. М., 2007. – С. 295.

достаточный опыт в борьбе с саботажем, вредительством и прямым хулиганством, нередко проявляющимися в то время на железных дорогах»<sup>55</sup>.

Получив официальное назначение, в этот же день Дзержинский вернувшись из Кремля на Лубянку вызвал к себе начальника транспортного отдела Г. И. Благоднарова. От своего заместителя Дзержинский потребовал предоставления сводных данных о состоянии вверенных теперь ему российских железных дорог. Представленные ему сведения рисовали картину более ужасную, чем он предполагал. Статистика была просто ужасающей: «...разрушенных мостов - 4322, разрушенных рельсовых путей - 2000 верст, разрушенных мастерских и депо - 400, свыше 60 процентов паровозного парка стоит на «кладбищах», вышло из строя 1 /3 товарных вагонов»<sup>56</sup>. Между тем среди железнодорожного пролетариата числилось более чем один миллион двести семьдесят тысяч человек, и это при том что до Первой мировой войны при перевозках грузов в четыре раза больше, на железной дороге трудилось немногим более 800 тысяч человек.

Поезда ходили не только нерегулярно, но и ломались, чуть ли не в каждом рейсе, вследствие состояния составов и самих путей сообщений. Яркую характеристику состояния железных дорог оставил в своих воспоминаниях о Ф.Э. Дзержинском Кржижановский: «Огромный транспортный механизм скрежетал во всех своих скрепах и грозил окончательным распадом. Достаточно было беглого проезда по любой дороге, чтобы видеть агонию транспорта. Развороченные мосты на деревянных срубах под железными фермами, явные перекосы полотна, невыправленные линии рельсов, убийственные стоянки-кладбища разбитых вагонов и паровозов, грязные развалины станций, движение поездов по вдохновению, а не по расписанию. Наглые хищения грузов, угрожающий рост крушений, «энергетика» на сырых дровах с самопомощью пассажиров,

---

<sup>55</sup> О Феликсе Дзержинском: воспоминания, очерки, статьи современников. М., Политиздат, 1987. – С. 86.

<sup>56</sup> Тишков А.В. Дзержинский. Серия: Жизнь замечательных людей. М., Молодая гвардия, 1985. – С. 300.

катастрофическое падение производительности труда, двойные, тройные комплекты бездействующего персонала, совершенная неувязка по линии промышленности и финансов»<sup>57</sup>.

На посту наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинский работал в течение почти трех лет - до 2 февраля 1924 г. Но помимо этого, Ф.Э. Дзержинский в указанный период продолжал выполнять обязанности председателя ВЧК и наркома внутренних дел.

Он пришел в НКПС, не имея специального образования и большого опыта хозяйственного руководства. В среде работников железнодорожного транспорта новое назначение Дзержинского было встречено с опасениями. «Сумеет ли он, не выпуская из рук боевого оружия, думали и открыто говорили эти люди, на новом для себя месте, глубоко мирном фронте оказаться на месте?»<sup>58</sup>.

К моменту назначения Дзержинского наркомом в НКПС существовали четыре центральных управления: железнодорожное, речное, морское и местного транспорта. Управление Феликса Эдмундовича представляет собой период завершения организации Комиссариата в условиях мирного времени. Так, идея строгого централизма стала приходить к концу. «Транспорт вырос и окреп настолько, что постоянная опека центра, бывшая необходимой в первоначальный период, могла мешать дальнейшему развитию. Политическое состояние также окрепло настолько, что работа комиссарского состава в том виде, как она была установлена Троцким, требовала реорганизации»<sup>59</sup>. На окраинах страны были созданы новые округа путей сообщения, ведавшие всеми видами транспорта в границах округа: Сибирский, Южный, Туркестанский, Кавказский и Петроградский. В целом,

---

<sup>57</sup> Кржижановский Г. М. «Феликс Дзержинский». Воспоминания, очерки, статьи современников о Дзержинском. М., Политиздат, 1987. – С. 187.

<sup>58</sup> Зубов Н.И. Ф.Э. Дзержинский. Биография. – М. : Госполитиздат, 1963. – С. 267.

<sup>59</sup> Павловский Н.Н. НКПС за 5 лет революции // Вестник путей сообщения. - 1922. - № 19. – С. 27.

НКПС объединял 30 железных дорог страны с общей протяженностью в 63 337 верст.

Одним из действенных средств изучения работы транспорта и оказания ему непосредственной помощи Дзержинский считал выезд на места. Первая поездка наркома путей сообщения состоялась в Южный округ. Он руководил подготовкой железнодорожного и водного транспорта к предстоящим перевозкам продовольствия и топлива. Транспорт Южного округа (Украины) находился в особо тяжелом положении и нуждался в срочном восстановлении. Также серьезной угрозой для работы транспорта Украины был наплыв мешочников, рост, хищений, многочисленные случаи бандитизма. На необходимость усиления борьбы с мешочничеством на Украине обратил внимание В.И. Ленин. Дзержинский посчитал необходимым мобилизовать для этой цели сотрудников ВЧК. По его словам «борьба с этим злом ведется возложением ответственности за груз на самих железнодорожников, укрывавшихся раньше за железнодорожной милицией, которая при своей малочисленности фактически не была в состоянии пресечь эти злоупотребления, даже если она сама стояла на высоте»<sup>60</sup>. «Также Дзержинский занимался вопросами восстановления Юго-Западных железных дорог, речного флота и пути»<sup>61</sup>.

Уже 25 мая Дзержинский выезжает из Москвы. Маршрут поезда пролегал через Курск, Харьков, Александровск, Екатеринослав, Николаев. В первый же день поездки, прибыв в Курск, он проводит совещание с руководителями Киево-Воронежской железной дороги. В своей речи Дзержинский выдвинул задачи коренного улучшения работы железнодорожного транспорта, одним из условий которого он видел создание

---

<sup>60</sup> Дзержинский Феликс Эдмундович. Избранные произведения. 1897-1923 гг. : в 2 т. / редкол. И. Куликова (отв. ред.) [и др.]. – М.: Политиздат, 1967. – Т. 1., 2-е изд., доп. – М., 1967. – С. 312.

<sup>61</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте. 1921-1926. М., 1977. – С. 22.

нормальных условий для работы железнодорожников, считая это вопросом «колоссальной важности»<sup>62</sup>.

На следующий день, 26 мая Дзержинский приехал в Харьков.

«Здесь Дзержинский вместе с руководством Южного округа путей сообщений рассмотрел вопросы работ железных дорог Украины. Уже из Харькова Дзержинский последовал в Александровск (сейчас - Запорожье), где перед местными руководителями речного транспорта поставил задачи восстановления судоходства на Днестре, а затем в Екатеринославль»<sup>63</sup>. Здесь, 29 мая он выступил с докладом о продовольственном положении республики на объединенном совещании Екатеринославского губкома партии, президиума губисполкома и других губернских организациях. Здесь же в городе Дзержинский ознакомился с состоянием дел с железными дорогами в губернии. Екатеринославская губерния по степени повреждений и утрат путей, мостов, наиболее пострадала в период гражданской войны, учитывая, что губерния неоднократно переходила из рук в руки враждующих сторон, и в еще большей степени подвергнутая набегам и погромам многочисленных «самостийных атаманов». «Только железнодорожных мостов в губернии было разрушено более двухсот. Поэтому Дзержинским ставилась незамедлительная задача восстановления железнодорожной сети губернии, и прежде всего мостов. Крупнейший из них Кичкасский мост через Днепр будет уже восстановлен 14 сентября 1921 года»<sup>64</sup>.

30 мая Дзержинский приехал в Николаев. Город являлся крупным портом и естественно, что главным вопросом, которому посвятил свое пребывание здесь Дзержинский, было состояние порта и речного транспорта. На специальном совещании транспортников, которое он провел в городе, «он

---

<sup>62</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Указ соч. – С. 24.

<sup>63</sup> Указ. соч. – С. 25.

<sup>64</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте. 1921-1926. М., 1977. С.24.

внес ряд важных предложений относительно организации перевозки нефти, ремонта барж, обеспечения рабочей силой и т.д.»<sup>65</sup>.

31 мая 1921 г. Феликс Дзержинский на старом колесном пароходе «Нестор-летописец» прибыл из Николаева в Херсон. В клубе водников на Судебной улице (впоследствии - улица Дзержинского) нарком провел заседание Херсонского районного управления водным транспортом. Заседание было посвящено восстановлению речного транспорта и его подготовке к перевозкам. «Одним из предложений Дзержинского было организация работ по подъему затонувших речных и морских судов. С этой целью, в городе была вскоре создана ремонтно-строительная база для восстановления речного флота на Нижнем Днепре. Также на совещании было принято решение о проведении углубительных работ в порту и в устье Днепра»<sup>66</sup>.

1 июня Дзержинский на том же пароходе отбыл в Одессу. Учитывая жаркую погоду, на палубе теплохода был сколочен дощатый навес, под тенью которого Дзержинским было проведено совещание среди сопровождающих его чекистов об их новых задачах по чистке Одесской ЧК и замене ими на различных постах местных чекистов. Рассматривался вопрос и о хищениях на местных железных дорогах. Помимо вскоре последовавшей ревизии Одесской ЧК, Дзержинский провел отдельные совещания посвященные состоянию железнодорожного транспорта и морского порта. Из Одессы Дзержинский направился в Киев, куда прибыл 6 июня. Здесь Дзержинский также занимался вопросами восстановления и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта.

8 июня он выехал в Москву. На следующий день командировка, продолжавшаяся более двух недель, закончилась, и Дзержинский смог обобщить полученные опыт и результаты.

---

<sup>65</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Указ соч. – С. 25.

<sup>66</sup> Скороход А. Дзержинские в истории Херсона. // Гривна. 2004. №10. – С. 13.

Материалы поездки наркома на Украину были использованы ответственными работниками НКПС для оперативного руководства восстановлением транспортного хозяйства страны. В качестве результатов можно указать, что в мае 1922 г. комиссарский состав был упразднен, причем одновременно было преступлено к организации правлений. Начатое Л.Д. Троцким плановое транспортное хозяйство в дальнейшем развитии перешло в ведение специального органа в лице Трансплана и продолжает развиваться, не задыхаясь ежеминутно от недостатка того или иного материала, запасных частей. Позже Дзержинский потребовал создания нормальных условий для работы железнодорожников, подчеркнув, что «это - вопрос колоссальной важности»<sup>67</sup>.

Также им были предприняты и другие поездки. Одна из главных это поездка в Сибирский округ в 1922 г. по поручению В.И. Ленина и решению Центрального Комитета партии для организации и вывоза продовольственных и семенных грузов. Как отмечал Феликс Эдмундович, все семенные и мясные погрузки в регионе транспорт «выполнил на 100% и в заданный срок»<sup>68</sup>. Что же привело к срочному выезду Наркома на место, сам он пишет, что «основными причинами, вызвавшими неподготовленность транспорта были: несвоевременная реорганизация, переход железных дорог на линейные отделы, развал административного аппарата Сибирского округа... необеспеченность топливом. Самой же главной причиной плохой работы дорог я считаю отвратительную постановку дела со снабжением рабочих»<sup>69</sup>. Возможно, одной из причин сибирской поездки в Сибирь, было также желание Ленина временно удалить Дзержинского из Москвы накануне упразднения ВЧК и образования ГПУ, чему последний всячески противился.

---

<sup>67</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте, 1921-1926. – М. : Мысль, 1977. – С. 22.

<sup>68</sup> Дзержинский Феликс Эдмундович. Избранные произведения. 1897-1923 гг. : в 2 т. / редкол. И. Куликова (отв. ред.) [и др.]. – М.: Политиздат, 1967. – Т. 1., 2-е изд., доп. – М., 1967. – С. 318.

<sup>69</sup> Указ. соч. – С. 318-319.

По инициативе В. И. Ленина вопрос о ВЧК 1 декабря 1921 г. рассмотрело Политбюро ЦК РКП (б) и назначило комиссию для выработки соответствующих предложений по данным направлениям: «сузить компетенцию ВЧК и ее право ареста; обсудить вопрос об изменении названия; усилить суды; подготовить предложения о серьезных смягчениях репрессий и др.»<sup>70</sup>.

Дзержинский выступил против хоть каких-нибудь серьезных сокращений в ЧК. Ленин же планировал упразднение ВЧК и создание при НКВД Главного политического управления с более узкими функциями.

Еще в начале 1922 г. сотрудники ВЧК, в частности Я.Х. Петерс, И.С. Уншлихт, выразили свое несогласие с принятыми решениями, выступали против потери самостоятельного статуса и введения Главного политического управления в состав НКВД и против резкого сокращения полномочий своего ведомства и несвоевременности упразднения ВЧК. Но в отсутствие Дзержинского ситуацию изменить было трудно и уже 2 февраля 1922 г. политбюро утвердило проект положения «Об упразднении ВЧК».

Решением транспортной проблемы Дзержинский считал улучшение партийной и политической работы, он также предлагал направить в Сибирь опытные партийные кадры.

В годы восстановительного периода улучшилось участие трудящихся в управлении производством. «На совещаниях, конференциях, в комиссиях железнодорожники вносили предложения по использованию подвижного состава, оборудования, материалов, топлива; обсуждали хозяйственную деятельность своих предприятий...»<sup>71</sup>. На основе данных примеров можно сделать вывод, что, несмотря на некоторую относительную стабилизацию в сфере железнодорожного управления, последствия военных лет сказывались почти на каждом шагу.

---

<sup>70</sup> Портнов В.П. ВЧК, 1917-1922 гг. – М. : Юрид. лит., 1987. – С. 198-199.

<sup>71</sup> История железнодорожного транспорта... Указ. соч. С. 30.



Налаживание работы железнодорожного транспорта в большей мере зависело от восстановления износившегося и поврежденного за годы войн подвижного состава и пополнение его новыми паровозами и вагонами.

## 2.2. Проблемы паровозостроения

К налаживанию производства локомотивов Ф.Э Дзержинский, как руководитель Народного комиссариата путей сообщения, имел наиболее близкое отношение.

В царской России из всех отраслей машиностроения производство паровозов было «развито относительно хорошо, но имело скачкообразный характер»<sup>72</sup>.

В 1900-1906 гг. «ежегодное производство паровозов не опускалось ниже 922 единиц (1903 г.) и достигало 1266 единиц (1906 г.)»<sup>73</sup>. В 1907-1912 гг. их выпуск стал снижаться и в 1912 г. составил 313. ... В 1913 г. 654 единицы, в 1914 г. - 763, в 1915 г. - 917. Затем снова падение: «в 1916 г. - 600, в 1917 г. - 420 единиц»<sup>74</sup>. В 1918 г. было выпущено 200 паровозов, в 1919 г. лишь 74 паровоза, в 1920 г. 90 единиц. Данные цифры говорят о непредсказуемости производства новых локомотивов на заводах страны.

С самого начала надо было пустить в эксплуатацию все исправные паровозы, затем - отремонтировать те, что по силам имеющимися средствами, а затем уже считать, нужны ли новые паровозы и сколько. С рациональной точки зрения это кажется более чем очевидным. Однако профессор Ю.В. Ломоносов, о чём говорилось выше, сделал в 1920 г. для политбюро совершенно другой анализ ситуации, утверждая необходимость немедленного заказа за границей новых паровозов.

---

<sup>72</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский во главе металлопромышленности. – М. : изд-во Моск. гос. ун-та, 1966. – С. 28.

<sup>73</sup> Ильинский Д.П., Иваницкий В.П. Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. – М. : Транспечать НКПС, 1929. – С. 90.

<sup>74</sup> Ильинский Д.П., Иваницкий В.П. Указ. соч. С. 108.

Говоря о фигуре отечественного ученого и инженера Юрия Владимировича Ломоносова, можно употребить такие определения, что человек этот был противоречивый и загадочный. Его биография и деятельность представляет немалый интерес для нашего исследования. С приходом к власти большевиков, будучи до этого царским чиновником в частности и на транспорте, он становится помощником советской власти. Ю.В. Ломоносова также связывали довольно запутанные и тесные связи с руководством страны, в частности и с самим В.И. Лениным. После неудачного и провального опыта строительства объекта «Алгембы», проекта железной дороги от г. Александров Гай до нефтяных месторождений в районе р. Эмбы, его всё же назначают уполномоченным представителем СНК по закупкам железнодорожного оборудования и материалов в странах Европы.

Ю.В. Ломоносов получает огромные реальные властные полномочия. «17 июня 1920 г. Ленин подписал «Наказ Российской железнодорожной миссии за границей», а главе миссии - Ломоносову - специальным мандатом Ленина давались все права Народного комиссара, в том числе - окончательного разрешения вопросов на месте»<sup>75</sup>. Во всех делах Ломоносов становится подотчетен только Ленину. В основном задача Ломоносова состояла в том, чтобы ремонтировать и покупать паровозы, приобретать вагоны, запчасти и т.д. А фактически его полномочия были почти ничем не ограничены.

«Но основной заказ - благодаря усилиям Ломоносова - получила шведская фирма «Нидквист и Хольм». Шведская фирма должна была построить для Советской России 1 000 паровозов и закупить для нас в Германии, у поставщика «Виктор Бер» 100 паровозов»<sup>76</sup>. Значит, шведская компания выступала как посредник, соответственно она брала комиссионные,

---

<sup>75</sup> Иголкин А.А. Ленинский нарком: у истоков советской коррупции. С. 10-11.

<sup>76</sup> Иголкин А.А. Указ. соч. С. 6.

ещё одна неясная процедура, которую объяснить практически невозможно, так как в те же сроки с Германией был заключен другой договор, на поставку 600 паровозов. В добавление к этому компания «Нидквист и Хольм» не имела ничего похожего на производственные мощности для выполнения советского заказа. К тому же по договору Швеция получала большие авансовые платежи. «Ленин постоянно поддерживает своего любимца, отводит от него все нападки»<sup>77</sup>.

Но даже если согласиться с идеей импорта паровозов, открывались разные варианты, отличавшиеся экономической целесообразностью с позиций национальных интересов страны. Например, в начале 1920 г. США предложили советскому правительству поставить 200 мощных паровозов типа «Декапод», «Паровозы американцы готовы были поставить, условно говоря, «хоть завтра»<sup>78</sup>.

Но вопреки здравому смыслу был выбран совершенно другой вариант: с большой немедленной предоплатой золотом и поставкой паровозов в неопределенном будущем. «Всего Российская железнодорожная миссия за границей заключила около 500 договоров...»<sup>79</sup>.

Заказы на паровозы за границей наряду с другими заказами были первоначально намечены Л.Б. Красиным совместно с ВСНХ 1920 г. «16 марта 1920 г. на заседании Совнаркома, было принято постановление о выделении 300 млн. руб. золотом. Всего было заказано 1700 паровозов, в 1922 г. прибыло в Советскую Россию 837 паровозов»<sup>80</sup>.

О сомнительности железнодорожных сделок написали в первой половине 1920-х гг. в своих фундаментальных монографиях крупнейшие тогда российские специалисты по экономике железнодорожного транспорта

---

<sup>77</sup> Указ. соч. С. 7.

<sup>78</sup> Указ соч. С. 10.

<sup>79</sup> Иголкин А.А. Ленинский нарком: у истоков советской коррупции. Там же.

<sup>80</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте... С. 39.

М.М. Шмуккер «Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 - 1922 годы» и И.Д. Михайлов. «М.М. Шмуккер не понимал, зачем был выдан золотом большой аванс на расширение шведского завода, если при наличии таких заводов, как Коломенский, Невский, Брянский, Путиловский, Харьковский, Сормовский и Луганский, имевших в дореволюционное время каждый большую производительность»<sup>81</sup>. Мощности отечественных заводов по постройке паровозов были гораздо большими, чем фактическое производство: не хватало топлива, металла, квалифицированных рабочих и инженеров.

Ломоносов не только делал заказы, но и вывозил огромное количество золота: в несколько раз большее, чем потребовалось для оплаты всех поставок паровозов, вагонов, цистерн, запчастей и прочего.

«В 1920 г. объем производства всех отраслей промышленности России составлял 517,6 млн. золотых руб., промышленности «металлической» (куда входило машиностроение) - 48,5 млн. золотых руб. Находившийся в России золотой запас Государственного Банка на 8 ноября 1917 г. составлял 1 101 млн. золотых руб. Часть золота - 650 млн. руб. - была эвакуирована в Казань, затем эти деньги попали к Колчаку, после разгрома которого Москва вернула 409 млн. руб.»<sup>82</sup>.

300 млн. золотых рублей - огромные деньги: больше четверти золотого запаса страны. С уверенностью можно говорить, что никто не позволил бы одному человеку украсть четверть, золотого запаса страны. «Что-то - и немало - к Ломоносову прилипло, но лишь потому, что дело было слишком тонкое и деликатное, и никакого контроля за ним доверить почему-то было нельзя ни Красину, ни даже Дзержинскому. Ломоносов выполнял прямые директивы Ленина»<sup>83</sup>.

---

<sup>81</sup> Иголкин А.А. Указ соч. С. 4.

<sup>82</sup> Иголкин А.А. Ленинский нарком: у истоков советской коррупции. С. 2.

<sup>83</sup> Иголкин А.А. Указ. соч. С. 7.

С введением новой экономической политики, окончанием интервенции и гражданской войны на отечественных паровозостроительных заводах создались условия для более быстрого роста производства подвижного состава, что в свою очередь позволило поднять вопрос об аннулировании заказов. Было предпринято решение частично аннулировать заказ в Швеции.

Поначалу совещание в НКПС постановило, «что необходимости в постройке новых паровозов не будет в течение ближайших 3-4 лет»<sup>84</sup>. Но Феликс Эдмундович не полностью был против строительства новых паровозов. Расчеты работников аппарата НКПС, по мнению наркома, были не достаточно глубокими. Он подверг критике подобные расчеты, а также и идеализацию уровня производства паровозов 1913 г. Позже работники Госплана и НКПС пророчили уже медленные темпы роста грузооборота на транспорте. Хотя Дзержинский и не соглашался с их мнением, в итоге пришел к выводу, что утверждение Госплана о необходимости производства новых паровозов было верным.

Президиум Госплана, рассмотрев вопрос о новом паровозостроении на заседании в ноябре 1923 г. принял компромиссное решение. «Он не согласился с требованиями Главметалла о значительном расширении паровозостроения в 1923 - 1924 гг. и вместе с тем не поддержал предложения НКПС о прекращении строительства новых паровозов»<sup>85</sup>. В итоге Ф.Э. Дзержинский разработал интересную локомотивную программу, смысл которой заключалась в немедленном развертывании паровозостроения в СССР. По мнению Феликса Эдмундовича, программа дала бы возможность полностью загрузить паровозостроительные заводы, что в свою очередь резко подтягивало за собой другие, смежные производства. Для них необходим металл, соответственно паровозостроение требует опережающего развития металлургии. На базе быстрого роста металлургической промышленности

---

<sup>84</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте... С. 41.

<sup>85</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте... С. 50.

появляется возможность резко интенсифицировать металлообрабатывающую промышленность, соответственно наполнить рынок металлоизделиями, обеспечить доходность и окупаемость государственной промышленности, получить оборотные средства и сделать необходимые для восстановления основного капитала промышленности накопления. В общем, Феликс Эдмундович решил поставить паровоз локомотивом советского экономического роста. Переломным годом стал 1923 г., именно в этот год стало увеличиваться производство отечественных паровозов.

### 2.3 Топливный голод

Еще одной немаловажной задачей была проблема топлива. Ведь снабжение топливом промышленных предприятий и самих транспортных артерий в свою очередь зависело от исправной работы железных дорог. Транспорт и топливная промышленность оказывали взаимное влияние друг на друга. Это прекрасно иллюстрирует воспоминания В.Э. Спроге, где он указывает на эту проблему «Строящийся Магнитогорский комбинат должен был использовать превосходную уральскую железную руду с выплавкой ее на угле. ... Когда строительство уже началось, выяснилось, что пропускная способность Сибирской железной дороги ограничивает подвоз в нужных размерах угля из Кузнецкого бассейна»<sup>86</sup>. Также, но уже весной 1923 г. возникли трудности в работе Донецкого бассейна, нужно было срочно принять меры по основным направлениям топливной политики.

Дзержинский считал решением проблемы удешевление топлива для потребителей и увеличение добычи, восстановление крупных каменноугольных предприятий. Также он считал, что нужно уничтожить существовавшую изоляцию топливных органов от всего народного хозяйства. Он добился разрешения участвовать НКПС в эксплуатации каменноугольных недр. Тем самым «уменьшил расстояние хозяина к рудникам, минуя

---

<sup>86</sup> Кригер-Войновский Э. Б. Указ соч. С. 420.

громоздкий бюрократический аппарат»<sup>87</sup>. Было положено начало развитию мелкой и средней каменноугольной промышленности, максимальной хозяйственной самостоятельности рудоуправлений и др. В конечном итоге всё это дало положительные результаты: производственная программа в 1923 г. была перевыполнена, обеспечен рост производительности труда забойщиков.

Для понижения цены на каменный уголь были проведены мероприятия по так называемой минерализации топливного баланса, т.е. замену древесного топлива минеральным (углем). Таким образом, кризис сбыта был ликвидирован.

Предпринимались попытки развития новых каменноугольных районов СССР, в частности «угля на Дальнем Востоке и каменноугольных и нефтяных месторождений на Северном Сахалине»<sup>88</sup>.

Меры, принятые правительством и лично Ф.Э. Дзержинским по развитию каменноугольной промышленности, давали хорошие результаты. «В 1925/26 г. добыча возросла по сравнению с 1922/23 г. на 103%»<sup>89</sup>. Таким образом, проблема топливного голода была решена

За время работы Дзержинского на посту наркома путей сообщения была восстановлена материально-техническая база транспорта (путь, подвижной состав, различные здания и сооружения). «В 1921–1923 гг. было построено 564 километра новых железнодорожных линий, заменено 47,9 миллиона шпал»<sup>90</sup>.

Оздоровление паровозного парка позволило к октябрю 1923г. «создать резерв исправных паровозов в количестве около 3 тысяч. Парк паровозов мощных серий увеличился в 1923 г. по сравнению с довоенным уровнем

---

<sup>87</sup> Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте... С. 81.

<sup>88</sup> Там же. С. 84.

<sup>89</sup> Там же. С. 85.

<sup>90</sup> См.: Струмилин С.Г. Статистико-экономические очерки. – М. : Госстатиздат, 1958. – С. 647.

почти в 3,5 раза»<sup>91</sup>. Ф.Э. Дзержинский первый поставил вопрос о необходимости соединения железнодорожным путем Сибири с Туркестаном.

Под его личным наблюдением была построена «Семиреченская железная дорога, явившаяся началом Туркестано-Сибирской магистрали (Турксиба)<sup>92</sup>».

### Глава 3. Направления внутриведомственной деятельности НКПС.

В соответствии с общим подъемом всего хозяйства Советской России, а затем уже и СССР, положение железнодорожного транспорта в исследуемый период продолжало неуклонно улучшаться. В этой работе по улучшению собственного хозяйства и по удовлетворению транспортных нужд республики железные дороги Северо-Западной области занимали одно из первых мест, несмотря на разницу в ресурсах, характере перевозочной деятельности и даже в системе управления обслуживающих область магистралей Мурманской, Октябрьской и Северо-Западных железных дорог.

Положение железнодорожного транспорта Северо-Западной России, его проблемы на тот момент, а равно и достижения его могут быть лучше

---

<sup>91</sup> Дзержинский Феликс Эдмундович... С. 388—389.

<sup>92</sup> Феликс Эдмундович Дзержинский: Биография / под ред. С.С. Хромова, А.С. Велидова, С.В. Дзержинской [и др.]; редкол. : А.С. Велидов (отв. ред.) [и др.] : 3-е изд. – М. : Политиздат, 1986. – С. 335-336.



всего увидены на последовательного описания протяжения, производственной перевозочной работы, размеров и состояния подвижного состава, финансовых результатов, работы государственных органов и т.п. - словом, различных элементов деятельности железнодорожного аппарата, сопоставленных на 1922-1925 гг.

### 3.1. Положение в сфере правопорядка и его поддержание на железных дорогах

Общее политическое положение по сведениям ОКТОГПУ Северо-Западного округа на лето 1922 г. показывает нам довольно интересную реакцию на деятельность советской власти, «...Отношение к Соввласти безразличное, к Компартии не только безразличное, но даже ироническое, объясняется это тем, партийная организация идейно не сплочена и не могут разобраться в НЭП, даже лично сами члены партии, не говоря о разъяснении рабочим»<sup>93</sup>.

Но всё же имели место быть и основные, более приземлённые интересы, «...Самым большим вопросом, волнующим рабочих - это выплата своевременно жалованья. Среди рабочих ст. Бологое было волнение в связи с вычетом из жалованья за госснабжение за февраль, март и апрель месяцы, но принятыми Дорпрофсоюзом мерами вопрос улажен. Обещанием отменить в счет или же выдать аванс на погашение такового»<sup>94</sup>.

В положении противодействия хищениям грузов имелись свои нюансы. Судя по сводкам ОКТОГПУ, в основном «...хищения производятся на месте стоянки по большим станциям, носят единичный характер»<sup>95</sup>. В ходе предпринятых розыскных мероприятий, по мере возможности, было выявлено, что, «...В хищениях в большинстве случаев участвуют жел.

---

<sup>93</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-8145. Оп. 1. Д. 18. Л. 1.

<sup>94</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-8145. Оп. 1. Д. 18. Л. 1.

<sup>95</sup> Там же. Оп. 1. Д. 18. Л. 1.

служащие, причинами, способствующими расхищению грузов, служат во первых участие самих жел. дор. служащих и во вторых недостаточность бдительности охраны НКПС» Но в тоже время говорить о том, что со стороны администрации железной дороги «никаких мер к прекращению подобных случаев не принимается»<sup>96</sup>.

Исходя из отчёта по материальной службе «настроение рабочих и служащих удовлетворительное, в отчетный период наблюдается некоторая заминка в работе связи с сокращением штатов»<sup>97</sup>.

Уже к концу 1922 г. общее политическое положение показывало нам, что «были частичные недовольства у рабочих на экономической почве из-за малой выдачи продуктов по госснабжению, несвоевременной выплаты жалованья за апрель м-ц неработоспособность органов ТПО. К Советской власти, Компартии и Профсоюзам отношение рабочих пассивное»<sup>98</sup>.

В плане хищений на дорогах ситуация коренным образом не изменилась, но стало выясняться, что по некоторым фактам «... подозреваются участники охраны, сопровождавшая груз»<sup>99</sup>. Также были выявлены факты хищения топлива на складах, «производится в небольшом количестве самими жел. дор. рабочими и служащими, которые носят неорганизованный характер»<sup>100</sup>, то есть в данном направлении хищения не приносили большого урона транспорту, всё же больше преступлений (хищений) совершалось именно в плане разворовывания перевозимого груза поездов.

В качестве действий по противодействию хищений на железнодорожном транспорте, предпринимаются следующие меры:

---

<sup>96</sup> Там же. Д. 18. Л. 1.

<sup>97</sup> Там же.

<sup>98</sup> Там же.

<sup>99</sup> Там же.

<sup>100</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-8145. Оп. 1. Д. 18. Л. 5.

1) «...производятся ночные обходы путей, как для наблюдения за целостью грузов, так и для проверки несения службы охраной НКПС...»;

2) «...кроме того агенты охраны присутствуют при погрузке, выгрузке и перегрузке на товарных станциях»<sup>101</sup>.

В ходе Технического Сопевания по борьбе с взяточничеством, хищениями и злоупотреблениями на Октябрьской железной дороге в июне 1923 г. на железной дороге, за последние месяцы, были выявлены следующие методы хищения грузов в поездах:

«1/ пломба груженого вагона распиливается тонкой пилкой вдоль пломбы, после чего груз похищается, а пломба вновь открепляется совершенно незаметно для при беглом её осмотре.

2/ хищения производят действующие кондукторские бригады посредством открывания люков особым крючком, который просовывают в щель люка и натягивают... Следы открывания люков можно обнаружить только при разгрузке вагонов.

3/ Взлом крыш, специальной гвоздильной лапкой...

4/ Вырезание специальной пилой карманной стеной доски тормозной площадки...

7/ производство хищений составителями, оцепщиками, стрелочками; в ночное время при работе в парках на маневрах, составители получив разными путями сведения о ценных грузах, загоняют вагоны на на дальние и не освященные тупиковые пути...»<sup>102</sup>.

В итоге всё больше проясняется ситуация по проблеме и методам хищений на железнодорожном транспорте, в последующем данная информация помогла и в решении данной проблемы. Так при внезапно проведённой ревизии кондукторов, которые обслуживали поезда «... обнаружено масса предметов служащих для взлома вагонов, как-то: ручные

---

<sup>101</sup> Там же. Оп. 1. Д. 18. Л. 5.

<sup>102</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 8. Л. 2.

пилы, молотки, гвозди, бичева и т.д. при посредстве которых были вскрыты вагоны»<sup>103</sup>.

Также кондукторы проводили действия по сокрытию своих преступлений «...при обыске найдены огнестрельные предметы: наган и патроны, при посредстве которых производились симуляции налётов, якобы частных лиц и затем сами взламывали вагоны и делали хищения»<sup>104</sup>.

Одной из причин совершения достаточно лёгкого взлома корпуса подвижного состава и выявления недогруза по прибытии в пункт назначения является следующее: «Прежде всего, ... ремонт вагонов производится сырым деревом, почему оно дает в скором времени трещины и в результате является значительная утечка грузов насыпью»<sup>105</sup>. Эта проблема уже связана с недостатком материалов и недостаточного обеспечения им железнодорожных мастерских.

Уже на Совещании Съезда Председателей участковых технических совещаний по борьбе с хищениями и недостачами грузов на Октябрьской ж.д., проходившего 30 июля 1923 г. представителем материальной службы было сообщено о принятых мерах следующее:

«2/ за недогрузы возложена персональная ответственность на мл с наложением на них взысканий;

3/ производится командировка на места погрузки агентов из участков для производства внезапной ревизии и наблюдения за погрузкой;

4/ производится, в виде опыта, командировка агентов из одного участка в другой для наблюдения за погрузкой и приемки дров для своих участков на месте погрузки»<sup>106</sup>.

---

<sup>103</sup> Там же. Оп. 1. Д. 8. Л. 100.

<sup>104</sup> Там же. Д. 8. Л. 100.

<sup>105</sup> Там же.

<sup>106</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 8. Л. 133.

При рассмотрении работы агентов дороги в дальнейшем будут возникать иные проблемы, но уже связанные с взяточничеством на железной дороге.

Из материалов Уполномоченного Народного Комиссариата Путей Сообщения по Октябрьской железной дороге, протоколов заседаний Комиссии по борьбе с взяточничеством и хищениями на дороге и Комиссии по борьбе с хищением и неисправностям по перевозкам от 9 октября 1923 г. были выявлены следующие нарушения:

«...Срыв пломб, пролом крыш и стенок вагонов...Недогрузки, простой перегрузки неправильное составление документов, а актов и проч. Имеют место как единичные случаи»<sup>107</sup>. К концу 1923 г. уже видны положительные моменты работы управления дороги, «...злономерных отцепок и предоставление незаконных льгот отправителям и получателям не наблюдаются»<sup>108</sup>, хотя имеются всё прежние проблемы на транспорте, но уже в меньшей мере.

Из условий, способствующих развитию хищений Комиссии относят: «...во-первых, малочисленность охраны, во-вторых недостаточность освещения станций и парков и в-третьих, частые перемены и заведовании охраной / переход отд. охраны введение сл. движения и обратно/.

Прямых препятствий к раскрытию хищений и неправильностей в перевозках не встречается, но косвенными причинами являются перегруженность ДЧ, КР и КГ канцелярской работой»<sup>109</sup>, что тоже говорит нам о улучшении положения в плане борьбы с этой проблемой.

Дальнейшие действия и рекомендации по улучшению борьбы с хищениями стали следующие мероприятия, такие как «...увеличения штата

---

<sup>107</sup> Там же. Оп. 1. Д. 8. Л. 1.

<sup>108</sup> Там же. Д. 8. Л. 1.

<sup>109</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 8. Л. 1.

сторожей охраны и освещения парков ... расследования каждого случая должны вестись не каждым лицом отдельно, как-то: Отделом Охраны ДЧ, КР, ЧГ и ГПУ, а совместно т.е. административное расследование ведется отделом охраны КР, ДЧ и КГ являются специалистами по железнодорожным правилам и помогают ему в этом направлении, агент ГПУ способствует расследованию с чисто уголовной стороны»<sup>110</sup>.

Таким образом, по мнению Комиссий, совместное расследование преступлений даёт более реальные результаты.

Ситуация имеющаяся на тот момент по проблеме взяточничества имела свои особенности. Агенты транспорта, следящие за порядком и исполнением сотрудниками железной дороги своих обязанностей, получали взятки, таким образом, закрывая глаза на нарушение закона, должностные преступления и факты хищений на транспорте. Реакция руководства железных дорог последовала в виде Приказа о принятии мер к устранению на железнодорожном транспорте неправильностей, дающих возможность агентам брать взятки от 10 ноября 1922 г. В итоге Центральная Комиссия на транспорте постановила:

«1/ неуклонно требовать исполнения, под личной ответственностью начальников подлежащих станций, правил погрузки, выгрузки и соблюдения сроков хранения грузов.

2/ настаивать на аккуратном и строгом ведении на станциях книг прибытия и отправления поездов и требовать составления актов о всякой отцепке ранее станций назначения по каким-бы то ни было причине груженых вагонов и об остановках поездов на перегонах, с немедленной передачей этих актов агентам ТОГПУ для производства расследования об основательности такой отцепки и остановки поезда на перегонах.

---

<sup>110</sup> Там же. Оп. 1. Д. 8. Л. 1.

3/ принять все меры к улучшению оборота паровозов, уменьшению простоя их в оборотных депо, к улучшению коэффициента оборота рабочего вагона и не допускать простоя груженных вагонов под выгрузкой.

Категорически воспретить прицепку с превышением состава поездов уже установленных норм.

4/ Требовать со станционных кассиров соблюдения всех правил при продаже и компостировании билетов и сдачи ими тотчас же после составления кассового отчета всей выручки артельщикам ими, за отсутствием же таковых, начальникам станций.

5/ Предложить коммерческим ревизорам возможно чаще проверять все коммерческие операции станций с докладом о результатах таких проверок.

6/ Принять все зависящие меры к тому, чтобы в пассажирских поездах одноосные и двухосные крытые вагоны заменять классными вагонами...

7/ Озаботиться изысканием способов увеличения прожиточного минимума и своевременной выплатой служащим и рабочим жалования и выдачей в срок всех видов довольствия»<sup>111</sup>.

Исследовав переписку управления Северо-Западных железных дорог с НКПС о борьбе с взяточничеством от 11 августа 1922 г. мы выяснили, что на железных дорогах Северо-Западного округа вводится особая инструкция тройкам по борьбе с взяточничеством на путях сообщения. Тройки в свою очередь объявляют и направляют деятельность заинтересованных учреждений и организаций в части борьбы с взяточничеством и наблюдают за своевременным проведением последними в жизнь намеченных мероприятий.

Отныне тройки «...своего отдельного рабочего аппарат тройки не имеют, а проводят все свои мероприятия через соответствующие учреждения и организации /органы ТОГПУ, НКПС, ЦЕКТРАНА, А.РКИ и т.д.

---

<sup>111</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 8. Л. 2.

4. По вопросам борьбы со взяточничеством на транспорте ТРОЙКИ имеют право входить с представлением и вносить свои предложения во все Совучреждения и организации, а так же парторганы, в пределах своего участка, района, дороги и т.п...»<sup>112</sup>. В тоже время, если учреждения не согласно с предлагаемыми мероприятиями, данный вопрос должен передаваться в вышестоящую тройку и уже она делает вывод, вносить или отвергать предложение нижестоящей тройки.

«...5. Постановления троек касательно мероприятий со стороны представленных в тройке ведомств, последние, а равно наблюдение за проведением из означенными ведомствами лежит на членах ТРОЙКИ, являющихся представителями этих ведомств.

6. Работа троек не должна ограничиваться влиянием и проведением мероприятий только через представленные в тройки ведомства. ТРОЙКИ должны заинтересовать вовлечь в орбиты своей деятельности все учреждения, все организации, всех частных рабочих и служащих могущих в той или иной степени оказать помощь делу борьбы со взяточничеством.

7. О выполнении отдельных поручений члены тройки делают доклады на заседаниях последней»<sup>113</sup>.

Таким образом, мы видим, что полномочия троек сужаются, а их ответственность всё больше увеличивается, как и контроль над ними, что способствует уменьшению превышения троек своих должностных полномочий.

Также можно выделить некоторые пункты борьбы с взяточничеством:

« 8...Б) широкие агит-компания/устная и письменная/

В) постановка отдельны отраслей транспорта и условий, при коих взяточничество представляло бы наибольшие затруднения и было бы

---

<sup>112</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 11. Л. 1.

<sup>113</sup> Там же. Оп. 1. Д. 11. Л. 1.



сопряжено с большим риском для взяточников/упрощение аппарата, частые внезапные проверки и ревизии со стороны административных властей, профорганов, РКИ и ТО, назначенные в особо пораженные взяточничеством пункты испытанных частных работников, переброски т.д. и т.п.

Г) улучшение материального положения транспортников/своевременная и полная выдача жалования, тоже продовольствия, топлива, жилищные условия и т.п.

Д) быстрые судебные разбирательства дела по взяточничеству по возможности в пунктах совершения таковых, при чем служебные заседания делательно устраивать в помещениях мастерских, контор, и т.п. с привлечением возможно большого количества зрителей, каждый процесс должен носить агитационный характер.

Е) широкая публикация имен взяточников в местной прессе.

Ж) проведение в жизнь постановлений центральной тройки.

9) Кроме повседневной работы по искоренению зла для борьбы коим они вызваны к жизни, на обязанности ТРОЙКИ лежит:

А) выяснение отдельных служб и их частей в коих наиболее развито взяточничество а также отдельных категорий должности/служащих среди которых взяточничество наиболее наблюдается

Б) конкретные выводы из материалов по п.а., принятие мероприятия по ним и если на месте сделать нельзя представление в высшую инстанцию.

10) О в сей деятельности ТРОЙКИ представляют в высшую ТРОЙКУ двухнедельные доклады/сводки/ по схеме при сем прилагаемой. В докладах этих должна быть отмечена не только деятельность тройки за истекший период с конкретными указанием результатов работы, но и выдвинутые проекты мероприятий, назревшие процессы работы ТРОЕК и которые, по их мнению, необходимо провести в жизнь вообще - республиканском масштабе и в районах.

12) Особо уполномоченные ТРОЕК на станциях и пристанях работают по указаниям троек и проводят все их постановления для чего держат связь с

заинтересованными учреждениями и вносят предложения по борьбе со взяточничеством и наблюдают за неуклонным и своевременным проведением этих мероприятий соответствующими органами.

13) Отчетность особо уполномоченных ТРОЙКОЙ тоже, что и троек, за исключением сроков представления докладов. Доклады особоуполномоченных устанавливаются еженедельно»<sup>114</sup>.

Кроме выявления и противодействия взяточничеству на железных дорогах были обнаружены серии фактов контрабанды и незаконной торговли. Из указаний окружным и дорожным тройкам от 22 февраля 1923 г. говорится, что «...Последнее время наблюдается провоз со скорыми поездами, особенно в вагонах-ресторанах и проводниками спальных вагонов/ бывш. Международного Общества/ в большом количестве спирта, а также и других крепких напитков.

Провоз крепких напитков остается необнаруженным не только при посадке, но также и при высадке контроля, проверяющий багаж при выходе из станций, получает соответствующую мзду и пропускают «спиртовоза» с миром ... Обнаруженные спиртные напитки должны отбираться и по составлении соответствующего акта, передаваться органам ТОГПУ вместе с лицом, у коего спирт обнаружен., для дальнейшего законного направления»<sup>115</sup>.

Можно выделить ещё один важный момент, это махинации сотрудников сторонних учреждений с отчетностью и предоставлением поддельных счетов об оплате разгрузки вагонов «...обнаружено, путем сличения дубликатов накладных и квитанций дополнительного сбора с отчетностью Ведомства Путей Сообщения, что сторонние учреждения, пользующиеся услугами транспорта, уплачивают двойную сумму за разгрузку вагонов,

---

<sup>114</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 11. Л. 1-2.

<sup>115</sup> Там же. Оп. 1. Д. 11. Л. 33.

произведенную средствами дороги. Прodelывалось это уполномоченными сторонних учреждений путем подачи этим учреждениям ложных счетов»<sup>116</sup>.

В итоге можно сказать, несмотря на многие факты хищений, взяточничества и других видов правонарушений, руководство ведомств, управленцы на местах и органы правопорядка принимали ряд мер по противодействию таким явлениям на транспорте, повышению ответственности должностных лиц, что приводило к постепенному уменьшению количества преступлений.

### 3.2. Положение в сфере аварийности и восстановление железнодорожного транспорта

Из информационной сводки ОКТОГПУ Северо-Западного Округа за май 1922 г. мы можем выяснить, какое положение было тогда на железных дорогах. «...Отношение к работе рабочих удов. ... Штат служащих достаточен, но ощущается недостаток в коммерческих агентах...Со времени повышения тарифа заметно уменьшилось число пассажиров в поездах дальнего следования, благодаря чему уменьшилось и переполнение вагонов.

По службе пути. Состояние верхней поверхности пути критическое - необходимо немедленная замена новых шпал. Путевые сооружения - мосты, требуют срочного ремонта...

На службе тяги. При современных требованиях срочных выполнения по ремонту паровозов и вагонов, необходимо усилить штат рабочих квалификации: слесарей, монтеров, механиков, электротехников и т.п. причина задержки паровозов в ремонте - недостаток квалифицированных мастеров и рабочих, отсутствие материалов, запасных частей и инструментов, как то: железа, ацетилен, напильников и других. По мере возможности мастеровые принимаются на работу.

---

<sup>116</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 11. Л. 102.

По связи и электротехнике. Ремонт телеграфно-телефонных линий не производился из-за отсутствия денежных средств на оплату рабсилы»<sup>117</sup>.

Положение на железнодорожном транспорте тогда желало лучшего, это доказывают нам Политсводка ПОКТО ОГПУ о дефектах работы дороги за ноябрь 1923 г. «1. От несвоевременной сдачи станцией выручки в Главную Кассу Окт ж/д./ которые большинство в совзнаках/ с линии, с задержкой на 2-3 дня минимум, дорога несет убытки на курсе до 1500 рублей червонных. С Полоцкой линии сбор выручки производится 3 раза в неделю, доходность ее от 1,5 до 2-х миллионов рублей наносит дороге убыток на курсе 1500-2000 червонных рублей...

3. происходящая на линии выплата зарплаты по курсу дня несет также дороге убыток на курсе, так как уплата продолжается 5-7 дней, артельщики же получают для расплаты 50% твердой валютой и 50% совзнаками, последние в течение 1-5-7 дней падают...

Также в ней говорится, что в последнее время участились случаи, более чем халатного отношения к своим обязанностям, «со стороны Начальников участков и некоторых Начальников служб управления дороги, каковые на служебные требования низших служащих дорог, отделяются молчанием и не обращают внимания на последствия, какие могут образоваться от небрежного отношения к делу. Как пример можно привести следующий факт: ДС ст. Волхово Окт. ж/д. гр-н РОДИОНОВ пять раз по телеграфу затребовал необходимое количество керосина для освещения станции Волхово и др., так как на станции потухли, за неимением керосина, даже сигналы, что могло вызвать катастрофу проходящих поездов, и не смотря на пятикратные требования керосина, для ст. Волхов, по адресам: М. Вишера, МЧ-Петроград, М.Д, ДН-1 и ДЧ-2 - керосин выслан не был»<sup>118</sup>. Эти данные говорят нам о несвоевременном исполнении заявок на предоставление тех или иных

---

<sup>117</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-8145. Оп. 1. Д. 18. Л. 5.

<sup>118</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 16. Л. 3-4.

материалов, что, в конечном счёте, не может положительно сказаться на работе дорог.

Из донесения подчиненных начальнику секретной части ПОКТОГПУ от 5 декабря 1923 г. можно выделить следующие моменты: «...4. С топливом в Петроградском узле дело обстоит плохо... 2) погрузка в вагоны вообще неправильна. Недогруз очень большой. В среднем погрузка не более 70-75% емкости вагона, деньги же за погрузку платятся, как за полные вагоны. С 14-го ноября по 12-ое декабря по одному старо-дровяному складу оказалось: из прибывших 144 американских вагонов, в которых при полной нагрузке должно было прибыть 432 куб. саж., фактически прибыло лишь только 344 саж. Недогруз в 88 куб. саж. ... 3) На финляндском вокзале имеется до 75000 пудов донецкого угля, сваленного в кучу, из-за неправильной установки вытяжных труб означенный уголь начинает загораться»<sup>119</sup>.

Здесь же снова появляются факты о хищениях на дороге «...6. За последнее время хищения грузов на Окт. жел. дор. Значительно увеличилось, - например: 1) в сентябре было 7 случаев хищения, похищено 29 п. 13ф., на сумму 2155 р. 25 коп. 2) в октябре хищений было 10 случаев, похищено 48 п., на сумму 2652 р. 25 коп. зол. 3) в ноябре хищений было 20 случаев, похищено 215 п., 36 фн. , на сумму 8472 р. 52 коп. зол...»<sup>120</sup>.

По финансовой отчётности мы видим, что «...8. Дополнительно по части Фактической ревизии: 1) За 1922 г. не ликвидировано 684 выправки на сумму 222,888 р.77коп. дензн. 1923 г. 2) За 1923 г. числятся неликвидированными 4589 выправок на сумму 9,293,051 руб. 98 коп. дензн. 1923 г.»<sup>121</sup>.

---

<sup>119</sup> Там же. Оп. 1. Д. 16. Л. 8.

<sup>120</sup> Там же. Д. 16. Л. 8.

<sup>121</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-6980. Оп. 1. Д. 16. Л. 8.

Наибольшее количество выравок числится за следующими станциями: «Петроград-тов. - 934, Петрогр.-пасс. - 208, Ново-Навалочная - 257, н-Порт-770, Пущино - 113 выравок и т.д.»<sup>122</sup>.

В пределах Северо-Западной области пролегали три магистральные линии: Октябрьская, Северо-Западные и Мурманская.

Протяжение и отдельные линии. Октябрьская железная дорога, проходящая по губерниям: «Ленинградской Псковской, Новгородской Тверской и Московской имела на октябрь 1925 г. протяжение (эксплуатационную длину) в 1485 км против 1654 на октябрь 1924 г. и кроме того 31 км узкой колеи»<sup>123</sup>.

Таким образом, протяжение путей Октябрьской железной дороги довольно значительно уменьшилось, что произошло вследствие отхода, по распоряжению НКПС, с октября 1924 г. от Октябрьской ж.д. участка Великие Луки-Полоцк, присоединенного к Московско-Белорусской-Балтийской ж.д. На 1 октября 1925 г. Октябрьская дорога состояла из следующих линий: Ленинград-Москва, Бологое-Великие Луки, Угловка-Боровичи, Ленинград-Пущино-Новый порт, Пущино-Морская Пристань, Ленинград Финляндской-Белоостров, Ленинград Финл.-Васкелово, Ленинград Финл.-Сестрорецк-Курорт и ряда прочих более мелких ветвей. Помимо этого, на Октябрьской ж.д. имелся узкоколейный участок Ириновской ж.д.

«Протяжение Северо-Западных ж.д. в течение 1924-1925 гг. Эксплуатационная длина названных дорог на конец 1925 г. как и на конец 1924 г., равнялась 2395 км.»<sup>124</sup>. Линии Северо-Западных ж. д. соединяли губернии: Ленинградскую, Новгородскую Псковскую, Тверскую, Ярославскую и Витебскую. Кроме того, Северо-Западным ж. д.

---

<sup>122</sup> Там же. Оп. 1. Д. 16. Л. 8.

<sup>123</sup> Хозяйственный обзор Северо-Западной области за 1924-1925 гг. Пятый отчет С.-Зап. обл. экон. совещания. Л., 1926 г. – С. 246.

<sup>124</sup> Указ. соч. – С. 247.

принадлежали несколько ветвей, соединяющих главные линии дороги между собою и с Октябрьской и Мурманской ж.д.

Мурманская ж.д. связывающая Ленинградскую, Новгородскую, Череповецкую и Мурманскую губернии, а также Автономную Карельскую Республику, «также не изменилась по длине в течение 1924-1925 гг. и равнялась по протяжению 1752 км. Её главные части: Рыбацкое-Тихвин, Званка-Петрозаводск-Мурманск, Чудово-Званка, Мга-Будогощ и ряд более мелких ветвей, главным образом подъездных путей к пристаням»<sup>125</sup>.

За период 1924-1925 гг. на дорогах области производились смена шпал и улучшение мостов. Особенно значительные работы по усовершенствованию мостов имели место на Мурманской ж.д., где закончилась перестройка северной части линии (от Сороки до Мурманска), что дало возможность пропускать до самого Мурманска тяжёлые паровозы, а следовательно, и увеличить вес поезда, тогда как раньше приходилось разбивать поезда, приходящие с юга на две части.

Провозная способность. В этом отношении дорогами Северо-Западной области было достигнуто весьма много. Несмотря на некоторые уменьшение паровозного парка по количеству единиц, общая мощность его увеличилась и упало также число больных паровозов.

Мощность наличного паровозного парка дорог поднялась «на Октябрьской ж.д. на 6,7%, на Северо-Западных ж.д. на 31,5% и на Мурманской ж.д. на 29,1%. Средняя мощность одного паровоза товарного парка в течение 1924-1925 гг. увеличилась на Октябрьской ж.д. на 2%, на Северо-Западных ж.д. на 5%, и на Мурманской ж.д. на 0,5%».<sup>126</sup> Приведенные цифры являются результатом поступления на дороги паровозов мощных серий

---

<sup>125</sup> Хозяйственный обзор Северо-Западной области за 1924-1925 гг. Пятый отчет С.-Зап. обл. экон. совещания. Л., 1926 г. – С. 247.

<sup>126</sup> Указ. соч. – С. 248.

(Э и Щ). Постепенно железные дороги оправлялись от лет разрухи и постоянной нехватки необходимых материалов и техники.

Также произошли изменения в имеющемся вагонном парке. Это «командировки товарных вагонов на другие железные дороги ... Число же пассажирских вагонов в связи с развитием пассажирского движения, довольно значительно возросло»<sup>127</sup>.

Северо-Западная область вообще не была богата рельсовыми путями - по показателю обслуживаемости она занимала последнее место в ряду областей к районам Европейской части СССР. В целях улучшения этого положения, ещё при дореволюционном правительстве, было предпринято сооружение двух больших магистралей, которые должны были тесно связать Петроград и Новый Порт с каждым перевалочным пунктом центрального водного пути страны - Рыбинском с одной стороны, а с другой стороны - дать более близкий путь следующим на Петроград и идущим на него грузам на центральный промышленный район, через Орёл, минуя загруженный Московский узел и пересекая ряд имеющих довольно серьезное промышленное значение местностей, лишённых до этого рельсовых путей. Сооружение вышеуказанных магистралей, вследствие последующих событий не было закончено полностью, но в некоторой части постройка была осуществлена. Затем, при переходе к мирному строительству, было образовано особое строительной железнодорожное управление «Ленинграджеддор», на обязанности которого лежала достройка участка линии Ленинград-Рыбинск и Ленинград-Орёл, в том размере, какой признавался необходимым в первую очередь.

### 3.3. Финансовое положение и зарплата рабочих

---

<sup>127</sup> Хозяйственный обзор Северо-Западной области за 1924-1925 гг. Пятый отчет С.-Зап. обл. экон. совещания. Л., 1926 г. – С. 252.



По материалам Управления Петроградского округа путей сообщения «ПОПС» Народного Комиссариата Путей Сообщения РСФСР следует, что указания, высланные в телеграмме из НКПС 26 апреля 1922 г. должны дать стимул рабочим в плане увеличения производительности труда. В этом указании говорилось, что «...для усиления котельных и кузнечных работ по ремонту подвижного состава на дорогах временно разрешается существующие поправочные коэффициенты сдельных расценок по котельным и кузнечным работам увеличивать соответственно местным условиям, однако не выше чем в полтора раза»<sup>128</sup>.

«Работы по ремонту телеграфных, телефонных и сигнализационных линий начались 15/У с.г. Средний приработок по дороге равняется: в мае месяце 20 %, в июне - 90 %, в июле 116 %, в августе 146 % и в сентябре 159 %. Рост приработков объясняется постепенным навыком рабочих, нанятых для ремонта телеграфных, телефонных и сигнализационных линий со стороны»<sup>129</sup>.

Также из документов об особых вознаграждениях служащих от июня 1922 г. видно, что происходило увеличение выплат рабочим на северном участке железных дорог, а именно «Приказом Совета Труда и Оборона за № 2 пар. 23 и пар.24, Северные районы Мурманской ж.д. вследствие особых климатических условий были выделены в оплате, путем введения поправки на полярность, в размере 20% на III районе и на 30% в IV районе, причём означенная поправка на полярность распространяется на все виды денежного довольствия»<sup>130</sup>.

Имеется также справка «О суммах основного содержания и дополнительного по бюллетеню № 32», уплаченных за июнь месяц 1922 г. по

---

<sup>128</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-2139. Оп. 1. Д. 50. Л. 6.

<sup>129</sup> Там же. Оп. 1. Д. 50. Л. 37.

<sup>130</sup> Там же. Д. 50. Л. 38.

управлению дороги и линии и процентное отношение суммы дополнительного вознаграждения к сумме основного заработка.

	Основной заработок	Дополнительное вознаграждение по бюллетеню № 32	Процентное отношение
Николаевская	9.730.900	62.225	0.63
Северо-Западная	7.258.000	71.725	0.98
Мурманская	7.5888.600	44.460	0.58
-	6.564.120	57.551	0.87
Управление дороги	7.472.659	1.243.552	16.6

Таким образом, среднее процентное отношение суммы дополнительного вознаграждения к сумме основного содержания в дорожном масштабе составит:  $(0.63 + 0.98 + 0.58 + 0.87 + 16.6) / 5 = 3$ , т.е. менее заданной нормы на 1,1%»<sup>131</sup>.

Возникали также и проблемы, к примеру, переплаты. «Переплата по бюллетеню №32 ... Что при рассмотрении персональных списков по Отделу Управления ПОПС ОБН нашел ряд неправильностей выразившихся в переплате сотрудникам Округа по бюллетеню № 32. Начальники некоторых отделов, представляя сотрудников к повышению по коэффициенту дополнительного вознаграждения по бюллетеню № 32, упустили из виду циркуляр ПОПС № 60 от 9 марта, коим уже было предусмотрено повышение в разрядах помощников и начальников отделов и частей и инспекторов... Итого по подсчетам: переплаты составили 11675 руб. ... Кроме того можно и

<sup>131</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-2139. Оп. 1. Д. 50. Л. 39.

ещё указать на некоторые спорные случаи повышения дополнительного вознаграждения отдельным сотрудникам ПОПС»<sup>132</sup>

В телеграмма от 16 марта 1922 г. говорится, что «Ввиду крайне ненормального положения оплаты труда техническо-административного персонала предприятий дороги работающих на сдельных условиях при котором названные агенты зарабатывают значительно меньше руководимых ими служащих и рабочих и вследствие неоднократной и всё чаще повторяющихся обращений ко мне органов союза заинтересованных агентов в скорейшем уравнении их в среднем заработке с руководимыми ими группами прошу ваших распоряжений о срочной разработке способа справедливой оплаты труда низшего техническо-административного персонала»<sup>133</sup>.

---

<sup>132</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-2139. Оп. 1. Д. 50. Л. 80.

<sup>133</sup> Там же. Оп. 1. Д. 50. Л. 86.

## Заключение.

В 1917 г. железные дороги пережили период настоящего развала, руководители советского государства отдавали себе отчет в опасности полного разрушения имевшегося технического аппарата дорог в условиях такой анархии. Однако нужно было время, чтобы железнодорожники сами убедились в необходимости централизации и единоначалия на транспорте. О влиянии профсоюзов на железных дорогах говорят такие факты, как переговоры с Викжелем, затянувшийся поиск приемлемой для железнодорожников кандидатуры на должность наркома путей сообщения, решимость Викжедора взять в свои руки управление ведомством путей сообщения.

После передачи в ВСНХ функций управления строительством железных дорог, шоссейными дорогами и водным транспортом НКПС превратился в сугубо железнодорожный наркомат. Рассредоточение управления транспортом между различными ведомствами, необходимость согласования их действий в решении общих вопросов вызвало создание различных межведомственных комиссий и совещаний.

В ходе исследования были выявлены факты коррупции в сфере внешних заказов НКПС, что дает более полное понимание событий происходивших внутри наркомата, а также реакции руководства страны на данные аферы, как не отвечающие здравой логике; к тому же ещё и прикрывавшей указанные противоправные действия.

К концу 1922 г. структура и функции НКПС приблизились к бывшему Министерству путей сообщения. В ведении путейского ведомства вновь оказались водный транспорт и шоссейные дороги, отчасти вопросы строительства железных дорог, железнодорожная медицина. Наркомат вновь влиял на подготовку кадров для транспорта. Возобновились съезды представителей железных дорог.

В ведение НКПС перешло общее направление тарифного дела на транспорте. Постоянной стала функция планирования перевозок. Для

разработки перспективных планов развития путей сообщения СНК образовал при НКПС Транспортную плановую комиссию. Надо отметить, что использование методов государственного планирования и регулирования сыграли важную роль в темпах восстановления железнодорожного хозяйства, серьезно пострадавшего в ходе предшествующих войн.

Руководство железной дороги способствовало привлечению старых и пополнением новых кадров и повышению их квалификации, поскольку в тот момент квалифицированных специалистов очень не хватало. Создавались специальные площадки на время обучения для поступивших рабочих, для них выделялись, по мере возможности лучшее и новейшее оборудование. Всё это поспособствовало быстрее устранить проблемы транспорта, в частности, налаживание линий связи, ускоренному ремонту паровозного парка, улучшению состояния дорожного полотна и т.д.

При Ф.Э. Дзержинском, т.е. в результате продвижения его линии, каждая железная дорога превращалась в государственное предприятие, действующее на основе хозяйственного расчета. Из централизованно управляемого механизма, деятельность которого до мелочей определялась НКПС, транспорт становился совокупностью местных сетей, являвшихся в значительной мере не только хозяйственно, но и административно самостоятельными. К довоенным нормам возвращалась тарифная политика, премиальная система, оплата сверхурочных работ, требования соблюдения правил технической эксплуатации и других внутриведомственных нормативных актов.

Деятельность Ф.Э. Дзержинского по руководству развитием транспорта и промышленности является примером глубокого проникновения выдающегося деятеля государства в сущность экономических процессов. Он смог проанализировать взаимосвязь транспортной, топливной и металлургической промышленности. Дзержинский сыграл большую роль в развитии наиболее и важных отраслей производства: тепловозостроения, металлургии и других.

Он внес крупный вклад в восстановление транспорта в стране, ему был присущ комплексный подход к экономическим процессам - рассмотрение экономических, технико-организационных и социальных проблем как единого целого.

Мероприятия, проведённые сотрудниками ведомств на железной дороге Северо-Запада России по противодействию хищениям и разрастанию взяточничества поначалу не приводили к серьёзным результатам. Но затем, с принятием особых инструкций, участвовавшими проверками, усилением контроля над сотрудниками на местах привели к улучшению положения в сфере правопорядка на железнодорожном транспорте.

Список использованных источников и литературы

Архивные материалы

Центральный государственный архив Санкт-Петербурга

1. Ф. Р-9239 - Петроградский окружной комитет по перевозкам Народного Комиссариата Путей Сообщения (1920-1925 гг.)
2. Ф. Р-8145 - Политический отдел Управления Северо-Западных железных дорог «Дорполит» (1919-1922 гг.)
3. Ф. Р-6980 - Уполномоченный Народного Комиссариата Путей Сообщения по Октябрьской железной дороге (1922-1929 гг.)
4. Ф. Р-2139 - Управление Петроградского округа путей сообщения «ПОПС» Народного Комиссариата Путей Сообщения РСФСР (1921-1923 гг.)

#### Источники личного происхождения

5. Кригер-Войновский Э.Б. Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции / Спроге В. Э. Записки инженера. – М. : Русский путь, 1999. – 520 с.
6. Ломоносов Ю.В. В народном комиссариате путей сообщения (Ноябрь 1919- январь 1920) // Минувшее: ист. альманах. – М.; СПб. : 1992. – Т. 10. – С. 40.
7. Рыцарь революции. Воспоминания современников о Феликсе Эдмундовиче Дзержинском. – М. : Политиздат, 1967. – 335 с.

#### Труды государственных и политических деятелей России

8. Ленин В.И. Полное собрание сочинений, Т. 52, - 140 с.
9. Дзержинский Феликс Эдмундович. Избранные произведения. 1897-1923 гг. : в 2 т. / редкол. И. Куликова (отв. ред.) [и др.]. – М. : Политиздат, 1967. – Т. 1., 2-е изд., доп. – М., 1967. – 590 с.
10. Красин Л. Б. Советский счет иностранным капиталистам. – Л. : Прибой, 1925. – 16 с.
11. Кржижановский Г.М. Избранное. – М. : Госполитиздат, 1957. – 568 с.

12. Кржижановский Г.М. «Феликс Дзержинский». Воспоминания, очерки, статьи современников о Дзержинском. – М. : Политиздат, 1987 г. – С. 189 с.

#### Опубликованные документальные источники

13. Декреты советской власти : в 14 т. – М. : Политиздат, 1957-1997. – Т. 1. – М., 1957. – 626 с.

14. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т. 2. М., 1971. С. 302.

#### Научная литература

15. Базаров В.А. Капиталистические циклы и восстановительный процесс хозяйства СССР. М.: Гиз, 1927. – 167 с.

16. Берхин И.Б. История СССР – М. : Высшая школа, 1972. – 201 с.

17. Бялый И. Проблема воспроизводства в хозяйстве СССР. – М. ; Л. : Госиздат, 1930. – 173 с.

18. Генкина Э.Б. Об особенностях восстановления промышленности СССР (1921-1925 гг.) // История СССР. 1962. N5. С. 45-73.

19. Феликс Эдмундович Дзержинский: Биография / под. ред. С.С. Хромова, А.С. Велидова, С.В. Дзержинской [и др.]; редкол. : А.С. Велидов (отв. ред.) [и др.] : 3-е изд. – М. : Политиздат, 1986. – С. 335-336.

20. Думлер С.А., Ганштак В.И., Саксаганский Т.Д. Основы экономики и организации машиностроительного производства. – М. : Машгиз, 1962. – 473 с.

21. Зубов Н.И. Ф.Э. Дзержинский. Биография. – М. : Госполитиздат, 1963. – 267 с.



22. Иголкин А.А. Ленинский нарком: у истоков Советской коррупции // Новый исторический вестник. 2004. №10. – С. 29.
23. Ильинский Д.П., Иваницкий В.П. Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. – М. : Транспечать НКПС, 1929. – 136 с.
24. История железнодорожного транспорта России / под общ. Ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб.; М., 1994. Т. 2 : 1917-1945 : 1917-1945 : История железнодорожного транспорта России и Советского Союза / Н. Е. Аксененко, Ф.К. Бернгард, Г. И. Богданов [и др.]; редкол. Н. Е. Аксененко (пред.) [и др.]. – СПб.; М. [б. и.], 1997. – 416 с.: ил., фот.
25. Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917-июнь 1941 гг.) : дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. – Тюмень, 2006. – 452 с.
26. Кондурушкин И.С. Частный капитал перед советским судом. Пути и методы накопления по судебным и ревизионным делам 1918 - 1926 гг. – М.; Л. : Госиздат, 1927 . – 254 с.
27. Кучерявый Н.П. Ответственность за взяточничество. – М. : Госюриздат, 1957. – 187 с.
28. Ларин Ю. Частный капитал в СССР. – М.; Л. : Госиздат, 1927. – 313 с.
29. Макеенко М.М. Очерк развития машиностроения СССР в 1921–1928 гг. – Кишинев : Картя Молдовеняскэ, 1962. – 116 с.
30. Манько А.В. Коррупция в России. Особенности национальной болезни. – М. : Аграф, 2012. – 256 с.
31. Маркосян Г.М. Коррупция в СССР в 1920-е годы и борьба с ней: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. 07.00.02. Москва, 2010.
32. О Феликсе Дзержинском: воспоминания, очерки, статьи современников. М., Политиздат, 1987. – 193 с.

33. Осокина Е.А. За фасадом «сталинского изобилия». Распределение и рынок в снабжении населения в годы индустриализации. 1927 – 1941 гг. М., 1997. – 222 с.
34. Павловский Н.Н. НКПС за 5 лет революции // Вестник путей сообщения. - 1922. - № 19. – С. 26-27.
35. Портнов В. П. ВЧК, 1917-1922 гг. – М. : Юрид. лит., 1987. – 208 с.
36. Сенин А.С. Управление железнодорожным транспортом России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.) : дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. – М., 2006. – 401 с.
37. Синельникова Е.Ф. Власть и научные общества Петрограда-Ленинграда в 1920-1930-е года. : дис.... канд. ист. наук : 07.00.02. – СПб., 2013. – С. 120.
38. Советский транспорт. (1917-1927). – М. : Нар. ком. пут. сообщ., 1927. – 243 с.
39. Скороход А. Дзержинские в истории Херсона. // Гривна. 2004. №10. – С. 13.
40. Соколов А.К. Историческое значение нэпа. М., 2008. – С. 94
41. Смирнова Т.М. «Бывшие люди» Советской России: Стратегии выживания и пути интеграции. 1917 – 1936 годы. – М. : Издательский дом «Мир истории», 2003. – 296 с.
42. Струмилин С.Г. Статистико-экономические очерки. – М. : Госстатиздат, 1958. – 647 с.
43. Тишков А.В. Дзержинский. Серия: Жизнь замечательных людей. – М. : Молодая гвардия, 1985г. – 384 с.
44. Хозяйственный обзор Северо-Западной области за 1924-1925 гг. Пятый отчет С.-Зап. обл. экон. совещания. Л., 1926. XV, 358 с. с табл. (РСФСР. С.-Зап. обл. экон. совещание).

45. Хромов С.С. Ф.Э. Дзержинский на хозяйственном фронте, 1921-1926. – М. : Мысль, 1977. – 340 с.
46. Ф.Э. Дзержинский - председатель ВЧК-ОГПУ. 1917-1926. / Сост. Плеханов А.А., Плеханов А.М.. М., 2007. – 295 с.
47. Щеглов В.В. Развитие транспорта / Щеглов В.В. // Социалистическая индустриализация Карельской АССР / В. В. Щеглов. – М. ; Л., 1935. – С. 285-317.
48. Якунин В.И. Железные дороги России и государство / Якунин В. И. – М. : Научный эксперт, 2010. – 432 с.

Материалы Петроградского окружного комитета по перевозкам Народного  
Комиссариата Путей Сообщения

Ф. Р-9239. Опись 1. Дело 8

Петроградский окружной комитет по перевозкам. Управление делами.

Доклады и отчеты о работе Окружного комитета по перевозкам и его отделов

Октябрь 1920

Лист 11

Справка по заданию комиссии по обследованию петроградского комитета по  
перевозкам /по п.п. 9 и 10/.

1. при укомплектовании штата управления петроградского ОКП оно  
встречает затруднения в приглашении достаточно подготовленных лиц для  
занятия соответствующих должностей по управлению.
7. Разрешить, в отступление от Декрета от 20 июля 1920 г. о расчетных  
операциях, покупку на небольшую хотя бы сумму наличные деньги на  
вольном рынке различных необходимых материалов, без коих хозяйственная  
часть не в состоянии нормально вести хозяйство.
13. Оборудовать и приспособить американские товарные вагоны для  
перевозки пассажиров, в виду недостатка вагонов классного парка.

Лист 12

17. для осуществления и практического проведения в жизнь возложенной на Петроградский окружной комитет по перевозкам задачи обсуждения в комитете вопросов, проектов и предложений о постройке новых линий и подъездных путей/ ст.5 §4 положения об окружном комитете по перевозкам/ образовать в составе управ ОКП – особую часть новых линий и подъездных путей.

Лист 46

Учетно-распорядительная часть.

В настоящее время в обращении вагонов-мастерских находится около 300 вагонов, каковыми пользуются Петротоп, Петрокомуна и Поморком.

Лист 53

Пассажирский парк.

Инвентарь классных вагонов на 1 сентября составлял 4563 единицы, потребность для обеспечения пассажирского движения – 2096 един. И фактическое наличие по данным переписи на 1/9 – 1074 един. За исключением вагонов под жилье, в ремонте и выделенных в распоряжение военных властей. Таким образом, недостаток вагонов для пассажирского движения составляет около 50 % к уменьшению чего желательно было бы приспособить для перевозки пассажиров американские товарные вагоны.

Общий вывод, из разработки этих сведений по Никол ж.д. на сентябрь можно указать что опоздания зависящие от сл. Тяги /неисправностей паровозов, вагонов и проч./ состав 37 %, опоздание зависящие от сл. Движения – 43 % и опоздания, независимо от агентов дороги/пожар, крушения и проч./ 20 %.

Ф. Р-9239. Опись 1. Дело 11.

Доклад комиссара управления Мурманской железной дороги о результатах работы комиссии по обследованию освобожденной от белогвардейцев северной части Мурманской железной дороги. 7 мая 1920 г. Москва  
НАРКОМПУТЬ т. ТРОЦКОМУ

Лист 5

Окончательные крайние ставки для неквалифицированных рабочих северной части дороги определились в 650 руб., 715 руб., 780 руб., а для мастеровых 1-ой руки 1100 руб., 1210 руб, 1320 руб. Кроме перечисленных минимальных ставок для неквалифицированных рабочих мужчин существовали еще низкие ставки в размере 500 руб, а с повышенным на 10 и на 20 %, 550 и 600 руб. для женщин – чернорабочих, сторожих, женщин-рассыльных и подростков чернорабочих до 16 лет.

Лист 11

Для обслуживания северной части дороги от ст. Масельской до ст. Мурманск имеется всего 195 паровозов., ... из 195 паровозов (37 американских, серия Щ - 2, серия О – 148, серия Т – 8) работают только 50 паровозов или около 26 %.

Потребность в вагонах составляет 93 шт., 30% на ремонт – 125 шт.

Из общего числа 4025 вагонов – здоровых всего 1590, остальные распределяются на битые – 271 шт., больные 1581 шт. и находящиеся под жильем и складами - 583 шт.

Лист 12

Процент больных классных вагонов (237 шт.), по своему состоянию требующих капитального ремонта, велик; его надо считать от 50% до 60%.

Из изложенного видно, что северная часть дороги в отношении подвижного состава и его ремонта находится в крайне тяжелом состоянии. Изношенность подвижного состава, отсутствие теплых помещений и непригодность некоторых из них к работе заставляют предстоящий сезон использовать исключительно для подготовки к зиме и возможности в дальнейшем справиться с могущими быть возложенными на Мурманскую дорогу задачами.

Лист 19

Северная часть Мурманской ж.д. от Петрозаводска до Мурманска находится в крайне неудовлетворительном состоянии, каковое состояние, имея в виду стратегическое и экономическое значение мурманской ж.д. /проходящей по северному краю с его природными богатствами/, для Советской России диктует принятия ряда чрезвычайных мер, могущих так или иначе облегчить управлению дороги выполнение задачи приведения дороги в состояние, годное для эксплуатации.

Ф. Р-9239. Опись 1. Дело 12

Переписка с НКПС, Сев-Зап. ЭКОСО и др. организациями об эксплуатации дорог, улучшении трудовой дисциплины, назначении комиссаров и др. вопросов.

Лист 42

Петр ОКП февраль 1921 г.

В президиум Сев-Зап. ЭКОСО

В течение 1921 г. дорогами было выпущено из ремонта, в порядке выполнения приказа № 1042 о восстановлении паровозного парка, следующее количество паровозов в единицах среднего ремонта: Никол 417, Сев-Западные – 284, Мурманская – 88. Итого 787.

Кроме капитального, среднего и восстановительного ремонта паровозов, производился текущий ремонт паровозов учет которого не ведется.

Кол-во вагонов, выпущенных из капитального ремонта конвенционного осмотра по приказу №1157 – о восстановлении товарного вагонного парка в единицах конвенционного осмотра следующее: Никол. 5456 ед., Сев.-Зап. – 3909 ед., Мурманская – 1800 ед. Итого – 11162 ед.

Также не учитывается текущий ремонт товарного парка вагонов как и ремонт паровозов.

Общая погрузка всех грузов за отчетный год по дорогам ОКП была след.: Николаевская – 534 ваг. в сутки, Сев.-Западные – 472, Мурманская – 195.

Количество выполненных паровозо-верст за 1921 г. дорогами окп:  
Николаевская - 8390142, Сев-Западные - 5727337, Мурманская - 3332828.  
Итого – 17450307.



Лист 43

7. парки/паровоз. и вагон./ дорог окп были следующими:

Наличие паровозов: нач. 21 года 1894- нач. 22 года 1895 – больных 1041-1114.

Наличие вагонов: нач. 21 года 40596 – нач. 22 года 41432 – больных  
12061-13342

Цистерн: 2450 – больных 430.

Лист 44

Распределение погрузки по главнейшим видам груза.

Воинские – 38909, Людские обыкновенные – 9271, Топлива – 223418,  
Компрода – 51063, Хоз. В прям. Сообщении – 5513; Хоз. В мест. Сообщении  
– 1100; Груз ВСНХ – 29273; ГРУЗЫ ЧАСТНЫЕ – Никол. - Отсут., Сев.-Зап. -  
146, Мурман. - 183. Итого: 329; Строит. Мат. – 4856, Прочие – 34630.

Лист 47

Сведения о наливке нефтепродуктов в 1921 г. на стан Рыбинск тов. Итого –  
3152, / в том числе 1323 для железных дорог.

Лист 48

Сведения о прибытии в Петроградский узел нефтепродуктов за 1921 год.

Всего – 13710/10410

Ф. Р-9239. Опись 1. Дело 15.

Статистические сведения Комитета о работе железных дорог Северо-Западной области.

Лист 1

4 сентября 1920 г.

Паровозы:

Налич. Парк - 2023

% больных 61,3 (больше всего на мурманской 73 пар.)

Пассаж 200

Товарные 296

Здоровые на маневр. 168

Воен. ведомственные 19

Прочие 117

Затр./Вып. – 180/169

Больных вагонов

Всего 11442

% к парку 21,6

Выпущено из ремонта 420

Продолжение приложения 1

Лист 149

Справка о работе района Петроградского ОКП.

2 ноября 1920 г.

Паровозы:

Наличие Парк 1996

% больных 58 (больше всего на мурманской 72 пар.)

*Пассаж 204*

*Товарные 305*

*Здоровые на маневр. 179*

*Воен. ведомственные 16*

*Прочие 141*

Затр./Вып. – 216/211

Больных вагонов

Всего 12093

% к парку 20,7

Выпущено из ремонта 415

Ф. Р-9239. Опись 1. Дело 16.

Лист 3

Продолжение приложения 1

Переписка с НКПС управлениями железных дорог и другими организациями о подготовке квалифицированных кадров, сокращений штатов и по личному составу август 1920 г.

Копия

Председателю СНХСР тов. Судакову

Острый недостаток квалифицированных работников по ремонту подвижного состава на ж.ж. д.д. Республики и в частности Сев-Зап ж.д. заставил последнюю принять меры к подготовке помощников мастеровых слесарей специалистов в собственной оборудованной учебной мастерской. Однако за неимением собственного помещения... после инспекции. Наиболее подходящим оказался завод Бреннера /б. Преловского/ угол Козловскаго и Тургеневского переулков и завод Однера...

Принимая во внимание, что успешность борьбы с транспортной разрухой на ж.ж. д.д. и в частности в Петроградском узле обуславливается наличием квалифицированных рабочих слесарей, инструментальщиков и пр. имея в виду острый недостаток таковых во всей Советской России, прошу в исполнение нашей очередной задачи по восстановлению разрушенного народного хозяйства немедленного распоряжения о передаче завода Бреннера, как наиболее приспособленного в ведение Сев.-Зап. ж.д., которая согласно заявлению представителей имеет возможность начать сразу подготовку помощников мастеровых количеством 300 человек юношей в возрасте от 16 до 18 лет.

Продолжение приложения 1

Ф. Р-9239. Опись 1. Дело 20

Постановление революционного военного совета республики 17 февраля  
1920 г.

Революционный военный совет постановил: 1 срочно откомандировать из всех частей красной армии, штабов, учреждений, управлений и заведений 3 Республики всех железнодорожников из числа занимавших на ж.д. должности, перечисленные в особой ведомости ... за исключением кавказского фронта, железнодорожных частей и штабов, железнодорожных коренных парков и передовых баз и специалистов телеграфного дела.

2. Откомандированные из ка подлежат только 1 – инженеры-путейцы и инженеры других специальностей, призванные на военную службу, из числа ранее служивших на ж.д., кроме занимающих в Армии особо ответственные должности, а также 2 – бывшие военные передвиженцы, кроме бывших офицеров, но только из строевых частей и не занятых по своей прямой специальности.

3. должны направляться « по месту прежней службы через «особые регистрационные пункты» организуемые для сего при Штабах Армии и Губвоенкомах

4. бывшие военные передвиженцы направляются в распоряжение НКПС /по мобил. Отделу/...

7. зачисленные на железнодорожную службу лица в отношении всех видов довольствия приравниваются к остальным железнодорожникам и вовсе исключаются с довольствия в военном ведомстве.

Продолжение приложения 1

8. считаются в постоянной командировке из армии, продолжают числиться на действ. военной службе, и не имеют права, с момента назначения их на

должность на железной дороге, покидать таковую или переводиться на другую службу без согласия своего железнодорожного начальства, под страхом ответственности по военным законам, наказ. за дезертирство.

9. лица связанные с неправильным составлением списков, неправильном откомандировании и принятии на железную дорогу бывших железнодорожников, привлекаются к суду Реввоентрибунала.

10. Железнодорожная администрация без свидетельства не имеет права

2 лист

принять ни одного откомандированного из армии бывшего железнодорожника. ... Управ. Дороги обязано тщательно проверить, действительно ли принятое на желаемую службу лицо состояло на таковой до приема его на службу в войска.

11. откомандированные ..., прошедшие «особые регистрационные пункты» и не явившиеся своевременно к месту назначения на железную дорогу считаются дезертирами.

36 лист

Постановление совета труда и обороны об эксплуатации и достройке мурманской ж.д. Совет труда постановил:

Поддержание правильной эксплуатации на мурманской железной дороге и планомерная достройка ее признаются государственной внеочередной и срочной задачей, в связи с чем все мероприятия, устанавливаемые в целях содействия сему, подлежат выполнению в военно-срочном порядке

Продолжение приложения 1

Москва, кремль, 12 июня 1920 г.

39 лист

В исполком Петросовета, копия: ПРТЧК, Губчек и Комиссару Округа т.  
Житкову

РСФСР, к.п.с.

Управ. Мурманской Ж.д. Админ часть 24 июля 1920 г.

Мурманская железная дорога испытывает острую нужду в  
квалифицированных служащих и рабочих и в рабочей силе вообще. ..

Недостаток этот увеличивается вследствие заболеваний на Северной Части  
дороги выражается в среднем в 8% в месяц, пополнения же убывающего  
штата поступают в крайне незначительном количестве...

Назначенные на принудительные работы на дорогу будут содержаться и  
продовольствоваться за счёт дороги с зачислением в ж.д. штрафные команды  
при чем охрану им будет нести охрана дороги.

Приложение 2

Материалы Политического отдела Управления Северо-Западных железных  
дорог «Дорполит»

Ф. Р-8145. Опись 1. Дело 18.

Лист 1

Двухнедельная информационная сводка ОКТОГПУ Сев. Зап. Округа за 1-ую половину мая 1922 г.

Никол. Железная дорога

Общ. Полит. Положение.

В связи с проходящей конференцией в Генуе настроение рабочих и служащих сносное, никаких осложнений не предвидится. Самым большим вопросом, волнующим рабочих – это выплата своевременно жалованья. Среди рабочих ст. Бологое было волнение в связи с вычетом из жалованья за госснабжение за февраль, март и апрель месяцы, но принятыми Дорпрофсоюзом мерами вопрос улажен. Обещанием отменить в счет или же выдать аванс на погашение такового. Отношение к Соввласти безразличное, к Компартии не только безразличное, но даже ироническое, объясняется это тем, партийная организация идейно не сплочена и не могут разобраться в НЭП, даже лично сами члены партии, не говоря о разъяснении рабочим.

Хищения грузов.

Хищения производятся на месте стоянки по большим станциям, носят единичный характер. В хищениях в большинстве случаев участвуют жел. служащие, причинами, способствующими расхищению грузов, служат во первых участие самих жел. дор. Служащих и во вторых недостаточность

Продолжение приложения 2

бдительности охраны НКПС. Со стороны жел. дор. Администрации никаких мер к прекращению подобных случаев не принимается

По материальной службе



Настроение рабочих и служащих удовлетворительное, в отчетный период наблюдается некоторая заминка в работе связи с сокращением штатов. Снабжение паровозов топливом удовлетворительное, хотя замечались некоторые перебои в нефти.

Лист 4

Объединенные Северо-Западные железные дороги.

Общее политическое положение.

За отчетный период были частичные недовольства у рабочих на экономической почве из-за малой выдачи продуктов по госснабжению, несвоевременной выплаты жалованья за апрель м-ц неработоспособность органов ТПО. К Советской власти, Компартии и Профсоюзам отношение рабочих пассивное.

Хищение грузов

С 1 по 15 зарегистрировано три случая хищения. В хищениях подозреваются участники охраны, сопровождавшая груз. В целях борьбы с хищениями производятся ночные обходы путей, как для наблюдения за целостью грузов, так и для проверки несения службы охраной НКПС, кроме того агенты охраны присутствуют при погрузке, выгрузке и перегрузке на товарных станциях, обращая главное внимание на груз идущий по адресу НОМГОЛА.

Лист 5

Продолжение приложения 2

По службе движения

Отношение к работе рабочих удов. ... Штат служащих достаточен, но ощущается недостаток в коммерческих агентах.... Со времени повышения

тарифа заметно уменьшилось число пассажиров в поездах дальнего следования, благодаря чему уменьшилось и переполнение вагонов.

По службе пути. Состояние верхней поверхности пути критическое – необходимо немедленная замена новых шпал. Путьевые сооружения – мосты, требуют срочного ремонта, который будет производить Головной Отряд.

На службе тяги.

При современных требованиях срочных выполнения по ремонту паровозов и вагонов, необходимо усилить штат рабочих квалификации: слесарей, монтеров, механиков, электротехников и т.п. причина задержки паровозов в ремонте – недостаток квалифицированных мастеров и рабочих, отсутствие материалов, запасных частей и инструментов, как то: железа, ацетилен, напильников и других. По мере возможности мастеровые принимаются на работу.

По связи и электротехнике

Ремонт телеграфно-телефонных линий не производился из-за отсутствия денежных средств на оплату рабсилы.

По материальной службе

Хищение топлива на складах производится в небольшом количестве самими жел. дор. Рабочими и служащими, которые носят неорганизованный характер.

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ОКТОГПУ РАПОПОРТ

Начальник секретной части АЛЕШКОВСКИЙ

Начальник Инфотделения Орлов

Использовали: Балашов в 1992 г. и Яров С.В. в 1993 г.

Приложение 3

Материалы Уполномоченного Народного Комиссариата Путей Сообщения по  
Октябрьской железной дороге

Ф. Р-6980. Опись 1. Дело 8.

22 ноября 1922 г.

Протоколы заседаний Комиссии по борьбе с взяточничеством и хищениями на дороге. Список агентов 2 отделения службы эксплуатации.

9 октября 1923 г.

Рассекречено 01.01.93

Лист 1

Вх. № 514

Комиссия по борьбе с хищением и неисправностям по перевозкам.

Согласно циркулярного распоряжения Д № К/15118 от 16/12 с.г. настоящим сообщаем, что наиболее известные виды хищений грузов на II отд. Сл. Эксп. Следующие:

Срыв пломб, пролом крыш и стенок вагонов. Злономерных отцепок и предоставление незаконных льгот отправителям и получателям не наблюдаются.

Недогрузки, простой перегрузки неправильное составление документов, а актов и проч. Имеют место как единичные случаи.

Борьба должна вестись в первую голову с особой энергией со срывом пломб и пролома кузова вагонов.

Продолжение приложения 3

Ближайшими условиями способствующих к развитию хищений является: во-первых, малочисленность охраны, во-вторых недостаточность освещения станций и парков и в-третьих, частые перемены и заведовании охраной / переход отд. Охраны введение сл. Движения и обратно/.

Прямых препятствий к раскрытию хищений и неправильностей в перевозках не встречается, но косвенными причинами являются перегруженность ДЧ, КР и КГ канцелярской работой.

Мероприятия к улучшению борьбы с хищениями и неправильностями помимо увеличения штата сторожей охраны и освещения парков полагаем расследования каждого случая должны вестись не каждым лицом отдельно, как-то: Отделом Охраны ДЧ, КР, ЧГ и ГПУ, а совместно т.е.

Административное расследование ведется отделом охраны КР, ДЧ и КГ являются специалистами по железнодорожным правилам и помогают ему в этом направлении, агент ГПУ способствует расследованию с чисто уголовной стороны.

Таким путём введенное совместное расследование дает более реальные результаты.

УДР/ Алексеев

ДЧ – УИ:Захаров

ДЧ – УИ: Скачков

КР-У: Дуров

КГ-У: Пампеев

Продолжение приложения 3

Лист 2

Приказ о принятии мер к устранению на железнодорожном транспорте неправильностей, дающих возможность агентам брать взятки. 10 ноября 1922 г. 1572

... принимая во внимание, что в настоящее время необходимо изжить раз и навсегда не только возмутительные и преступные факты получения агентами транспорта взяток, но и уничтожить те неправильные и идущие в разрез с существующими законом действия агентов дороги, которые дают возможность брать взятки, - Центральная Комиссия по Б, В на транспорте постановила:

1/ неуклонно требовать исполнения, под личной ответственностью начальников подлежащих станций, правил погрузки, выгрузки и соблюдения сроков хранения грузов.

2/ настаивать на аккуратном и строгом ведении на станциях книг прибытия и отправления поездов и требовать составления актов о всякой отцепке ранее станций назначения по каким-бы то ни было причине груженных вагонов и об остановках поездов на перегонах, с немедленной передачей этих актов агентам ТОГПУ для производства расследования об основательности такой отцепки и остановки поезда на перегонах.

3/ принять все меры к улучшению оборота паровозов, уменьшению простоя их в оборотных депо, к улучшению коэффициента оборота рабочего вагона и не допускать простоя груженных вагонов под выгрузкой. Категорически воспретить прицепку с превышением состава поездов уже установленных норм.

Продолжение приложения 3

4/ Требовать со станционных кассиров соблюдения всех правил при продаже и компостировании билетов и сдачи ими тотчас же после составления кассового отчета всей выручки артельщикам ими, за отсутствием же таковых, начальникам станций.

5/ Предложить коммерческим ревизорам возможно чаще проверять все коммерческие операции станций с докладом о результатах таких проверок.

6/ Принять все зависящие меры к тому, чтобы в пассажирских поездах одноосные и двухосные крытые вагоны заменять классными вагонами, брать таковые в первую очередь из горемоз и подремоз???, в замен коих предоставить оборудованные теплушки.

7/ Озаботиться изысканием способов увеличения прожиточного минимума и своевременной выплатой служащим и рабочим жалования и выдачей в срок всех видов довольствия.

Д.В газете Гудок № 756 помещен Приказ от 10/XI. Т. 1572.

Лист 8

Протокол съезда всех ДС ДЧ КГ КР и ср 2 отделения сл. эксплуатации. 20 апр. 1923 г.

Имею ввиду особенную легкость вскрывать в целях хищения посредством взлома крыш и стен вагоны имеющие торжазные площадки, просить Д сделать распоряжение по дороге, а если возможно через НКПС и по всей сети дорог о недопущении погрузки особо ценных грузов в торжазные вагоны.

Продолжение приложения 3

Газета гудок. № 875. Стр. 3

Лист 33

Принимайте меры против недогрузов.

... Таким образом, в феврале в числе 6 наиболее благополучных дорог остались те-же дороги, что и в январе месяце, исключая Октябрьской ж.д., место которой заняли Северо-Западные дороги.

14 апреля. Биржа. 1923 г.

5173

Лист 99

Журнал Технического Сопещения по борьбе со взяточничеством, хищениями и злоупотреблениями на Октябрьской ж.д. № 98.

29 июня 1923 г.

...За последние месяцы были выявлены следующие методы хищения грузов в поездах:

1/ пломба груженого вагона распиливается тонкой пилкой вдоль пломбы, после чего груз похищается, а пломба вновь открепляется совершенно незаметно для при беглом её осмотре.

2/ хищения производят действующие кондукторские бригады посредством открывания люков особым крючком, который просовывают в щель люка и натягивают... Следы открывания люков можно обнаружить только при разгрузке вагонов.

3/ Взлом крыш, специальной гвоздильной лапкой...

Продолжение приложения 3

4/ Вырезание специальной пилой карманной стальной доски тормозной площадки...

7/ производство хищений составителями, оцепщиками, стрелочками; в ночное время при работе в парках на маневрах, составители получив



разными путями сведения о ценных грузах, загоняют вагоны на на дальние и не освященные тупиковые пути...

Лист 100

Примечание: к пар. 4. При внезапной ревизии кондукторов, обслуживающих поезда, обнаружено масса предметов служащих для взлома вагонов, как-то: ручные пилы, молотки, гвозди, бичева и т.д. при посредстве которых были вскрыты вагоны. Затем при обыске найдены огнестрельные предметы: наган и патроны, при посредстве которых производились симуляции налётов, якобы частных лиц и затем сами взламывали вагоны и делали хищения.

Лист 132

Журнал Сопещания Съезда Председателей участковых технических совещаний по борьбе с хищениями и недостатками грузов на Октябрьской ж.д.

30 июля 1923 г.

... Выяснилось нижеследующее:

Прежде всего, в отношении подвижного состава констатируется тот общий факт, что ремонт вагонов производится сырым деревом, почему оно дает в скором времени трещины и в результате является значительная утечка грузов насыпью.

Продолжение приложения 3

Лист 133

Представителем матер службы о принятых мерах сообщено совещанию нижеследующее:

2/ за недогрузки возложена персональная ответственность на мл с наложением на них взысканий;

3/ производится командировка на места погрузки агентов из участков для производства внезапной ревизии и наблюдения за погрузкой;

4/ производится, в виде опыта, командировка агентов из одного участка в другой для наблюдения за погрузкой и приемки дров для своих участков на месте погрузки.

Ф. Р-6980. Опись 1. Дело 11.

Лист 1

Переписка с НКПС о борьбе со взяточничеством и списки рабочих и служащих, уволенных с дороги

Выписка из приказа Моктомгу № 88 от 11 августа 1922 года

Параграф 5

При сем объявляется для руководства и исполнения инструкция Тройкам по борьбе со взяточничеством на путях сообщения.

Тройки по борьбе со взяточничеством на путях сообщения объявляют и направляют деятельность заинтересованных учреждений и организаций в части борьбы со взяточничеством и наблюдают за неуклонным и своевременным проведением последними в жизнь намеченных мероприятий

Продолжение приложения 3

2 своего отдельного рабочего аппарат тройки не имеют, а проводят все свои мероприятия через соответствующие учреждения и организации /органы ТОГПУ, НКПС, ЦЕКТРАНА, А.РКИ и т.д.

3 для обсуждения вопросов возникающих в процессе деятельности троек, последними устраиваются периодические заседания не реже одного раза в неделю/на кои привлекаются по мере надобности представители других

заинтересованных ведомств /ГУБИСПОЛКОМА, Губкома, РКИ, и пр./ . Все решения принятые на означенных заседаниях фиксируются в протоколе.

4. По вопросам борьбы со взяточничеством на транспорте ТРОЙКИ имеют право входить с представлением и вносить свои предложения во все Совучреждения и организации, а так же парторганы, в пределах своего участка, района, дороги и т.п.

Примечание. В случае несогласия учреждения с предлагаемыми ТРОЙКОЙ мероприятиями, вопрос передается в вышестоящую ТРОЙКУ. При признании последней целесообразности и предлагаемого, таковое согласовывается на предмет проведения в жизнь с соответственными инстанциями.

5. Постановления троек касательно мероприятий со стороны представленных в тройке ведомств, последние, а равно наблюдение за проведением из означенными ведомствами лежит на членах ТРОЙКИ, являющихся представителями этих ведомств.

6. Работа троек не должна ограничиваться влиянием и проведением мероприятий только через представленные в тройки ведомства. ТРОЙКИ должны заинтересовать вовлечь в орбиты своей деятельности все учреждения, все организации, всех частных рабочих и служащих могущих в той или иной степени оказать помощь делу борьбы со взяточничеством.

Продолжение приложения 3

7. О выполнении отдельных поручений члены тройки делают доклады на заседаниях последней.

8. В основу борьбы со взяточничеством должно быть положено: а) всестороннее изучение условий и причин, благоприятствующих и способствующих процветанию взяточничества

Б) широкие агит-компания/устная и письменная/

В) постановка отдельных отраслей транспорта и условий, при которых взяточничество представляло бы наибольшие затруднения и было бы сопряжено с большим риском для взяточников/упрощение аппарата, частые внезапные проверки и ревизии со стороны административных властей, профорганов, РКИ и ТО, назначенные в особо пораженные взяточничеством пункты испытанных частных работников, переброски т.д. и т.п.

Г) улучшение материального положения транспортников/ своевременная и полная выдача жалования, тоже продовольствия, топлива, жилищные условия т.п.

Д) быстрые судебные разбирательства дела по взяточничеству по возможности в пунктах совершения таковых, при чем служебные заседания делательно устраивать в помещениях мастерских, контор, и т.п. с привлечением возможно большого количества зрителей, каждый процесс должен носить агитационный характер.

Е) широкая публикация имен взяточников в местной прессе.

Ж) проведение в жизнь постановлений центральной тройки.

9) Кроме повседневной работы по искоренению зла для борьбы коим они вызваны к жизни, на обязанности ТРОЙКИ лежит:

Продолжение приложения 3

А) выяснение отдельных служб и их частей в коих наиболее развито взяточничество а также отдельных категорий должности/служащих среди которых взяточничество наиболее наблюдается

Лист 2

Б) конкретные выводы из материалов по п.а., принятие мероприятия по ним и если на месте сделать нельзя представление в высшую инстанцию.

10) О в сей деятельности ТРОЙКИ представляют в высшую ТРОЙКУ двухнедельные доклады/сводки/ по схеме при сем прилагаемой. В докладах этих должна быть отмечена не только деятельность тройки за истекший период с конкретными указанием результатов работы, но и выдвинутые проекты мероприятий, назревшие процессы работы ТРОЕК и которые, по их мнению, необходимо провести в жизнь вообще – республиканском масштабе и в районах.

11) Особо уполномоченные назначаются из числа сотрудников ТОГПУ. Причем от исполнения прямых своих обязанностей они не освобождаются.

12) Особо уполномоченные ТРОЕК на станциях и пристанях работают по указаниям троек и проводят все их постановления для чего держат связь с заинтересованными учреждениями и вносят предложения по борьбе со взяточничеством и наблюдают за неуклонным и своевременным проведением этих мероприятий соответствующими органами.

13) Отчетность особо уполномоченных ТРОЙКОЙ тоже, что и троек, за исключением сроков представления докладов. Доклады особоуполномоченных устанавливаются еженедельно.

Зам. Пред центр. Тройки: Усов

Продолжение приложения 3

Члены: Илюшин, Королёв.

Подлинник подписали:

Зам. Начальника Моктогпу: Карпенко

ВРИЛ Начальника Обще-Админ: Суржанинов

Лист 33

Секретно

Окружным и дорожным тройкам по б/в. Приписка 22 февраля 1923 г.

Последнее время наблюдается провоз со скорыми поездами, особенно в вагонах-ресторанах и проводниками спальных вагонов/бывш.

Международного Общества/ в большом количестве спирта, а также и других крепких напитков.

Провоз крепких напитков остается необнаруженным не только при посадке, но также и при высадке контроля, проверяющий багаж при выходе из станций, получает соответствующую мзду и пропускают «спиртовоза» с миром....

Обнаруженные спиртные напитки должны отбираться и по составлении соответствующего акта, передаваться органам ТОГПУ вместе с лицом, у коего спирт обнаружен., для дальнейшего законного направления.

Лист 102

Секретно

15 марта 1923 г.

Всем линейным органами по б/в и б/х

Продолжение приложения 3

В практике работ по б/в одной из линейных учкомиссий обнаружено, путем сличения дубликатов накладных и квитанций дополнительного сбора с отчетностью Ведомства Путей Сообщения, что сторонние учреждения, пользующиеся услугами транспорта, уплачивают двойную сумму за разгрузку вагонов, произведенную средствами дороги. Прodelывалось это уполномоченными сторонних учреждений путем подачи этим учреждениям ложных счетов.

Ф. Р-6980. Опись 1. Дело 16

Политсводка ПОКТО ОГПУ о дефектах работы дороги Рассекречено

21 декабря 1923 – 13 июня 1924

Лист 3

Сводка о дефектах по октябрь жел. дор.

За время с 15 по 30 ноября 1923 г.

Правление.

а/ЧФ

1. От несвоевременной сдачи станцией выручки в Главную Кассу Окт ж/д./ которые большинство в совзнаках/ с линии, с задержкой на 2-3 дня минимум, дорога несет убытки на курсе до 1500 рублей червонных. С Полоцкой линии сбор выручки производится 3 раза в неделю, доходность ее от 1,5 до 2-х миллионов рублей наносит дороге убыток на курсе 1500-2000 червонных рублей...

3. происходящая на линии выплата зарплаты по курсу дня несет также дороге убыток на курсе, так как уплата продолжается 5-7 дней, артельщики же

Продолжение приложения 3

получают для расплаты 50% твердой валютой и 50% совзнаками, последние в течение 1-5-7 дней падают...

Лист 4

в/ПО ЛИНИИ

9. В последнее время участились случаи, более чем халатного отношения к своим обязанностям, со стороны Начальников участков и некоторых Начальников служб управления дороги, каковые на служебные требования низших служащих дорог, отделяются молчанием и не обращают внимания на последствия, какие могут образоваться от небрежного отношения к делу.

Как пример можно привести следующий факт: ДС ст. Волхово Окт. ж/д. гр-н РОДИОНОВ пять раз по телеграфу затребовал необходимое количество керосина для освещения станции Волхово и др., так как на станции потухли, за неимением керосина, даже сигналы, что могло вызвать катастрофу проходящих поездов, и не смотря на пятикратные требования керосина, для ст. Волхов, по адресам: М. Вишера, МЧ-Петроград, М.Д, ДН-1 и ДЧ-2 – керосин выслан не был.

Начальнику секретной части ПОКТОГПУ

5 декабря 1923 г.

Лист 8

Сводка о дефектах по окт. жел. дороге

За время с 1 по 25 декабря 1923 г.

1. Правление.

Лесной отдел...

Продолжение приложения 3

4. С топливом в Петроградском узле дело обстоит плохо

2) погрузка в вагоны вообще неправильна. Недогруз очень большой. В среднем погрузка не более 70-75% емкости вагона, деньги же за погрузку платятся, как за полные вагоны. С 14-го ноября по 12-е декабря по одному старо-дровяному складу оказалось: из прибывших 144 американских вагонов, в которых при полной нагрузке должно было прибыть 432 куб. саж., фактически прибыло лишь только 344 саж. Недогруз в 88 куб.саж.

3) На финляндском вокзале имеется до 75000 пудов донецкого угля, сваленного в кучу, из-за неправильной установки вытяжных труб означенный уголь начинает загораться.



Г) ЧА-отдел охраны.

6. За последнее время хищения грузов на окт. жел. дор. Значительно увеличилось,- например:

1) в сентябре было 7 случаев хищения, похищено 29п. 13ф., на сумму 2155 р. 25 коп.

2) в октябре хищений было 10 случаев, похищено 48 п., на сумму 2652 р. 25 коп. зол.

3) в ноябре хищений было 20 случаев, похищено 215 п., 36 фн. , на сумму 8472 р. 52 коп. зол....

Е) ЧС

8. Дополнительно по части Фактической ревизии:

1) За 1922 г. не ликвидировано 684 выправки на сумму 222,888 р.77коп. дензн. 1923 г.

2) За 1923 г. числятся неликвидированными 4589 выправок на сумму 9,293,051 руб. 98 коп. дензн. 1923 г.

Наибольшее количество выправок числится за следующими станциями:

Петроград-тов. – 934, Петрогр.-пасс. – 208, Ново-Навалочная – 257, н-Порт-770, Пушино – 113 выправок и т.д.

Приложение 4

Материалы Управления Петроградского округа путей сообщения «ПОПС»  
Народного Комиссариата Путей Сообщения РСФСР

Ф. Р-2139. Опись 1. Дело 50

Петроградский округ путей сообщения

Лист 6

Телеграмма. Из НКПС 26 апреля 1922 г.

Для усиления котельных и кузнечных работ по ремонту подвижного состава на дорогах временно разрешается существующие поправочные коэффициенты сдельных расценок по котельным и кузнечным работам

увеличивать соответственно местным условиям, однако не выше чем в полтора раза.

Лист 37

Работы по ремонту телеграфных, телефонных и сигнализационных линий начались 15/У с.г. Средний приработок по дороге равняется: в мае месяце 20%, в июне – 90%, в июле 116%, в августе 146% и в сентябре 159%. Рост приработков объясняется постепенным навыком рабочих, нанятых для ремонта телеграфных, телефонных и сигнализационных линий со стороны.

2 декабря 1922 г.

Лист 38

Петроградский округ путей сообщения

Документы об особых вознаграждениях служащих

ОБН на № 92296 от 22/У

Продолжение приложения 4

Приказом Совета Труда и Оборона за № 2 пар. 23 и пар.24, Северные районы Мурманской ж.д. вследствие особых климатических условий были выделены в оплате, путем введения поправки на полярность, в размере 20% на III районе и на 30% в IV районе, причём означенная поправка на полярность распространяется на все виды денежного довольствия.

Лист 39

БН Мурманской ж.д.

Вопрос о распространения действия циркуляра от 28 апреля с.г. за № 92185 на работников транспорта 13-17 разрядов Северных Районов мурманской ж.д., т.е. об исчислении им дополнительного вознаграждения по приказу

НКПС № 144 с поправкой на полярность, подлежит разрешению в отрицательном смысле. Но в этом прошении было отказано

Лист 67

ОБН № 2315

Справка. О суммах основного содержания и дополнительного по бюллетеню № 32, уплаченных за июнь месяц по управлению дороги и линии и процентное отношение суммы дополнительного вознаграждения к сумме основного заработка.

Продолжение приложения 4

	Основной заработок	Дополнительное вознаграждение по бюллетеню № 32	Процентное отношение
Николаевская	9.730.900	62.225	0.63
Северо-Западная	7.258.000	71.725	0.98
Мурманская	7.5888.600	44.460	0.58
-	6.564.120	57.551	0.87
Управление дороги	7.472.659	1.243.552	16.6

Таким образом, среднее процентное отношение суммы дополнительного вознаграждения к сумме основного содержания в дорожном масштабе составит:  $(0.63 + 0.98 + 0.58 + 0.87 + 16.6) : 5 = 3$ , т.е. менее заданной нормы на 1,1%

20 июля 1922 г.

Бюллетень НКПС № 32

Лист 80

Переплата по бюллетеню №32

... Что при рассмотрении персональных списков по Отделу Управления ПОПС ОБН нашел ряд неправильностей выразившихся в переплате сотрудникам Округа по бюллетеню № 32. Начальники некоторых отделов, представляя

Продолжение приложения 4

сотрудников к повышению по коэффициенту дополнительного вознаграждения по бюллетеню № 32, упустили из виду циркуляр ПОПС № 60 от 9 марта, коим уже было предусмотрено повышение в разрядах помощников и начальников отделов и частей и инспекторов...

Итого по подсчетам: переплаты составили 11675 руб.

... Кроме того можно и ещё указать на некоторые спорные случаи повышения дополнительного вознаграждения отдельным сотрудникам ПОПС.

Лист 86

Телеграмма 16 марта 1922 г.

Ввиду крайне ненормального положения оплаты труда техническо-административного персонала предприятий дороги работающих на сдельных условиях при котором названные агенты зарабатывают значительно меньше руководимых ими служащих и рабочих и вследствие неоднократной и всё чаще повторяющихся обращений ко мне органов союза заинтересованных агентов в скорейшем уравнивании их в среднем заработке с руководимыми ими группами прошу ваших распоряжений о срочной разработке способа справедливой оплаты труда низшего техническо-административного персонала.

№ 92/2367 Н Сев. Зап. Правосудович.

/Приписка на телеграмме: др. человек ... ОБН. Это дело срочное, когда к нам обращались и почему мы ничего не сделали? 16 августа 1922 г.