

Н.И. Наумова  
ПОЛЯКИ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ  
В ОСВОЕНИИ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ  
(ПЕРВАЯ ЧЕТВЕРТЬ XX в.)

Со второй половины XIX в. Сибирь вступила в период интенсивного хозяйственного развития. Рост промышленного производства поставил вопрос о форсированном транспортном освоении ее. Завершение строительства Транссибирской магистрали усилило политические, экономические и культурные связи Сибири с Центральной Россией. В 1896 г. была сдана в эксплуатацию Западно-Сибирская железная дорога от Челябинска до Новониколаевска (1422 км). Среднесибирская железная дорога от Оби до Иркутска (1899 км) сооружена в 1899 г. Сквозное железнодорожное сообщение от Челябинска до Тихого океана было открыто в 1916 г.

Великая Сибирская магистраль в административном отношении делилась на Сибирскую (от Челябинска до станции Иннокентьевской), Забайкальскую (от Иркутска до Сретенска с веткой до Маньчжурии), Амурскую (от станции Куенты до Хабаровска), Уссурийскую (от Владивостока до Хабаровска с веткой до станции Пограничная). В 1915 г. произошло разделение Сибирской дороги на Омскую и Томскую. Магистраль пролегла по западной части Оренбургской губернии, южной – Тобольской, северной – Акмолинской области, северной – Томской и проходила через южную часть Енисейской губернии и далее продолжалась до Тихого океана.

Построенная Транссибирская железная дорога в кратчайшие сроки вытеснила остальные виды транспорта и заняла ведущее место в развивающейся экономике Сибири. После открытия движения на железной дороге Сибирь приобрела значение важнейшего рай-

она крестьянской колонизации, способствовала росту населения Сибири. Возросший поток переселенцев привел к расширению посевных площадей, развитию скотоводства, товарного маслоделия. С 1901–1905 гг. по 1911–1915 гг. посевные площади Сибири выросли с 4,8 млн десятин до 7,6 млн. Увеличился грузооборот. В 1895 г. из Сибири за границу было вывезено 5 тыс. пудов сливочного масла, в 1905 г. – свыше 5 млн. В 1907 г. из Сибири отправлялось сырья на 134 млн руб., а ввозилось промышленных товаров на 214 млн руб.<sup>1</sup> Возросла перевозка пассажиров. В 1897 г. перевезено 609 тыс. чел., в 1900 г. – 1,25 млн, в 1912 г. – 3 млн.

Сибирская магистраль повлияла на увеличение добычи угля, что было вызвано потребностями железной дороги, на развитие лесного дела и других отраслей. Сибирская железная дорога оказала большое влияние на развитие торговых отношений с другими государствами и особенно с Китаем. Магистраль сделала доступными богатые сырьевыми ресурсами районы. Наряду с ввозом и вывозом груза она выполняла функцию транзитного пути. Через Сибирь везли с востока на запад чай, табак, рыбу, спирт. Железная дорога с сетью депо и мастерских (сборочных, вагонных, кузнечно-литейных, слесарно-токарных) была крупнейшим предприятием. Кроме того, имелись мосты, сторожевые дома, казармы и дома артельных старост и дорожных мастеров, пассажирские здания, склады для товаров, водокачки, которые требовали постоянного обслуживания. На протяжении всего этого периода увеличился парк вагонов и паровозов. Только за 1906–1908 гг. было приобретено 2155 тыс. паровозов<sup>2</sup>.

Крупными и технически наиболее оснащенными предприятиями были паровозо- и вагоноремонтные депо и мастерские в Тюмени, Кургане, Петропавловске, Омске, Новониколаевске, Тайге, Томске, Красноярске, на станции Иланской, в Канске, Нижнеудинске, Зиме, Иркутске, Верхнеудинске, Чите, Хабаровске, Никольск-Уссурийске, Имане, Харбине, Владивостоке и ряде других станций. Для сборки получаемых из США паровозов и вагонов во Владивостоке в годы Первой мировой войны были построены большие железнодорожные мастерские, где работало до 6 тыс. чел.<sup>3</sup>

К 1917 г. население Сибири составило около 11 млн чел. Наемных рабочих здесь насчитывалось 600 тыс. чел., значительную часть их

<sup>1</sup> См.: Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. М., 1980. С. 25.

<sup>2</sup> См.: Там же С. 29.

<sup>3</sup> См.: Там же. С. 52.

составляли промышленно-транспортные рабочие. В 1913 г. 18,9 % из них представляли железнодорожные рабочие. На Сибирской железной дороге перед Первой мировой войной имелось 45,9 тыс. чел. обслуживающего персонала, на Забайкальской – 22,7 тыс., Китайско-Восточной – 12,1 тыс., Амурской – 18,7 тыс., Уссурийской – 6,8 тыс.<sup>1</sup>

Вместе с самой дорогой развивалась социальная инфраструктура – жилье, школы, библиотеки, больницы, церкви. Медицинское обслуживание было поставлено достаточно основательно. Дорога была разделена на 27 врачебно-санитарных участков. Врачи освидетельствовали служащих, членов их семей, заболевших пассажиров. В ведении старшего врача дороги находилась специальная санитарно-гигиеническая лаборатория, осуществлявшая анализ воды, источников водоснабжения, продуктов, напитков. Открывались инфекционные больницы. В распоряжении участковых врачей были фельдшеры, дезинфекторы, акушерки. На станциях и поездах имелись аптечки и носилки. К 1910 г. Сибирская дорога располагала пятью больницами на крупных станциях. В них насчитывалось от 20 до 80 коек. На маленьких станциях открывались «больнички», где число коек не превышало 15. Строились специальные «холерные» бараки<sup>2</sup>. В 1901 г. на озере Карачи открылся курорт для лечения профессиональных болезней железнодорожников.

Должное внимание уделялось подготовке кадров, которых обучали в технических классах, железнодорожных училищах, на телеграфных курсах. Строились школы для детей железнодорожников. В 1911 г. в ведомстве Управления железных дорог по Сибири обучалось 6720 детей, из которых 367 (5,46 %) являлись детьми католиков<sup>3</sup>. В 1899 г. в Томске открылась библиотека Сибирской железной дороги. Ее отделения имелись на всех крупных станциях. К 1911 г. в ней насчитывалось около 30 тыс. книг и 26 тыс. единиц периодических изданий<sup>4</sup>.

Число работников железных дорог Сибири в 1916 г. достигало 93,5–95,5 тыс., в 1917 г. – 108–111 тыс., из них рабочих в мастер-

<sup>1</sup> Мухин А.А. Рабочие Сибири в эпоху капитализма (1861–1918 гг.). М., 1972. С. 159.

<sup>2</sup> *Вековой путь на службе Отечества: Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги.* Новосибирск, 2001. С. 56.

<sup>3</sup> *Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 г.* Томск, 1912. С. 46.

<sup>4</sup> *Вековой путь...* С. 56.

ских в 1913 г. – 14,2 тыс., в 1917 г. – 22,2 тыс.<sup>1</sup> Осенью 1917 г. в Омских мастерских и депо трудилось до 5 тыс. чел., в Красноярске – свыше 3 тыс.<sup>2</sup>, увеличилось их количество и на Томской железной дороге, что было вызвано возрастанием объема ремонтных работ износившегося подвижного состава.

Кадры квалифицированных железнодорожных рабочих комплектовались из железнодорожников и металлостроителей Европейской России. В начале эксплуатации на Сибирскую магистраль было командировано значительное число железнодорожников с Балтийской, Петербуржско-Варшавской, Псковско-Рижской, Орловской, Екатеринославской, Харьковско-Николаевской, Рязано-Уральской и других железных дорог страны. В дальнейшем источником пополнения кадров железнодорожников становятся члены семей рабочих и низших служащих<sup>3</sup>.

Наиболее опытным железнодорожникам доверялось провести первые поезда на вновь построенных ветках дорог и мостах. Так, машинист Г.И. Заневский одним из первых водил поезд по железнодорожному мосту через реку Обь у Новониколаевска.

Разнообразие районов выхода обусловило многонациональный состав железнодорожников. В 1910–1913 гг. среди постоянных рабочих и служащих русских было 92 %, татар – 1,4 %, литовцев и латышей – 1 %, все остальные (евреи, немцы, армяне, эстонцы, казахи, китайцы, корейцы и др.) составляли 1,6 %<sup>4</sup>.

На территории Сибири самую большую группу железнодорожников после русских составляли поляки – до 4–6 % служащих. В конце XIX в. на Сибирской железной дороге трудилось 932 католика из 8 тыс. служащих (10,4 %)<sup>5</sup>. В январе 1910 г. работало 1440 поляков (6,59 %), а всего католиков – 1508 (6,9 %)<sup>6</sup>. Представление о количестве работавших поляков только на одном участке Сибирской магистрали даёт «Список служащих службы пути римского католического вероисповедания, проживавших в пределах Степного генерал-губернаторства на 20-е августа 1911 г.» (см. Приложение). Некоторые из них были

<sup>1</sup> Зольников Д.М. Рабочее движение в Сибири 1917 г. Новосибирск, 1969. С. 51.

<sup>2</sup> Там же. С. 69.

<sup>3</sup> Мухин А.А. Рабочие Сибири... С. 141.

<sup>4</sup> Там же. С. 146.

<sup>5</sup> *Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги...* С. 33.

<sup>6</sup> Там же. С. 34.

приглашены из европейской части России. В частности, после постройки Забайкальской железной дороги возникла острая необходимость в машинистах. С Привислинской железной дороги были приглашены машинисты Д.Я. Шиманский и Домбровский<sup>1</sup>. Притоку железнодорожников-поляков способствовала политика царской администрации. Так, в результате национализации в 1912 г. Варшавско-Венской железной дороги были уволены тысячи поляков-железнодорожников<sup>2</sup>. Это вынуждало их искать новые места работы, в том числе и в Сибири, где они были востребованы как хорошо подготовленные профессионалы.

Поляки работали в различных структурах на всех участках железной дороги. В 1911 г. на территории Степного генерал-губернаторства (от станции Зырянка до станции Белый Яр) трудилось 16249 железнодорожных служащих, из которых католики составляли 6,8 % (1105 чел.). В том числе в службе пути – 5,2 % (159 из 3052), в службе тяги – 8,44 % (542 из 6419), в службе движения – 9,76 % (246 из 2519), на телеграфе – 5,81 % (33 из 568), в бухгалтерии – 5 % (7 из 140), во врачебной части – 7,18 % (17 из 237), в материальной службе – 6,15 % (16 из 260), в лаборатории – 60 % (3 из 5), в службе сборов – 4,41 % (15 из 340), в коммерческой части – 5,42 % (7 из 129), в юридической – 8 % (2 из 25), в школьном отделе – 1,41 % (1 из 71), в механическом отделе – 12,5 % (12 из 170) и сооружениях второго пути – 7,06 % (12 из 170)<sup>3</sup>. Они работали инженерами, начальниками и помощниками начальников участков пути, дорожными мастерами, артельными старостами, ремонтными рабочими, путевыми и мостовыми сторожами, слесарями, плотниками, машинистами, токарями, кочегарами, котельщиками, смазчиками, осмотрщиками, проводниками и др.

В это же время достаточное количество католиков (преимущественно поляков) обслуживало отдельные участки железной дороги. Например, на Курганском участке тяги их было 45 из 656 штатных сотрудников<sup>4</sup>, на Петропавловском – 22 из 241 штатных и 33 поденных из 476<sup>5</sup>, на Омском – 42 штатных из 352 и 28 поденных

<sup>1</sup> Железнодорожник. 1908. 10 дек. № 248–46. С. 1–2.

<sup>2</sup> *Островский Л.К.* Численность, состав и размещение поляков в Сибири (1890–1930-е гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2002. № 2. С. 75.

<sup>3</sup> Государственный архив Томской области. Ф. 215. Оп. 2. Д. 39. Л. 6–6 об. (Далее – ГАТО).

<sup>4</sup> Там же. Л. 16–16 об.

<sup>5</sup> Там же. Л. 19 об. – 20.

из 434<sup>1</sup>, на Каинском – 28 из 560<sup>2</sup>, на Новониколаевском – 33 из 692<sup>3</sup>, на Боготольском – штатных 37 из 253, поденных – 34 из 318<sup>4</sup>. В депо Томска из 176 чел. железнодорожного персонала 28 являлись католиками<sup>5</sup>, в главных мастерских Омска из 1521 служащего 122 принадлежали католическому вероисповеданию<sup>6</sup>. Следует отметить, что подавляющее большинство католиков составляли поляки.

Поляки-железнодорожники, специалисты с высшим образованием, были востребованы и в других областях. В первые годы после открытия Томского технологического института на преподавательские должности приглашались инженеры, сотрудники Управления Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения. Среди них были инженеры путей сообщения Е.И. Владовский, С.Ф. Марцынкевич, М.Н. Олтаржевский<sup>7</sup>.

В ноябре 1899 г. были изданы Правила о допущении женщин к занятиям в управлении железных дорог, где им предоставлялось не более 20 % мест. Циркулярные распоряжения 1900 и 1903 гг. расширили арену деятельности женщин на железной дороге. На Сибирской магистрали стали работать женщины-католички: телеграфистками, сторожами, конторщицами, счетоводами. Как свидетельствуют архивные источники, на участке железной дороги от станции Зырянка до разъезда Белый Яр на должности конторщиц были приняты Меткевич Мария, Юсикевич Лидия<sup>8</sup>, Григорьева Янина<sup>9</sup>, Длугопольская Анна, Иванова Мария, Небосклонова Леонтина<sup>10</sup> и др., телеграфистками работали Милицис Регина, Скавинская Антонина, Захаревич Эмилия, Пиотровская Юлия, Туварт Антонина, Некраш Христина, Равинская Софья<sup>11</sup> и др. Трудились сторожами Яголковская Мария, Чернявская Валерия, Васильева Ма-

<sup>1</sup> ГАТО. Л. 23–23 об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 25–25 об.

<sup>3</sup> Там же. Л. 29–29 об.

<sup>4</sup> Там же. Л. 35–35 об.

<sup>5</sup> Там же. Л. 37–37 об.

<sup>6</sup> Там же. Л. 40–41.

<sup>7</sup> См.: *Лозовский И.Т., Моисеенко Н.Б., Офицеров В.В.* «Польский след» в Томском политехническом университете // Сибирская колония: прошлое, настоящее, будущее. Томск, 1999. С. 143.

<sup>8</sup> ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 39. Л. 43–44.

<sup>9</sup> Там же. Л. 57 об.

<sup>10</sup> Там же. Л. 62.

<sup>11</sup> Там же. Л. 49.

рия, Беликович Елена<sup>1</sup> и др. Служили они также обойщицами, чистильщицами, фельдшерами, санитарками.

Согласно циркуляру Министерства путей сообщения от 15 апреля 1906 г. количество женщин, принимаемых в конторы Управления дорог, не должно было превышать 10 % общего числа служащих в данном учреждении. В годы Первой мировой войны в апреле 1916 г. были утверждены новые правила, которые разрешали увеличить прием женщин на должности кассиров, весовщиков, проводников, сторожей, уборщиц. К концу года около 25 % путевой и мостовой стражи и около 10 % чернорабочих составляли женщины<sup>2</sup>. Специальным циркуляром Управления железных дорог от 19 апреля 1908 г. на железнодорожную службу разрешалось принимать женщин врачей и фельдшерниц. Таким образом, это позволило увеличить количество профессий на железной дороге с использованием женского труда. Достаточно много поляков-врачей мужчин работало по всей Сибирской железной дороге. В частности, от станции Зырянка до разъезда Белый Яр состояли на должности фельдшеров А.Б. Билевич, И.Б. Лепницкий, Э.Ф. Витковский, И.Р. Адамский, И.К. Вашкевич, Ф.В. Макаревич, В.В. Борусевич, В.А. Витковский, Ф.И. Обухович, И.И. Родзевич, Ф.А. Миньчевский, врач А.С. Кузьмицкий<sup>3</sup>.

Всего же в 1908 г. на железных дорогах России работало около 30 тыс. женщин. 10,3 % телеграфистов составляли женщины. Более всего они были заняты в охране пути – почти 50 % (21 105 из 55 660). Сторож обязан был следить за состоянием железнодорожного полотна, телеграфа и проходить в сутки не менее 16 км. Оклад у мужчин сторожей составлял 177 руб. в год, а у женщин 41 руб. Меньше они получали и на других должностях. Женщины-врачи в железнодорожных больницах получали 2/3 зарплаты врача-мужчины. В первые годы функционирования Сибирской магистрали здесь трудилось не более 2 % женщин, а в 1913–1914 гг. – около 7 %<sup>4</sup>.

Труд на железной дороге был сложен, тяжел, требовал особого внимания, специальной подготовки. Не случайно сибирские железные дороги работали с неполными штатами. В среднем ежегодно

<sup>1</sup> ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 39. Л. 14–14 об., 10 об.

<sup>2</sup> *Вековой путь...* С. 62–63.

<sup>3</sup> ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 39. Л. 55–56.

<sup>4</sup> *Железнодорожник. 1908.* 25 дек. № 280–48. С. 3–5; *Мухин А.А.* Указ. соч. С. 144.

не хватало до 10 % рабочих и служащих<sup>1</sup>. И это несмотря на то, что заработная плата у железнодорожников была более высокой, чем у представителей многих других профессий, а штатные работники имели ряд льгот, получали пособия на погребение, крещение детей, на лечение и проезд. Например, в 1904 г. получил 4 руб. на крещение сына Юлиана ремонтный рабочий Людвиг Шинковский, 5 рублей на крещение сына Валентина – ремонтный рабочий Станислав Дылейко при окладе 218 руб.<sup>2</sup> 24 руб. было выдано на погребение жены Стефании конторщику Михаилу Кавецкому, который работал с 1897 г., имел оклад 720 руб. в год и у которого на иждивении было 3 дочери<sup>3</sup>.

Самоотверженный труд железнодорожников был особо востребован в военное время. В годы Русско-японской войны Сибирская магистраль выполняла важную роль в перевозке военных грузов. На Забайкальской железной дороге особенно отличились в 1904 г. инженеры-поляки: начальник службы пути И.В. Лесневский и начальник службы тяги С.И. Твардовский. С их помощью была выполнена главная задача военного ведомства – ускорение военных перевозок за счет перекачки вагонов и паровозов по льду озера Байкал. И.В. Лесневский предложил вместо шпал укладывать на льду пластины, чтобы рельсы не скручивались. В результате под руководством И.В. Лесневского и С.И. Твардовского было переправлено свыше 2 тыс. вагонов и 65 паровозов. Паровозы переправлялись в облегченном виде – со снятыми котлами и тендерами. Затем шла их сборка на станции Танхой, тоже под руководством инженера-поляка.

В эти годы железнодорожники-поляки с Варшавско-Венской дороги были командированы в Сибирь. Самоотверженно работали кондукторы-поляки, отличаясь исполнительностью и аккуратностью на службе<sup>4</sup>. Железнодорожников-поляков постоянно представляли к государственным наградам за служебные отличия. В частности, в декабре 1894 г. за успешное производство работ по всей линии Западно-Сибирской железной дороги, давшее возможность открыть на

<sup>1</sup> *Земеров Б.И.* Динамика заработной платы железнодорожников Сибири (1900–1917 гг.) // *Рабочие Сибири в период империализма.* Томск, 1976. С. 102.

<sup>2</sup> ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 38. Л. 258 об. – 259.

<sup>3</sup> Там же. Л. 265–266.

<sup>4</sup> См.: *Усов Н.А.* Поляки на сибирских железных дорогах // *Железнодорожник. 1908.* № 252–20. С. 8–9.

первом ее участке временную эксплуатацию через два года, начальник работ инженер К. Михайловский просил представить к награде начальника Управления по сооружению Сибирской железной дороги нескольких отличившихся работников, в том числе начальника участка инженера путей сообщения Антона Здзярского (орден св. Анны 3-й степени), производителя работ по постройке моста через Ишим Антона Литвинского (орден св. Станислава 3-й степени), начальника дистанции инженера путей сообщения Казимира Барткевича, начальника дистанции инженера путей сообщения, производителя работ по постройке моста через Иртыш Станислава Ольшевского (орден св. Станислава 3-й степени), начальника участка инженера путей сообщения Александра Конопчинского (орден св. Анны 3-й степени)<sup>1</sup>.

Еще более сложной была ситуация на дороге в Первую мировую войну, когда промышленность перешла на выполнение военного заказа и обслуживала фронт. По этой причине сократились поставки новых паровозов и вагонов, железнодорожным служащим приходилось увеличивать грузоподъемность вагонов и платформ. Все же и тогда в Сибири продолжалось железнодорожное строительство, проводились ремонтные работы на транспорте.

К 1916 г. железнодорожные перевозки выросли более чем на треть по сравнению с 1914 г. за счет нещадной эксплуатации технических средств, введения новых линий (Кольчугинской и Алтайской в 1914–1915 гг.) и ужесточения дисциплины<sup>2</sup>. Война отразилась и на составе железнодорожных рабочих. Число их в мастерских сократилось из-за призыва в армию и отправки из тыловых в прифронтовые районы. В частности, на Забайкальской железной дороге в армию призвали 1260 рабочих (до 42 % рабочей прослойки службы пути)<sup>3</sup>. Призывали не только чернорабочих, но и слесарей, кузнецов, других квалифицированных работников и мастеров.

С возрастанием роли Сибирской магистрали в связи с войной призыв железнодорожников сократился уже в 1916 г. Правительство приняло меры к обеспечению дорог рабочей силой. Широко привлекали беженцев, вербовали рабочих из других районов. Возросло количество женщин-работниц на железных дорогах Сибири. По данным управления Томской железной дороги, в службе пути в апреле

<sup>1</sup> *Вековой путь...* С. 73–74.

<sup>2</sup> См.: Там же. С. 62.

<sup>3</sup> См.: *Зольников Д.М. Рабочее движение в Сибири...* С. 68–69.

1917 г. женщины составляли 25,7 % путевой и мостовой стражи, более 10 % чернорабочих. В 1917 г. увеличилось число добровольно пришедших на работу поляков, эвакуированных из прифронтовых зон<sup>1</sup>. В этот период возросла роль Владивостокских железнодорожных мастерских, которые отправили с военными припасами более 12 тыс. большегрузных вагонов<sup>2</sup>. На службу во временные мастерские принимались поляки в качестве и рядовых работников, и ответственных руководителей. Здесь работало 111 поляков (8 % всего состава). В апреле – мае 1919 г. было принято еще 19 чел.<sup>3</sup>

Особенно трудным был период Гражданской войны, когда вместе со всем хозяйственным механизмом стала разрушаться железнодорожная система. Поезда курсировали без всякого расписания, вагоны приходили в негодность, мастерские и депо работали в авральном режиме, угля не хватало, не обеспечивалась должным образом безопасность движения. В Боготольском депо, например, осенью 1919 г. стояло 30 пустых или замороженных паровозов, на рельсах образовался лед. Для приведения их в порядок сюда направили чешских железнодорожников<sup>4</sup>.

На Омской ветке количество обслуживаемых поездов уменьшилось в 2 раза, на Томской и Забайкальской – в 1,5<sup>5</sup>. Ощущался недостаток разнообразных сплавов, материалов, вагонов, что сказывалось на перевозке войск, военных и казенных грузов. Особенно остро стояла проблема нехватки паровозов. Часто железнодорожное полотно разрушалось партизанами.

Роль железных дорог в период Гражданской войны была чрезвычайно важной. Вооруженные силы противоборствующих сторон и основные военные столкновения привязывались во многом к линиям железных дорог. Особенно это относилось к Сибири из-за ее огромных пространств. Правительства, действовавшие в регионе в 1917–1920 гг., осознавали важность восстановления нормальной деятельности этой отрасли хозяйства.

Транссибирская магистраль имела огромное экономическое, военное и политическое значение. Контроль над ней позволял держать все связи Сибири с Европейской Россией и внешним миром,

<sup>1</sup> См.: *Зольников Д.М. Рабочее движение в Сибири...* С. 73, 75.

<sup>2</sup> См.: *Дмитриев Н.И. Министры-путейцы // Белая армия. Белое дело.* 2002. № 10. С. 91.

<sup>3</sup> См.: Эхо. 1919. 1 июня.

<sup>4</sup> См.: *Вековой путь...* С. 88.

<sup>5</sup> См.: *Дмитриев Н.И. Министры-путейцы...* С. 92, 93, 96.

что понимали и советские, и антибольшевистские правительства, и союзники, организовавшие интервенцию на территории России.

Для улучшения работы железных дорог Сибири и увеличения производительности труда управляющий Министерством путей сообщения Сибирского правительства Г.М. Степаненко ввел систему сдельной и премиальной оплаты труда служащих, мастеровых и рабочих. При советской власти существовала окладная система. Стало действовать временное положение об увеличении на 100 % выдаваемых инвалидам пенсий, упорядочилась охрана железных дорог, были выработаны правила реквизиции на станциях скоропортящихся грузов.

Политика министерства была направлена на скорейшее восстановление магистрального хозяйства, поддержание и развитие существовавших и строившихся железных дорог Сибири, что сделать было достаточно трудно, особенно в прифронтовой полосе. Длина железнодорожной сети восточных районов в этот период составляла 14 708 км (на долю фронта приходилось 1800 км), общее количество паровозов равнялось 3159<sup>1</sup>.

Л.А. Устругов, министр путей сообщения Временного правительства, предложил усилить снабжение дорог необходимыми материалами, заказать за границей подвижной состав и техническое оборудование, развивать в техническом отношении станции и водоснабжение, в перспективе ввести диспетчерскую систему, число служащих и рабочих привести в соответствие с нормальной производительностью труда, восстановить единоличную ответственность в системе управления и др.

Контролирующие охранные функции пытались взять на себя союзники (Англия, Франция, США), а также Япония. Был создан Междусоюзный железнодорожный комитет (МЖК), состоявший из представителей держав, которые имели военные силы в Сибири, под председательством Л.А. Устругова. В его состав входили технический совет и совет по воинским перевозкам. Охрана дорог была «вверена союзным военным силам», в первую очередь США. Техническая эксплуатация железных дорог находилась под контролем американского инженера Дж. Стивенса. Он мог назначать помощников и инспекторов, командировать группы железнодорожных специалистов на самые важные станции. Власть таким образом пыталась решить задачу «по восстановлению русского транспорта», предполагая, что только путем «организации правильной рабо-

<sup>1</sup> См.: Дмитриев Н.И. Министры-путейцы... С. 96.

ты железных дорог Россия может возродить свое благосостояние и вернуть себе надлежащее место в ряду остальных стран мира»<sup>1</sup>.

Самостоятельное значение приобрел вопрос о кадрах. Г.М. Степаненко и Л.А. Устругов предложили ряд мер, направленных на улучшение жизни обслуживающего персонала, от которого зависела во многом эффективность работы всей железной дороги. Они включали своевременную оплату труда, переход на сдельную оплату, что должно было поднять производительность труда и заинтересовать работников в его результатах<sup>2</sup>.

Подобные меры были необходимы, поскольку ухудшилась не только материальная основа дорог, но и жизненные условия, финансовое положение железнодорожников и их семей из-за роста цен на промышленные и продовольственные товары, нехватки или исчезновения ситца, спичек, чая и других товаров первой необходимости.

На территории, подчинявшейся белогвардейским правительствам, разрешалось создание профсоюзов служащих и рабочих железной дороги, не запрещена была деятельность различных национальных организаций. В эти годы поляки имели различные национальные сообщества в поселках, уездных и губернских городах Сибири, включая организации железнодорожников. Так, в 1918 г. в Харбине существовал Союз поляков – служащих КВЖД. В 1919 г. в Красноярске (накануне Первой мировой войны здесь проживало 3958 поляков)<sup>3</sup> действовал Союз поляков-железнодорожников<sup>4</sup>. Подобную организацию предполагалось создать в Верхнеудинске, где в 1914 г. поселилось около 350 поляков, 200 из которых являлись железнодорожниками и членами их семей<sup>5</sup>. В 1910 г. поляки составляли почти половину работавших на станции Верхнеудинск<sup>6</sup>.

Поляки-железнодорожники принимали активное участие в жизни польских общин, способствовали созданию Польских гмин для решения культурных и экономических проблем польского населения Сибири. В частности, в Красноярске и Верхнеудинске поляки-

<sup>1</sup> Колчак и интервенция на Дальнем Востоке: Документы и материалы. Владивосток, 1995. С. 129–130.

<sup>2</sup> См.: Дмитриев Н.И. Министры-путейцы... С. 94–97.

<sup>3</sup> См.: Островский Л.К. Численность, состав и размещение... С. 76.

<sup>4</sup> См.: Вестник Маньчжурии. 1918. 27 февр.; Енисейский вестник. 1919. 5 (18) мая, (26) 9 мая.

<sup>5</sup> См.: Поляки в Бурятии. Улан-Удэ, 2003. С. 101–102.

<sup>6</sup> См.: Там же. С. 105.

железнодорожники участвовали в их образовании. В марте 1919 г. в создании Верхнеудинской польской гмины приняли участие машинисты Забайкальской железной дороги Феликс Войцицкий, Антон Шишко, Болеслав Рыдзевский, старшие слесари депо Станислав Бусс, Ян Крушинский, Томаш Кендзерский, слесарь депо Карл Коцемба, бывший начальник станции Дивизионная Мечислав Шестаковский, заведующий конторой службы тяги Иосиф Вайцеш, а также жены машинистов Мария Рыдзевская и Констанция Левко<sup>1</sup>.

На положение поляков-железнодорожников Сибири оказывал воздействие и такой фактор, как образование независимого Польского государства. В этот период по всей Сибири создаются Польские военные комитеты (ПВК) и Польские национальные комитеты (ПНК), которые пытались брать на себя консульские обязанности по защите интересов сибирских поляков, рассматривая их как граждан Польши. Руководители этих организаций считали себя чиновниками Польского государства, находившимися на правительственной службе и выполнявшими указания власти.

Польское государство нуждалось в квалифицированных специалистах и через своих эмиссаров на местах – в первую очередь ПВК и ПНК – пыталось организовать возвращение на родину поляков-железнодорожников, число которых на Сибирской магистрали продолжало оставаться достаточно большим. Польское правительство потребовало прибытия на службу на польские железные дороги 500 опытных железнодорожных служащих из числа находившихся в Сибири и на Дальнем Востоке<sup>2</sup>. Появились сообщения и о том, что польские власти призвали вернуться на родину всех поляков-железнодорожников<sup>3</sup>.

В Министерство путей сообщения Временного правительства поступили массовые ходатайства от поляков об увольнении их со службы на российских железных дорогах. Это вызвало обеспокоенность российской администрации, поскольку наносило ущерб местному железнодорожному хозяйству, нарушая работу мастерских, поездных бригад из-за потери квалифицированных кадров.

Польский национальный комитет в Забайкалье обратился к полякам-железнодорожникам с предложением зарегистрироваться у уполномоченных ПНК с целью отправки на польские железные

<sup>1</sup> См.: *Поляки в Бурятии...* С. 104–105.

<sup>2</sup> См.: *Отечественные ведомости*. 1919. 28 мая; *Поляки в Бурятии...* С. 105–106.

<sup>3</sup> См.: *Русь*. 1919. 9 авг.

дороги, что предполагалось сделать после освобождения от большевиков железнодорожной магистрали Вологда – Петербург<sup>1</sup>.

В свою очередь, ПВК предложил создать Союз поляков-железнодорожников для регистрации и отправки с Польшу и защиты общих интересов. В соответствии с этим эмиссар ПВК г. Верхнеудинска М. Шостаковский обратился со специальным заявлением ко всем полякам-железнодорожникам от станции Мысовая до станции Мозгон «срочно организовать просимые союзы» и отправить ему списки всех железнодорожников-поляков, включая в них сведения о роде службы, семейном положении, возрасте, месте рождения. При невозможности их организации он предлагал каждому явиться к нему для регистрации или подать письменные заявления<sup>2</sup>.

Уже в марте 1919 г. в Омске был образован реэмиграционный Союз поляков-железнодорожников, желавших возвратиться в Польшу. Председателем правления на учредительном собрании избрали А.И. Ижицкого (служба пути), его заместителем и казначеем К.Р. Головского (канцелярия управления дороги), секретарем – Л.Р. Боровского (главный бухгалтер). Членами правления стали Л.Р. Турецкий (главный мастер) и М.С. Савицкий (главный мастер)<sup>3</sup>. Все это свидетельствовало о том, что возвращаться хотели работники всех железнодорожных служб.

Представители ПВК пытались защитить интересы поляков-железнодорожников, выражая протесты по поводу арестов русскими военными властями польских железнодорожных служащих без уведомления ПВК. Специальные письма отправлялись в МИД колчаковского правительства, главнокомандующему союзными войсками Сибири генералу Жанену, американскому эмиссару Моррису, комиссару Великобритании сэру Элиоту, доверенному Чехословацкой Республики майору Кошке с требованием при эвакуации польских железнодорожников военными властями не оставлять на местах без защиты их семьи и эвакуировать их вместе с главами семейств<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> См.: *Поляки в Бурятии...* С. 107.

<sup>2</sup> См.: Там же. С. 105–106.

<sup>3</sup> См.: *Наша заря*. 1919. 19 марта.

<sup>4</sup> Государственный архив Российской Федерации. Ф. 200. Оп. 1. Д. 166. Л. 28–28 об.

Окончательно вопрос о возвращении поляков на родину был решен после заключения в марте 1921 г. Рижского мирного договора. Это был длительный и сложный процесс массового возвращения поляков, когда репатриировались сначала бывшие военные, а затем — гражданские лица. И вновь особенно востребованными стали железнодорожники, поскольку Россия передала Польше по этому договору в общей сложности 555 паровозов, 695 пассажирских и 16 959 товарных вагонов<sup>1</sup>.

В целом следует отметить, что поляки достаточно хорошо интегрировались в хозяйственную жизнь России на этапе ее индустриального становления, внесли значительный вклад в развитие железнодорожного транспорта Сибири, испытывая при этом все перипетии изменений в общественно-политической жизни страны, когда их судьбы кардинально менялись, особенно это касалось периода Первой мировой и Гражданской войн.

#### Приложение

**Список служащих службы пути римско-католического вероисповедания, проживавших в пределах Степного генерал-губернаторства на 20-е августа 1911 г.**<sup>2</sup>

**Инженер для технических занятий** Эрдман Антон Антонович, **помощник секретаря** Доманский Эварест Михайлович, **чертежник** Буяльский Вячеслав Антонович.

**Начальники участков пути:** Клочковский Евгений Евгеньевич (нач. 5 уч.), Морский Антон Владиславович (нач. 6 уч.), Питон Иосиф Маврикиевич (нач. 10 уч.).

**Помощники начальников участков пути:** Протасевич Роман Хризостомович (помощ. нач. 4 уч.).

**Счетоводы:** Марциновский Зигизмунд Францевич (старш. сч. упр.), Юшкевич Юлиан Владиславович (сч. упр.), Озембловский Владислав Антонович (сч. упр.), Грамзе Казимир Иосифович (сч. упр.), Смяловский Владислав Александрович (сч. 6 уч.).

<sup>1</sup> См.: Широкопад А.Б. Утерянные земли России: от Петра I до Гражданской войны. М., 2006. С. 164.

<sup>2</sup> ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 39. Л. 8–11 об.

**Смотрители зданий:** Герцог Михаил Юлианович (смотр. зд. 2 уч.), Ляхович Бронислав Антонович (смотр. зд. 4 уч.).

**Конторщики:** Юркевич Бронислав Людвигович (контор. упр.), Поплавский Александр Петрович (контор. упр.), Зайончковский Павел Людвигович (контор. упр.), Долмат Иван Юлианович (контор. упр.).

**Старшие дорожные мастера:** Гриневиц Людвиг Станиславович (старш. дор. маст. 2 уч.), Дзенциоловский Иосиф Мартинович (старш. дор. маст. 7 уч.), Плюро Петр Петрович (старш. дор. маст. 10 уч.), Видковский Михаил Антонович (старш. дор. маст. 11 уч.).

**Дорожные мастера:** Рабальчик Степан Михайлович (дор. маст. 4 уч.), Носко Иосиф Ипполитович (дор. маст. 4 уч.), Эймонт Иосиф Зигизмундович (дор. маст. 5 уч.), Лясота Юрий Иванович (дор. маст. 6 уч.), Янкевич Владислав Ксавельевич (дор. маст. 7 уч.), Милашь Онуфрий Бернатович (дор. маст. 11 уч.), Бернатович Юлиан Петрович (дор. маст. 11 уч.), Гржибовский Юлиан Антонович (дор. маст. 13 уч.), Новак Владислав Михайлович (дор. маст. 13 уч.), Василевский Казимир Иосифович (дор. маст. 15 уч.), Банбан Ян Касперович (дор. маст. 29 уч.).

**Артельные старосты:** Бесман Адам Михайлович (арт. ст. 2 уч.), Бесман Александр Михайлович (арт. ст. 2 уч.), Пиотрович Бронислав Станиславович (арт. ст. 3 уч.), Малевич Антон Иванович (арт. ст. 3 уч.), Бузановский Антон Петрович (арт. ст. 4 уч.), Синкевич Иннокентий Иосифович (арт. ст. 4 уч.), Белба Петр Александрович (арт. ст. 5 уч.), Ягелло Болеслав Осипович (арт. ст. 5 уч.), Грико Степан Иванович (арт. ст. 5 уч.), Горецкий Флориан Викентьевич (арт. ст. 6 уч.), Загаевский Людвиг Михайлович (арт. ст. 6 уч.), Барановский Казимир Францевич (арт. ст. 7 уч.), Рудковский Станислав Степанович (арт. ст. 7 уч.), Солярж Андрей Казимирович (арт. ст. 7 уч.), Богушевич Эзекиель Эузебиушевич (арт. ст. 8 уч.), Здановский Станислав Антонович (арт. ст. 13 уч.), Круминь Мартин Егорович (арт. ст. 13 уч.), Квятковский Иосиф Антонович Круминь Иван Егорович (арт. ст. 13 уч.), Прозво Иван Фомич, Крумень Иван Егорович (арт. ст. 13 уч.), Банковский Станислав Янович (арт. ст. 14 уч.), Круковский Нарцис Антонович (арт. ст. 14 уч.), Василевский Гавриил Зиновьевич (арт. ст. 15 уч.), Петрашкевич Адам Антонович (арт. ст. 29 уч.), Кампан Станислав Игнатович (арт. ст. 29 уч.).

**Ремонтные рабочие:** Высоцкий Константин Семенович (рем. раб. 2 уч.), Кгекило Николай Владимирович (рем. раб. 2 уч.), Рых-



лицкий Яков Осипович (рем. раб. 2 уч.), Бузановский Франц Петрович (рем. раб. 3 уч.), Эльсин Иосиф Николаевич (рем. раб. 3 уч.), Белба Петр Александрович (рем. раб. 5 уч.), Олекевич Александр Игнатьевич (рем. раб. 5 уч.), Бигуль Зигизмунд Осипович (рем. раб. 6 уч.), Кавинский Осип Адамович (рем. раб. 6 уч.), Шипаковский Людвиг Петрович (рем. раб. 6 уч.), Жогарь Иван Павлович (рем. раб. 7 уч.), Солярж Владимир Андреевич (рем. раб. 7 уч.), Банбан Антон Яковлевич (рем. раб. 8 уч.), Ивановский Владимир Юлианович (рем. раб. 8 уч.), Кош Павел Иустинович (рем. раб. 8 уч.), Куколь Адам Казимирович (рем. раб. 8 уч.), Шпаковский Станислав Иосифович (рем. раб. 11 уч.), Каменский Август Готфридович (рем. раб. 11 уч.), Эйсмонт Иван Николаевич (рем. раб. 11 уч.), Шидловский Антон Николаевич (рем. раб. 12 уч.), Шидловский Викентий Степанович (рем. раб. 12 уч.), Желепенис Адольф Филиппович (рем. раб. 12 уч.), Велично Степан Осипович (рем. раб. 13 уч.), Гржибовский Николай Донатович (рем. раб. 13 уч.), Кундель Станислав Иосифович (рем. раб. 13 уч.), Курсиш Август Егорович (рем. раб. 14 уч.), Малевич Осип Мартинович (рем. раб. 15 уч.), Макаревич Николай Семенович (рем. раб. 15 уч.), Свидрицкий Константин Михайлович (рем. раб. 15 уч.), Филиппенок Осип Антонович (рем. раб. 15 уч.), Ластовский Франц Павлович (рем. раб. 15 уч.), Кручас Антон Иванович (рем. раб. 16 уч.), Соколко Игнатий Мартинович (рем. раб. 29 уч.), Лясота Иван Антонович (рем. раб. 29 уч.)

**Путевые сторожа:** Надольский Иосиф Михайлович (пут. ст. 2 уч.), Чигинский Иван Варфоломеевич (пут. ст. 2 уч.), Валюк Казимир Михайлович (пут. ст. 3 уч.), Олекевич Степан Игнатьевич (пут. ст. 5 уч.), Домбровский Мартин Казимирович (пут. ст. 6 уч.), Ширин Карл Антонович (пут. ст. 6 уч.), Юрас Марциян Марциянович (пут. ст. 6 уч.), Жогарь Павел Филиппович (пут. ст. 7 уч.), Климчук Михаил Казимирович (пут. ст. 7 уч.), Карло Иосиф Францевич (пут. ст. 7 уч.), Ходзько Адам Матеушевич (пут. ст. 7 уч.), Бутан Алаизий Бернардович (пут. ст. 8 уч.), Дельвер Ян Станиславович (пут. ст. 8 уч.), Карапольский Казимир Викентьевич (пут. ст. 8 уч.), Калпуш Даниил Адамович (пут. ст. 8 уч.), Кадыш Осип Осипович (пут. ст. 8 уч.), Лоч Виктор Иванович (пут. ст. 8 уч.), Пилецкий Иван Викентьевич (пут. ст. 8 уч.), Гломбиевский Станислав Фелексович (пут. ст. 10 уч.), Княв Андрей Андреевич (пут. ст. 13 уч.), Пуке Иван Петрович (пут. ст. 13 уч.), Дереченник Матвей Осипович (пут. ст. 14 уч.), Жамойтин Осип Михайлович (пут. ст.

14 уч.), Кроман Евсей Иванович (пут. ст. 14 уч.), Кисляк Альбин Людвигович (пут. ст. 15 уч.), Шлейдерис Петр Иванович (пут. ст. 15 уч.), Глембоцкий Андрей Степанович (пут. ст. 15 уч.), Глембоцкий Антон Степанович (пут. ст. 15 уч.), Глембоцкий Фелициан Осипович (пут. ст. 15 уч.), Июзефович Михаил Петрович (пут. ст. 15 уч.), Юзафович Юрий Юрьевич (пут. ст. 29 уч.), Рабша Адам Томашевич (пут. ст. 29 уч.), Ивуль Андрей Донатович (пут. ст. 29 уч.), Утынан-Звидра Якуб Магулевич (пут. ст. 29 уч.), Рабша Донат Томашевич (пут. ст. 29 уч.).

**Переездные сторожа и сторожики:** Устинович Франц Иосифович (пер. стор. 4 уч.), Забаровский Доминик Иванович (пер. стор. 6 уч.), Зданович Иван Викентьевич (пер. стор. 6 уч.), Липский Иван Петрович (пер. стор. 7 уч.), Стримич Алексей Яковлевич (пер. стор. 7 уч.), Красовский Мамерт Тимофеевич (пер. стор. 8 уч.), Шилиник Иван Казимирович (пер. стор. 8 уч.), Шилиник Мария Фаддеевна (пер. ст-ха), Барило Виталий Станиславович (ст. 10 уч.), Ярос Иосиф Викентьевич (ст. 12 уч.), Ярос Елизавета Устиновна (ст-ха), Княв Эда Гансовна (ст-ха 13 уч.), Пуке Дарта Яновна (ст-ха 13 уч.), Лях Осип Осипович (пер. стор. 14 уч.), Рудко Константин Алоизович (пер. стор. 14 уч.), Жамойтина Мария Августовна (ст-ха), Вирганович Станислав Антонович (пер. стор. 15 уч.), Ластовка Павел Станиславович (пер. стор. 15 уч.), Ластовка Елена Венедиктовна (ст-ха), Глембоцкая Адель Петровна (ст-ха), Данилович Анна Петровна (ст-ха 29 уч.), Данилович Антон Августович (пер. стор. 29 уч.), Шпилевский Сильвестр Осипович (пер. стор. 29 уч.).

**Сторожа контор участка:** Брылевский Ян Бореславович (стор. конт. 2 уч.).

**Ночные сторожа:** Скуя Франц (ночн. стор. 13 уч.).

**Мостовые сторожа:** Кекер-Урбан Иван Игнатьевич (мост. стор. 6 уч.).

**Мостовые слесари:** Тимук Петр Юрьевич (мост. слес. 5 уч.).

**Столяры:** Зелинский Феофил Андреевич (столяр 5 уч.).

**Садовники:** Гославский Петр Леонардович (садов. 15 уч.).

**Банщики:** Соленик Григорий (банщ. 9 уч.), Авзин Донат Францевич (банщ. 15 уч.).

**Плотники:** Горецкий Вацлав Осипович (плотн. 15 уч.).

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ

---

## ЧЕЛОВЕК – ТЕКСТ – ЭПОХА

Выпуск 3

Социокультурные аспекты  
освоения Сибири



ИЗДАТЕЛЬСТВО ТОМСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

2008