

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ Ф.Э. ДЗЕРЖИНСКОГО ПО УПРАВЛЕНИЮ
ТРАНСПОРТОМ УССР /1921-1923 гг./

14 апреля 1921 г. Президиум ВЦИК РСФСР по предложению В.И. Ленина назначил Ф.Э. Дзержинского на должность народного комиссара путей сообщения РСФСР с оставлением на постах председателя ВЧК и наркома внутренних дел РСФСР [3, 1921, 16 апреля]. Это было признанием его высоких достоинств государственного руководителя.

Предшественники Дзержинского на посту наркома путей сообщения не удовлетворяли требованиям, которые ЦК партии, Ленин предъявляли к лицу, занимающему эту должность. Ни один из них не сумел вывести транспорт из крайне расстроенного состояния. К концу 1920 г. было разрушено около двух тысяч главных железнодорожных путей и свыше четырех тысяч мостов. Половина железнодорожного парка и примерно 30% паровозов не годились для эксплуатации, а ведь налаженный, четко работающий транспорт — необходимая предпосылка восстановления промышленности, сельского хозяйства и торговли. Недаром транспорт называют главным экономическим нервом страны.

По договору о военно-политическом союзе независимых советских республик управление всеми видами транспорта находилось в ведении Наркома путей сообщения РСФСР. Соглашение о хозяйственном союзе, заключенное между Российской Федерацией и Советской Украиной в декабре 1920 г., подтвердило и развило это положение. Следовательно, Ф.Э. Дзержинский являлся наркомом путей сообщения и для Украины. Уже в самом начале своей деятельности в новой должности он обратил пристальное внимание на транспорт Советской Украины.

Железные дороги УССР особенно пострадали во время иностранной военной интервенции и гражданской войны и остро нуждались в восстановлении. Необходимость их первоочередного восстановления диктовалась также тем, что на Украине была сосредоточена значительная часть народнохозяйственного потенциала страны.

До приезда в УССР в качестве наркома путей сообщения Дзержинский принял ряд важных решений по улучшению работы как железнодорожного, так и других видов транспорта республики. 14 мая 1921 г. по просьбе украинских товарищей он обратился в Совнарком УССР с ходатайством о срочном выводе эвакуируемого из здания Управления Южной железной до-

роги /ДЖД/ в другое помещение, без чего немисливо было нормализовать работу аппарата ДЖД.

В УССР Дзержинского хорошо знали и помнили по его предыдущим приездам. Здесь он пользовался заслуженным авторитетом и у трудящихся, и у руководителей республики. Украина приветствовала назначение Ф.Э. Дзержинского на пост наркома путей сообщения в надежде на решительную перестройку работы транспортных коммуникаций.

Целью поездки наркома путей сообщения РСФСР Ф.Э. Дзержинского в УССР было изучение состояния транспорта непосредственно на месте. Он также собирался провести эксперимент по переводу транспорта в условиях напа на новую линейную организацию управления. План своей командировки Ф.Э. Дзержинский обсудил с В.И. Лениным и М.И. Калининным. 12 мая 1921 г. ЦК РКП/б/ постановил командировать Дзержинского на юг страны /в УССР/ для руководства подготовкой железнодорожного и водного транспорта к предстоящим перевозкам народнохозяйственных грузов.

Свою работу на Украине Дзержинский предполагал провести по исповедуемому им принципу - непосредственно и лично знакомиться на местах с положением дел и оперативно принимать наиболее компетентные решения, адекватные состоянию и потребностям транспорта УССР.

25 мая 1921 г. Ф.Э. Дзержинский вместе с другими руководителями аппарата НКПС РСФСР и представителями заинтересованных ведомств выехал на Украину. По пути в Харьков он сделал остановку в Курске, где провел совещание с руководителями Киево-Воронежской железной дороги. На совещании Дзержинский отметил положительные стороны работы дороги и вскрыл серьезные недостатки в организации труда и быта железнодорожников [4, ф. 1, 1884, оп. 31, д. 1987, л. 2]. В Курске же он столкнулся с рецидивом "военного коммунизма" в управлении Киево-Воронежской железной дороги. Управление велось прежними - административно-военными методами, не считавшимися с интересами и возможностями работников.

Киево-Воронежская дорога проходила частью по территории РСФСР, частью по территории УССР, но управление из одного центра - Курска зачастую игнорировало партийные, государственные и хозяйственные органы УССР, экономические особенности мест. Эти изжившие себя методы препятствовали восстановлению транспорта, всего народного хозяйства на основе напа.

Ф.Э. Дзержинский ознакомил участников совещания с линейной организацией управления транспортом. Основанная на принципе демократического централизма, она должна была сочетать единое централизованное управление НКПС с самостоятельностью мест-дорог, развитием их связей

с местными органами власти. Линейная система обеспечивала согласование в работе транспорта и с экономической стороны в целом, и с хозяйством на местах. Такая система рассчитывалась на сокращение и удешевление аппарата управления в НКПС и на местах, изгнание "бумажного" руководства. Отныне УССР, как и каждая другая административно-национальная территория, должна была стать единым округом путей сообщения с центром в Харькове и все дороги, проходящие по ее территории, включались в состав этого округа. Совещание одобрило этот порядок, постановило присоединить железнодорожную линию Киев - Полтава - Черкассы как проходящую по территории УССР к ЮЖД, одновременно исключив ее из состава Киево-Воронежской дороги [З, ф. I, оп. 2, д. 426, л. 127].

На совещании в Курске был поставлен также ряд неотложных вопросов, конкретное рассмотрение которых продолжалось на последующих совещаниях комиссии НКПС во главе с Ф.Э. Дзержинским в городах, на станциях и в портах Советской Украины: о состоянии путей, паровозного и вагонного хозяйства, портовых сооружений; о топливе; о ремонте материальной части транспорта; о поднятии производительности труда и быте рабочих /прежде всего - об обеспечении их продовольствием/.

26 мая 1921 г. комиссия приступила к работе в Харькове. Здесь же по настоянию Дзержинского в ее состав влились представители транспорта УССР, Всеукраинской ЧК и других ведомств Украины. В ходе поездки Дзержинский при необходимости включал в комиссию местных специалистов.

Для обеспечения реализации решений комиссии НКПС Дзержинский 26 мая организовал специальное совещание. Предполагалось, что совещание будет действовать под его председательством и с учетом конкретной обстановки принимать и исполнять решения. Совещание также получило право контролировать все органы управления транспортом на Украине и их должностных лиц.

Как видно, Ф.Э. Дзержинский использовал временные специальные органы, например указанное совещание, и, несмотря на свои широкие полномочия наркома, последовательно проводил принцип сочетания единоначалия с коллегиальностью в обсуждении предполагаемых решений.

Совещание тотчас же развернуло энергичную деятельность. Дзержинский как председатель определил маршрут поездки совещания: Харьков - Александровск /Запорожье/ - Екатеринослав /Днепропетровск/ - Николаев - Херсон - Одесса - Жмеринка - Казатин - Киев - Конотоп - Москва [З, ф. I, оп. 2, д. 426, л. 128].

Среди многочисленных задач, которые Ф.Э.Дзержинский ставил перед совещанием, были реорганизация транспорта применительно к новым политическим и экономическим условиям жизни страны и вытекающая из этой — перевод транспорта на линейную систему управления.

27 мая 1921 г. был создан Южный округ путей сообщения /ЮОПС/ с центром в Харькове, которому передавалось все руководство железнодорожным, речным и морским транспортом УССР. Он включал Южную, Донецкую, Екатеринославскую, Юго-Западную железные дороги и входящие в состав этих дорог линии: Полтава — Киев — Бахмач — Черкассы и Харьков — Купянск; водный путь по Днепру с двумя участками: верхний Днепр от Смоленска до Екатеринослава и нижний Днепр — от Екатеринослава до Херсона, Черноморское и Азовское пароходства [3, ф. 1, оп. 2, д. 426, л. 127].

Возглавлял ЮОПС уполномоченный НКПС РСФСР. Работу железных дорог, а также водных путей сообщения возглавляли соответствующие управления ЮОПС. Вся ответственность за состояние дорог и движение по ним поездов и судов несли начальник и комиссар дороги. За НКПС РСФСР оставалось право давать общие указания ЮОПС и определять стратегическое направление работы.

Ф.Э.Дзержинский был весьма озабочен состоянием водных путей сообщения УССР, призывал органы государственной власти и управления Украины "к сердцу принять вопрос водного транспорта" [4, ф. 1884, оп. 31, д. 1987, л. 24], ибо этот вид транспорта был самым экономичным и его восстановление не требовало таких больших средств, которые расходовались на восстановление железнодорожного.

В поездке по Украине Дзержинский окончательно убедился в необходимости разграничить управление водных и морских путей сообщения республики, которое ранее было единым. Были созданы два отдела ЮОПС: водного и морского транспорта, последний из них получил название Черномортран.

Стремясь к созданию простого и недорогостоящего аппарата управления путями сообщения УССР, Ф.Э.Дзержинский тем не менее не отказывался от чрезвычайных органов управления на железных дорогах. Имеются в виду "тройки" по борьбе со снежными заносами. В их полезности Дзержинский убедился, руководя борьбой со снежными заносами на Украине в 1920—1921 гг. Было решено сохранить эти "тройки" на всех железных дорогах ЮОПС и принять меры по улучшению их персонального состава [4, ф. 1884, оп. 31, д. 1986, л. 24].

Новая система управления транспортом Украины нуждалась в установлении правильных взаимоотношений между НКПС РСФСР и органами власти и управления УССР. Ф. Э. Дзержинский и руководимое им совещание много сделали, чтобы заложить здоровые основы этого сотрудничества. "Мы в НКПС считаем, что должна быть четко налажена связь с местными органами Советской власти" [4, ф. 1884, оп. 31, д. 1986, л. 30].

Создав систему управления путями сообщения УССР, Дзержинский отнюдь не считал ее идеальной. Он постоянно оценивал ее, выяснял мнение о ней местных руководителей, специалистов, рабочих-транспортников, всегда искал наиболее рациональные формы организации и методы деятельности.

Совещание под председательством Ф. Э. Дзержинского много потрудилось над определением компетенции каждого структурного этапа, звена в системе управления транспортом УССР. ЮПСу была дана вся полнота власти в пределах подведомственной ему территории. Руководство всеми структурными подразделениями округа основывалось на принципе единоначалия с персональной ответственностью руководителя за состояние дел в его структурной единице.

Оказалось непросто разграничить компетенцию ЮПСа, с одной стороны, и полномочия профсоюзных организаций на транспорте — с другой. 27 мая Совещание поручило ЦК профсоюза транспортников разработать инструкцию, которая рекомендовала бы местным профсоюзным комитетам на транспорте не вмешиваться в производственную деятельность администрации.

Список литературы

1. ЦГАНХ СССР. — Ф. 1. — Оп. 31; Центральный государственный архив Октябрьской революции, высших органов власти и управления УССР /ЦГАОР УССР/. — Ф. 1. — Оп. 2.
2. Центральный государственный архив народного хозяйства СССР.
3. Известия ВЦИК.