

РОССИЯ В ВОЙНАХ И РЕВОЛЮЦИЯХ XX ВЕКА

И. П. Климов

Деятельность правительств «демократической контрреволюции» Сибири и Урала на железнодорожном и водном транспорте весной–осенью 1918 года

Гражданская война в России стала одной из величайших трагедий нашего народа и унесла по различным данным от 8 до 13 млн человеческих жизней. В связи с этим поток исследовательской литературы по проблематике Гражданской войны не ослабевает. К ней сохраняется устойчивый интерес, который катализируется разработкой концепции нового учебника по отечественной истории под руководством Института истории Российской Академии наук. Высказываются далеко не однозначные суждения о месте и значении Гражданской войны в российской истории. Директор Института всеобщей истории РАН Александр Чубарьян на заседании Совета Российского исторического общества сказал о том, что самая сложная проблема, с которой столкнулись разработчики концепции нового учебника, — это советское общество, определить его ключевые моменты — непростая задача¹.

В числе научных проблем, которые нуждаются в дальнейшем изучении, находится деятельность правительств «демократической контрреволюции», действовавших в годы Гражданской войны в восточных районах страны, куда бежала основная часть антибольшевистских сил после укрепления позиций советской власти в европейской части страны. Там

*Климов
Иван Павлович,*
доктор исторических
наук, профессор,
Тюменский
государственный
университет
(Тюмень, Россия)

оказалась значительная часть членов объявленной врагом народа кадетской партии, меньшевиков и правых эсеров, несогласных с политикой Советской власти, а также депутатов разогнанного в январе 1918 г. Учредительного собрания. На востоке страны действовали пять правительств «демократической контрреволюции»: Временное Сибирское правительство (Омск), Временное областное правительство Урала (Екатеринбург), Комитет Учредительного Собрания (Самара), Директория (Уфа), Прикомуч (Ижевск).

В советской исторической литературе достоверные данные о временных правительствах «демократической контрреволюции», как правило, отсутствовали и чаще всего изобиловали не просто ошибочной, а откровенно вымышленной информацией. Акцент делался на изложении политики советского правительства, которая представлялась как единственно достоверная и адекватная требованиям времени. Авторы исследовательских работ были лишены возможности использовать ряд важных документов, поскольку они были им недоступны, имели гриф «секретно». Не проводилась граница между «демократической контрреволюцией» и «белым движением». Правительства «демократической контрреволюции» характеризовались только с негативной стороны, как реакционные, антинародные. Лишь в 1990-х — начале 2000-х гг. ситуация изменилась, когда поисковые возможности исследователей расширились. Резко увеличилось количество опубликованных работ², защищенных диссертации³.

Однако в изучении истории временных правительств «демократической контрреволюции» сделан лишь стартовый шаг. Многие аспекты их деятельности еще ждут своего исследования. В наибольшей мере в научной литературе получили освещение процессы образования временных правительств, политические события и участие в них правительств демократической ориентации; в то же время экономическая сфера их деятельности отражена лишь в общем плане, без ее углубленной дифференциации, что касается и транспорта, который являлся и является главным нервом экономики, своеобразной кровеносной системой хозяйственного организма. Видный философ, экономист, крупный ученый и естествоиспытатель конца XIX — начала XX в. А. А. Богданов, стоявший у истоков тектологии — науки, непосредственной предшественницы кибернетики, считал, что способы транспортного сообщения представляют собой ту техническую область, которая призвана играть существенно важную роль в совершенствовании экономического базиса общества⁴.

В качестве объекта исследования нами определены два правительства: Временное Сибирское правительство (ВСП) и Временное областное правительство Урала (ВОПУ), а целью и предметом исследования выступает их транспортная политика.

Деятельность правительств «демократической контрреволюции», социальной базой которых стали представители блока правых социалистов, а также кадетов, выступавших за демократизацию политической системы, отражала стремление найти «третий путь» развития русской революции. Основная идея их внутривластной программы состояла в том, чтобы на основе демократических преобразований Февральской революции, гражданского согласия и классового мира объединить широкие круги населения для возрождения России⁵.

Вектор политики «демократических» правительств был направлен на возврат к законодательству Временного буржуазного правительства 1917 г. Но правительствам «демократической контрреволюции» пришлось столкнуться с нетрадиционными политическими и экономическими проблемами, вызванными необходимостью учета преобразований, проведенных в экономике и социальной сфере советской властью.

За рамками статьи остается история образования Временного Сибирского правительства, которая была сложна и многоступенчата (Временное правительство автономной Сибири во главе с П. Я. Дербером, Западно-Сибирский Комиссариат, Временное Сибирское (Омское) правительство во главе с П. В. Вологодским). Она подробно изложена в статье В. В. Журавлёва⁶. Мы остановимся главным образом на анализе деятельности Временного Сибирского правительства во главе с П. В. Вологодским, когда окончательно определилась его структура и местонахождение (г. Омск).

Временное Сибирское Омское правительство имело в своем подчинении самую крупную территорию на востоке России. Оно контролировало всю Западную и Восточную Сибирь, а в августе 1918 г. распространило юрисдикцию и на ряд уральских уездов (Челябинский, Верхнеуральский, Шадринский, Ирбитский). Из всех временных правительств Сибири, Урала и Поволжья оно имело наиболее стабильную систему управления.

В практике работы Временного Сибирского правительства, особенно в первоначальный период его деятельности, отчетливо проявилась ориентация на законодательство Временного российского правительства, действовавшего после Февральской революции 1917 г. Согласно постановлению Совета Министров ВСП от 1 июля 1918 г. в системе органов исполнительной власти Сибири было образовано Министерство путей сообщения⁷, использовавшее опыт аналогичного министерства, возглавлявшегося в 1917 г. сначала Н. В. Некрасовым, а затем А. В. Ливеровским.

Поскольку военные действия в годы Гражданской войны развертывались, как правило, вблизи транспортных коммуникаций, в овладении которыми воюющие стороны видели ключ к успеху, железнодорожники и водники Сибири фактически сразу оказались в зоне боевых действий. Транспортные артерии были наиболее уязвимым местом. Каждая воюющая сторона стремилась нанести противнику удары, чтобы вывести из строя его перевозочные средства. Поэтому Временное Сибирское правительство в первую очередь обращало внимание на охрану железнодорожных мостов и речных пристаней, материально-техническое обеспечение ключевых объектов транспортного хозяйства⁸. При решении данных вопросов использовался законодательный акт Временного российского правительства 1917 г. «Об обеспечении снабжением государственных и общественных учреждений, путей сообщения, заводов и предприятий, работающих на нужды обороны, металлами и топливом»⁹.

Проблема организации бесперебойной работы транспорта рассматривалась в контексте снабжения Белой Сибирской армии продовольствием и боевым снаряжением. Для перевозки продовольствия, боевого снаряжения и воинских соединений к местам их дислокации использовались железные дороги, речные

пути, а во внутрирайонных сообщениях и доставке людских и материальных ресурсов к железнодорожным станциям, речным пристаням применялся гужевой транспорт.

Во всех видах перевозок, особенно на дальние расстояния, доминировали железнодорожные и водные пути. Не случайно, как видно из протоколов заседаний, Временное Сибирское правительство уделяло им приоритетное внимание. С 26 мая по 3 ноября 1918 г. различные стороны транспортной инфраструктуры им рассматривались 26 раз¹⁰.

Военные действия серьезно отразились на перевозочной работе. Часто изменялась эксплуатационная длина транспортных путей. Неоднократно разрушались мосты, выводились из строя станционные и пристанские сооружения, паровозы, вагоны, речные суда. Сократилось до минимума снабжение транспорта подвижным составом, шпалами, запасными частями и другими материалами. Паровозостроительных и вагоностроительных заводов в Сибири и на Урале, кроме Воткинского, не было. Путиловский, Невский, Сормовский, Коломенский, Брянский, Луганский, Харьковский паровозостроительные заводы оказались за линией фронта. Ухудшилось снабжение транспортных предприятий топливом. Почти все железные дороги, за исключением Кузбасса, были переведены на дровяное топливо¹¹.

Обострилась кадровая проблема. Немало транспортников в ходе боевых действий было вовлечено в ряды Белой армии. Часть рабочих локомотивных депо была переведена на строительство бронепоездов, а из водников комплектовались боевые речные флотилии. Временное Сибирское правительство обязало местные власти направить на транспорт специалистов с промышленных предприятий. В железнодорожных мастерских была введена трехсменная работа¹².

Нехватка рабочих рук обусловила необходимость привлечения к работе на транспорте военнопленных Первой мировой войны (немцев, австрийцев, венгров, словаков, румын), оказавшихся во время Гражданской войны в Сибири. На транспорте и торговых точках, его обслуживавших, было занято около 20 % военнопленных, находившихся в Тобольской губернии. 1200 военнопленных были направлены на Омскую железную дорогу для выполнения ремонтных работ. На строительстве и восстановлении разрушенных железнодорожных и гужевых мостов трудились мигранты из Кореи и Китая¹³.

Серьезно отражалась на работе транспортных коммуникаций политика массового террора, которая осуществлялась командованием чехословацкого военного корпуса, поднявшего мятеж весной 1918 г., по отношению к сторонникам советской власти. Исследователь И. С. Ратковский, скрупулезно изучив хронику чехословацкого мятежа, приводит удручающие факты широкомасштабных репрессивных действий белочехов после захвата сибирских и уральских городов. Так, 26 мая 1918 г. после входа воинских соединений чехословацкого корпуса в Новониколаевск (Новосибирск) все руководящие советские работники городских и ведомственных структур были арестованы в местном Доме революции и ночью зарублены казаками; 28 мая чехословаки заняли Миасс, взятых в бою участников сопротивления увели в лес и расстреляли; 31 мая войска корпуса захватили станцию Тайга и Томск, после чего последовали очередные расстрелы; 2 июня того же года

под Курганом были повешены 13 чел., арестованы 500 чел.; в Троицке белочехи совместно с оренбургскими казаками расстреляли 700 жителей города. Среди расстрелянных числилось немало железнодорожников и водников¹⁴.

Поскольку Временное Сибирское правительство и Временное областное правительство Урала действовали на территории, находившейся под контролем чехословацкого корпуса, они оказались вовлеченными в проведение репрессивной политики. Заметим, что в годы Гражданской войны имел место не только белый, но и красный террор, осуществлявшийся органами советской власти, ибо транспортные предприятия часто переходили из рук в руки. Как считает один из крупных специалистов по истории Гражданской войны в России И. Ф. Плотников, белый террор по своим масштабам превосходил красный¹⁵.

Деятельность ВСП по организации работы транспортных служб летом 1918 г. во многом была аналогична мероприятиям Советского правительства. Перед транспортом была поставлена задача — в первую очередь обеспечить перевозки для фронта, что обусловило значительное повышение суммарного объема воинских грузов. Их удельный вес достигал 22,6 % суточной погрузки. Был период, когда от Челябинска до Красноярска на колесах находилось свыше 130 воинских эшелонов. В решающие моменты воинских операций пассажирские перевозки прекращались и транспорт всецело переключался на обеспечение нужд фронта¹⁶.

В исторической литературе дается неоднозначный ответ на вопрос о том, осуществлялась ли денационализация транспортных предприятий после прихода к власти правительств «демократической контрреволюции». Ссылаясь на постановление Западно-Сибирского комиссариата Временного Сибирского правительства от 28 июня 1918 г. «О денационализации предприятий»¹⁷, советские исследователи утверждали, что национализированные большевиками предприятия подлежали немедленному возвращению их прежним владельцам¹⁸. На самом деле ВСП не стремилось поспешно пересматривать результаты советских экспериментов с собственностью. В упомянутом постановлении (п. 2) говорилось: «Если денационализация может повлечь за собой приостановление или сокращение работ предприятия, имеющего исключительно государственное значение, то предприятие это подлежит оставлению в непосредственном заведовании отдела торговли и промышленности».

В соответствии с данным пунктом денационализация Транссибирской магистрали не проводилась. Что касается частных железных дорог Сибири, то их основная часть к лету 1918 г. органами советской власти пока вообще не была национализирована. Руководствуясь управленческой практикой периода Февральской революции, когда частные железные дороги предполагалось передать государству, для чего был образован Особый комитет¹⁹, Временное Сибирское правительство не планировало их национализировать, но их работа была поставлена под государственный контроль.

Иначе дело обстояло на речном транспорте Сибири, который после Октябрьской революции советской властью был полностью национализирован. По закону ВСП от 30 июня 1918 г. он подлежал денационализации. Но поскольку многие владельцы судов в момент принятия нормативного акта отсутствовали, правительство приняло решение временно оставить флот в своем распоряжении. Фактически всю

летнюю навигацию основная часть речных судов Сибири находились в ведении Министерства путей сообщения. Передача частных судов их бывшим владельцам начала осуществляться лишь при колчаковском правительстве в ноябре 1918 г.²⁰

Временное Сибирское правительство очень беспокоило часто прерывавшееся сообщение с Восточной Сибирью и Дальним Востоком. В августе 1918 г. ВСП приняло постановление об учреждении должности Особоуполномоченного Министра снабжения по делам распределения и транспорта грузов для Дальнего Востока. Было рассмотрено представление Министерства путей сообщения о необходимости срочного отпуска кредитов на продолжение ранее производившихся грунтовых дорожных работ в Иркутской губернии, Забайкальской области, по постройке Илимского тракта, а также на исследование возможности судоходства по малым рекам Забайкалья²¹. Обсуждался вопрос о выделении ссуды на строительство Троицкой железной дороги, которая должна была расширить транспортные контакты Сибири с Уралом и Оренбуржьем²².

Каковы были источники финансирования транспорта в условиях Гражданской войны? Автор монографии «Финансовая политика антибольшевистских правительств востока России (вторая половина 1918 — начало 1920 г.)» В. М. Рынков отмечает, что положение с денежной наличностью по всему востоку России в 1918 г. можно характеризовать не иначе как дефолт, поэтому все антибольшевистские правительства вынуждены были формировать доходную часть бюджета с нуля²³.

Источники денежных средств Временного Сибирского правительства формировались следующими способами: передача в бюджет денежных средств, не вывезенных органами советской власти; пожертвования предпринимателей; выпуск облигаций «займа свободы»; реализация товаров, находившихся на городских складах; интенсификация сборов налогов; эмиссия денежных знаков и т. д. Сколько из полученных средств было направлено на транспорт имеющаяся в архивах, статистика ответа не дает. Исследователи располагают лишь локальными сведениями о том, что в Томской губернии летом 1918 г. на финансирование работы железной дороги было направлено 30 млн руб.²⁴ и что расходы на транспорт стояли на третьем месте (после военного ведомства и Министерства снабжения и продовольствия)²⁵.

Финансовый дефицит не очень беспокоил органы государственной власти Сибири. Расчеты государственных чиновников основывались на ожидании быстрой победы над большевиками по всей России и скором восстановлении единства экономического пространства страны при сохранении автономии Сибири. Стремясь привлечь на свою сторону рабочих и служащих, ВСП проводило социальную политику, по многим параметрам не уступавшую мерам советской власти в социальной сфере и даже превосходившую их.

Учитывая чрезвычайную важность бесперебойной работы транспорта и стремясь удержать железнодорожников и речников на своих рабочих местах, ВСП, несмотря на серьезные финансовые трудности, изыскивало бюджетные и внебюджетные средства для своевременной выплаты им заработной платы. На нее уходило до 60 % доходов, полученных железными дорогами. Неоднократно вводились и прибавки на растущую дороговизну (от 25 до 35 %)²⁶. Работникам ведущих транспортных служб выплачивался продовольственный и мануфактурный

паек. Осенью 1918 г. была образована правительственная комиссия с широким представительством от ведомств и продовольственных организаций сибирских железных дорог, в задачу которой входило улучшение материально-технического и продовольственного снабжения железнодорожников²⁷.

После падения советской власти выплата пенсий была увеличена на 100 %, а в октябре 1918 г. они были проиндексированы и увеличены в размере от 40 до 200 %. Являются несостоятельными утверждения советской историографии о массовом закрытии антибольшевистскими правительствами профсоюзов. На самом деле транспортные профсоюзные организации, их дорожные и бассейновые комитеты продолжали действовать, хотя и подлежали регистрации. Упразднялись лишь введенные советской властью органы рабочего контроля и принципы единоначалия в управлении. Министр труда ВСП стремился привлечь рабочих к разработке нового трудового законодательства.

Когда обстановка на фронтах Гражданской войны осложнилась, ВСП приняло решение перевести железные дороги и предприятия водного транспорта на военное положение. Рабочим и служащим железных дорог, а также работникам водного транспорта запрещалось без санкций администрации переходить на другие предприятия. Начальникам железнодорожных дорог и водных округов было предписано запрещать устройство съездов и собраний без предварительного разрешения. Однако деятельность профсоюзных организаций не прекращалась. Чиновникам Министерства труда удавалось налаживать через них постоянные контакты с трудовыми коллективами²⁸.

Не обходилось и без конфликтных ситуаций, в ходе которых рабочие выдвигали как экономические, так и политические требования: повысить заработную плату, понизить уровень дороговизны, инфляции, восстановить профсоюзам право контролировать деятельность администрации, освободить осужденных за их политическую позицию. Но в целом в рабочей политике ВСП прослеживалась тенденция к политике разумного компромисса. Оно стремилось к разрешению большинства трудовых конфликтов без забастовок, через переговоры между представителями рабочих и управленческими службами при посредничестве государства. Руководители транспортных предприятий часто шли на уступки, и тогда рабочим также приходилось уступать. В противном случае власти получали основания для репрессий: увольнения, аресты, расстрелы и т. д. В июле 1918 г. администрация Алтайской железной дороги уволила нескольких рабочих, выступавших против мероприятий Временного Сибирского правительства, а также «натравливавших» младших агентов дороги на старших. По причине политической неблагонадежности тогда же с Уссурийской железной дороги было уволено 656 чел.²⁹

Временное областное правительство «демократической контрреволюции» на Урале (ВОПУ) было образовано в Екатеринбурге несколько позднее Временного Сибирского правительства, 19 августа 1918 г., и действовало по 4 ноября 1918 г. Оно претендовало на территорию Пермской, части Вятской, Оренбургской и Уфимской губерний³⁰. Председателем правительства и одновременно министром торговли был кадет П. В. Иванов, заместителем — лидер кадетской партии в Уральском регионе Л. А. Кроль. Представители партии кадетов получили в правительственном кабинете большинство мест (4 из 7). В их руках оказались

решающие сферы экономики и управления: торговля, промышленность, транспорт, финансы, горное дело, юстиция, сношения с иностранными дипломатическими миссиями. Посты министров внутренних дел, земледелия и труда были отданы социалистам (эсерам, народным социалистам, меньшевикам³¹).

Политическая обстановка и экономическое положение, в котором приходилось работать Временному областному правительству Урала, были чрезвычайно сложными. В ходе Гражданской войны были нарушены экономические связи, стояли многие заводы, не хватало сырья и топлива, находились в глубоком кризисе финансы, разрушался транспорт. В результате взаимного согласования между партиями, представители которых вошли в состав правительства, была создана его рабочая платформа, опубликованная 19 августа 1918 г. в качестве декларации вместе со списочным составом правительства. Одной из задач первоочередной важности правительство считало оздоровление уральской экономики, включая транспорт. Осуществить ее намечалось на принципах частной собственности и устранения помех на пути «частной, кооперативной, акционерной и т. п. инициатив»³².

Руководствуясь разработанной платформой, правительство обязалось провести децентрализацию средств производства и восстановить частные банки. Вместе с тем в декларации, как и Временным Сибирским правительством, была официально закреплена идея государственного регулирования экономики, которая в дальнейшем превратилась в стержень экономического курса Временного областного правительства. Правительство сохранило за собой право в случаях, когда того потребуют интересы государства, национализировать предприятия, переданные после падения советской власти частным владельцам³³.

На транспорте Урала в частные руки были возвращены лишь Северо-Восточно-Уральская, Западно-Уральская и Богословская дороги, имевшие региональное значение³⁴. Было принято решение железнодорожные и водные пути сообщения магистрального типа оставить в государственной собственности и отнести управление ими к полномочиям будущего российского правительства. Но поскольку центральной власти пока не существовало, функции управления государственным транспортом временно поручались отделу путей сообщения, организованному при Министерстве торговли и промышленности Временного областного правительства Урала³⁵, а затем в соответствии с соглашением, заключенным с Временным Сибирским правительством, перешли в ведение Министерства путей сообщения Сибири. Непосредственное руководство уральским транспортом возлагалось на одного из товарищей (заместителей) Министра путей сообщения Сибирского правительства с местонахождением в Екатеринбурге. Обязанности начальника Пермской железной дороги были возложены на инженера Н. И. Бобина³⁶.

Как свидетельствуют протоколы заседаний Совета ВОПУ, оно было серьезно озабочено состоянием транспортного хозяйства региона. Считая решение стратегических вопросов развития транспорта прерогативой будущего российского правительства, оно не могло оставить в стороне неотложные текущие транспортные проблемы. Вопрос о положении дел на транспорте 23 августа 1918 г. был специально обсужден на заседании Совета. В принятом постановлении было отмечено, что «успех борьбы требует быстрого восстановления работы железных дорог, для чего должны быть использованы все имеющиеся наличные силы района».

Говорилось о необходимости всестороннего обследования грунтовых дорог, срочном исправлении повреждений, причиненных железнодорожным предприятиям военными действиями. Ввиду недостатка каменного угля Совет предложил перевести Пермскую дорогу на дровяное топливо. Ремонт паровозов и вагонов увязывался с возобновлением деятельности уральских заводов. В восстановлении железнодорожных мастерских г. Екатеринбурга правительство рассчитывало на помощь союзных государств Антанты. Учитывая, что на транспортных предприятиях отсутствовали необходимые денежные средства, во избежание финансового краха Совет Временного правительства рекомендовал максимально сократить количество штатных работников, шире использовать временных рабочих, беженцев из европейской части страны, пересмотреть систему оплаты труда³⁷.

ВОПУ утвердило положение об Уральском промышленном комитете, на который возлагалось, наряду с выработкой общего плана организации промышленности Урала, составление планов транспортного строительства³⁸. Предполагалось в перспективе обсудить вопрос о необходимости окончания постройки железнодорожной линии Сарапул — Екатеринбург, принимая «во внимание ее общегосударственное значение». Но предметное рассмотрение вопроса было отложено с мотивировкой «не имеющий особой спешности»³⁹.

В октябре 1918 г. Временное областное правительство выделило 14,8 тыс. руб. на нужды коневодства. Планировалось в восстановлении грунтовых дорог и гужевого транспорта использовать возможности частного капитала, например посреднические услуги возобновившего свою деятельность на Урале торгово-промышленного товарищества «Износков и другие»⁴⁰.

Вместе с тем Временное областное правительство Урала было в значительной мере искусственным и слабым образованием. У него отсутствовали достаточные финансовые средства, налаженный аппарат управления. Оно находилось в постоянных тисках между Временным Сибирским правительством и Комитетом Учредительного Собрания, размещавшимся в Самаре, которые вначале не желали признавать ВОПУ, а впоследствии мало с ним считались. Именно финансовое бессилие ВОПУ стало решающим фактором доминирования Временного Сибирского правительства в данном регионе. Сибирский Минфин распорядился в уральских отделениях Госбанка как в своих. Несмотря на протесты Уральского правительства, часть уездов Уральского региона (Челябинский, Верхнеуральский, Шадринский, Камышловский, Златоустовский, Ирбитский) была присоединена к Сибири. Против Екатеринбурга развернулась настоящая таможенная война. На железных и грунтовых дорогах были выставлены заставы, которым вменялось в обязанность препятствовать торгово-экономическим связям Урала с Сибирью. Руководство воинских частей Белой Сибирской армии, находившихся на Урале после его захвата ее вооруженными силами, неоднократно вмешивалось в дела управления транспортом⁴¹.

Многие мероприятия, намечавшиеся Временным областным правительством Урала, были локальными и не способными к решению даже текущих транспортных проблем.

Социальная политика Временного областного правительства Урала формировалась представителями социалистических партий, которые возглавляли Главное

управление труда, занимавшееся рабочим вопросом. Предложенная социалистическими партиями программа внешне выглядела достаточно привлекательно. В пакет требований об охране труда вошли положения о 8-часовом рабочем дне, страховании на случай болезни и производственной травмы, примирительных камерах, биржах труда, защите интересов трудящихся при увольнении и т. д. Большевики и эсеры считали, что не сразу и не всё, что было введено большевиками, необходимо отменять; реформы, затрагивавшие широкие слои населения, не нужно скороспело прекращать без обстоятельного их обследования и рассмотрения.

Однако осуществлять данные замыслы ввиду серьезных финансовых затруднений, а также сопротивления кадетов, занимавших ответственные правительственные посты, меньшевики и эсеры оказались не в состоянии. Постепенно была свернута система социального страхования рабочих. Деятельность профсоюзов допускалась при обязательном отказе их от политической деятельности и выполнении функций исключительно экономического и профессионального характера. В профсоюзные комитеты не могли входить лица, ранее состоявшие в Советах и их исполнительных органах. Была повсеместно введена сдельная оплата труда, что не всегда было выгодно⁴².

Декларация Временного областного правительства Урала предусматривала отмену продовольственной монополии, введенной советской властью, и восстановление свободной торговли. Основываясь на этом заявлении, торговцы в условиях продовольственного дефицита подняли цены на хлеб и другие продукты, что привело к снижению жизненного уровня рабочих и служащих промышленных и транспортных предприятий. По сравнению с довоенным уровнем главный продукт питания — хлеб поднялся в цене с 2 до 12–14 руб. за пуд, картофель — с 50–60 коп. до 6–8 руб. за пуд, масло, молоко и другие молочные продукты подорожали в 10–15 раз⁴³.

На этой почве отмечались волнения и выступления рабочих, вылившиеся в октябре 1918 г. в урало-сибирскую железнодорожную забастовку, в которой участвовали транспортники Челябинска, Уфы, Екатеринбургa, Томска, Омска, Кургана, Ишима⁴⁴. Ход забастовки показал, что от поведения транспортников зависело жизнеобеспечение всей территории востока России. В то же время он выявил, что государственная власть была не способна решить проблемы, послужившие причиной забастовки.

Обострение социальной напряженности не могло не отразиться на состоянии перевозочной работы транспорта. Происходило сокращение объема железнодорожных перевозок. В период октябрьской забастовки 1918 г. во многих местах работа предприятий транспорта почти полностью приостановилась. Обстановка на транспорте настолько осложнилась, что властям пришлось применить насильственные действия. Были проведены аресты лиц, причастных к организации забастовки, расстрелы. Временное областное правительство Урала вынуждено было обратиться к командованию чехословацкого корпуса с просьбой о содействии в продвижении маршрутных поездов с хлебом из Сибири⁴⁵.

Происходило падение рентабельности перевозок, что приводило к росту их убыточности. Мы согласны с исследователем В. М. Рынковым в том, что для преодоления негативных явлений необходимы были меры финансового оздоровления и технической модернизации железных дорог, но шаги, предпринятые

управленческими структурами путей сообщения, лишь отчасти способствовали укреплению материально-технической базы транспорта. Усилия администрации железнодорожного и водного транспорта были сосредоточены в основном на ремонте подвижного состава⁴⁶.

Государственная власть обладала ограниченными внутренними источниками модернизации транспортных путей. Попытки получения помощи от стран Антанты не увенчались успехом, поскольку они не хотели сотрудничать с находившимся в составе правительств «демократической контрреволюции» социалистами. Они рассчитывали на контакты с общероссийским правительством, которого пока не было⁴⁷.

Попытки объединить усилия правительств «демократической контрреволюции» в сентябре 1918 г. на «государственном совещании» в Уфе путем образования Директории, которая представляла собой прообраз единого всероссийского правительства, не дали позитивных результатов. Аморфность и непоследовательность их социально-экономической политики обусловили сдержанное отношение к ним местного населения и отсутствие активного сопротивления военному перевороту 18 ноября 1918 г., в результате которого был положен конец контрреволюционно-демократическому режиму и в восточных районах России на некоторое время установилось полномочие «белого движения» во главе с провозгласившим себя Верховным правителем России адмиралом А. В. Колчаком.

Таким образом, «третий путь» в российской революции оказался несостоятельным; не имело заметного успеха и стремление временных правительств «демократической контрреволюции» осуществить необходимую реорганизацию транспортной системы. Важнейшей причиной неудач транспортной политики правительств «демократической контрреволюции» являлась ее внутренняя противоречивость. С одной стороны, налицо было намерение в кратчайшие сроки навести порядок в транспортном хозяйстве, а с другой — серьезные просчеты в определении стержневых направлений его развития и реализации намеченных мероприятий. Правые социалисты были в большей степени людьми слова, а не дела. В их практической деятельности проявилась слабость институтов гражданского общества, на которые они стремились опираться.

Действительность опровергла намерение вернуть Россию назад, к Февральской революции, использовать законодательные акты Временного российского правительства 1917 г., которые в сложившихся условиях расходились с возникающими потребностями. Часто происходило смешение, а порой и противопоставление рыночных и административных методов управления. Сказывались несогласованность и даже взаимная враждебность между временными правительствами смежных регионов, расхождения правых социалистов и кадетов в сфере социальной политики, неудовлетворенность населения ухудшившимися материально-бытовыми условиями. Безусловно, на транспортной политике правительств отразилась и сложная обстановка военного времени.

¹ URL: <http://www.rbc.ru/society/31/10/2013/5704120d9a794761c0ce33a7> (дата обращения: 10.05.2016).

² *Сичинский Е. П.* Из истории Временного областного правительства Урала // История СССР. 1992. № 1; *Журавлёв В. В.* Рождение Временного Сибирского правительства: из истории политической борьбы в лагере контрреволюции на востоке России // Гражданская война на востоке России: проблемы истории: межвуз. сб. научн. тр. / под ред. В. И. Шишкина. Новосибирск, 2001; *Лопандин В. А.* Комитет членов Учредительного собрания: структура власти и политическая деятельность (июнь 1918 — январь 1919 гг.). Самара, 2003; *Чураков Д. О.* «Третья сила» у власти: Ижевск, 1918 // Вопросы истории. 2003. № 5.

³ *Рышков В. М.* Экономическая политика контрреволюционных правительств Сибири (первая половина 1918 — 1919 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1998; *Никонова О. Ю.* Социально-экономическая политика правительств «демократической контрреволюции» и диктатуры Колчака на Урале (1918–1919): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Оренбург, 2000; *Салазникова С. С.* Антибольшевистские правительства Сибири и Урала в период «демократической контрреволюции» (январь–ноябрь 1918 г.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2005; *Плешкевич Е. А.* Органы государственной власти и управления правительств «демократической контрреволюции» и диктатуры А. В. Колчака на Урале (1917–1919 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Н. Тагил, 2005.

⁴ *Богданов А. А.* Вопросы социализма: работы разных лет. М., 1990. С. 299, 302.

⁵ *Сичинский Е. П.* Из истории Временного областного правительства Урала. С. 164–171.

⁶ *Журавлёв В. В.* Рождение Временного Сибирского правительства... С. 26–27.

⁷ Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. р-176. Оп. 5. Д. 43. Л. 14–15.

⁸ Временное Сибирское правительство (26 мая — 3 ноября 1918 г.): сб. документов и материалов / сост. и науч. ред. В. И. Шишкин. Новосибирск, 2007. С. 36, 39.

⁹ Законодательная политика Временного правительства. URL: www.bibliotekar.ru/istoria-prava-rossii.56.htm (дата обращения: 04.06.2016).

¹⁰ Подсчитано автором.

¹¹ История социалистической экономики СССР: в 7 т. Т. 1. М., 1976. С. 319.

¹² ГАРФ. Ф. р-161. Оп. 1. Д. 140. Л. 220, 221, 228, 230.

¹³ Aus Sibirien-2005: научно-информационный сборник. Тюмень, 2005. С. 70.

¹⁴ *Ратьковский И. С.* Лето–осень 1918 года: хроника чехословацкого мятежа // Мир экономики и права. 2015. № 11–12. С. 47–54.

¹⁵ *Плотников И. Ф.* Средний Урал в годы Гражданской войны (1918–1920 гг.). Свердловск, 1990. С. 12.

¹⁶ История социалистической экономики СССР. Т. 1. С. 328–329.

¹⁷ Временное Сибирское правительство (26 мая — 3 ноября 1918 г.). С. 94.

¹⁸ *Сербин А. И.* Национализация банков и транспорта Советами Сибири в первой половине 1918 г. // Общественно-политическая жизнь Сибири. XX век. Новосибирск, 1994. С. 26–34.

¹⁹ Законодательная политика Временного правительства. URL: www.bibliotekar.ru/istoria-prava-rossii.56.htm (дата обращения: 04.06.2016).

²⁰ ГАРФ. Ф. р-176. Оп. 5. Д. 43. Л. 147–150.

²¹ Там же.

²² Собрание узаконений и распоряжений Временного Сибирского правительства. Омск. 1918. 31 окт. № 21. Ст. 178. С. 2–3.

²³ *Рышков В. М.* Финансовая политика антибольшевистских правительств востока России (вторая половина 1918 — начала 1920 г.). Новосибирск, 2006. С. 32.

²⁴ ГАРФ. Ф. р-4335. Оп. 1. Д. 10. Л. 10 об.–12 об.

²⁵ Там же. Ф. р-190. Оп. 2. Д. 43. Л. 147–150 об.

²⁶ Там же. Ф. р-157. Оп. 1. Д. 3. Л. 104.

²⁷ *Рышков В. М.* Социальная политика антибольшевистских режимов на востоке России (вторая половина 1918–1919 г.). Новосибирск, 2008. С. 142–143.

²⁸ ГАРФ. Ф. р.-176. Оп. 5. Д. 1. Л. 19–20.

- ²⁹ Там же. Ф. р-341. Оп. 1. Д. 39. Л. 181; *Рышков В. М.* Социальная политика антибольшевистских режимов на востоке России... С. 171, 178, 240.
- ³⁰ Государственный архив Свердловской области (далее — ГАСО). Ф. р-569. Оп. 2. Д. 8. Л. 20–25.
- ³¹ *Таняев А.* Колчаковщина на Урале // Колчаковщина на Урале (1918–1919 гг.) в документах и материалах. Свердловск, 1929. С. 24.
- ³² Собрание узаконений и распоряжений Временного областного правительства Урала. 1919. 27 авг. № 1. Ст. 1.
- ³³ Колчаковщина на Урале (1918–1919 гг.) в документах. С. 6.
- ³⁴ ГАСО. Ф. р-569. Оп. 2. Д. 7. Л. 10, 18.
- ³⁵ Колчаковщина на Урале (1918–1919 гг.) в документах... С. 9.
- ³⁶ ГАСО. Ф. р-569. Оп. 2. Д. 67. Л. 4; Д. 42. Л. 53–53 об.
- ³⁷ Там же. Ф. р-569. Оп. 2. Д. 18. Л. 9–12.
- ³⁸ Собрание узаконений и распоряжений Временного областного правительства Урала. 1918. 16 сент. № 3. Ст. 12.
- ³⁹ ГАСО. Ф. р-569. Оп. 2. Д. 7. Л. 3 об.
- ⁴⁰ Там же. Д. 3. Л. 85–87.
- ⁴¹ *Сичинский Е. П.* Из истории Временного областного правительства Урала // История СССР 1992. № 1. С. 167; *Московкин В. В.* Противоборство политических сил на Урале и в Западной Сибири в период революции и гражданской войны (1917–1921 гг.). Тюмень, 1990. С. 121.
- ⁴² ГАСО. Ф. р-569. Оп. 2. Д. 34. Л. 35; *Таняев А.* Колчаковщина на Урале... С. 29.
- ⁴³ *Васьковский О. А., Ниренбург Я. Л.* и др. Урал в гражданской войне. Свердловск, 1989. С. 108.
- ⁴⁴ Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. р-596. Оп. Д. 330. Л. 140–148.
- ⁴⁵ ГАСО. Ф. р-569. Оп. 2. Д. 52. Л. 73 об.
- ⁴⁶ *Рышков В. М.* Экономическая политика контрреволюционных правительств Сибири... С. 39.
- ⁴⁷ *Лившиц С. Г.* Временное Сибирское правительство (июль–ноябрь 1918 гг.) // Вопросы истории. 1970. № 12. С. 103.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Климов И. П. Деятельность правительств «демократической контрреволюции» Сибири и Урала на железнодорожном и водном транспорте весной–осенью 1918 года // Новейшая история России. 2017. № 2 (19). С. 53–67.
УДК: 34 (091) (1-925.11).16

Аннотация: В статье на основе введения в оборот новых архивных и сравнительно недавно опубликованных документальных материалов раскрываются малоизвестные либо недостаточно разработанные в научной литературе стороны деятельности правительств «демократической контрреволюции», действовавших в годы Гражданской войны в восточных районах страны. Предпринимается попытка объективной их оценки, нередко расходящаяся с советской историографией. Показываются не только негативные, но и определенные позитивные тенденции в их практической работе. Предметом рассмотрения является транспортная политика Временного Сибирского правительства и Временного областного правительства Урала. Автор полагает, что она носила непоследовательный и противоречивый характер. Намереваясь в кратчайшие сроки навести порядок в транспортном хозяйстве, правительства допускали серьезные просчеты в определении стержневых направлений и очередности в реализации намеченных мероприятий. Часто происходило смешение, а порой противопоставление рыночных и административных методов управления. Сказывались вмешательство военных в работу транспортных предприятий и массовые репрессии. Отсутствовали необходимые материально-финансовые возможности для технической модернизации транспортных средств. Проявлялась несогласованность в координации действий многочисленных мелких региональных правительств. В итоге стремление

правительств «демократической контрреволюции» провести необходимую реорганизацию транспортной системы не имело заметного успеха; оказался несостоятельным и «третий путь» в российской революции.

Ключевые слова: демократическая контрреволюция, Сибирь, Урал, Гражданская война, транспортная политика, транспортная система, управление транспортным хозяйством.

Сведения об авторе: Климов И. П. — доктор исторических наук, профессор, Тюменский государственный университет (Тюмень, Россия); 207633@mail.ru

FOR CITATION

Klimov I. P. "Democratic Counter-revolution" Governments of Siberia and Ural and their Activity on Railways and Water Transport in Spring and Autumn of 1918, *Modern History of Russia*, no. 2, 2017. P. 53–67.

Abstract: On the basis of the new archive material and only recently published documentary materials this article reveals little known or insufficiently developed in the scientific literature side of governments' "democratic counter-revolution" in force during the civil war in the eastern parts of the country. An attempt at an objective evaluation, often at odds with the Soviet historiography. It shows not only negative but also some positive trends in their practical work. At issue is the transport policy of the Provisional Government and the Provisional Siberian Regional Government of the Urals. The author believes that they were inconsistent and contradictory. Intending to promptly restore order in the transport sector, the government made serious miscalculations in determining the core areas and priorities in the implementation of the planned measures. Often there is a mixture, and sometimes the opposition of market and administrative methods. Affected military intervention in the activities of the transport companies. Often there is a mixture, and sometimes the opposition of market and administrative methods. Affected military intervention in the activities of the transport companies. Absent the necessary material and financial opportunities for technological upgrading vehicles. Manifest inconsistency in the coordination of numerous small regional governments. As a result of the desire of governments' democratic organizations to undertake the necessary restructuring of the transport system had notable success as proved untenable "third way" in the Russian Revolution.

Keywords: democratic counter-revolution, Siberia, Ural, civil war, transport policy, transport system, transport management.

Author: Klimov I. P. — Doctor of History, Professor, University of Tyumen (Tyumen, Russia); 207633@mail.ru

References:

- Aus Sibirien-2005: nauchno-informatsionnyy sbornik* (Tyumen, 2005).
 Bogdanov A. A. *Voprosy sotsializma: Raboty raznykh let* (Moscow, 1990).
 Churakov D. O. "'Tretiya sila" u vlasti: Izhevsk, 1918', *Voprosy istorii*, no. 5, 2003.
Istoriya sotsialisticheskoy ekonomiki SSSR, vol. 1 (Moscow, 1976).
 Lapandin V. A. *Komitet chlenov Uchreditelnogo sobraniya: struktura vlasti i politicheskaya deyatel'nost' (June 1918 — January 1919)* (Samara, 2003).
 Livshits S. G. 'Vremennoye Sibirskoye pravitel'stvo (iyul'—noyabr 1918 g.)', *Voprosy istorii*, no. 12, 1970.
 Moskovkin V. V. *Protivoborstvo politicheskikh sil na Urale i v Zapadnoy Sibiri v period revolyutsii i grazhdanskoy voyny (1917–1921 gg.)* (Tyumen, 1990).
 Nikonova O. Yu. *Sotsialno-ekonomicheskaya politika pravitel'stv "demokraticheskoy kontrrevolyutsii" i diktatury Kolchaka na Urale (1918–1919)* [Candidate of History Dissertation] (Orenburg, 2000).
 Pleshkevich E. A. *Organy gosudarstvennoy vlasti i upravleniya "Demokraticheskaya kontrrevolyutsiya" i diktatury A. V. Kolchaka na Urale (1917–1919 gg.)* [Candidate of History Dissertation] (Nizhniy Tagil, 2005).
 Plotnikov I. F. *Sredniy Ural v gody grazhdanskoy voyny (1918–1920 gg.)* (Sverdlovsk, 1990).
 Ratkovskiy I. S. 'Leto—osen 1918 goda: khronika chekhoslovatskogo myatezha', *Mir ekonomiki i prava*, no. 11–12, 2015.
 Rynkov V. M. *Ekonomicheskaya politika kontrrevolyutsionnykh pravitel'stv Sibiri (pervaya polovina 1918 — 1919 g.)* [Candidate of History Dissertation] (Novosibirsk, 1998).

- Rynkov V. M. *Finansovaya politika antibol'shevistskih pravitel'stv vostoka Rossii (vtoraya polovina 1918 — nachalo 1920 g.)* (Novosibirsk, 2006).
- Rynkov V. M. *Sotsialnaya politika antibolshevistskikh rezhimov na vostoке Rossii (vtoraya polovina 1918 — 1919 g.)* (Novosibirsk, 2008).
- Salaznikova S. S. *Antibolshevistskiye pravitel'stva Sibiri i Urala v period "demokraticheskoy kontrrevolyutsii" (yanvar—noyabr 1918 g.)* [Candidate of History Dissertation] (Ekaterinburg, 2005).
- Serbin A. I. 'Natsionalizatsiya bankov i transporta Sovetov Sibiri v pervoy polovine 1918 g.', *Obshchestvenno-politicheskaya zhizn Sibiri. 20 vek* (Novosibirsk, 1994).
- Sichinskiy E. P. 'Iz istorii Vremennogo oblastnogo pravitel'stva Urala', *Istoriya SSSR*, no. 1, 1992.
- Tanyayev A. 'Kolchakovshchina na Urale' *Kolchakovshchina na Urale (1918–1919 gg.) v dokumentakh i materialakh* (Sverdlovsk, 1929).
- Vaskovskiy O. A., Nirenburg Ya. L. and oth. *Ural v grazhdanskoy voyne* (Sverdlovsk, 1989).
- Vremennoe Sibirskoe pravitel'stvo (26 maya — 3 noyabrya 1918 g.): sb. dok-tov i mat-lov.* Comp. and ed. V. I. Shishkin (Novosibirsk, 2007).
- Zhuravlov V. V. 'Rozhdeniye Vremennogo Sibirskogo pravitel'stva: Iz istorii politicheskoy borby v lagere kontrrevolyutsii na vostoке Rossii', *Grazhdanskaya voina na vostoке Rossii: Problemy istorii: mezhvuz. sb. nauchn. tr.* Ed. V. I. Shishkin (Novosibirsk, 2001).