

В. И. ЛЕНИН И ПРИНЯТИЕ СОВЕТОМ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДЕКРЕТА» (март 1918 г.)

После заключения Брестского мира Коммунистическая партия и Советское правительство получили возможность приступить к созданию основ социалистической экономики. Главной, решающей задачей диктатуры пролетариата, указывал В. И. Ленин, была задача организовать управление социалистическим производством, наладить производство и распределение продуктов. Вопросы организации управления социалистической экономикой были разработаны в ряде произведений В. И. Ленина, особенно в знаменитой работе «Очередные задачи Советской власти». В. И. Ленин учил, что в основе хозяйственного управления должен лежать принцип демократического централизма, позволяющий сочетать централизованное плановое руководство экономикой со стороны социалистического государства с инициативой масс, с их активным участием в обсуждении и решении коренных вопросов управления производством.

В первые недели и месяцы Советской власти не было условий для всестороннего проведения в жизнь принципа демократического централизма. Непосредственно после победы социалистической революции Советская страна пережила целую историческую полосу митингования, обсуждения самими трудящимися новых условий жизни, новых задач. Характерным для этого периода было создание широких выборных коллегий для руководства хозяйственной работой. В. И. Ленин придавал важное значение митингованию, означавшему пробуждение к новой жизни многомиллионных масс трудящихся, почувствовавших себя хозяевами страны.

Однако к весне 1918 г. в связи с усложнившимися задачами социалистического строительства, в частности в связи с развертыванием национализации основных отраслей экономики, безбрежная коллегиальность стала тормозом хозяйственного развития. Крупная машинная индустрия, учил В. И. Ленин, являющаяся произ-

²⁸ Декреты Советской власти, стр. 352—357.

водственным фундаментом социализма, и процессы работы, организованные по типу такой индустрии, требуют безусловного и строжайшего единства воли, направляющей совместную работу сотен и тысяч людей. «Надо научиться соединять вместе бурный, бьющий весенним половодьем, выходящий из всех берегов, митинговый демократизм трудящихся масс с железной дисциплиной во время труда, с беспрекословным повиновением — воле одного лица, советского руководителя, во время труда».¹

Осуществляя ленинские указания, Коммунистическая партия и Советское правительство перешли к централизации управления народным хозяйством, к введению железной дисциплины и единоначалия во всех звеньях социалистического производства. Одной из первоочередных задач было введение централизованного управления на железнодорожном транспорте. «... для восстановления транспорта в стране, отличающейся такими громадными расстояниями, как Россия, — указывал В. И. Ленин, — всего более нужна стройная, крепкая организация. . .».²

Между тем железнодорожный транспорт находился в особенно тяжелом состоянии вследствие империалистической войны, бездарного управления царских чиновников и чиновников Временного правительства, саботажа служащих после победы Октября, захвата части железных дорог интервентами, недостатка топлива и т. д. Деорганизация транспорта усугублялась попытками различных центральных и местных организаций вмешиваться в техническое управление транспортом, подчиняя его своим ведомственным интересам.

В связи с таким положением 18 марта 1918 г. на заседании СНК был поставлен вопрос «о невмешательстве различных организаций в дела железнодорожного ведомства».³ Проект декрета по этому вопросу внес народный комиссар путей сообщения большевик А. Г. Рогов. 18 марта СНК не утвердил проекта, а поручил специальной комиссии под председательством А. Г. Рогова переработать его и представить на следующее заседание. СНК принял предложенные В. И. Лениным основные установки, которыми комиссия должна была руководствоваться при пересмотре проекта: «1. Большая централизация. 2. Назначение ответственных лиц — исполнителей в каждом местном центре по выбору железнодорожных организаций. 3. Беспрекословное исполнение их приказаний. 4. Диктаторские права отрядов военной охраны по обеспечению порядка. 5. Меры к немедленному учету подвижного состава и его размещения. 6. Меры к созданию технического отдела. 7. Топливо».⁴ Эти ленинские положения развивали и конкретизировали

¹ В. И. Ленин, Полное собрание сочинений, т. 36, стр. 203.

² Там же, стр. 155.

³ ЦПА ИМА, ф. 19, оп. 1, д. 77.

⁴ Ленинский сборник, XXI, стр. 198.

принцип демократического централизма применительно к железнодорожному транспорту.

Проект, представленный комиссией на заседание СНК, состоявшееся 21 марта, в основных своих чертах был подготовлен в соответствии с указаниями В. И. Ленина. Основным проводником линии ВЦИК и СНК в деле наведения порядка на транспорте должен был быть народный комиссар путей сообщения, облеченный неограниченными полномочиями. Коллегия НКПС превращалась в совещательный орган, не имевший права вмешиваться в распоряжения комиссара. Местные коллегии распускались. Вся полнота власти в управлении железными дорогами на местах переходила к руководителям районных или областных железнодорожных центров, которые утверждались народным комиссаром путей сообщения и ему же подчинялись. Местные советские организации не могли вмешиваться в дела транспорта и должны были всемерно, вплоть до вооруженной помощи, оказывать содействие железнодорожникам в случае попыток каких-либо организаций не подчиниться декрету СНК.

Однако в этом проекте содержались некоторые формулировки, требовавшие уточнения. Поэтому В. И. Ленин, просматривая проект перед заседанием СНК (или, возможно, на самом заседании), внес в него ряд изменений, шедших по линии еще большего подчинения коллегии НКПС ВЦИК и СНК.⁵ Так, первоначально в проекте было сказано, что в случае расхождения коллегии НКПС с народным комиссаром путей сообщения она может «апеллировать через Всероссийский железнодорожный съезд Всероссийскому съезду рабоче-крестьянских депутатов». В. И. Ленин предложил свою формулировку, из которой следовало, что члены коллегии НКПС должны утверждаться СНК и ВЦИК и к этим же организациям должна обращаться коллегия в случае расхождения ее с комиссаром.

Согласно § 11 проекта учреждалась военная охрана железных дорог из отрядов, организуемых преимущественно из железнодорожников и подчиняющихся лицам, назначаемым или утверждаемым комиссаром путей сообщения. В. И. Ленин предложил, чтобы эти же отряды военной охраны выполняли функции контроля как по борьбе с безбилетным проездом и беспорядочным провозом грузов, так и по борьбе с простоем вагонов и паровозов.

По-видимому, при обсуждении декрета в СНК в него был включен также пункт о том, что народный комиссар путей сообщения ответствен перед СНК и ВЦИК (вместо первоначальной формулировки проекта, зачеркнутой В. И. Лениным, по которой комиссар путей сообщения ответствен перед Всероссийским рабоче-крестьянским съездом). Эта поправка была вызвана стремлением еще в большей степени сосредоточить управление железнодорож-

⁵ См.: Декреты Советской власти, т. 2, М., 1959, стр. 12—15.

ным транспортом в руках органов Советской власти — СНК и ВЦИК. 21 марта СНК принял декрет с поправками В. И. Ленина.

В своей работе по централизации управления народным хозяйством Коммунистическая партия, В. И. Ленин столкнулись с ожесточенным сопротивлением мелкобуржуазных партий меньшевиков и левых эсеров. Защитниками мелкобуржуазной стихии выступила внутри партии группа «левых коммунистов» во главе с Бухариным. «Представители мелкобуржуазной распушенности хотели видеть отступление от начала коллегиальности и от демократизма и от принципов Советской власти в предоставлении отдельным лицам „неограниченных“ (т. е. диктаторских) полномочий», — писал В. И. Ленин.⁶

Особенно упорная борьба между большевиками и представителями мелкобуржуазных партий разгорелась по вопросу о введении твердой пролетарской дисциплины на железнодорожном транспорте. Находившийся под сильным влиянием левых эсеров Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор) встретил декрет СНК крайне враждебно. Получив копию декрета, принятого СНК 21 марта, члены Викжедора подвергли ее правке. В частности, в пункте 3, где говорилось о диктаторских полномочиях народного комиссара путей сообщения в области транспорта, слово «диктаторскими» было заменено словом «чрезвычайными». Копия затем попала к В. И. Ленину, который вычеркнул «чрезвычайными» и заменил их на «неограниченными», восстановив тем самым смысл первоначальной редакции пункта 3.⁷

В связи с позицией Викжедора народный комиссар путей сообщения А. Г. Рогов снова поставил на заседании СНК 23 марта вопрос о декрете.⁸ Представители Викжедора, присутствовавшие на заседании, выступили с ожесточенными нападками на декрет, усматривая в нем уничтожение руководящей роли Викжедора на железнодорожном транспорте и замену его единоличной властью народного комиссара путей сообщения. Они предложили свой контрпроект, сущность которого сводилась к ограничению власти комиссара и предоставлению широких полномочий коллегии НКПС.⁹

В. И. Ленин выступил на заседании СНК с горячей речью в защиту декрета, указав на необходимость принятия самых решительных мер к устранению на железных дорогах саботажа и расхлябанности. В. И. Ленина поддержал член коллегии НКПС В. И. Невский и другие большевики. Большевикам во главе с В. И. Лениным удалось отстоять все основные, принципиальные положения декрета.

⁶ В. И. Ленин, Полное собрание сочинений, т. 36, стр. 198

⁷ См.: ЦПА ИМЛ, ф. 2, оп. 1, д. 5511.

⁸ См.: там же, ф. 19, оп. 1, д. 80.

⁹ См.: Знамя труда, 1918, 28 марта.

Вместе с тем, учитывая, что Викжедор опирается на поддержку известной части железнодорожников, СНК принял некоторые второстепенные поправки, предложенные представителями Викжедора. Так, в пункте 2 было указано, что члены коллегии путей сообщения избираются Викжедором (раньше было — «Всероссийским железнодорожным съездом»), а в конце этого же пункта, где первоначально говорилось о случаях расхождения коллегии НКПС с комиссаром, добавлено: «коллегии или Викжедора».¹⁰

26 марта 1918 г. «Известия ВЦИК» опубликовали текст декрета, содержащий ряд искажений. Этот текст был получен «Известиями ВЦИК» не из Бюро печати при СНК, а из НКПС. Вероятно, в связи с этим обстоятельством В. И. Ленин дал указание потребовать письменных объяснений от секретаря «Известий ВЦИК». 28 марта декрет был перепечатан в «Известиях ВЦИК» вторично. Однако в «Собрании Указаний и Распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства», № 30, 5 апреля 1918 г. по невыясненным причинам был напечатан текст декрета, принятого СНК не 23 марта, а 21. Следовательно, из всех имеющихся источников того времени единственным правильным текстом декрета является текст, опубликованный в «Известиях ВЦИК» 28 марта.

Декрет о введении единоначалия на железнодорожном транспорте явился сильным ударом по мелкобуржуазной распушенности, анархо-синдикализму и местничеству на транспорте. В. И. Ленин придавал огромное значение декрету и неоднократно возвращался к оценке его в своих последующих работах. В работе «Очередные задачи Советской власти» он говорил о борьбе вокруг декрета как о борьбе «мелкобуржуазной стихии распушенности с пролетарской организованностью».¹¹

Однако и после принятия декрета нападки меньшевиков, левых эсеров и «левых коммунистов» на декрет не прекратились. На заседании ВЦИК 29 апреля 1918 г. они снова выступили с осуждением декрета, демагогически противопоставляя централизм демократизму. В докладе на этом заседании В. И. Ленин разоблачил неустойчивость и шатания мелкобуржуазных элементов, указав, что «железнодорожный декрет правильный», «вводя диктатуру, он встречает сочувствие всех масс и сознательных тружеников железнодорожного дела», «с колебанием к нему относятся все те, кто колеблется между Советской властью и ее врагами».¹² В заключительном слове по докладу, отвечая своим противникам, В. И. Ленин еще раз подчеркнул, что железнодорожный декрет «ухватил самую суть того, что нужно; он опирается на ту массу рабочих, которая верна самой строгой дисциплине», «это шаг, который показывает, что мы стали на правильный путь, что мы вышли на дорогу».¹³

¹⁰ См.: Декреты Советской власти, т. 2, стр. 18—19.

¹¹ В. И. Ленин, Полное собрание сочинений, т. 36, стр. 198.

¹² Там же, стр. 267.

¹³ Там же, стр. 275.

После заседания ВЦИК В. И. Ленин обобщил основные положения своего доклада и мысли, развитые им в работе «Очередные задачи Советской власти», в 6 тезисах, которые были утверждены на заседании ЦК партии и 4 мая разосланы радиограммой всем Советам. В этих тезисах В. И. Ленин снова ссылается на «железнодорожный декрет» как на пример правильной постановки вопроса о пролетарской дисциплинированности в противовес влиянию мелкобуржуазной стихии, «стихии мелкособственнических привычек, стремлений и настроений».¹⁴

Осуществляя задачи, поставленные В. И. Лениным, Коммунистическая партия в дальнейшем предприняла новые шаги по линии усиления централизации управления на железнодорожном транспорте. Содержание «железнодорожного декрета» было развито в «Положениях об управлении железнодорожными путями сообщения РСФСР», принятых ВЦИК 31 мая 1918 г.¹⁵ В частности, в «Положениях» было указано, что народный комиссар путей сообщения назначается ВЦИК (в декрете от 23 марта этого не было), а кандидаты в члены коллегии НКПС намечаются Викжедором и народным комиссаром путей сообщения (по декрету 23 марта кандидаты в члены коллегии избирались Викжедором).

На конкретном примере выработки «железнодорожного декрета» ярко проявился государственный и организаторский гений В. И. Ленина. В. И. Ленин непосредственно руководил всем процессом создания декрета, боролся за последовательное отражение в нем основных принципов хозяйственной политики Советской власти, пресекал все попытки мелкобуржуазных элементов сорвать осуществление намеченного партий курса. Борьба Коммунистической партии, Советского правительства во главе с В. И. Лениным за проведение принципа демократического централизма на железнодорожном транспорте в первые месяцы Советской власти является яркой страницей в истории строительства Советского государства.