

Политические отделы на советских железных дорогах в годы военного коммунизма

А. Ю. Давыдов

Для цитирования: Давыдов А. Ю. Политические отделы на советских железных дорогах в годы военного коммунизма // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2024. Т. 69. Вып. 2. С. 335–357. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2024.206>

В статье рассматривается деятельность железнодорожных политических отделов в 1919–1920 гг. Они представляли собой чрезвычайные органы, создававшиеся большевистским руководством при Наркомате путей сообщения для решения злободневных задач в авральном режиме. Проанализирована деятельность данных организаций по установлению своего диктата на стальных магистралях в первые годы советской власти. Исследование практик работы политотделов представляется актуальным в контексте осмысления механизмов противоречивого политического воздействия Советского государства на отечественный социум. Новизна исследования обусловлена малой изученностью темы, а также использованием автором не введенных ранее в научный оборот многочисленных источников, обнаруженных в нескольких архивных фондах. В статье приведены факты, дающие отчетливое представление о двух этапах функционирования изучаемых организаций. Аргументируется суждение о том, что на первом из них (март 1919 г. — январь 1920 г.) акцентировалось внимание на политико-просветительской деятельности рассматриваемых органов; выявлено минимальное воздействие их на экономические и политические сферы. Зато на втором этапе (январь 1920 г. — январь 1921 г.), когда ведомство политотделов фактически превратилось в орудие наркомата путей сообщения Л. Д. Троцкого, оно сумело подчинить своему влиянию все основные структуры транспортного комплекса страны. В статье представлена авторская разработка проблемы распространения диктата политуправлений и Наркомата путей сообщения на отдельные железные дороги, на их участки и на трудовые коллективы. Подробно характеризуется процедура изживания партикуляризма партийных и профсоюзных комитетов на стальных магистралях. Вместе с тем, анализируя стенограммы и протоколы съездов партии и Советов, изучая делопроизводственные документы одного из основных политуправлений, автор развивает высказанную ранее в научной литературе идею о слиянии политических отделов и усмирённого ими профсоюза транспортников в мощную партийно-государственную структуру, руководя которой Л. Д. Троцкий и его команда становились ключевыми игроками восстановления экономики страны после Гражданской войны.

Ключевые слова: политотделы, Наркомат путей сообщения, Главполитпуть, Петрополитпуть, Е. Ф. Розмирович, Л. Д. Троцкий, А. П. Розенгольц, С. М. Гессен, приказ № 1042, Цектран.

Александр Юрьевич Давыдов — д-р ист. наук, проф., Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Российская Федерация, 191186, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48; davydov.au@mail.ru

Alexander Yu. Davydov — Dr. Sci. (History), Professor, Herzen State Pedagogical University of Russia, 48, nab. r. Moiki, St. Petersburg, 191186, Russian Federation; davydov.au@mail.ru

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2024

Political Departments on Soviet Railways during the Years of War Communism

A. Yu. Davydov

For citation: Davydov A. Yu. Political Departments on Soviet Railways during the Years of War Communism. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2024, vol. 69, issue 2, pp. 335–357. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2024.206> (In Russian)

The article examines the activities of the railway political departments in 1919–1920. They were institutions created by the Bolshevik leadership under the People's Commissariat of Railways to resolve issues in emergency mode. The article aims to analyze the activities of these organizations in establishing their dictate on the railways in the first years of the Soviet power. The study of the work of political departments is relevant in the context of understanding the mechanisms of the political influence of the Soviet state on the society. The article sheds light on the under-researched aspect and introduces not previously used sources into the scholarship. The article provides facts about two stages of the functioning of the organizations in question. During the first stage (March 1919 — January 1920), the attention was focused on their political/educational activities; their impact on the economic/political spheres was minimal. During the second stage (January 1920 — January 1921), when the political departments became a means of the People's Commissar of Railways, L. D. Trotsky, all the structures of the transport complex of the Russian Soviet Federated Socialist Republic were subordinated to them. The author puts forward a thesis of how the absolute power of the political departments and the People's Commissariat of Communication Routes of the Soviet Union was extended to the railways and workforce. The author also develops the idea expressed earlier in the scholarship about the transformation of political departments and the suppressed trade union of transport workers into a powerful party-state structure, which, under the leadership of Trotsky, became a key player in the restoration of the country's economy after the Civil War.

Keywords: political departments, People's Commissariat for Communication Routes, Chief Political Directorate for the Communication Routes, Petrograd Railway Terminal Political Department, E. F. Rozmirovich, L. D. Trotsky, A. P. Rosengolz, S. M. Gessen, Order no. 1042, Central Committee of the United Union of Railway and Water Transport Workers.

Политические отделы — это чрезвычайные органы управления, использовавшиеся верхами Коммунистической партии в целях экстренного решения неотложных задач и создававшиеся тогда, когда обычные институты не могли справиться с ситуацией. В первый раз они были образованы на железных дорогах в марте 1919 г. и действовали фактически до начала 1921 г., хотя официально их упразднили в марте 1921 г. Далее, организованные в 1933 г., они действовали до 1943 г.; вновь учрежденные в 1949 г., такие органы до 1956 г. обеспечивали контроль со стороны партийного руководства за железнодорожным транспортом и его кадрами. В статье исследуются наименее изученные аспекты деятельности политических отделов на отечественных железных дорогах в 1919–1920 гг., связанные с утверждением их диктата в отношении коллективов и организаций транспортного ведомства.

Обратимся к историографии проблемы. Исследователи И. П. Климов, И. А. Анфертъев обращают внимание на выполнение названными учреждениями функций чрезвычайных партийных органов, подчиненных в первую очередь Центральному комитету РКП(б)¹. Уточнял их полномочия А. С. Сенин, называя действовав-

¹ Анфертъев И. А. Деятельность комиссий правящей РКП(б): опыт коллективного управления государственными структурами в кризисные периоды первых лет Советской власти // История:

шие на путях сообщения главный и дорожные политический отделы аппаратом по политическому просвещению железнодорожников и контролю за деятельностью политработников, который ведал также «урегулированием конфликтов между администрацией и общественными организациями дорог... между администрацией и работниками»². Авторы А. В. Гайдамакин и Т. Н. Хроменкова, указывая на две формы партийно-политического воздействия на железнодорожников в период военного коммунизма — комиссарское правление и политотделы, определяли доминировавшее положение вторых³.

В историографии утвердилось понимание политотделов как партийно-государственных органов. С. С. Войтиков видит в деятельности их центра — Главполитпути (Главного политического управления Наркомата путей сообщения) — начало «первого этапа сращивания партийного и государственного аппарата»⁴. Вместе с тем Сергей Сергеевич рассматривает ведомство и его учреждения в контексте внутривнутрипартийной борьбы, развернувшейся по поводу выяснения места профсоюзов в советской политической системе. Исследователь сосредоточился на том этапе функционирования политотделов (1920 г.), когда в них командовал Л. Троцкий. Тогда Льву Давидовичу удалось использовать чрезвычайные органы и в целях некоторого укрепления трудовой дисциплины на транспорте, и для наращивания своего политического веса, что помогло ему стать, по справедливому суждению С. Войтикова, «железнодорожным диктатором»⁵.

С особым мнением по проблеме транспортной «диктатуры» Л. Троцкого выступал С. А. Павлюченков. По его аргументации, харизматичный нарком путей сообщения и вождь Красной армии фокусировался на проведении курса «сращивания» учреждений Главполитпути с профессиональным союзом транспортников; таким путем он намеревался создать «грандиозный аппарат», в котором «царили бы люди и порядки Троцкого». Политотделы предполагалось «растворить» во вновь созданной партийно-государственной структуре, действовавшей под профсоюзным флагом. В итоге транспортной отрасли, реорганизованной и подчиненной Л. Троцкому, предстояло стать главной силой экономического прогресса после завершения Гражданской войны в России. По утверждению историка, не согласившийся со столь существенным усилением влияния Троцкого В. И. Ленин развернул «дискуссию о профсоюзах». Борьба между ее участниками была настолько острой, что в отдельных районах сторонники Ленина полулегально проводили свои собрания

факты и символы. 2017. № 3 (12). С. 12; Климов И. П. Источники транспортного права в советском государстве (октябрь 1917–1920 г.) // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 4 (77). С. 16.

² Сенин А. С. Управление железнодорожным транспортом России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.): дис. ... д-ра ист. наук. М., 2006. С. 505, 507.

³ Гайдамакин А. В., Хроменкова Т. Н. Становление и деятельность системы комиссарского правления на железных дорогах (1919–1921 гг.) // Вестник Томского государственного педагогического университета. 2017. № 5 (182). С. 50; Гайдамакин А. В. Формирование советской концепции железнодорожного транспорта и проблемы ее реализации: социокультурный аспект. 1917–1930-е гг. Омск, 2018. С. 42.

⁴ Войтиков С. С. Узда для Троцкого. Красные вожди в годы Гражданской войны. М., 2016. С. 371.

⁵ Войтиков С. С. Профсоюзная дискуссия и внутривнутрипартийная борьба в РКП(б) в 1919–1921 гг. // Российская история. 2016. № 1. С. 53, 58.

и издавали газеты. Тем не менее разгром группы Троцкого полностью изменил политическую реальность, в создании которой немалую роль сыграли политотделы⁶.

Исследователи в первую очередь обращаются к проблемам функционирования Главполитпути Наркомата путей сообщения (НКПС) и его взаимоотношений с центральными партийными, профсоюзными и государственными органами. Поскольку за пределами внимания ученых оказываются вопросы установления единовластия региональных подразделений данной организации на отдельных дорогах и участках стальных магистралей, то и железнодорожная диктатура Л. Д. Троцкого начинает представляться сугубо верхушечным, поверхностным явлением. В связи с этим актуальной проблемой выступает деятельность местных филиалов Главполитпути в начале 1920-х гг. Согласно нашей гипотезе, именно тогда, когда названным филиалам удавалось добиться распространения диктата своего наркома на многочисленные трудовые коллективы железнодорожного ведомства, троцкистская альтернатива социально-экономической эволюции приобретала реальные черты.

В то же время не ясно, как эволюционировали практики политотделов на протяжении всего двухлетнего периода их существования — с 1919 г. по начало 1921 г., ибо интерес у исследователей вызывает почти исключительно 1920 год. На выявлении этапов и методов работы изучаемых структур за все указанное время будет сделан упор в данной статье.

Аналізу подверглись различные тексты, однако в основе источникового комплекса находятся не изучавшиеся ранее делопроизводственные документы, обнаруженные автором в четырех фондах Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб): Политического отдела Октябрьской железной дороги (Ф. Р-2398), Петроградского отделения Главного политуправления НКПС (Петрополитпуть. Ф. Р-2400), Дорожного политуправления Северо-Западных железных дорог (Ф. Р-2401), Фракции РКП(б) Петроградского бюро ЦК Союза транспортных рабочих (Цектран. Ф. Р-2402). Отметим, что среди этих материалов встречаются документы не только региональных, но и центральных органов власти. Анализ совокупности текстов позволяет представить работу Петроградского филиала, которому подчинялись четыре железные дороги Северо-Запада (это 1/4 часть), в контексте функционирования всего аппарата Главполитпути. Кроме того, изучались и протоколы заседаний Политбюро ЦК РКП(б), содержащиеся в фонде 17 (Оп. 3) Российского государственного архива социально-политической истории.

На первых порах создание политических отделов НКПС стало реакцией на ускоренное разрушение транспорта, причиной которого были последовавшие после 1917 г. синдикалистские эксперименты. В 1918 г. на стальных магистралях воцарила анархия под видом коллегиальности и рабочего контроля. Захваты вагонов и паровозов стали обычным явлением. По такому поводу авторы изданного в 1927 г. обобщающего труда «Советский транспорт» точно заметили: «Революционная идеология отринула единоначалие»⁷. Аппарат центрального управления транспортом был парализован. Всероссийский железнодорожный съезд (январь

⁶ Павлюченков С. А. Орден меченосцев. Партия и власть после революции. 1917–1929 гг. М., 2008. С. 38–41.

⁷ Советский транспорт. 1917–1927 / под ред. П. Н. Кирсанова и др. М., 1927. С. 18.

1918 г.), принявший «Положение об управлении железными дорогами Российской республики Советов», передал власть на железных дорогах трудовым коллективам. На деле от их имени властвовали группы местных партийных и профсоюзных начальников, которые произвольно устанавливали нормы и порядок работы своих участков транспортных линий. В мае 1918 г. нарком путей сообщения (только назначенный на пост, в общей сложности занимавший его около двух месяцев) П. А. Кобозев удивлялся тому, что систем и способов управления железными дорогами в России больше, чем самих дорог⁸.

Большевистское руководство начало искать подходы к восстановлению единства на дорогах. Осенью 1918 г. и в начале 1919 г. нарком путей сообщения В. И. Невский (возглавлял наркомат в июне 1918 г. — марте 1919 г.) утвердил «положения» о передаче общего управления на отдельных магистралях коллегиям комиссаров, отвечавших за разные участки и службы железных дорог, при этом наблюдавших за вновь назначенными администраторами из технических специалистов⁹. Общее число комиссаров превышало 2000 человек¹⁰. Для координации их взаимодействия со «спецами», а также в целях учета и мобилизации всех коммунистов-железнодорожников на транспорте начали создавать политические отделы. В феврале 1919 г. (за месяц до ухода с поста наркома В. И. Невского) образовался Главный политический отдел НКПС — Главполитпуть. Развернувшееся далее формирование подчиненных ему дорожных, районных и участковых политотделов происходило уже при новом народном комиссаре Л. Б. Красине (из первых комиссаров путей сообщения Красин дольше всех занимал этот пост — с марта 1919 г. до марта 1920 г.). Председателем руководящей коллегии Главполитпути назначили Е. Ф. Розмирович — опытного партработника, исполнявшего одновременно и обязанности председателя следственной комиссии Революционного трибунала при ВЦИК (руководителем этого органа юстиции был муж Елены Федоровны — Н. В. Крыленко). Кроме Е. Розмирович, значимую роль в указанном коллегиальном органе играл известный инженер-путеец, старый большевик С. Д. Марков¹¹. В составе следующих в порядке подчиненности политотделов также действовали коллегии, председатели которых назначались НКПС, а членами их были комиссары дорог (или их заместители) и представители губернских или уездных партийных комитетов¹².

Определяются два этапа в деятельности политотделов на железнодорожном транспорте: первый — с марта 1919 г. по январь 1920 г. (это время руководства политотделами со стороны Е. Ф. Розмирович), второй — 1920 г. (время начальствования А. П. Розенгольца, выступавшего выразителем воли Л. Д. Троцкого).

Е. Розмирович и подчиненный ей аппарат прилагали усилия для мобилизации коммунистов в целях подъема трудовой и исполнительской дисциплины на транспорте. Например, за подписью Елены Федоровны рассылались «всем коммунисти-

⁸ Там же. С. 11–13.

⁹ Советский транспорт. 1917–1927. С. 16, 19.

¹⁰ Отчет о деятельности политического отдела НКПС // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее — ЦГАИПД СПб). Ф. Р-2401. Оп. 1. Д. 9. Л. 3.

¹¹ Там же. Л. 1.

¹² Положение о политотделах на железнодорожном транспорте, инструкции и схемы организации политотделов // Там же. Д. 3. Л. 8.

ческим ячейкам железных дорог» циркулярные письма, в которых железнодорожников убеждали «очистить свои партийные ячейки и профсоюзные организации от шкурных элементов», наставляя при этом «действовать с особой осторожностью, дабы с освобождением передовых работников от работы не повредить интересам дела»¹³. В декабре 1919 г. был выработан нереализовавшийся проект создания института «доверенных лиц», в соответствии с которым «членам коммунистической партии, коим Политотдел доверял выполнение важных поручений, следовало отправляться на железные дороги, где они обязаны досконально разобраться в положении дел». Формулировалось требование «при необходимости добиться перемещений среди партийных работников или в среде административно-технического персонала»¹⁴. Эти наивные пожелания устранения конкурентов, мешавших установлению единовластия политотделов на стальных магистралях, не подкреплялись выработкой механизма «перемещений».

Отчет Главполитотдела за 1919 г. и доклады начальников его региональных подразделений свидетельствуют о том, что в данных учреждениях делался крен в сторону пропагандистского воздействия на массы¹⁵. Именно так понималась «политическая работа», ради которой формально и создавались изучаемые организации. В частности, политотделу Северо-Западного округа путей сообщения стоило немалых организационных усилий и финансовых затрат устройство «агитвагонов» и целых «агитпоездов», открытие множества агитационных пунктов (их называли «агитдомами») на вокзалах, в бараках, в станционных зданиях¹⁶. Тем не менее, оценивая итоги подобной деятельности, руководящий работник НКПС Ю. В. Ломоносов¹⁷ осенью 1919 г. писал: «Политпуть наш в смысле пропаганды дает мало»¹⁸. Кроме того, как видно из названного отчета Главполитотдела за 1919 г., вкладывалось много стараний в улаживание конфликтов и достижение компромисса между НКПС и управлениями отдельных стальных магистралей¹⁹.

Е. Розмирович и ее окружение плохо справлялись с задачами укрепления дисциплины на стальных магистралях, вместе с тем они позиционировали себя

¹³ Приказы, положения, постановления, декрет, циркуляры, инструкции и директивы // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2401. Оп. 1. Д. 4. Л. 48.

¹⁴ Там же. Л. 34–34 об.

¹⁵ Отчет о деятельности политического отдела НКПС // Там же. Д. 9. Л. 1, 2.

¹⁶ Доклад председателя политотдела Сев.-Зап. округа путей сообщения // Там же. Д. 2. Л. 33 об.; Отчет о деятельности Политотдела Наркомата путей сообщения // Там же. Д. 9. Л. 2 об.

¹⁷ Юрий Владимирович Ломоносов — организатор железнодорожного транспорта, профессор, видный инженер и изобретатель тепловозов. Ломоносов не вступил в РКП(б), тем не менее был назначен членом коллегий Наркомата путей сообщений и ВСНХ, возглавлял технический отдел НКПС. Пользовался полным доверием наркома Л. Б. Красина, с которым близко сошелся на революционной социал-демократической работе в годы Первой русской революции. Выполнял функции консультанта В. И. Ленина, который настойчиво предлагал назначить Ю. В. Ломоносова наркомом путей сообщения. Вместо этого летом 1920 г. квалифицированный специалист-железнодорожник был отправлен за границу уполномоченным по закупкам паровозов. Присвоил крупную сумму валюты, представленную им как «взятки по зарубежным контрактам». Стал невозвращенцем (См.: Хейвуд Э. Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876–1952) и железные дороги. М., 2013. С. 226, 227, 232, 235, 254).

¹⁸ Ломоносов Ю. В. В Народном комиссариате путей сообщения (ноябрь 1919 — январь 1920 г.) // Минувшее: Исторический альманах. Вып. 10. М., 1992. С. 42.

¹⁹ Отчет о деятельности политического отдела НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2401. Оп. 1. Д. 9. Л. 1.

блюстителем идеологической чистоты. Хорошо осведомленный Ю. Ломоносов свидетельствовал: «Все чаще и чаще мне приходило в голову, что мы с Красным и Свердловым подставные лица и что Наркомпутем правит даже не тройка, а какая-то мафия во главе с Розмирович и Марковым»²⁰. Ю. Ломоносов имел в виду, что Главному политуправлению удалось стать ведущим подразделением в аппарате Наркомата путей сообщения, оттеснив самого наркома Л. Б. Красина от принятия решений; стало быть, в районах и на участках железных дорог об укреплении единовластия НКПС речи быть не могло. Неслучайно Елена Федоровна в автобиографии характеристику своей работы на посту председателя коллегии Главполитпути ограничила одной фразой: «Управление всем командным составом на железных дорогах»²¹.

Ю. В. Ломоносов осенью 1919 г. отмечал абсолютное преобладание на трассах прежнего «анархо-синдикалистского уклона» и писал: «Линия живет сама по себе: разбегается по деревням и пробует сама организовать». Он же заметил и другую угрозу: «Зато ЧК действует с бешеной энергией и еще больше запутывает положение»²².

С учетом всех этих обстоятельств А. П. Розенгольц, выступая в марте 1920 г. на IX съезде партии, имел все основания назвать введенное на железных дорогах в ноябре 1919 г. военное положение «пустой декларацией»²³. В 1919 г. не появилось программы спасения транспорта, не было харизматического лидера, способного объединить активных коммунистов на железных дорогах, отсутствовала политическая воля, потому политотделы не имели шансов сыграть особой роли в жизни железнодорожных коллективов. Зато 1920 г. стал новым этапом в истории политотделов: появились программа и лидеры, изменились формы работы.

По воспоминаниям Л. Д. Троцкого, в конце 1919 г. — начале 1920 г., когда удельный вес «больных» (неисправных) паровозов составил 60 %, в окружении В. И. Ленина «настроение царило подавленное», усугубленное к тому же полным «незнанием техники транспорта»²⁴. Ленину не оставалось ничего, кроме как сделать ставку на жестких руководителей из военного ведомства, то есть на команду Л. Троцкого. Уже 5 февраля 1920 г. председатель Совнаркома, выступая на конференции железнодорожников Московского узла и говоря о «перенесении фронта на железные дороги и в мастерские», потребовал «опыт Красной армии перенести на железнодорожную армию трудящихся»²⁵. Троцкий рассказывал, как Ленин еще в начале

²⁰ Ломоносов Ю. В. В Народном комиссариате путей сообщения. С. 43. — Вениамин Михайлович Свердлов — брат председателя ВЦИК Я. М. Свердлова, член коллегии и заведующий организационно-инструкторским и инспекторским управлениями НКПС; Сергей Дмитриевич Марков — потомственный железнодорожник, участвовал в строительстве железнодорожных магистралей и «Императорского моста» через Волгу; член коммунистической партии с 1901 г., член коллегии и заведующий эксплуатационным управлением НКПС, заместитель наркома путей сообщения.

²¹ Энциклопедический словарь Русского библиографического института Гранат: в 59 т. Т. 41, ч. 1. Приложение к циклу статей «Союз Советских Социалистических Республик» / под ред. Ю. С. Гамбарова и др. М., 1926. Стлб. 212.

²² Ломоносов Ю. В. В Народном комиссариате путей сообщения. С. 42.

²³ Девятый съезд РКП(б). Март — апрель 1920 г. Протоколы / под общ. ред. Н. Л. Мещерякова. М., 1934. С. 365.

²⁴ Троцкий Л. Д. Моя жизнь. Опыт автобиографии. М., 1991. С. 439.

²⁵ Ленин В. И. Неизвестные документы. 1891–1922 / под ред. Ю. Н. Амиантова. М., 2017. С. 324–325.

1920 г. отправил ему телеграмму, предложив «взять на себя руководство транспортом», с тем чтобы «попытаться поднять его при помощи исключительных мер»²⁶. После этого средства массовой информации заговорили о потребности применить практику военного ведомства и его политотделов на железных дорогах²⁷.

На первых порах (за два месяца до официального принятия Троцким полномочий наркома путей сообщения) серьезные изменения в Главполитпути начали происходить в связи с приходом на пост его главы в январе 1920 г. известного приверженца Л. Троцкого, видного военного работника, члена первого состава Реввоенсовета Республики А. П. Розенгольца. На своем посту он был единоначальником, а не просто старшим в составе коллегии (как Е. Розмирович). Поставленную перед ним задачу петроградская газета «Железнодорожник» характеризовала так: «Все силы железнодорожников должны быть собраны в единый центр... Таким центром должны быть только политотделы»²⁸. Розенголец, занявший еще и должность члена коллегии НКПС, идеально подходил для подобной работы, ибо, по словам хорошо знакомого с ним А. И. Микояна, Аркадий Павлович был «грамотным, дисциплинированным, строгим человеком, не допускал никаких поблажек и отступлений от норм и уставов». Анастас Иванович называл его «деспотичным человеком», «аккуратистом» и отмечал: «Из всех бюрократов, которых я видел в своей жизни, он был наиболее совершенным. В работе он был усидчивым, настойчивым»²⁹.

Личностные и деловые качества руководителя Главполитуправления были оценены по достоинству В. И. Лениным и его соратниками. Судя по материалам протоколов Политического бюро ЦК РКП(б), А. Розенголец в январе 1919 г., опираясь на полную поддержку со стороны высшего партийного органа, сумел настоять на откомандировании разными ведомствами опытных организаторов в распоряжение политотделов³⁰. В случаях, когда его инициатива не сразу получала поддержку (например, так было 17 марта 1920 г., когда он потребовал ускорить утверждение Положения о железнодорожных трибуналах), Аркадий Павлович ставил вопрос «об освобождении от должности» и Политбюро уступало³¹.

Отметим, что Розенголец и его начальник, нарком Л. Д. Троцкий, хорошо дополняли друг друга. Стиль работы Льва Давидовича предполагал оперативное принятие важнейших решений, предназначенных для быстрого и беспрекословного их исполнения³². Аркадий Павлович взялся за наведение порядка в линейных подразделениях своего ведомства. В региональных филиалах стали делать акцент на строгом соблюдении трудовой дисциплины. Так, из делопроизводственной документации Петроградского политического управления НКПС и подчиненных ему дорожных политотделов (дорполитов) видно, что с начала 1920 г. начальство принялось укреплять дисциплину в аппарате: нередко встречаются приказы о при-

²⁶ Троцкий Л. Д. Моя жизнь. С. 439.

²⁷ Комиссары на железных дорогах // Железнодорожник. 1920. 18 марта. С. 4; *Сим.* Что лучше? // Там же. 1920. 20 марта. С. 3.

²⁸ Сидоренко В. К борьбе с разрухой транспорта // Железнодорожник. 1920. 31 января. С. 3.

²⁹ Микоян А. И. Так было. М., 1999. С. 293.

³⁰ Протокол заседания Политбюро ЦК РКП(б) 23 января 1920 г. // Российский государственный архив социально-политической истории (далее — РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 3. Д. 58. Л. 5; Протокол заседания Политбюро ЦК РКП(б) 30 января 1920 г. // Там же. Д. 60. Л. 2.

³¹ Протокол заседания Политбюро ЦК РКП(б) 17 марта 1920 г. // Там же. Д. 66. Л. 1.

³² Павлюченков С. А. Орден меченосцев. С. 45.

менении к политотдельцам такой меры наказания за невнимательность при подготовке документов и за «хронические опоздания», как арест на несколько дней «с исполнением служебных обязанностей»³³. Экспедитора В. Бирюкова за несвоевременную доставку по адресам 300 экземпляров политотдельской газеты «Железнодорожник» подвергли аресту на 14 дней³⁴. В частности, в приказе по политотделу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги от 1 июля 1920 г. строгость наказаний за разгильдяйство объяснялась так: «Политические отделы дороги в отношении исполнения своих обязанностей должны всегда служить примером для остальных частей дороги»³⁵.

В «Положении о политическом управлении железных дорог РСФСР», принятом Наркоматом путей сообщения 14 февраля 1920 г., еще раз выдвигалась перед политотделами главная задача: содействие быстрейшему возрождению транспорта путем мобилизации всех коммунистов для осуществления «политического контроля над всей работой железнодорожного аппарата»³⁶. Главный политотдел Наркомата путей сообщения был преобразован в Главное политическое управление наркомата; для краткости его по-прежнему именовали «Главполитпуть». Местными структурами этой организации оставались политические комиссары дорог и дорожные политотделы (дорполиты), в то же время в районах и на участках железных дорог возникали районные и участковые политотделы (рай- и учполиты)³⁷. Главный и дорожные политические отделы получили право формировать штатный состав управлений железных дорог. Он состоял из комиссара дороги, комиссаров служб управления дороги (движения, тяги, пути, материальной службы, административного отдела, телеграфа). Утвержденный политотделами «аппарат» каждого комиссара состоял из двух заместителей и секретаря³⁸.

В том же месяце произошла реорганизация управления самими политотделами на местах: ранее они руководились коллегиями, составленными из сотрудников администрации, партийных органов, комиссаров дорог³⁹. Теперь было введено единоначалие и в соответствии с приказом А. П. Розенгольца заведующими политотделов становились назначенные Главполитпутем (то есть Розенгольцем) руководители⁴⁰. В общей сложности возникло 159 дорожных, районных и участковых политотделов⁴¹.

С начала 1920 г. Троцкий, уверенный в скором занятии поста наркома путей сообщения, вел закулисную кампанию по установлению единоначалия на желез-

³³ Приказы по Петроградскому отделению Главполитпутя НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 8. Л. 4, 11, 12.

³⁴ Гессен С. К позорному столбу // Железнодорожник. 1920. 27 марта. С. 3.

³⁵ Циркуляры и приказы Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги по вопросам работы дороги // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 63. Л. 10.

³⁶ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы НКПС // Там же. Д. 3. Л. 3.

³⁷ Сенин А. С. Московский железнодорожный узел. 1917–1922 гг. М., 2004. С. 132–133.

³⁸ Гайдамакин А. В., Хроменкова Т. Н. Становление и деятельность системы комиссарского правления на железных дорогах. С. 50; Хроника // Железнодорожник. 1920. 17 апреля. С. 4.

³⁹ Доклад председателя политотдела Сев.-Зап. округа путей сообщения // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2401. Оп. 1. Д. 2. Л. 33.

⁴⁰ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы НКПС // Там же. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 3. Л. 1.

⁴¹ Отчет о деятельности Политотдела Наркомата путей сообщения // Там же. Д. 9. Л. 1.

ных дорогах, опираясь на энергию и профессионализм преданного ему А. П. Розенгольца. Аркадий Павлович готовил почву для прихода своего патрона в наркомат. Наконец, в марте 1920 г. Лев Давидович официально занял один из ключевых (после наркомвоена) наркомовских постов. В том же марте по образцу военного ведомства значительно расширили права политкомиссаров при мобилизованных из числа технических специалистов начальников дорог, мастерских и отдельных служб. Комиссары имели полное право привлекать к ответственности сотрудников администрации, вызывавших у них подозрение в нераспорядительности, саботаже или небрежном отношении к своим служебным обязанностям⁴². Они руководили магистралями, однако при этом находились в зависимости от политических отделов, которые определяли их персональный состав, выбирая людей из числа «испытанных партийных товарищей»⁴³. Мандаты им выдавал лично заведующий дорожным политическим отделом⁴⁴. «Комиссарский аппарат» отдельных стальных магистралей формировался в соответствии с утвержденной Главполитпутем схемой⁴⁵. Наряду с этим комиссары отчитывались о своей работе перед руководителями политических отделов⁴⁶. На них составлялись досье, которые назывались «книгами с характеристиками комиссаров»⁴⁷. Более того, из докладов Петроградского управления Главполитпути следует, что в случаях возникновения конфликтных ситуаций политотделам разными способами удавалось добиваться смещения комиссаров с должностей, заменяя их своими кандидатами⁴⁸.

Учтем, что Лев Давидович в марте 1920 г., став наркомом путей сообщения, оставался к тому же наркомом по военным делам и председателем Реввоенсовета Республики. Его должностной авторитет и присущая ему харизма выступали подспорьем в насаждении единовластия на железных дорогах. Найдя общий язык с влиятельными секретарем ЦК РКП(б) Н. Н. Крестинским, главой профсоюзов М. П. Томским и председателем ВСНХ А. И. Рыковым, новый нарком и его команда обеспечили политотделам карт-бланш для подчинения ранее властвовавших на железных дорогах партийных и профсоюзных организаций. В частности, председатель ВЦСПС М. П. Томский долгое время закрывал глаза на подчинение Троцким центрального органа Союза железнодорожников и водников (Цектрана), который сформировали в основном из функционеров Главполитпути, настроенных в пользу Троцкого⁴⁹. Не случайно еще в марте 1920 г. на IX съезде партии М. Томский, указав на запутанность взглядов партийцев на проблему огосударствления профсоюзов,

⁴² Комиссары на железных дорогах // Железнодорожник. 1920. 18 марта. С. 4; Хроника железнодорожной жизни // Там же. 1920. 30 марта. С. 4.

⁴³ Гессен С. О политкомиссарах // Там же. 16 марта. С. 3.

⁴⁴ Положение о порядке назначения и смещения комиссаров НКПС // Инструкции комиссаров Народного комиссариата путей сообщения. М., 1920. С. 8.

⁴⁵ Постановления, приказы, циркуляры и инструкции // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 197. Л. 29; Хроника // Железнодорожник. 1920. 17 апреля. С. 2.

⁴⁶ Циркуляр НКПС, доклад и донесения политотделов железных дорог в Петроградское отделение Главполитпути // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 35. Л. 13.

⁴⁷ Отчет о деятельности учетно-распределительного отдела дорполита Николаевской дороги // Там же. Ф. Р-2398. Оп. 3. Д. 161. Л. 5 об.

⁴⁸ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС в Главполитпуть НКПС // Там же. Ф. 2400. Оп. 1. Д. 13. Л. 22 об.; Отчет о деятельности учетно-распределительного подотдела дорполита Николаевской дороги. 15 июля — 1 августа 1920 г. // Там же. Ф. Р-2398. Оп. 3. Д. 161. Л. 5.

⁴⁹ Войтиков С. С. Профсоюзная дискуссия. С. 60; Павлюченков С. А. Орден меченосцев. С. 45.

заявлял: «Я блокируюсь с тт. Лениным и Троцким... Съезд не может ошибаться и поэтому мы должны следовать постановлениям съезда»⁵⁰. Выразительно и то, что тот партийный форум единогласно принял предложенную Львом Давидовичем резолюцию, хотя в ней содержалось требование, устраивавшее далеко не всех делегатов, изжить «трудовое партизанство» (то есть остатки введенного революцией рабочего контроля). К тому же эта резолюция предписывала квалифицированным пролетариям оставить «советские посты» и вернуться к своим специальностям, рекомендовала усилить «единоличный» принцип управления хозяйственными предприятиями в ущерб «коллегиальному»⁵¹.

Как видно, Троцкий установил временный компромисс с ключевыми партийными, хозяйственными, профсоюзными структурами. Это обстоятельство способствовало развязыванию запутанного узла взаимоотношений ведомств, хозяйничавших на железных дорогах. Вместе с тем Лев Давидович не ограничился в отличие от Е. Ф. Розмирович мерами по охватыванию своим влиянием разросшегося аппарата Наркомата путей сообщения и управлений некоторых стальных магистралей. Он сумел распространить контроль НКПС на низовые районы и участки железных дорог. Тогда и определились контуры транспортной диктатуры.

Довольно важной видится характеристика процедур и механизма последовательного распространения власти политотделов (то есть А. Розенгольца и Л. Троцкого) на железнодорожные организации и трудовые коллективы, в которых ранее преобладало «трудовое партизанство». Этот сюжет исследован на основе изучения положения дел на четырех дорогах (всего в 1920 г. в РСФСР их насчитывалось 25)⁵². Это Николаевская, Северо-Западная, Московско-Виндаво-Рыбинская и Мурманская железные дороги⁵³. Их труженики составляли значительную часть рабочего класса РСФСР. Примечательно: к 1920 г. из общей численности около полмиллиона⁵⁴ железнодорожников страны на Николаевской магистрали трудилось 54 тыс. рабочих и служащих, на Мурманской — 22 тыс.⁵⁵ Вполне вероятно, что нашим данным и выводам присуща репрезентативность, однако в дальнейшем необходимо изучать положение дел в других региональных подразделениях Главполитпути — Сибполитпути, Туркополитпути, Южнополитпути, Московского узлового политуправления⁵⁶.

На рубеже 1919 и 1920 гг. на северо-западных железных дорогах была проведена управленческая реформа. Если в 1919 г. роль опосредствующего звена между НКПС и отдельными магистралями выполнял Северо-Западный округ путей сообщения, при котором функционировал политотдел, то после упразднения округа в январе 1920 г. образовалось напрямую подчинявшееся Главполитпути НКПС

⁵⁰ Девятый съезд РКП(б). С. 262.

⁵¹ Там же. С. 418, 511.

⁵² Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 3. Л. 121 об.

⁵³ Сведения и схема Петроградского отделения Главполитпути // Там же. Д. 28. Л. 3.

⁵⁴ Думается, С. А. Павлюченков, сообщая о 1250 тыс. железнодорожников в РСФСР в 1920 г., преувеличил их численность (см.: Павлюченков С. А. Орден меченосцев. С. 39).

⁵⁵ Хроника железнодорожной жизни // Железнодорожник. 1920. 11 февраля. С. 2; Партийная жизнь // Там же. 1920. 8 июля. С. 4; Доклад тов. Лапьеру о штатах учетно-распределительного подотдела дорполита // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2398. Оп. 3. Д. 161. Л. 10.

⁵⁶ Порядок ликвидации политотделов // Красный путь. 1920. 28 декабря. С. 3.

Петроградское управление (Петрополитпуть)⁵⁷. Возглавил его бывший начальник политотдела 7-й армии С. М. Гессен⁵⁸. С августа 1920 г., после перемещения Гессена на место секретаря и члена президиума Центрального комитета профсоюза работников железнодорожного транспорта (Цекпрофсожа), начальником стал И. М. Москвин⁵⁹, до того занимавший посты заведующего учетно-распределительного отдела и заместителя начальника Петрополитуправления⁶⁰.

Статус учреждения был повышен, ибо отчасти оно заменило окружную администрацию и взяло на себя функции контроля за исполнением распоряжений железнодорожного ведомства на четырех названных дорогах. На IX съезде партии (март — апрель 1920 г.) указывалось на единую позицию руководителей партийной организации и политотделов в северо-западном регионе, выразившуюся в том, что председатель Петрополитпути и представители всех четырех дорполитов были введены в состав членов пленума Петроградского губкома партии⁶¹. Важно, что Петроградское политуправление не зависело от региональных властей, ибо финансировалось по смете Главполитпути⁶². Одновременно его полномочия отличались всесторонностью. Несмотря на то что директивные документы твердили о «политическом» назначении политотделов, они то и дело брали на себя хозяйственные функции. Например, при дорполитах появились должности уполномоченных по топливу, в обязанности которых входили заготовка дров (основного вида паровозного топлива) и строительство узкоколеек для их вывоза⁶³.

Петрополитпуть разместился в доме № 117 на набережной реки Фонтанки. В этом же доме располагался Центральный комитет Союза транспортных рабочих. Примечательно, что в соседнем здании (№ 115) находился Петроградский революционный военный железнодорожный трибунал, подотчетный Петрополитпути⁶⁴. Были сформированы дорожные политотделы. Они располагались в Петрограде по следующим адресам: дорполит Николаевской железной дороги — в доме № 7 по Невскому проспекту; Московско-Виндаво-Рыбинской — в доме № 2 на площади Александринского театра (с 1923 г. — площади Островского); Северо-Западной — в помещениях Варшавского вокзала; Мурманской — в гостинице «Северная» (на

⁵⁷ К ликвидации СЗОПС // Железнодорожник. 1920. 17 января. С. 4.

⁵⁸ Сергей Михайлович Гессен (1898–1937) — троюродный племянник И. В. Гессена, из семьи банковского служащего, в 1920–1930-х гг. был секретарем ЦК Коммунистического интернационала молодежи, членом Исполкома Коминтерна, заведовал агитпропотделом ЦК КП (б) Белоруссии (см.: *Костин А. Л.* Вместо предисловия. «Загадочный» пушкинист из «клана Гессенов» // «Любовь к родному пепелищу...». Этюды о Пушкине. М., 2015. С. 29).

⁵⁹ И. М. Москвин в близком будущем станет одним из главных оппонентов Г. Е. Зиновьева, заведующим орграспредотделом ЦК ВКП(б) и покровителем Н. И. Ежова (см.: *Павлюков А. Е.* Ежов. Биография. М., 2007. С. 74, 75, 95).

⁶⁰ Приказы по Петроградскому отделению Главполитпути НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 8. Л. 3, 8; Протоколы собраний активных работников железных дорог при Петроградском отделении Главполитпути НКПС // Там же. Д. 10. Л. 8.

⁶¹ Девятый съезд РКП(б). С. 329, 367.

⁶² Положения и инструкция главного политуправления НКПС об организации Петроградского отделения Главполитпути НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 6. Л. 2.

⁶³ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС в Главполитпуть НКПС // Там же. Д. 13. Л. 3.

⁶⁴ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы Петроградского отделения Главполитпути // Там же. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 7. Л. 2.

Знаменской площади)⁶⁵. Численность сотрудников Петрополитпути составляла 74 человека (секретари, делопроизводители, конторщики, курьеры, машинистки, инструкторы и т. д.), в штатах служащих дорожных отделов числилось примерно по 30 человек⁶⁶.

На отдельных стальных магистралях дорполиты формировали районные и участковые политические отделы, в штаты которых входило до 15 сотрудников. Каждый из таких отделов включал в себя учетно-распределительный, агитационно-просветительный, информационно-инструкторский подразделения⁶⁷. Начальниками политотделов чаще всего были люди с «образованием низшим», выходцы из рабочих⁶⁸. Вот типичные биографии. Заведующий дорполитотделом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги П. С. Бахтин (1888 г. р.) имел низшее образование, членом РКП(б) стал в 1918 г., до февраля 1920 г., то есть до прихода на пост главы политотдела, занимал должность комиссара Первого участка службы пути, по дореволюционной профессии — плотник. Уже в апреле 1920 г. Бахтин уступил свое место В. А. Иванову (1894 г. р.), имевшему тоже низшее образование, члену партии с 1913 г., работавшему до революции слесарем⁶⁹. Большинство заведующих районными филиалами дорполитов или подотделами райполитов ранее были секретарями райкомов партии, агентами участковых транспортных чрезвычайных комиссий (УТЧК) или комиссарами железнодорожных участков, служб тяги и пути. В новых условиях хозяева дорог переместились в политотделы, поскольку именно там в 1920 г. сосредоточилась реальная власть на магистралях.

Изменялась форма взаимодействия между партийными комитетами и политотделами на железных дорогах. Этот процесс был замечен и ускорен IX съездом партии (март — апрель 1920 г.). На нем говорили о начале перехода к «диктатуре Главполитпути» (выражение Л. Троцкого), подчинявшей себе комитеты РКП(б). Факт несоответствия партийных организаций вызовам времени фиксировал А. Розенгольц, утверждавший: «Железнодорожные коммунистические ячейки в настоящее время, в особенности несколько раньше, не несут той работы, которую они обязаны были нести по возрождению транспорта»⁷⁰. Первые итоги кампании по подчинению парткомов политотделам подвел лидер группы «демократического централизма» Т. В. Сапронов, заявивший с трибуны IX съезда РКП(б), что «партийные комитеты заменяются политотделами»⁷¹. Имея в виду эту сферу деятельности, Троцкий не без основания назвал тогда Главное политуправление «органом, к которому у элементов шкурнических есть глубокая ненависть и возмущение»⁷².

⁶⁵ Переписка Дорполита с Главполитуправлением и дорполитами по агитационно-массовой работе // Там же. Ф. Р-2401. Оп. 1. Д. 52. Л. 105.

⁶⁶ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС в Главполитпуть НКПС // Там же. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 13. Л. 68; Приказы по Петроградскому отделению Главполитпути НКПС // Там же. Д. 8. Л. 19 об.

⁶⁷ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 3. Л. 2.

⁶⁸ Доклады и сведения инструкторов и уполномоченных // Там же. Д. 30. Л. 12; Списки работников дорожного и районных политотделов // Там же. Д. 123. Л. 1, 3, 5.

⁶⁹ Списки работников дорожного и районных политотделов Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 123. Л. 1, 5.

⁷⁰ Девятый съезд РКП(б). С. 122, 366.

⁷¹ Там же. С. 57.

⁷² Там же. С. 122, 221.

Кампания набирала обороты. Из содержания приказа по Главному политуправлению НКПС «Положение о дорожных политотделах (дорполитах)», изданного А. П. Розенгольцем 13 июня 1920 г., следует, что изучаемые нами учреждения не только осуществляли «политический контроль» над административно-техническим персоналом, но и фактически руководили партийными ячейками железнодорожников, оттеснив на второй план губернские и уездные комитеты РКП(б)⁷³.

Остановимся на диктатуре политотделов на северо-западных стальных магистралях. Как представляется, в других регионах ее атрибуты были в целом сходными. Потребность в ней была налицо, ибо на магистралях царила бесхозяйственность. В ежемесячных отчетах дорог за первые месяцы 1920 г. «сходы подвижного состава» даже не относили к «крупным происшествиям»⁷⁴. Председатель Петроградского революционного военного железнодорожного трибунала В. П. Куликов в январе 1920 г. на совещании ответственных работников упоминал о типичных случаях, когда железнодорожники вели эшелоны «без путевки» (то есть сами определяли график движения), а «машинист останавливал поезд посередине пути между станциями, потому что он тут живет и чинит самовары»⁷⁵.

Примечательно, что при всем этом рабочие дорожили своей профессией, ибо они имели возможность из поездок привозить провизию, фактически — официально мешочничать; их не мобилизовывали на фронт без особого согласия политотделов, так как они считались уже мобилизованными (дороги находились на военном положении)⁷⁶. Низкая трудовая дисциплина была отнюдь не результатом отсутствия у пролетариев интереса к работе на дороге, безответственность стала нормой в ходе осуществления анархических экспериментов первого послеоктябрьского периода. В то же время местные коммунисты отнюдь не стремились к дисциплине и не желали расставаться с вольготной жизнью.

Интерес представляет доклад инспектора Петрополитпути (фамилия неразборчива) от 5 мая 1920 г. По его словам, в синдикалистский период очень многие мастерские вошли в состав всяческих комитетов, комиссий, коллегий. Эти структуры были упразднены к 1920 г., однако железнодорожники отвыкли от физического труда, на рабочие места возвращаться не желали и предпочитали числиться дезертирами. Он же докладывал, что рабочие мастерских Московско-Виндаво-Рыбинского направления то и дело устраивали перекуры в цехах, занимались выполнением частных заказов на заводском оборудовании, расхищали сырье и материалы⁷⁷. Безалаберность пролетариев инспектор связывал с кризисным состоянием коллективов РКП(б). Именно покровительство разгильдяям со стороны местных парторганизаций он считал фактором низкой исполнительской дисциплины на северо-западных стальных магистралях. Так, было указано на острый конфликт между начальником рыбинского участкового политотдела Киршфельдом, наказывавшим лодырей, и уездным партийным комитетом, вставшим на защиту их и добивавшимся исключения строгого комиссара из партии. Инспектор делал выводы:

⁷³ Положения и инструкция Главного политуправления НКПС об организации Петроградского отделения Главполитпути НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 6. Л. 6.

⁷⁴ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС // Там же. Д. 13. Л. 28.

⁷⁵ К дисциплине // Железнодорожник. 1920. 24 января. С. 2.

⁷⁶ Циркуляры и приказы Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 63. Л. 11 об.

⁷⁷ Доклады и сведения инструкторов и уполномоченных отдела // Там же. Д. 30. Л. 4 об., 5 об.

«Нужно сократить до минимума прыть местных парторганизаций... Нужно преодолеть сопротивление наших околлегившихся товарищей-коммунистов». Он требовал «поставить регулятор, которым и должен явиться Политотдел»⁷⁸.

Во многих донесениях с мест содержалась критическая оценка положения дел в партийных коллективах Северо-Запада: «нет энергичных работников на линии», партсобрания коммунистами не посещались, занятые личными огородами рядовые большевики отказывались выполнять партийные поручения, «политическая работа отсутствовала»⁷⁹. Политотделы инициировали переподчинение себе партийных организаций на стальных магистралях. Подспорьем в этом деле стали принятые ЦК РКП(б) в начале мая 1920 г. и подписанные секретарем ЦК Л. Серебряковым дополнения к «Положению о политическом управлении железными дорогами РСФСР от 11 февраля 1920 г.». Там говорилось: «Местные органы Главполитпути — дорожные, районные и участковые политические отделы — объединяют железнодорожные ячейки и руководят партийной и политической работой среди железнодорожного пролетариата». Функции местных парткомов Центральный комитет сводил к формальностям — к приему и исключению членов и фиксации уплаты членских взносов⁸⁰. Развивая эти тезисы, в июньском приказе по всем дорполитам Петроградское политуправление предлагало «партийным товарищам в порядке партийной дисциплины не подчиняться решениям других организаций без разрешения Петрополитпути». Оговаривалось, что «в случае нарушения настоящего приказа лица будут привлекаться к административному взысканию по суду»⁸¹. Получается, политотделы заменили для партийцев-железнодорожников уездные и губернские комитеты РКП(б).

Правилom стало проведение регулярных «совещаний активных работников», которые Петрополитпуть устраивал один раз в две недели, а дорожные политотделы проводили один раз в неделю. На них обязывались присутствовать руководители партийных и профсоюзных комитетов, чрезвычайных комиссий и революционных военных железнодорожных трибуналов, а также комиссары железных дорог. Принимались решения по большому кругу проблем. Например, на одном из майских совещаний 1920 г. в Петроградском политуправлении постановили: создать продовольственный фонд для ремонтников поездов, «снять с должностей поляков» (шла Советско-польская война), «выделить необходимый кадр товарищей на должности председателей и членов революционных военных железнодорожных трибуналов», «принять меры к скорейшему разрешению вопроса о бесплатном питании железнодорожников», «произвести учет урожая [на огородах] у железнодорожников» и т. д.⁸² Проведение совещаний преследовало цель укрепить трудовую дисциплину. В частности, 1 сентября было решено обязать дорполиты «произвести

⁷⁸ Там же. Л. 5 об.

⁷⁹ Там же. Л. 11, 12.

⁸⁰ Партийная жизнь // Железнодорожник. 1920. 9 мая. С. 4.

⁸¹ Приказы по Петроградскому отделению Главполитпути НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 8. Л. 16.

⁸² Протоколы совместных совещаний работников дорполитов, райполитов, райпрофсожей, учпрофсожей и других организаций // Там же. Д. 9. Л. 1 об., 8, 9; Протокол заседания дорожного политотдела совместно с комиссарами и представителями коллектива коммунистов // Там же. Д. 64. Л. 3; Протоколы собраний активных работников железных дорог // Там же. Д. 10. Л. 3 об., 5 об., 7, 7 об., 8, 18 об., 20.

массовые обходы больных» (тех, кого не оказывалось дома, объявляли трудовыми дезертирами), «предложить трибуналам назначить к слушанию дела злостных дезертиров». Кроме того, сочли нужным размещать фамилии прогульщиков на страницах «черных досок», издававшихся в виде приложения к политотдельской газете «Железнодорожник»⁸³. Как видим, политотделы Северо-Запада держали под контролем многие сферы функционирования трудовых коллективов, отнюдь не ограничиваясь предписанными им «политическими» (идейно-воспитательными) функциями. Неслучайно в представлении железнодорожников эти органы выглядели ответственными за все, что происходило на стальных магистралях. Недаром, например, в дневнике дежурного по политотделу Николаевской дороги регистрировались звонки о пожарах и требования потушить их. Граждане в том числе обращались за содействием в получении медицинской помощи, информировали о проблемах вагонов и об авариях на транспорте⁸⁴.

Устраивавшиеся политуправлением межведомственные «совещания активных работников» представляли собой способ навязывания его воли учреждениям, действовавшим на железных дорогах. Вместе с тем вызванные на набережную Фонтанки (дом № 117) руководители, демонстрируя организаторам совещаний внешнее послушание, отнюдь не всегда действовали в соответствии с принятыми решениями. Уровень исполнительской дисциплины оставался низким. Так, революционные военные железнодорожные трибуналы, получая от Петрополитпути требования ужесточить наказания пролетариев за разгильдяйство, нередко фактически их саботировали и либеральничали с виновниками частых аварий на стальных магистралях⁸⁵. Диктатура политотделов означала лишь появление тенденции некоторого продвижения в сторону порядка и дисциплины.

Районные политические отделы последовательно проводили санацию ячеек, не считаясь с принципом выборности. В этих целях применялись чистки рядов РКП(б). В частности, в отправленной в районные политотделы 29 мая 1920 г. «военной, внеочередной» телефонограмме заместитель начальника Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги А. Васильев предлагал им провести перерегистрацию членов партии «и очистить коммунистические ряды железнодорожников от всех присосавшихся шкурнических элементов»⁸⁶. На место «шкурников» выдвигались назначенцы от политотделов. Их обучали на открывшихся при Петрополитпути двухмесячных курсах по подготовке политических работников, то есть инструкторов и руководителей партийных коллективов⁸⁷. Уже в июне 1920 г. инспектор, проверявший Николаевскую железную дорогу, докладывал в Петрополитпуть о том, что «в настоящее время при всех коллективах имеются ответственные организаторы, в большинстве случаев по назначению там, где выборность не отвечает назначению». Отметим: на Николаевской дороге в середине 1920 г. действовало

⁸³ Протоколы собраний активных работников жел. дорог при Петроградском отделении Главполитпути НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 10. Л. 18 об., 19.

⁸⁴ Дневник дежурного сотрудника по дорполиту Николаевской дороги // Там же. Ф. Р-2398. Оп. 3. Д. 50. Л. 2–2 об., 16, 32 об–34, 45 об., 46–47 об.

⁸⁵ Давыдов А. Ю. Революционные военные железнодорожные трибуналы на Северо-Западе России // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2023. Т. 68, вып. 2. С. 353–375.

⁸⁶ Циркуляры и приказы Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги по вопросам работы дороги // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 63. Л. 4.

⁸⁷ Красные огни // Железнодорожник. 1920. 19 мая. С. 2.

117 коллективов коммунистов (от 5 до 30 чел. в каждом) с 2308 членами⁸⁸. Замена нелояльных в отношении политотделов организаторов партийных ячеек проходила и на других магистралях⁸⁹.

В случаях, когда комиссары дорог противодействовали кадровому волюнтаризму политотделов, их принуждали к уступкам. Именно так и произошло с комиссаром Восьегогонского железнодорожного участка Северо-Западной железной дороги Каузовым, конфликтовавшим с политотделом. По договоренности с начальником последнего чекисты в июне 1920 г. арестовали Каузова за кражу. Хотя следствие вины за руководителем участка не обнаружило и тот был отпущен на свободу, он зарекся враждовать с политическим отделом. В связи с этим в отчете дорполита Северо-Западной железной дороги за июль подчеркивалось, что комиссары перестали «без ведома дорполита назначать в комячейки ответственных организаторов»⁹⁰.

Транспортные чрезвычайные комиссии (ТЧК) нередко становились послушным орудием изучаемых организаций, поскольку чекисты-коммунисты состояли на учете в политотделах, обязывались проявлять активность на проводившихся ими партийных собраниях и субботниках. В одной из телефонограмм, подписанных С. М. Гессеном и председателем районной ТЧК Г. И. Благоднавым, акцент делался на том, что «в сфере общепартийных обязанностей работники УТЧК целиком подчинены политотделам»⁹¹. Отметим, что уклонение чекистов — членов партии от субботников с их тяжелыми физическими нагрузками становилось поводом для шантажа в отношении их со стороны политических отделов, которым было поручено отчитываться о посещаемости «праздников бесплатного труда». Вместе с тем политические отделы получали и возможность пресекать явные злоупотребления со стороны спецслужбистов. Так, в августе — сентябре 1920 г., когда были арестованы все технические работники станций Сольцы и Будогощь, Петрополитпуть, сам председатель И. М. Москвин добивались их освобождения⁹².

Факты свидетельствуют о том, что после IX съезда партии диктаторство политотделов приобретало все более выраженные формы. Это породило коллизию. Например, на проведенном 3 августа 1920 г. начальником Петроградского политуправления совещании ответственных работников Петроградского железнодорожного узла отмечалось нарушение «контактной работы Петрогубкома и Петрополитпути», выразившееся в удалении представителей политотделов из состава пленума Губернского комитета партии⁹³. Выразительно, что губернское партийное руководство соглашалось с политическими отделами, действовавшими в духе Е. Ф. Розмирович, но взбунтовалось против методов Розенгольца — Гессена. Складывались предпосылки для развертывания через несколько месяцев острой «дис-

⁸⁸ Доклады и сведения инструкторов и уполномоченных и других лиц о результатах обследования работы политотделов // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 30. Л. 12, 13.

⁸⁹ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС в Главполитпуть НКПС // Там же. Д. 13. Л. 24 об.

⁹⁰ Там же. Л. 47 об.

⁹¹ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы Петроградского отделения Главполитпути // Там же. Д. 7. Л. 23.

⁹² Доклады и сведения инструкторов и уполномоченных политотдела и других лиц // Там же. Д. 30. Л. 15–17 об.

⁹³ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы Петроградского отделения Главполитпути // Там же. Д. 7. Л. 36, 39.

куссии о профсоюзах», в ходе которой руководство петроградской партийной организации выступило против Л. Д. Троцкого⁹⁴.

Конфликт с Петроградским губкомом РКП(б) не остановил движение политотделов к единовластию на стальных магистралях. Важнейшим направлением деятельности дорожных и районных политотделов стало усмирение профсоюзной вольницы. Задачу покончить со своеволием профессиональных коллективов Л. Троцкий в своем докладе на IX съезде РКП(б) в марте 1920 г. формулировал в резкой форме: «Профсоюз железнодорожников нужно переделать в самой основе, придать сюда необходимых работников и выкинуть всю шваль»⁹⁵. Группа Троцкого в этом преуспела. Примечательно, что в резолюции X съезда РКП(б), состоявшегося в марте 1921 г., говорилось: «В ходе гражданской войны... политотделы до известной степени временно заменили профсоюзы»⁹⁶.

В принятом в апреле 1920 г. «Циркулярном письме всем дорполитам и райполитам железных дорог Петроградского узла» Петрополитпуть ставил задачу «укрепить профессиональную железнодорожную организацию, влить в нее лучших работников, помочь профессиональному союзу установить в своей организации железную дисциплину». При этом следовало «действовать в контакте» с участковыми транспортными чрезвычайными комиссиями (УТЧК)⁹⁷. Кандидатуры руководителей (их называли уполномоченными) участковых профсоюзных комитетов работников железнодорожного транспорта (учпрофсожей) стали определяться на совместных совещаниях глав политотделов и профсоюзников⁹⁸. Решающий голос оставался за первыми. Не случайно, как видно из отчета Петрополитпути за август 1920 г., в функции инспекторов районных политических отделов стал входить инструктаж опекавшихся ими учпрофсожей⁹⁹. Политические органы пресекали попытки профсоюзов выступить в защиту пролетариев. Например, когда в октябре 1920 г. деятели Вышневолоцкого участкового комитета воспротивились объявленной политотделом мобилизации изможденных трудом рабочих на заготовку дров, «документы о срыве кампании» (так формулировали обвинение политотдельцы) были незамедлительно переданы в УТЧК¹⁰⁰.

Особо подчеркнем: железнодорожная диктатура отнюдь не сводилась только к пресечению выборности и демократизма, к насаждению назначенства. Жесткие действия Троцкого по внедрению единоначалия на стальных магистралях освящались его смелым замыслом возрождения транспорта, выдвинутым в самое подходящее для этого время. К весне 1920 г. в результате работы Чрезвычайной комиссии по ремонту паровозов общественности была представлена полная картина разрушения транспорта. Главной проблемой оказалось увеличение от месяца к месяцу «больных» локомотивов, требовавших незамедлительного восстановления. Удельный вес их составил 61 %. На 160-километровом участке Угловка-Спирово Николаевской железной дороги комиссия насчитала около 1000 поврежденных, брошен-

⁹⁴ Десятый съезд РКП(б). Март. 1921 г. Протоколы. М., 1933. С. 826.

⁹⁵ Девятый съезд РКП(б). С. 120.

⁹⁶ Десятый съезд РКП(б). С. 596.

⁹⁷ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы Петроградского отделения Главполитпути // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 7. Л. 10.

⁹⁸ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС // Там же. Д. 13. Л. 73 об.

⁹⁹ Там же. Л. 76.

¹⁰⁰ Там же. Л. 105 об.

ных локомотивов и огромное количество бесхозных вагонов. Для сравнения: за весь 1919 г. в РСФСР было произведено 100 и отремонтировано 229 паровозов¹⁰¹. Эти факты пугали власть и самих рабочих.

Упомянутый замысел наркома приобрел форму приказа НКПС за № 1042. Он был издан железнодорожным ведомством в мае 1920 г. и представлялся последним шансом на предотвращение гибели транспорта. Это был проект масштабной кампании по ремонту паровозов (незамедлительно появился и приказ № 1157 о восстановлении вагонного парка). Был разработан график реконструкции локомотивов, предполагавший, что почти все из более чем 9600 «больных» паровозов (из 16 тыс. имевшихся в наличии) будут в течение четырех с половиной лет поэтапно восстановлены. К 1 января 1925 г. должно было остаться минимальное количество сломанных локомотивов¹⁰². Каждый трудовой коллектив получал наряд в зависимости от своих сил и средств. Так, за второе полугодие 1920 г. полагалось отремонтировать: на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге — 165 паровозов, Мурманской — 20, Николаевской — 259, Северо-Западной — 78. В итоге коллективы этих четырех дорог обязывались восстановить 522 «паровоза (из общего задания по Наркомату путей сообщения в 4000 паровозов)¹⁰³. При этом для производства работ (прежде всего по изготовлению комплектующих деталей) привлекались заводы ВСНХ.

Команда Троцкого выступила с вдохновляющей программой, которую относившийся в тот период к сторонникам Льва Давидовича Ф. Э. Дзержинский¹⁰⁴ (занимал пост наркома путей сообщения в 1921–1923 гг.) справедливо назвал «первым и блестящим опытом плановой хозяйственной работы»¹⁰⁵. Диктатура Троцкого на транспорте становилась не личным проектом, а ключевым элементом масштабного комплекса мер по спасению революции. Политотделы сосредоточились на проведении кампании по разъяснению приказа. Принятый в июне 1920 г. план агитпросветработы Петрополитпути ставил задачу: «Нужно предусмотреть меры к тому, чтобы заставить каждого рабочего понять всю необходимость выполнения программы по приказу 1042, чтобы этот приказ врос в сердце и душу каждого рабочего...»¹⁰⁶ Без доклада о его содержании и значении не обходилось ни одно общее собрание железнодорожников. Фактически это была реклама достижений и личности Л. Д. Троцкого. По стенам мастерских, читален, столовых, контор были вывешены плакаты такого, например, содержания: «Тов. Троцкий кликнул клич “Пролетарий на коня!”. И русский рабочий сел на коня и победил. В настоящее время социалистическая республика кликнула клич “Пролетарий к станкам, будем чи-

¹⁰¹ Боевой клич // Железнодорожник. 1920. 11 февраля. С. 3; Вагонное кладбище // Там же. 1920. 2 марта. С. 2.

¹⁰² Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы НКПС, Главного политуправления НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 3. Л. 120; *Троцкий Л. Д.* Новый курс. М., 1924. С. 63, 65, 66.

¹⁰³ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы НКПС, Главного политуправления НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 3. Л. 120; *Сенин А. С.* Московский железнодорожный узел. С. 231.

¹⁰⁴ *Ратьковский И. С.* Дзержинский: От «Астронома» до «Железного Феликса». М., 2017. С. 292–293.

¹⁰⁵ См.: *Троцкий Л. Д.* Новый курс. С. 67.

¹⁰⁶ Отчеты, доклад, докладные записки, сводки и дневники агитпросветотдела о работе отдела // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 183. Л. 14 об.

нить паровозы». Надо спасти железные дороги во что бы то ни стало!»¹⁰⁷ Атрибутом многообразной политико-просветительной работы изучаемых организаций стала пропаганда приказа № 1042: о нем подробно рассказывали в ходе обязательного изучения во всех партийных и комсомольских ячейках «Азбуки коммунизма» Н. Бухарина и Е. Преображенского, содержание приказа раскрывали на лекциях и митингах, рекламировали перед спектаклями железнодорожного клуба «Коммуна»¹⁰⁸.

Во второй половине 1920 г. рапортами об итогах, посвященных выполнению приказа № 1042 субботников, воскресников, средников, вечерников и т. п., были переполнены отчеты политических отделов всех уровней. В сотнях сводок о результатах бесплатных трудовых вахт подробно перечислялось, сколько перенесено, распилено, погружено, подвезено, рассортировано, отремонтировано, выкопано (рельс, шпал, канав, вагонов, столбов, платформ и пр.)¹⁰⁹.

Учтем, что одновременно, как отмечено выше, Наркомату путей сообщения и политотделам удалось частично дисциплинировать деморализованные железнодорожные коллективы за счет внедрения единоначалия и вытеснения «трудового партизанства», поэтому задания программы ремонта на вторую половину 1920 г. были выполнены на 129,7%. Удельный вес «больных» паровозов впервые за революционный период стал понемногу сокращаться: если в марте он составлял 61%, то в октябре — 56%. Причем следует учитывать одновременный выход паровозов из строя¹¹⁰. Это был небольшой успех, однако презентовался он как серьезное достижение. Акцентировалось внимание на выработке точного календарного плана работ, по словам самого наркома Троцкого, на «внесении элементов упорядоченности в хаотическое дело железнодорожного ремонта»¹¹¹. Лев Давидович в докладе на VIII Всероссийском съезде Советов (декабрь 1920 г.) с гордостью заявил: «Приказом 1042 в общем и целом оживилась вся страна»¹¹².

Применяя авторитарные методы руководства, развернув вокруг приказа № 1042 шумную пропагандистскую кампанию, подчинив себе партийных и профсоюзных конкурентов, Л. Троцкий и его соратники распространили и упрочили свое влияние на отдельные железные дороги. Диктатура установилась в эшелонах: в верхнем (в НКПС с его центральными учреждениями), в среднем (в дорожных управлениях) и — это было главным и самым трудным — в нижнем (на участках отдельных стальных магистралей). В результате команда Троцкого смогла взяться за осуществление сложной политической комбинации по созданию укрупненного профсоюза транспортников с перспективой передачи ему функций политотделов. Новой структуре предстояло стать ведомством, которое было бы способно под началом Л. Д. Троцкого на практике наладить эффективное управление важнейшей

¹⁰⁷ Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы Петроградского отделения Главполитпути НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 181. Л. 49.

¹⁰⁸ Протоколы заседаний коллектива коммунистов Петроградского отделения Главполитпути // Там же. Д. 12. Л. 2–3.

¹⁰⁹ См., например: Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС в Главполитпуть НКПС // Там же. Д. 13. Л. 43–44.

¹¹⁰ Восьмой Всероссийский съезд Советов рабочих, крестьянских, красноармейских и казачьих депутатов. 22–29 декабря 1920 г. Стенографический отчет. М., 1920. С. 160.

¹¹¹ Троцкий Л. Д. Новый курс. С. 63, 65, 66.

¹¹² Восьмой Всероссийский съезд Советов. С. 158.

сферой хозяйства — путями сообщения. Все это было названо в духе изучаемого времени «огосударствлением» профсоюзов.

Уже в сентябре 1920 г. произошло слияние союзов работников железных дорог и водного транспорта. Следует принять во внимание, что водники еще в январе 1920 г. были выведены из подчинения ВСНХ и перешли в ведение НКПС. Новое объединение включало в себя более миллиона рабочих и служащих¹¹³. Возник управлявший им Центральный комитет Всероссийского объединенного профессионального союза работников железнодорожного и водного транспорта (Цектран). В него вошли руководители Главполитпути и созданного по его образцу еще в апреле 1920 г. Главного политуправления водного транспорта. Председателем новой организации стал А. П. Розенгольц, секретарем — С. М. Гессен. Как отмечал С. А. Павлюченков, чиновники из политотделов переехали в «цектрановские кабинеты». Власть Главполитпути и его многочисленных филиалов переместилась в структуры Цектрана, который занимал во Всероссийском центральном совете профсоюзов независимое положение. Туда, по словам исследователя, представителей ВЦСПС дальше порога не пускали¹¹⁴.

Для низов ничего не изменилось, кроме названия. Впрочем, железнодорожные профсоюзные организации до весны 1921 г. по-прежнему именовались «дорпрофсоюзами», а не союзами транспортников. Вместе с тем в объединительной акции обнаруживался глубокий политический смысл. Троцкий понимал, что Гражданская война подходит к концу, армия начинала утрачивать значимость. Наркомвоенту предстояло отыскать новую сферу приложения сил, в его планах именно транспортному приоритету предстояло стать основой экономической жизни страны (в отличие от ленинской доминанты ГОЭЛРО)¹¹⁵. При этом следовало исходить из скорого устранения политотделов, ибо они еще на IX съезде партии позиционировались исключительно как органы временные, рассчитанные на подтягивание трудовой дисциплины в кризисной обстановке Гражданской войны¹¹⁶.

Политотделы всех уровней подчиненности сделали свое дело по осуществлению политической комбинации, направленной на подчинение железных дорог группе Л. Троцкого. Осенью 1920 г. с низов (с отдельных магистралей) начался процесс слияния бюрократических аппаратов политотделов и профсоюзов. На первых порах изучаемые организации постепенно передавали свои функции и кадры в управленческие структуры дорожных профсоюзных комитетов, как бы «растворяясь»¹¹⁷ в них. К концу осени 1920 г., в частности на Мурманской, Николаевской и Северо-Западной стальных магистралях, произошло включение участков политотделов в профсоюзные комитеты. При них создавались «отделы организации производства», что означало существенное расширение полномочий профессиональных союзов по управлению транспортным хозяйством¹¹⁸. Совмещая партийно-политические функции политотделов и экономические задачи органов

¹¹³ В один союз // Железнодорожник. 1920. 24 августа. С. 2.

¹¹⁴ Павлюченков С. А. Орден мечаосцев. С. 40, 41.

¹¹⁵ Там же. С. 43.

¹¹⁶ Девятый съезд РКП(б). С. 523.

¹¹⁷ Термин С. А. Павлюченкова (см.: Павлюченков С. А. Орден мечаосцев. С. 41).

¹¹⁸ Отчеты и доклады Петроградского отделения Главполитпути НКПС в Главполитпуте НКПС // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 13. Л. 115; Доклады и докладные записки инструкторов // Там же. Д. 186. Л. 30 об.

Наркомата путей сообщения, укрупненный профсоюз должен был превратиться в подчиненную наркомату партийно-государственную структуру.

Процесс объединения союза и политотделов вовсю развернулся к началу декабря. В фонде Петроградского бюро Цектрана ЦГАИПД СПб обнаруживается общий список служащих бюро профсоюзников и Петрополитпути, составленный 1 декабря 1920 г. Причем в именном списке напротив фамилий многих политотдельцев были зафиксированы новые должности, отныне занимавшиеся ими в бюро, а не в политуправлении, хотя при этом под документом стоит подпись заместителя начальника политуправления. Секретарь в обеих организациях значился один — Н. И. Марков (с начала 1920 г. он занимал пост секретаря Петрополитпути)¹¹⁹.

Согласно опубликованной 28 декабря 1920 г. в железнодорожной прессе и подписанной секретарем ЦК РКП(б) Н. Крестинским телеграмме, «передача» имущества и сотрудников политотделов профсоюзу должна была произойти в течение недели¹²⁰. В начале января 1921 г. процесс слияния двух ведомств завершился. Образовалось Петроградское бюро Цектрана — организация, о которой Ленин тогда же сказал: «...сочувствующая Троцкому»¹²¹. Одновременно в Москве произошло и слияние Главполитпути с центральным профсоюзным транспортным ведомством, главой которого остался А. П. Розенгольц. В указанной телеграмме от 28 декабря содержалось предписание Главполитпути в течение недели «передать силу и средства Цектрану». Подбор кандидатов на комиссарские должности, осуществлявшийся ранее политотделами, теперь возлагался на производственный Союз работников железнодорожного и водного транспорта¹²². С учетом особой роли путей сообщения в России это была могущественная организация.

Политическая борьба в верхах отличалась особой остротой. Не рассчитывавший на серьезное расширение полномочий Троцкого, В. И. Ленин развернул наступление против потенциального конкурента и уже в начале декабря 1920 г. добился ухода его с поста наркома путей сообщения¹²³. Тем не менее это не стало непоправимым поражением для Льва Давидовича, ибо он продолжал опираться на профсоюз работников транспорта, который к тому времени, по справедливому суждению С. Войтикова, «будучи органом партийно-государственным, политически значил неизмеримо больше, чем Наркомат путей сообщения»¹²⁴. Он был «транспортной вертикалью государственности, угрожавшей поглотить все остальные структуры», как точно определил значение этой организации С. Павлюченков¹²⁵. Не удивительно, что в конечном счете в целях подрыва политических амбиций Троцкого была затеяна дискуссия о профсоюзах, которая привела команду Льва Давидовича к фиаско, в результате чего изменилась политическая конфигурация в высшем эшелоне

¹¹⁹ Телефонограммы из Совета союзов о созыве собраний, о предоставлении списков // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2402. Оп. 1. Д. 2. Л. 5, 5 об., 12, 15; Циркуляры, положения, инструкции и другие руководящие документы Петроградского отделения Главполитпути // Там же. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 7. Л. 2.

¹²⁰ Порядок ликвидации политотделов // Красный путь. 1920. 28 декабря. С. 3.

¹²¹ Ленин В. И. Еще раз о профсоюзах, о текущем моменте и об ошибках тт. Троцкого и Бухарина // Ленин В. И. Полное собрание сочинений: в 55 т. Т. 42. М., 1970. С. 287.

¹²² Сенин А. С. Московский железнодорожный узел. С. 139.

¹²³ Войтиков С. С. Профсоюзная дискуссия. С. 53, 58, 62.

¹²⁴ Там же. С. 62.

¹²⁵ Павлюченков С. А. Орден меченосцев. С. 40.

власти. После этого Цектран ушел из-под контроля Троцкого, стал рядовой профсоюзной организацией в составе ВЦСПС. Председателем его вместо А.П. Розенгольца сделали Я.Э. Рудзутака¹²⁶.

Для населения страны Л.Д. Троцкий был вторым после Ленина вождем, претендовавшим нередко и на равное с ним положение. Существенному наращиванию политического капитала главы Красной армии и наркома путей сообщения способствовала энергичная деятельность группы Троцкого в 1920 г. на транспорте. Он оказался железнодорожным диктатором благодаря политическим отделам. Как было сказано выше, важной их функцией выступало распространение единоначалия ставленников наркома путей сообщения на отдельных железных дорогах и транспортных участках, а также в трудовых коллективах. Они содействовали оформлению троцкистской альтернативы социалистического строительства.

References

- Anfert'ev I. A. Deiatel'nost' komissii praviashchei RKP(b): opyt kollektivnogo upravleniia gosudarstvennymi strukturami v krizisnye periody pervykh let Sovetskoi vlasti. *Istoriia: fakty i simvol'y*, 2017, no. 3 (12), pp. 7–19. (In Russian)
- Davydov A. Iu. Revoliutsionnye voennye zheleznodorozhnye tribunaly na Severo-Zapade Rossii. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2023, vol. 68, issue 2, pp. 353–375. (In Russian)
- Gaidamakin A. V. *Formirovanie sovetskoi kontseptsii zheleznodorozhnogo transporta i problemy ee realizatsii: sotsiokul'turnyi aspekt. 1917–1930-e gg.* Omsk, Omskii gosudarstvennyi universitet putei soobshcheniia Press, 2018, 161 p. (In Russian)
- Gaidamakin A. V., Khromenkova G. N. Stanovlenie i deiatel'nost' sistemy komissarskogo pravleniia na zheleznykh dorogakh (1919–1921 gg.). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*, 2017, no. 5 (182), pp. 49–56. (In Russian)
- Kheivud E. *Inzhener revolyutsionnoi Rossii. Yurii Vladimirovich Lomonosov (1876–1952) i zheleznye dorogi.* Moscow, Uchebno-metodicheskii tsentr po obrazovaniu na zheleznodorozhnom transporte Publ., 2013, 444 p. (In Russian)
- Klimov I. P. Istochniki transportnogo prava v sovetskom gosudarstve (oktiabr' 1917–1920 g.). *Aktual'nye problemy rossiiskogo prava*, 2017, no. 4 (77), pp. 11–18. (In Russian)
- Kostin A. L. Vmesto predisloviia. "Zagadochnyi" pushkinist iz "klana Gessenov". *"Liubov' k rodnomu pepelishchu..."*. *Etiudy o Pushkine.* Moscow, Algoritm Publ., 2015, pp. 5–35. (In Russian)
- Pavliuchenkov S. A. *Orden mechenostsev. Partiia i vlast' posle revoliutsii. 1917–1929 gg.* Moscow, Sobranie Publ., 2008, 463 p. (In Russian)
- Pavliukov A. E. *Ezhov. Biografiia.* Moscow, Zakharov Publ., 2007, 574 p. (In Russian)
- Rat'kovskii I. S. *Dzerzhinskii: Ot "Astronoma" do "Zheleznoho Feliksa"*. Moscow, Algoritm Publ., 2017, 464 p. (In Russian)
- Senin A. S. *Moskovskii zheleznodorozhnyi uzel. 1917–1922 gg.* Moscow, URSS Publ., 2004, 573 p. (In Russian)
- Senin A. S. *Upravlenie zheleznodorozhnym transportom Rossii v epokhu voin i revoliutsii (1914–1922 gg.)*. Dr. Sci. thesis abstract (History). Moscow, 2006, 815 p. (In Russian)
- Voitikov S. S. Profsoiuznaia diskussiia i vnutripartiinaiia bor'ba v RKP (b) v 1919–1921 gg. *Rossiiskaia istoriia*, 2016, no. 1, pp. 44–66. (In Russian)
- Voitikov S. S. *Uzda dlia Trotskogo. Krasnye vozhd'i v gody Grazhdanskoi voiny.* Moscow, FIRO-XXI Publ., 2016, 431 p. (In Russian)

Статья поступила в редакцию 12 июля 2023 г.

Рекомендована к печати 10 января 2024 г.

Received: July 12, 2023

Accepted: January 10, 2024

¹²⁶ Десятый съезд РКП(б). С. 931.