

- полная отмена с 1907 года выкупных платежей;
- рост мировых цен на зерно - от этого кое-что перепало и простым крестьянам; – постепенное сокращение помещичьего землевладения вело к уменьшению кабальных форм эксплуатации;

На душу населения России в те годы производилось столько же хлеба, как в Швеции, Франции, Германии. Но эти страны ввозили хлеб, а Россия ежегодно экспортировала около 20% валового сбора зерна. Продолжалась политика "недоедим, но вывезем", начало которой было положено в 1887 - 1892 годах.

Список литературы

- 1 Ананьин Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте; Вопросы истории N8,1990
- 2 П.Н.Зырянов Петр Аркадьевич Столыпин; Вопросы истории N6,1990
- 3 П.Н.Зырянов Столыпин и судьбы крестьянства; Диалог N12,1990
- 4 А.Ф.Керенский Россия на историческом повороте; Вопросы истории N6 - N8,1990
- 5 В.С.Дякин Когда мы проскочили поворот ?; Знание - сила N2,1991; Тематическая подборка "Россия начала XX века"

УДК 94(47)«1917»

УЧАСТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В РЕВОЛЮЦИОННЫХ СОБЫТИЯХ 1917 Г.

С. В. КИРИК

Учреждение образование

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Революционными событиями, которые потрясли мир, был как никогда насыщен 1917 г. Непрерывающаяся империалистическая война, неисчислимые жертвы на фронте, угнетение рабочих, разорение многих крестьянских хозяйств, голод и безработица вызвали недовольство царизмом. Февральская революция привела к свержению монархии и установлению Временного буржуазного правительства. В ходе вооружённого восстания 27–28 февраля рабочих и солдат Петрограда поддержали железнодорожники Николаевской дороги. Рано утром 28 февраля, влившись в колонны трудящихся Обуховского, Семяниковского и других заводов, они двинулись к центру города, где разгорелись уличные бои с полицией. На Московско-Виндаво-Рыбинской дороге рабочие блокировали царский поезд и не дали

Николаю II и его свите проехать из Могилева, где находилась Ставка Главнокомандующего Русской армией, в Петроград.

2 марта 1917 г. Московский Совет рабочих депутатов обратился к железнодорожникам с воззванием быть бдительными, задерживать войска, которые Временное правительство постарается двинуть на Петроград и Москву. Были созданы близкие к Советам рабочих депутатов железнодорожные узловые и станционные комитеты, отряды по охране дорог, станций и узлов. Реальная сила на железных дорогах после победы над царизмом была у рабочих организаций. Однако Министерство путей сообщения, как и другие ведомства, оставалось под контролем Временного правительства.

В период развития революции от февраля к октябрю 1917 г. железнодорожники вместе со всем пролетариатом России прошли школу политической борьбы. Временное правительство ничего не смогло сделать, чтобы вывести транспорт из экономического тупика, облегчить материальное положение железнодорожников, численность которых составляла около 1,3 млн человек.

С конца апреля 1917 г. разруха на транспорте нарастала быстрыми темпами. Министерство путей сообщения систематически докладывало правительству о катастрофическом положении железных дорог. Резко упала погрузка вагонов. Если в ноябре 1916 г. в обращении находилось 539 994 вагона, то на это же время в 1917 г. – только 256 617. В крайне тяжёлом состоянии оказался паровозный парк; практически каждый третий паровоз был негоден к эксплуатации. Заводы же России удовлетворяли всего лишь около 35 % потребности в новых локомотивах.

Аварийное состояние подвижного состава, изношенность пути, снижение производительности труда создавали невероятные трудности в работе железнодорожного транспорта. В особенно трудном положении оказались Московский и Петроградский узлы с примыкающими к ним линиями. На промежуточных станциях были брошены десятки гружёных составов.

В конце августа 1917 г. генерал Л. Г. Корнилов с целью разгрома Совета рабочих депутатов и установления в России военной диктатуры поднял контрреволюционный мятеж и двинул войска на Петроград. В это время обязанности министра путей сообщения исполнял инженер А. В. Ливеровский, хорошо знавший жизнь и настроения железнодорожников. По его распоряжению были разобраны стрелочные переводы и пути на станциях Дно и Новосokolьники, чтобы задержать продвижение корниловцев к столице. Позже генерал А. И. Деникин с раздражением отмечал: «И нужно же было этой сволочи Ливеровскому вмешаться в это дело и разобрать стрелки. Это сильно нам помешало». В книге «Очерки русской смуты» А. И. Деникин писал: «Новый управляющий

Министерством путей сообщения Ливеровский проявил необыкновенную деятельность в деле противодействия сосредоточению войск».

Разруха усугубила тяжёлое материальное положение рабочих и служащих железных дорог. Заработная плата после свержения самодержавия оставалась прежней, в то же время из-за прогрессирующего повышения цен на потребительские товары покупательная способность рубля в целом по стране уменьшилась более чем в три раза. В Москве значительно подорожали продукты питания. В Петрограде цены на хлеб и другие продовольственные товары были в два-три раза выше, чем в Москве.

В условиях безудержного роста цен семьи железнодорожников были обречены на хроническое недоедание. В адрес администраций дорог, министра путей сообщения, Временного правительства со всей сети железных дорог поступали коллективные заявления с требованиями о немедленном улучшении материального положения. «Из честных людей, – говорилось в них, – мы делаемся ворами. В поисках пропитания мы принуждены при производстве манёвров умышленно разбивать вагоны, брать из них продовольствие».

Правительство игнорировало нужды железнодорожников, что привело к массовому забастовочному движению на транспорте. В ночь с 23 на 24 сентября с остановкой движения пассажирских поездов началась всероссийская стачка. Стачным комитетом предусматривалось поэтапное прекращение движения всех поездов, кроме санитарных, военных и продовольственных. Правительство, напуганное размахом выступлений железнодорожников, вынуждено было частично удовлетворить их требования, создав продовольственный комитет и упорядочив продолжительность рабочего дня. Сентябрьская стачка была прекращена, но конфликт не исчерпан. К октябрю 1917 г. большая часть железнодорожников боролась за передачу власти Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. Во второй половине октября 1917 г. по сети железных дорог прокатилась волна демонстраций против политики Временного правительства. За переход власти в руки Советов высказались железнодорожники Красноярска, Челябинска, Харькова, Минска, Владивостока и других городов.

Учитывая стратегическое значение железных дорог, В. И. Ленин в плане вооружённого восстания указывал, что должны быть «заняты и ценой каких угодно потерь ... удержаны: а) телефон; б) телеграф; в) железнодорожные станции; г) мосты в первую голову».

24 октября вечером начались действия революционных войск по овладению важными объектами Петрограда, и прежде всего вокзалами и грузовыми станциями. Первым был захвачен Балтийский вокзал. В здании выставили караулы, установили контроль за работой телеграфа, взяли под наблюдение движение поездов и деятельность администрации. В ночь на 25

октября заняли Финляндский, Царскосельский, Николаевский вокзалы, в 8 часов утра – Варшавский. На все вокзалы были назначены комиссары Военно-революционного комитета. В захвате и охране пассажирских зданий участвовали рабочие-железнодорожники. Например, охрану Николаевского вокзала и пригородных станций осуществляли совместно солдаты и красногвардейский отряд железнодорожников станции Петроград-Сортировочный. К утру 25 октября 1917 г. в Петрограде были заняты все стратегические пункты, Временное правительство низложено.

В результате Октябрьской революции управление государством перешло в руки Советов. 26 октября 1917 г. на II Всероссийском съезде Советов было создано рабоче-крестьянское правительство – Совет Народных Комиссаров (СНК) под председательством лидера РКП(б) В. И. Ульянова (Ленина).

Вслед за Петроградом вооружённое восстание началось в Москве. Сюда доставили свыше 6 тысяч красногвардейцев из других городов. На стороне революционных сил выступили работники мастерских, депо, станций Николаевской, Московско-Курской, Северной и других дорог. Решительные действия военно-революционных комитетов на дорогах сорвали продвижение в Москву и Петроград войск, враждебных революции.

При формировании рабоче-крестьянского правительства пост народного комиссара путей сообщения временно остался незамещённым; было принято предложение избрать его на Всероссийском съезде железнодорожников с последующим утверждением Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом (ВЦИК).

Учитывая важность работы железных дорог, II Всероссийский съезд Советов 26 октября принял обращение «Ко всем железнодорожникам», в котором призывал их принять меры по сохранению полного порядка на железных дорогах, обеспечить беспрепятственный пропуск продовольствия в города и на фронт. Власть Советов брала на себя заботу об улучшении материального положения железнодорожников.

Обращение способствовало консолидации железнодорожников вокруг Советов. Вместе с тем оно наносило удар по Всероссийскому исполнительному комитету железнодорожного профессионального союза (Викжель. Викжель был образован 25 августа 1917 г. на Всероссийском учредительном съезде железнодорожников. Делегаты от железных дорог были избраны после июльских событий, когда произошла жестокая расправа с мирной демонстрацией, вызванной крайним недовольством разрухой в стране и продолжающейся войной. В состав исполкома железнодорожного профессионального союза вошли в основном эсеры, меньшевики и беспартийные. Большевиков было всего двое. Такой состав исполкома союза определял и его политику.), который требовал передать ему управление железными дорогами. Позиция Викжеля в дни Октябрьского восстания и в первые месяцы существования Советской власти была направлена против неё. Викжель затруднял реализацию первых

мероприятий новой власти в борьбе с саботажем по организации нормальной работы железных дорог и Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

В некоторых губерниях, таких, как Тульская, Калужская, Курская, Орловская, Воронежская, установление Советской власти задерживалось из-за упорного сопротивления оппозиционных сил. Здесь революционные комитеты, опираясь на рабочих и солдат, были вынуждены силой брать власть в свои руки.

В сложных условиях сопротивления старого административного аппарата мерам по налаживанию транспорта требовалось усилить централизацию в управлении железными дорогами, подчинить их деятельность Народному комиссариату путей сообщения. В ноябре вышло постановление СНК о назначении М. Т. Елизарова временным заместителем народного комиссара путей сообщения. Членами коллегии НКПС были назначены В. И. Невский, А. С. Бубнов и И. И. Неймант. М. Т. Елизаров обратился ко всем железнодорожникам с призывом покончить со всяким саботажем вражеских сил на транспорте и приняться за настоящую работу. Советскому правительству в первые же дни его существования требовалось остановить развал транспорта и решить конкретно, кто будет стоять во главе железнодорожного ведомства и кому должны принадлежать железные дороги.

УДК 94(100) «1914/.19»

ПРИЧИНЫ ФЕВРАЛЬСКОЙ БУРЖУАЗНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ. ДВОЕВЛАСТИЕ КАК ИСТОРИЧЕСКОЕ ЯВЛЕНИЕ В РОССИИ.

Н. И. ЮРАСЮК

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В начале 1917 г. в России назрел новый революционный кризис, который привел к разрушению многовековой российской монархии: усилились перебои в поставках продовольствия в крупные города России. К середине февраля из-за нехватки хлеба, спекуляции и роста цен забастовало 90 тысяч рабочих Петрограда. 18 февраля к ним присоединились рабочие Путиловского завода. Администрация объявила о его закрытии. Это послужило поводом к началу массовых выступлений в столице.

В современной историографии утверждается мнение, что февраль 1917 г. – вторая русская революция, которая, с одной стороны, подвела черту под