

## ПОРЯДОК ОСОБОГО УЧЕТА ВОЕННООБЯЗАННЫХ, СЛУЖАЩИХ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1918-1920 ГГ.)

### THE PROCEDURE FOR SPECIAL ACCOUNTING OF MILITARY SERVICE PERSONNEL SERVING ON THE RAILWAYS DURING THE CIVIL WAR (1918-1920)

*A. Moiseev  
T. Moiseeva*

*Summary:* The article reveals the procedure for special accounting of military service personnel serving on railways during the Civil War, emphasizes the role of Military enlistment offices and Mobilization departments of railways in accounting and mobilization, employees, craftsmen, workers on lines and in railway departments.

*Keywords:* mobilisation, commissariat, agent of special railway accounting, medical discrepancy.

**Моисеев Андрей Николаевич**

*К.воен.н., доцент, Ульяновский государственный педагогический университет имени И.Н. Ульянова,  
vertolet\_k27tb@mail.ru*

**Моисеева Татьяна Алексеевна**

*К.и.н., доцент, Сызранский филиал Самарского государственного экономического университета  
t-nekst@mail.ru*

*Аннотация:* В статье раскрывается порядок особого учета военнообязанных, служащих на железных дорогах в годы Гражданской войны, подчеркивается роль Военкоматов и Мобилизационных отделов железных дорог в проведении учета и мобилизации, служащих, мастеровых, рабочих на линиях и в управлениях железных дорог.

*Ключевые слова:* от мобилизации, комиссариат, агент особого железнодорожного учета, меднесоответствие.

### Введение

Первая мировая война нанесла значительный урон российскому народному хозяйству. К числу наиболее пострадавших отраслей можно отнести железнодорожную транспортную систему. Революционные события 1917 г., затем Гражданская война довершили дело. Железные дороги, являясь стратегически важным направлением, приковывали к себе пристальное внимание Советского правительства. В.И. Ленин в статье «Грозящая катастрофа и как с ней бороться» в сентябре 1917 г. писал: «России грозит неминуемая катастрофа. Железнодорожный транспорт расстроен неимоверно и расстраивается всё больше. Железные дороги встанут. Прекратится подвоз сырых материалов и угля на фабрики. Прекратится подвоз хлеба» [1]. На то момент паровозно-вагонный парк российских железных дорог, составлял немногим более 30 % от имевшегося в 1913 г., а неисправность вагонов доходила до 90 %. Не хватало дров, угля и мазута, и к ноябрю 1917 г. запасы топлива на железных дорогах не превышали десятидневной потребности [2].

Усугублялось положение вторгшимися в Советскую Россию германскими войсками. В ходе наступления февраля 1918 г., ими в первую очередь захватывались, ни кем не защищаемые участки железнодорожной сети. Создавшееся летом 1918 г. кризисное положение вынудило Советское правительство, возглавляемое В.И. Ле-

ниним вести переговоры с французскими монархистами об оказании услуг России по привлечению специалистов подрывного дела, из числа французских офицеров, для подрыва железнодорожных путей в целях срыва наступления немцев с западного направления в глубь России [7, с. 157 – 160].

Парализующе воздействие на жизнестойкость железнодорожной сети оказывали вспыхивающие боестолкновения между основными представителями партий революции и их антиподами. Зловеще-угрожающая перспектива начала голода в стране, в связи с разрастающимися мятежами в различных регионах страны, А.И. Дутова на Волге и в Оренбуржье, казачьих атаманов, частей и соединений белой гвардии на Дону, Южном Урале и Северном Кавказе. Прямое непризнание власти большевиков отдельными регионами страны и проведением на их территории бывшими высокопоставленными военными, агитации и пропаганды народных масс на борьбу с большевистскими силами. Усиленный разгул различных по пестроте национально-сепаратистских движений и правительств, поднявших свои «хищные и алчные головы» с провозглашением II-м съездом Советов права наций на самоопределение [7, с. 165], прождал хаос, в том числе и на железнодорожном транспорте.

Жизнестойкость большевиков, оказавшихся в сложившихся условиях, зависела от качественного и первоочередного решения весомого объема задач, таких как:

расширение и укрепление территориально-властных плацдармов по стране; изоляция и ликвидация очагов контрреволюционных сопротивлений; минимально-возможное установление жизнеспособной деятельности железнодорожного транспорта и его инфраструктуры [8, с. 95 - 110]. Надежным и эффективным способом их решения стал стремительный, революционно-централизованный захват красногвардейскими и партизанскими отрядами, важных в экономическом, политическом и военном отношениях крупных и стратегически важных железнодорожных узлов по основной части территории России с целью уничтожения в них контрреволюционных восстаний и установления диктатуры советской власти. Применение бронепоездов оказалось единственно возможным средством выполнения поставленных задач.

Овладение узловыми железнодорожными станциями с их развитым путевым хозяйством, телеграфной и телефонной связью давало возможность не только осуществлять управление и взаимодействие частей, но и позволяло сосредоточить оперативно-тактическое, а иногда и оперативно-стратегическое количество эшелонов, на подконтрольном железнодорожном направлении. К тому же на ремонтно-обслуживающей железнодорожной базе можно было строить новые бронепоезда и броневые платформы, производить ремонт и восстановление подвижного состава [8, с. 119].

Захваченное путевое хозяйство требовало обслуживания и охраны. Железнодорожные войска царской армии, осуществляющие эти мероприятия, под видом демобилизации были расформированы решением Всероссийского съезда железнодорожных войск в январе 1918 г. с последующей передачей железнодорожного имущества и личного состава Комиссариату путей сообщения. А, по сути, данная реорганизация представляла собой бездумный, скороспешный разгон частей. На основании решений декрета Совнаркома, более 130 тысяч воинов железнодорожников разъехались по железным дорогам России [9].

Столкнувшись со сложившейся угрозой транспортного и экономического коллапса, Советы, оценив риски потери управления страной и последующей за этим для них кровавой расплаты, декретом Совнаркома от 29 июня 1918 г. приняли решение немедленно приступить к восстановительному формированию железнодорожных войск. Однако, быстро собрать бывших военных железнодорожников не представлялось возможным, так как особого их учёта в Народном комиссариате путей сообщения (НКПС) не велось. Силы же оставшихся в строю железнодорожников в основном задействовались на восстановление железнодорожных путей и прилегающей к ним инфраструктуры, отчасти на их обслуживание [3, с. 80 – 82].

Проблему решили путем принятия положения «О порядке особого учета военнообязанных, служащих на железных дорогах» [6, с. 440 – 441] с одновременным созданием мобилизационных отделов и агентов особого учета на железных дорогах, тесно взаимодействующих с губернскими и уездными Комиссариатами по военным делам.

#### Порядок особого учета

Общий учет военнообязанных, служащих на железных дорогах в годы Гражданской войны 1918 – 1920 гг., осуществлялся Комиссариатами по военным делам на местах, согласно требований правил особого учета, изложенных в «Инструкции для особого учета военнообязанных, служащих на железных дорогах», утвержденных Революционным Военным Советом Республики 13 ноября 1918 г. Непосредственный учет этих лиц велся Мобилизационными отделами железных дорог по сведениям и документам, доставляемым особо назначенными для этой работы лицами, именуемыми «агентами особого железнодорожного учета» [4, д. 791, л. 24.].

Особому железнодорожному учету подлежали все военнообязанные лица мужского пола в возрасте от 18-ти до 40 лет, служащие, мастеровые, рабочие на линиях и в управлениях железных дорог, определяемые на должности приказами по дороге и получающие содержание из кредитов, отпускаемых по сметам дорог. Вне зависимости от вида учетной специальности, на них возлагалась обязанность пройти курс обучения по программе Всеобуча, по месту приписки к местному отделению, наравне с другими категориями граждан Российской Федеративной Советской Республики. [4, д. 791, л. 24]

Военнообязанные, нанимаемые временно для работ на железных дорогах, как-то: поденные рабочие по ремонту пути, грузчики, рабочие на товарно-станционных работах, а также нанимаемые от артелей: станционные носильщики, сторожа охраны, артельщики, кассиры и плательщики, не подлежали особому железнодорожному учету и должны были находиться на учете, на общих основаниях в Комиссариатах по военным делам по месту проживания.

Согласно «Инструкции для особого железнодорожного учета военнообязанных» и требований «Временного руководства для общего учета граждан, призываемых к военной службе» получали освобождение от постановки на учет в Мобилизационном отделе только лица, заявившие об имеющихся у них телесных увечий или неизлечимых болезнях, признанных призывными медицинскими комиссиями Комиссариатов по военным делам, негодными к несению действительной военной службы по медицинскому несоответствию. [4, д. 791, л. 24об]

Граждане, достигшие 18-ти летнего возраста принимались на особый железнодорожный учет лишь по зачислении их в категорию военнообязанных. Порядок и время отправления молодых людей в Комиссариаты по военным делам для зачисления в категорию военнообязанных устанавливался ежегодно между 25 и 30 числами ноября месяца, по согласованию Мобилизационных отделов железных дорог с Губернскими комиссариатами по военным делам. С 1919 г. организация взаимодействия этих органов осуществлялась Народным комиссариатом путей сообщения, им же, по особому распоряжению определялись даты и ход мобилизации граждан [4, д. 791, л. 24об]. Губернские комиссариаты по военным делам обязаны были довести до сведения призывников, в каком месяце, в какие дни, и в каком наибольшем количестве они могут явиться для принятия на учет. Мобилизационными отделами железных дорог составлялись особые расписания команд и маршруты их движения, в соответствии с установленной «Инструкцией» формой, определенной в параграфе № 9. [4, д. 791, л. 25]

Для лиц, подлежащих принятию на особый железнодорожный учет, выбирались уездные (районные) комиссариаты по военным делам, в таких городах и пунктах, передвижение до которых было наиболее удобным. Военнообязанным, выдавались особые удостоверения (отрезки В), взамен личных карточек, которые на время их службы хранились в Мобилизационных отделах железных дорог. Такие же удостоверения о зачислении на особый учет (отрезки Г), отсылались Мобилизационными отделами железных дорог в волостные, уездные (районные) Комиссариаты по военным делам, в которых принятый на железнодорожную службу военнообязанный числился на общем учете, в соответствии с требованиями параграфа № 13 «Инструкции». Лишь по получении Комиссариатами «отрезка Г», военнообязанный снимался с общего учета, порядком, определенным в пункте 1-м параграфа № 17 (абзацы б, в, г) Временного Руководства для учета военнообязанных. [4, д. 791, л. 25 об]

При достижении военнообязанными, служащими на железных дорогах 40-летнего возраста, они подлежали исключению Мобилизационными отделами железных дорог, из категорий военнообязанных, с проставлением соответствующих отметок об этом в личных карточках и последующей их им выдачей на руки.

Медицинское освидетельствование числящихся на особом железнодорожном учете лиц при получении ими увечий или неизлечимых болезней, на предмет исключения в общеустановленном порядке из категорий, производилось по кварталам текущего года, после: 15-го марта, 15-го июня, 15-го сентября и 15-го декабря, в ближайших к месту жительства этих лиц приемных комиссиях, куда они отправлялись в распоряжение Мобилизационных отделов железных дорог. Фактически в

1919 г. моботделы железных дорог не имели сведений о местах расположения медицинских комиссий и порядке их работы, запрашивая информацию у Губернских военных комиссариатов.

Порядок снятия с особого железнодорожного учета, прописанный в параграфе № 25 Временного Руководства для учета военнообязанных предусматривал обязательное уведомление Мобилизационными отделами железных дорог соответствующих Комиссариатов по военным делам об убытии военнослужащего, в независимости от причины, будь то увольнение, самовольное оставление, добровольное поступление в действующие войска или продовольственные отряды. По получении сведений, военкоматы проводили корректировку своих учетных данных. [4, д. 791, л. 26]

С объявлением полной или частичной мобилизации в Красную армию в местностях с развитой железнодорожной сетью, для всех или отдельных категорий возрастов, железнодорожные служащие отправлялись на формирование и пополнение железнодорожных частей с их введением в состав красноармейских частей и соединений. Регламентация процесса от мобилизации осуществлялась в соответствии с требованиями Декрета № 565 «Об организации военно-железнодорожных частей и о порядке призыва железнодорожных служащих по мобилизации» от 02.07.1917 г. [4, д. 791, л. 26об]

### Заключение

Возобновление Советским правительством, существовавшей в царской мобилизационной системе, порядка особого учета военнообязанных, служащих на железных дорогах в начале Гражданской войны, способствовало качественному и своевременному решению огромного пласта транспортно-восстановительных, перевозочных и боевых задач, возникших на железных дорогах после захвата власти в стране большевиками.

Четко отлаженный порядок особого учета военнообязанных, служащих на железных дорогах, позволил Реввоенсовету и Народному комиссариату путей сообщения решать задачи в ходе Гражданской войны по следующим направлениям: обеспечению фронтовых перебросок войск и грузов; снабжению Красной армии боеприпасами, вооружением и продовольствием; осуществлению titanic работы по восстановлению разрушенного железнодорожного транспорта и всей железнодорожной инфраструктуры.

Возрождение и налаживание работы системы железнодорожного транспорта, помогло поднять разрушенное государственное народное хозяйство, наладить взаимобмен между городом и деревней по окончании Гражданской войны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бут. В. На фронтах гражданской войны. Бронепоезда «Красных». Часть 1. 2/ В. Бут // Наука и техника. 2012, № 5 (72) май.
2. Зотова М. В. Гражданская война в России (1918-1920 гг.) [Электронный ресурс]: История Отечества.ру. Дата обновления: 01.09.2020. URL: [http://www.great-country.ru/content/letopis/1918\\_1922.php](http://www.great-country.ru/content/letopis/1918_1922.php) (дата обращения 25.01.2022 г.).
3. Лукьян В.П. Больше века на службе России: 120 лет Свердл. ж. д., 1878-1998. Екатеринбург. 1998.
4. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 11. Оп. 8.
5. Скрыбина В. Железнодорожный транспорт в годы Гражданской войны на Урале / В. Скрыбина // Гражданская война как феномен мировой истории : материалы научной конференции, Екатеринбург, 26 апреля 2008 г. С. 116-120.
6. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1919 г. Управление делами Совнаркома СССР М. 1943.
7. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. Кн. 2. От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917–1941. / Под ред. Г. И. Когатько. – М.: «Стэха», 2001. 496 с.
8. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917 -1957 гг.): Сб. док. М.: Трансжелдориздат, 1957, 383 с.
9. Терёшина Н.П., Кокарева В.А., Нездолин М.Н., Певнева К.А. Железнодорожный транспорт России во время революционных событий 1917 г., в годы гражданской войны и восстановления народного хозяйства [Электронный ресурс]: Наш транспорт.ру. Дата обновления: 01.11.2021. URL: <https://wiki.nashtransport.ru/wiki/> (дата обращения 27.01.2022 г.).
10. Шилова С.Г., Пивоваров Ю.Ф. Железные дороги Юга России в годы Гражданской войны. / С.Г. Шилова, Ю.Ф. Пивоваров. // Вестник ВГУ. Серия: История. Политология. Социология. 2020, № 1.

© Моисеев Андрей Николаевич (vertolet\_k27tb@mail.ru), Моисеева Татьяна Алексеевна (t-nekst@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Ульяновский государственный педагогический университет имени И.Н. Ульянова