

*Е. Д. Твердюкова*

## Провизионные билеты железнодорожников: к проблеме легального мешочничества в годы гражданской войны в России

Проблемам экономического развития России в годы Первой мировой войны и революции (1914–1922 гг.) посвящено множество работ<sup>1</sup>. В последние годы особое внимание исследователей привлекают вопросы продовольственной политики властей и самоснабжения граждан<sup>2</sup>. Однако в меньшей степени в литературе освещена тема так называемого «легального мешочничества», когда отдельные категории населения пользовались дополнительными правами по провозу продовольствия.

Так, в специальную потребительскую группу оказались выделены железнодорожники. С января по август 1918 г. рабочие и служащие ведомства путей сообщения получали в среднем лишь по 6–8 фунтов хлеба в месяц, притом что установленная для них норма снабжения составляла 25, а для членов их семей — 18 фунтов<sup>3</sup>. На фоне ухудшавшегося продовольственного обеспечения, усугубленного задержками в выдаче зарплаты и ее малыми размерами, обычными явлениями в среде железнодорожников стали систематические прогулы, симуляция болезней, пренебрежение должностными обязанностями. Массовый характер приобрело трудовое дезертирство. Ревизии выявляли отсутствие на рабочем месте до 40–50 % штатного состава железнодорожных служащих. Совершенно очевидно, что самовольные отлучки нередко происходили с ведома товарищей по работе и воспринимались ими как нечто обыденное. Так, 10 января 1919 г. Революционный дисциплинарный суд Северо-Западных железных дорог слушал дело кондуктора Захаренко. Обвиняемый на 11 дней отправился в продовольственный рейд с разрешения своей бригады, незадолго до того принявшей коллективное обязательство не уходить в отпуск. Суд усмотрел действительную вину в том, что он уехал, не поставив в известность нарядчика. В качестве наказания Захаренко был переведен на товарные поезда

***Твердюкова Елена Дмитриевна,***  
*доктор исторических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия)*

сроком на три месяца с вычетом из содержания 11-дневного жалования. А товарищи его были оштрафованы на 25 руб. каждый с предупреждением об увольнении<sup>4</sup>.

В передовице официального издания Главного политического управления железных дорог Наркомата путей сообщения (далее — НКПС) отмечалось, что никто не говорил о продовольственном вопросе с таким азартом, как железнодорожник: «какие-то *особые* нотки звучат в железнодорожных жалобах на голодовку»<sup>5</sup>. И это неудивительно. Статистические обследования показывали, что зарплата служащих по ведомству путей сообщения (как в денежной, так и в натуральной форме не превышавшая 47 % среднего заработка промышленных рабочих) составляла в 1922 г. лишь около 30 % всей приходной части их бюджета<sup>6</sup>. Остальное они вынуждены были добывать за счет собственной оборотистости.

Назначенный в марте 1919 г. наркомом путей сообщения Л. Б. Красин, объясняя невозможность перевода всех железнодорожных рабочих и служащих на повышенное довольствие, предложил сосредоточить главное внимание на увеличении перевозок, заготовке ненормированных продуктов, организации маршрутных поездов<sup>7</sup>. Фактически он призвал подчиненных заняться самоснабжением.

Призыв наркома стал особенно актуален с учетом того, что с июля 1920 г. норма выдачи муки была снижена до 22 фунтов на железнодорожника и 16 фунтов на члена его семьи в производящих губерниях, а в потребляющих — до 18 и 12 фунтов соответственно. Это поставило работников железных дорог в условия, гораздо худшие, чем у остального населения. В среднем в 1920 г. они получали по 0,7 фунта мяса (рыбы), 0,4 фунта сахара, 0,9 фунта соли<sup>8</sup>. Очевидно, что жить на казенный паек было нереально. Зато существовали вполне законные возможности улучшения своего продовольственного положения. Поскольку, согласно данным Отдела статистики труда НКПС, к концу 1920 г. на железных дорогах страны трудились 1 193 893 работника (что превышало число занятых в трех основных отраслях промышленности — металлообрабатывающей, текстильной и горной<sup>9</sup>), представляется возможным поставить вопрос о наличии в стране масштабного легального мешочничества.

Управлениям и самостоятельным отделам железных дорог разрешалось один раз в месяц организовывать поездки за продуктами, не входившими в состав нормированных (творог, сметана, молоко, фрукты, овощи, грибы, дичь, мед, конина), путем командирования трех выборных уполномоченных. Всё, привезенное ими, подлежало равномерному распределению между сотрудниками, за исключением четвертой части продуктов, которая передавалась в столовые на «улучшение обедов». Эксплуатационным управлениям предлагалось оказывать полное содействие в поставке необходимого количества вагонов для таких поездок и своевременному их продвижению. Провоз нормированных продуктов при этом строго воспрещался<sup>10</sup>.

Для доставки продовольствия из производящих районов формировались особые маршрутные поезда. Все рабочие фабрично-заводских предприятий потребляющих губер-

13	12	11	10	1921 г.		
14	Р. С. Ф. С. Р. К. П. С. УПРАВЛЕНИЕ НИКОЛЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ					
15	ПРОВИЗИОННАЯ КАРТОЧКА № 0899 ДЛЯ СЕМЕЙНЫХ СЛУЖАЩИХ. На 12 бесплатных поездок (считая проезд в оба конца за одну поездку) между станциями:					
16	Выдана <u>Метровсад-вагон</u> ж. д. д. <u>Молодосельск</u> <u>Инженеру механич. заводу</u> <u>Я. Рейнеру и его жене</u> <u>Ф. Гольдштейн 15 лет.</u>					
17	Подпись владельца билета: <u>М. Рейнер</u> Время выдачи: ..... 1921 г.					
18	19	20	21	22	23	24
	31 мая.		с 1 по 30 июня.			

**Правила пользования провизионной карточкой.**

- 1) Провизионная карточка действительна для проезда только при предъявлении удостоверения личности действительной формы (см. Положения об удостовер. личн. при беспл. проезд).
- 2) Одновременно по провизионной карточке может следовать лишь одно лицо из числа указанных в ней членов семьи.
- 3) Предъявления провизионной карточки в кассу станции отправления не требуется, но при контроле проезда талон поездки должен быть погашен т.к. кондуктором или ревизором поезда.
- 4) Проезд продовольственного груза разрешается установленными на сей предмет Положениями, причем груз в объеме, не стесняющем пассажиров, может быть взят с собой в пассажирский вагон; в противном случае считается в багаж.
- 5) В тексте карточки следует указывать всех тех членов семьи, которые будут пользоваться ею для поездок за провизией.

Подпись владельца билета: Я. Рейнер

22-я Госуд. тип.

Провизионная карточка на имя инженера Я. Рейнера и его тетки Ф. Гольдштейн (1921 г.)

ний были вправе в нерабочее время ремонтировать паровозы и вагоны для формирования таких составов. Вывезенный ими в две первые поездки хлеб предоставлялся в половинном размере занятым в ремонте рабочим, другая половина поступала в распоряжение местных Компродов. Для железнодорожников действовали особые правила. В целях поднятия транспорта 2 февраля 1920 г. Совет обороны предоставил им право оставлять для себя полностью весь хлеб, доставленный маршрутными поездами. Открыто признавалось, что отныне снабжение железнодорожников будет зависеть от них самих, а жалобы на отсутствие хлеба будут рассматриваться как проявление нежелания приняться за дисциплинированный продуктивный труд<sup>11</sup>.

13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Р. С. Ф. С. Р. К. П. С. УПРАВЛЕНИЕ НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.												
<b>ПРОВИЗИОННАЯ КАРТОЧКА № 55917</b> для семейных служащих.												
Сл. <i>Попов</i> На 12 бесплатных поездок (считал проезд в оба конца за одну поездку) между станциями: <i>Волгоград - Москва</i> ж.д. дор.												
Выдана <i>инженеру А. А. Поцевичу</i> <i>Александровскому</i>												
Подпись выдавшего карточку: <i>Зинин</i>												
Время выдачи: <i>Зинин</i> 1921 г.												
18	19	20	21	22	23	24						
31 мая.			с 1 по 30 июня.									

Провизионная карточка на имя инженера А. Поцевича (1921 г.)

Еще одной возможностью поправить продовольственное положение семьи была индивидуальная поездка по бесплатным провизионным билетам. Выдача их железнодорожным служащим практиковалась и в дореволюционное время. В частности, § 22 Правил бесплатного по железным дорогам проезда (издания 1893 г., с дополнениями 1 января 1914 г.) предусматри-

вал бесплатный проезд за покупкой провизии для семей железнодорожников, проживавших на отдаленных станциях. В этих случаях выдавались особые временные бесплатные Служебные провизионные билеты. Они предоставляли право проезда лишь до ближайшего города (или торгового центра) данного района и не иначе как в вагонах 3 класса или в служебных помещениях товарных поездов. В случае необходимости, с разрешения начальника казенной дороги или председателя правления частной дороги, выдавались наряды на бесплатную перевозку провизии, закупавшейся организованно для артелей рабочих и мастеровых или групп служащих. Нормы провоза, условия выдачи и порядок пользования провизионными нарядами устанавливались на каждой дороге по усмотрению начальника казенной или правления общества частной железной дороги<sup>12</sup>. Предполагалось, что продукты закупаются лишь для личных потребностей, не для продажи. Списки лиц с указанием числа разрешенных им ежемесячных поездок доставлялись начальникам станций, затем — начальнику службы движения (от которого фактически и зависела выдача провизионки) для утверждения начальником дороги. Проезд допускался не более двух раз в месяц для семейных рабочих и служащих, и не более одного раза — для холостых. По каждому билету можно было провезти бесплатно не более трех пудов продуктов, в объеме, не стесняющем пассажиров в вагоне 3 класса<sup>13</sup>.

После революции провизионки стали выдаваться также служащим крупнейших промышленных центров, поставленных на грань голодного вымирания. Так, с 6 по 12 декабря 1918 г. соответствующие документы получили 14 рабочих и служащих Петроградского железнодорожного узла, с 12 по 23 декабря — еще 10<sup>14</sup>.

Люди, имевшие доступ к выдаче разрешений, оформляли и выдавали провизионки по знакомству или «за мзду». По подсчетам А. Ю. Давыдова, в Петрограде в первые полтора месяца 1919 г. были выданы разрешения на провоз продовольствия для 3 млн едоков, в то время как в городе проживало около 1,3 млн человек; чуть ли не 2/3 документов выдавались незаконно, в том числе за взятки. В Москве дошло до того, что «удостоверения на получение железнодорожного билета вне очереди» выдавали в приемной ВЦИК и подписывал сам председатель высшего органа власти», но все «вольные добытчики хлеба» были обеспечены проездными документами<sup>15</sup>.

По воспоминаниям С. С. Балашова, потомка известной семьи фабрикантов Алексеевых, формировались специальные продовольственные эшелоны, в которые можно было попасть по провизионным билетам. Когда поезд возвращался в Петроград, производилась «повальная проверка провизионок с дотошным допросом касательно всех означенных в них данных — вылавливали спекулянтов и лиц, едущих по чужим документам. Если при проверке данных обнаруживался подлог, продукты отбирались, а человека арестовывали до выяснения личности»<sup>16</sup>. Поэтому людям приходилось не только заучивать наизусть все указанные в бумагах данные и, по возможности, любые дополнительные сведения о законном владельце провизионки, но и одеваться соответственно тому, что значилось в документах.

Считаясь с «острым положением топлива для нужд железнодорожного транспорта, требующим особо экономного отношения ко всякого рода поездкам и перевозкам», НКПС распорядился выдавать провизионки только в случаях безусловной необходимости в поездках. С 15 ноября 1919 г. устанавливался следующий порядок: на тех станциях, где отсутствовала возможность получить необходимое продовольствие, служащие, рабочие и их семьи имели право бесплатного проезда за провизией до ближайших торговых или продовольственных пунктов не более двух раз в неделю. Станции снабжались Управлениями дорог из расчета не более двух билетов на каждые 15 служащих и рабочих станции<sup>17</sup>.

Но эти требования на местах игнорировались. Приказом по НКПС от 5 февраля 1920 г. право разрешать выдачу бесплатных билетов и нарядов получил комиссар Общедминистративного управления Я. С. Ганецкий. По его собственному свидетельству, ежедневно к нему поступало огромное количество ходатайств из всех отделов и частей НКПС, причем в них, как правило, напрочь отсутствовала какая-либо мотивировка. С ноября 1920 г. устанавливался однообразный порядок выдачи бесплатных документов. Годовые, временные, разовые, провизионные, сезонные и билеты-карточки, а также удостоверения на право проезда к разовым билетам для сотрудников центральных установлений НКПС выдавались Билетной частью Административного управления; в местных Управлениях и на линиях железных дорог — их Административными службами. Для пресечения злоупотреблений было введено правило о действительности провизионной карточки только при предъявлении удостоверения личности. С этой же целью устанавливалось ограничение на одновременное следование по карточке лишь одного из указанных в бланке членов семьи. Талон поездки подлежал гашению главным кондуктором или ревизором поезда.

Провозглашение новой экономической политики не привело автоматически к процветанию рынка и улучшению продовольственной ситуации. Можно согласиться с А. Ю. Давыдовым, что в начале НЭПа, напротив, сложились условия для невиданного роста мешочнического движения. Десятки тысяч россиян пополняли армию нелегальных снабженцев, поскольку население снималось с государственного обеспечения<sup>18</sup>. Недовольство горожан получало отражение в сводках, составившихся по материалам перлюстрированной корреспонденции. Так, в политсводке по Петроградской губернии с 1 по 15 июня 1921 г. была зафиксирована следующая запись: «В настоящий момент Петроград переживает большой продовольственный кризис. Хлеб редко когда выдают, а вместо хлеба дают селедки, которые привезены из-за границы. Вот такая наша пища — селедки и невская вода»<sup>19</sup>.

Вместе с тем власти предпринимали меры по упорядочению легального мешочничества. 23 мая 1921 г. Высшим Советом по перевозкам были утверждены новые правила о бесплатном проезде и провозе багажа и домашнего имущества по железным дорогам РСФСР<sup>20</sup>. Бесплатный проезд предоставлялся всем без исключения рабочим и служащим ведомства НКПС и членам их семейств. Членами семьи считались мать, мачеха, жена, несовершеннолетние

дети (в возрасте до 14 лет), пасынки, падчерицы и усыновленные, а также сопровождавшее малолетних детей лицо (при отсутствии его взрослых родственников). Для бесплатного проезда устанавливались следующие виды билетов: годовые, временные (на срок менее года), сезонные (пригородные, выдававшиеся на определенное время или на весь год), консультационные (для поездок на консультацию к врачам), билеты-карточки (выдаваемые на определенное число поездок), билеты разовые, а также провизионные. Особые именные провизионные билеты давали право рабочим и служащим, а равно живущим на их иждивении совместно с ними членам их семейств, на бесплатный проезд по дороге служения для покупки провизии. Выдача билетов производилась на расстояние не далее 300 верст от места жительства или службы; приказом Административного управления 18 июня 1921 г. железнодорожникам Москвы и Петрограда провизионки могли выдаваться на поездки в районе до 500 верст<sup>21</sup>. Провоз продуктов допускался на общих условиях, установленных для прочих пассажиров. Артели рабочих и мастеровых, кружки рабочих и служащих, закупавшие провизию по коллективным заказам, получали именные наряды на бесплатную ее перевозку.

В провизионных билетах перечислялись все ехавшие по этим документам лица, с указанием степени их родства с главой семьи, возраста и пола детей. Бланки билетов и нарядов утверждались Административным Управлением НКПС, печатались в местных типографиях, а выдавались региональными Управлениями железных дорог по письменным требованиям подведомственных учреждений. В случае пропуска указанного срока, провизионные билеты отбирались. При увольнении из железнодорожного ведомства владелец должен был вернуть провизионку в выдавшее ее учреждение. Согласно приказу по НКПС от 29 сентября 1921 г., окончательный расчет работник мог получить только по предъявлении справки от Билетной части Административного Управления о сдаче взятых бесплатных билетов, как то: годового, провизионного, билета-карточки и сезонных<sup>22</sup>.

С мая 1921 г. приказы о провизионном проезде по железным дорогам распространялись на рабочих и служащих водного транспорта. Провизионные билеты давали право на поездку товаро-пассажирскими пароходами и теплоходами местного и транзитного сообщения на расстояние не более 500 верст от пункта первоначального отправления. Райкомводам следовало установить определенное количество мест на судах с правом занятия их только по провизионным билетам и очередность пользования ими<sup>23</sup>. С июля 1921 г. право бесплатного проезда по железнодорожным и водным путям предоставлялось сотрудникам Транспортных отделов ВЧК и членам их семейств<sup>24</sup>.

Конечно, железнодорожные организации и служащие зачастую превышали нормы провозимых продуктов, установленные Наркомпродом 27 октября 1919 г. И нередко были случаи задержания рабочих, торговавших различной снедью, на городских рынках. Главный уполномоченный Наркомпрода предлагал строго придерживаться следующих нормативов при провозе по железной дороге: хлеба печеного — не более 10 фунтов, мясных и рыбных

продуктов — не более 5 фунтов, масла животного (растительного) — 2 фунта, сала — 2 фунта, сахара и изделий из него — 2 фунта, яиц — 20 штук, чаю — 0,5 фунта, кофе, какао и их суррогатов — не более 2 фунтов, сыру голландского или швейцарского, соли, икры, цикория — по 1 фунту, а всего не более 20 фунтов, не считая картофеля, которого разрешалось провезти 2 пуда. Ненормированные продукты допускались к провозу совершенно беспрепятственно<sup>25</sup>.

Но случаи провоза продовольствия в продмаршрутах, на судах, в служебных и проекционных вагонах (до 200 и более пудов) были столь часты, что 26 июля 1921 г. НКПС был издан приказ, предлагавший упорядочить погрузку и выгрузку продовольственных товаров, производя их только после тщательной проверки документов, с точным определением веса и осмотром тары, в присутствии специальных агентов. Провозимые организациями и частными лицами грузы сверх разрешенных норм подлежали конфискации заградотрядами и передаче в распоряжение органов Наркомпрода для распределения населению в общем порядке<sup>26</sup>.

Декретом СНК от 9 июля 1921 г. восстанавливалась платность перевозки всех без исключения пассажиров, багажа и грузов. Граждане были вправе провозить не свыше трех пудов ручной клади, в том числе продовольствия. Багаж принимался в количестве не более четырех пудов в поездах дальнего следования и двух — в пригородных<sup>27</sup>. Однако пассажиры, в том числе ехавшие по провизионным билетам, пользовались недостаточностью перронного контроля или пассивностью милиции. 20 августа 1921 г. НКПС своим приказом потребовал ужесточить надзор за провозом ручной клади и усилить вооруженную охрану перронов и станций<sup>28</sup>.

Правила бесплатного проезда по железным дорогам РСФСР от 6 октября 1921 г. ограничивали проезд по собственной надобности рабочих и служащих железнодорожного и водного транспорта и их иждивенцев тремя поездками в год (включая и очередной отпуск). Снижалась норма бесплатного провоза багажа с четырех до двух пудов. Повышалась ответственность за незаконную передачу билетов путем административной ответственности — лишения права бесплатного проезда на срок не менее одного года и взыскания штрафа. Проезжавшие по провизионным билетам должны были обязательно предъявлять их в кассу станции отправления для компостирования. Отменялось право бесплатного проезда лиц, сопровождавших малолетних членов семьи железнодорожников<sup>29</sup>.

Все эти меры были направлены на постепенный перевод рабочих и служащих на реальную зарплату в денежной форме и упразднение льготничества. Этому должна была способствовать и деятельность транспортной кооперации, развернувшейся с осени 1921 г. и сосредоточившей усилия на заготовке основных продуктов питания (хлеба, мяса, рыбы, жиров). Однако, как указывает А. С. Сенин, вследствие слабости кооперативных органов невозможно было полностью отказаться от «провизионок»<sup>30</sup>.

В декабре 1921 г. в ходе одного из рейдов Рабоче-крестьянская инспекция обнаружила, что из 1100 пассажиров, следовавших в поезде Киев—Одесса, оказалось всего лишь 50, имевших на руках обычные билеты. Остальные ехали бесплатно, в том числе 550 железнодорожников, 270 совслужащих, 100 армейских чинов, 130 сопровождавших поезд контролеров, проводников, членов охраны. Ими провозилось 1500 пудов бесплатного багажа, и только 100 пудов — оплаченного в надлежащем порядке. Инспекторы установили, что многие командировки были явно фиктивными или же выписывались для выполнения маловажных («пустяковых») поручений. Сопровождавшие каждый поезд контролеры (по 18–20 человек на каждый состав) также преследовали «исключительно продовольственные цели»<sup>31</sup>.

В связи с декретом СНК от 16 января 1922 г. о применении на транспорте начал хозяйства, НКПС объявил о прекращении с 20 февраля бесплатного проезда по железнодорожным и водным путям рабочих и служащих «сторонних» организаций, пользовавшихся правом бесплатного проезда наравне с железнодорожниками. Отменялась выдача провизионных, сезонных, консультационных и других билетов сотрудникам Главлескома и Железско-мов, Железнодорожного подотдела Главторфа, транспортных потребительских обществ, Отдела путей сообщения Наркомздрава и его учреждений, Транспортных отделов ВЧК в центре и на местах, Отделов военных помощников начальников дорог и Управлений комендантов на путях сообщения, культурно-просветительных органов Наркомпроса на путях сообщения, Военно-Транспортной коллегии при Верховном трибунале ВЦИК и Ревтрибуналов на путях сообщения, Рабоче-Крестьянской инспекции, ревизирующей транспорт, а также ряда других ведомств и учреждений, расположенных в полосе отчуждения железных дорог. Для пресечения злоупотреблений вводилась трехразовая в течение года перерегистрация провизионных карточек. За их передачу посторонним лицам виновные лишались права получения бесплатных билетов как для себя, так и для членов своих семей на срок до одного года<sup>32</sup>.

Однако уже 23 марта 1922 г. было восстановлено право провизионного проезда рабочих и служащих местного транспорта и медрботников на транспорте, 25 марта — служащих Инспекции путей сообщения и Транспортных отделов ГПУ, 13 апреля — работников Наркомпроса на путях сообщения, 18 апреля — сотрудников Реввоентрибуналов. Можно констатировать провал попытки перевода железных дорог на самоокупаемость. Положение большей части населения по окончании гражданской войны было столь бедственным, что власти вынуждены были вернуться к практике широких выдач бесплатных провизионных билетов даже работникам учреждений, не состоящим по ведомству НКПС. Тем самым поддерживалось легальное мешочничество.

Поскольку выданные билеты в Управления дорог не возвращались, подсчитать их фактическое использование невозможно. По данным А. С. Сенина, 75 % провизионок получали семейные железнодорожники (12 поездок в год), 25 % — одинокие (6 поездок в год). Средние расходы дорог Московского узла на эти цели за первую половину 1923 г. составили

27 % от общего фонда зарплаты, в том числе на Московско-Белорусской железной дороге — 28 %, на Московско-Курской — 30,5 %, на Московско-Казанской — 16 %, на Северных железных дорогах — до 34 %.<sup>33</sup>

В 1925 г. М. А. Булгаков написал фельетон, по сюжету которого «упорно и настойчиво холостой» железнодорожник Валентин Аркадьевич Бутон-Нецелованный оказался поставлен «провизионным начальством» перед выбором: «или жизни лишиться с голоду, или свободы драгоценной», и был вынужден сделать предложение руки и сердца машинистке Вареньке. Поводом для написания фельетона явилась заметка о том, что в Управлении Юго-Западных дорог провизионки выдавались только женатым. Сохранение льготничества даже в разгар НЭПа служило фактическим подтверждением неспособности власти свернуть с курса на государственный патернализм.

Таким образом, представляется, что следует отказаться от однозначного взгляда на проблему мешочничества первых лет советской власти. Своеобразный «адаптационный синдром» носил двусторонний характер, имел место как со стороны рядовых граждан, так и со стороны власти. Несмотря на антимешочническую риторику и обещания неотвратимости наказания, государство предоставляло отдельным категориям граждан, в профессиональных навыках которых оно было наиболее заинтересовано, широкие возможности для самоснабжения, создавая тем самым основу для легального мешочничества в годы гражданской войны и начальный период НЭПа. А бесплатные провизионные билеты выдаются работникам ОАО «Российские железные дороги» до сих пор.

*Статья выполнена при финансовой поддержке  
Российского Гуманитарного Научного Фонда (РГНФ). Проект № 14-01-00125*

---

<sup>1</sup> См., например: Орлов Н. А. Продовольственное дело в России во время войны и революции. М., 1919; Вишневецкий Н. М. Принципы и методы организованного распределения продуктов продовольствия и предметов первой необходимости. М., 1920; Ленинградская кооперация за 10 лет. Л., 1928; Анфимов А. М. Российская деревня в годы первой мировой войны. М., 1962; Давыдов М. И. Борьба за хлеб. Продовольственная политика Коммунистической партии и Советского государства в годы гражданской войны (1917–1920 гг.). М., 1971; Китанина Т. М. 1) Война и хлеб, революция: продовольственный вопрос в России, 1914 – октябрь 1917 г. Л., 1985; 2) Хлебная торговля России в конце XIX – начале XX вв. Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011; Дмитренко В. П. Советская экономическая политика в первые годы пролетарской диктатуры: проблемы регулирования рыночных отношений. М., 1986; Чистиков А. Н. Деятельность Петросовета по решению продовольственного вопроса в 1917–1920 гг. // Ленинградский Совет в годы Гражданской войны и социального строительства. Л., 1986; Лейберов И. П., Рудаченко С. Д. Революция и хлеб. М., 1990; Мау В. Реформы и догмы. 1914–1929. Очерки истории становления хозяйственной системы советского тоталитаризма. М., 1993; Филиппов И. Т. Продовольственная политика в России в 1917–1923 гг. М., 1994; Петроград на переломе эпох. Город

и его жители в годы революции и гражданской войны / отв. ред. В. А. Шишкин. СПб., 2000; *Ходяков М. В.* Децентрализм в промышленной политике регионов России: 1917–1920. СПб., 2001.

<sup>2</sup> *Давыдов А. Ю.* 1) Нелегальное снабжение российского населения и власть, 1917–1921 гг. Мешочники. СПб., 2002; 2) Мешочники и диктатура в России, 1917–1921 гг. СПб., 2007; 3) Адаптационный синдром: взаимоприспособление нелегального рынка и новой экономической политики // *Вестник ЛГУ им. А. С. Пушкина*. 2013. Т. 4. № 1. — О репрессиях в отношении контрреволюционных элементов, в том числе перекупщиков, см., например: *Ратьковский И. С.* Красный террор и деятельность ВЧК в 1918 году. СПб., 2006.

<sup>3</sup> Продовольственный вопрос // *Вестник путей сообщения*. 1919. № 6/8. С. 24.

<sup>4</sup> Постановление революционного дисциплинарного суда Северо-Западных железных дорог // *Бюллетень жизни железнодорожника*. 1919. № 9. С. 96.

<sup>5</sup> По старому и по новому // *Красный путь железнодорожника*. 1919. № 1–2. С. 1.

<sup>6</sup> *Халатов А.* О бюджете транспортника // *Материалы по статистике путей сообщения*. Вып. 15: Бюджет транспортника в октябре 1922 г. М., 1923. С. 9.

<sup>7</sup> Беседа с тов. Красиным // *Вестник путей сообщения*. 1919. № 11. С. 5.

<sup>8</sup> *Сенин А. С.* Московский железнодорожный узел, 1917–1922 гг. М., 2004. С. 328.

<sup>9</sup> *Рашин А. Г.* Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г.: материалы к статистике труда работников транспорта. М., 1921. С. 5.

<sup>10</sup> О поездках за продовольствием // *Бюллетень НКПС*. 1920. № 96. С. 3.

<sup>11</sup> О маршрутных продовольственных поездках // *Красный путь железнодорожника*. 1920. № 5–6. С. 24.

<sup>12</sup> Сборник правил бесплатного по железным дорогам проезда / Сост. Л. П. Поль-Мари. 2-е изд. СПб., 1914. С. 125.

<sup>13</sup> Там же. С. 346, 353.

<sup>14</sup> См.: Приказы Комиссариата Северо-Западных железных дорог // *Бюллетень жизни железнодорожника*. 1919. № 4, 7.

<sup>15</sup> *Давыдов А. Ю.* Нелегальное снабжение... С. 296–297.

<sup>16</sup> *Балашов С. С.* Алексеевы. М., 2008. С. 80–81.

<sup>17</sup> Проезд по провизионным билетам // *Красный путь железнодорожника*. 1919. № 36. С. 8.

<sup>18</sup> *Давыдов А. Ю.* Адаптационный синдром... С. 211.

<sup>19</sup> Политическая сводка по Петроградской губернии с 1 по 15 июня 1921 г. // «Горячешный и триумфальный город». Петроград: от «военного коммунизма» к НЭПу: Док. и материалы / Сост., авт. предисл. и коммент. М. В. Ходяков. СПб., 2000. С. 212, 214.

<sup>20</sup> Правила о бесплатном проезде и провозе багажа и домашнего имущества по железным дорогам РСФСР рабочих и служащих Народного комиссариата путей сообщения и Инспекции путей сообщения, а также их семейств, а равно и лиц, приглашаемых и командированных на железные дороги в особых случаях, по надобностям дорог и их служащих // *Бюллетень НКПС*. 1921. № 121а. С. 2–10.

<sup>21</sup> О районе действительности провизионных билетов // Там же. № 126. С. 7.

<sup>22</sup> О денежном расчете оставляющим службу // Там же. № 177. С. 1.

<sup>23</sup> Приказ Административного управления О провизионном проезде по водным путям // Там же. № 118. С. 3.

<sup>24</sup> О предоставлении сотрудникам ТОВЧК на железнодорожных и водных путях права бесплатного проезда // Там же. № 135а. С. 2.

<sup>25</sup> О провозе нормированных продуктов // Там же. 1920. № 9. С. 2.

<sup>26</sup> Об устранении нелегального провоза грузов // Там же. 1921. № 135. С. 2.

<sup>27</sup> О порядке перевозки по жд РСФСР пассажиров, их клади, багажа и грузов // Там же. № 167. С. 7.

<sup>28</sup> Об усилении надзора за провозом пассажирами ручной клади // Там же. № 153. С. 1.

<sup>29</sup> Правила бесплатного проезда рабочих и служащих железнодорожного и водного транспорта по железным дорогам РСФСР // Там же. № 186. С. 2.

<sup>30</sup> Сенин А. С. Московский железнодорожный узел, 1917–1922 гг. М., 2004. С. 408.

<sup>31</sup> Окунев Н. П. Дневник москвича. Т. 2. М., 1997. С. 191.

<sup>32</sup> О бесплатном проезде по железнодорожным и водным путям рабочих и служащих учреждений, не состоящих по ведомству НКПС // Бюллетень НКПС. 1922. № 49. С. 3–4, 7.

<sup>33</sup> Сенин А. С. Московский железнодорожный узел, 1917–1922 гг. С. 407.

УДК 94(47).084.3

*Твердюкова Е. Д.* **Провизионные билеты железнодорожников: к проблеме легального мешочничества в годы гражданской войны в России** // Новейшая история России. 2014. № 1 (09). С. 69–81.

**АННОТАЦИЯ:** В научной литературе почти не освещена тема так называемого «легального мешочничества» в годы гражданской войны в советской России, когда отдельные категории населения пользовались дополнительными правами по провозу продовольствия. Данная статья призвана восполнить этот пробел. Автор показывает, что власти предоставляли отдельным гражданам (железнодорожникам, в частности) возможности для самоснабжения, в результате чего в стране наряду с нелегальным мешочничеством существовало и законное, осуществлявшееся по специальным провизионным билетам. С началом НЭПа предполагалось постепенно перевести рабочих и служащих на реальную зарплату в денежной форме и упразднить льготничество. Этому должна была способствовать деятельность транспортной кооперации. Но положение большей части населения по окончании гражданской войны оказалось столь бедственным, что власти вынуждены были вернуться к практике широких выдач бесплатных провизионных билетов даже работникам учреждений, не состоящим по ведомству путей сообщения. Автор считает, что следует отказаться от однозначного взгляда на проблему мешочничества первых лет советской власти. Своеобразный «адаптационный синдром» носил двусторонний характер, имел место как со стороны рядовых граждан, так и со стороны власти. Несмотря на антимешочническую риторику и обещания неотвратимости наказания, государство предоставляло отдельным категориям граждан, в профессиональных навыках которых оно было наиболее заинтересовано, широкие возможности для самоснабжения, создавая тем самым основу для легального мешочничества в годы гражданской войны и начальный период НЭПа.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** советская Россия, гражданская война, железнодорожные рабочие, мешочники, снабжение, продовольствие.

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:** доктор исторических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный университет; [tvelena@bk.ru](mailto:tvelena@bk.ru)

---

*Tverd'yukova E. D.* **Provisioning Tickets for Railroad Workers: Toward the Problem of Legal «Bag-Man» Activities During the Russian Civil War Years**

**ABSTRACT:** In the scholarly literature, there has been considerable neglect of the theme of so-called “legal ‘Bag-man’ activities” during the Civil War in Soviet Russia, when certain categories of the population were granted special rights regarding the transport of foodstuffs. This article is designed to fill this lacunae. The author shows that the government allowed specific categories of citizens

(railroad workers, in particular) special opportunities for self-supply. This meant that alongside the many illegal blackmarket “bag-men” in the country, there were also legal ones who used special provisioning train tickets. After the beginning of the NEP, efforts were made to abolish these special privileges and gradually transfer workers and employees to wage-based forms of compensation. Cooperative activity in transportation was to contribute to this. But because the position of much the population at the end of Civil War was so perilous, the authorities were forced to return to extending privileges such as the distribution of free provisioning tickets, even to workers who were not employed within the railway system. The author argues that one should forego one-sided views on the problem of “bag-man” activities during the first years of the Soviet regime. This was a unique “adaptive syndrome”—a complex phenomenon that involved not only ordinary citizens, but the authorities as well. In spite of militant rhetoric and the promise of certain punishment, the state granted unusual opportunities for self-supply to specific categories of citizens employed in the most critical sectors, thus creating the basis for legal “bag-man” activity during the Civil War and initial period of the NEP.

**KEYWORDS:** Soviet Russia, Civil war, railroad workers, carpetbaggers, supply, food.

**AUTHOR:** Doctor of History, Associate Professor, Saint-Petersburg State University (Saint-Petersburg); [tvelena@bk.ru](mailto:tvelena@bk.ru)

#### REFERENCES:

- <sup>1</sup> Orlov N. A. *Prodovolstvennoe delo v Rossii vo vremia voiny i revoliucii* (Moscow, 1919).
- <sup>2</sup> Vishnevskii N. M. *Printsipy i metody organizovannogo raspredeleniia produktov prodovolstviia i predmetov pervoi neobkhodimosti* (Moscow, 1920).
- <sup>3</sup> *Leningradskaia kooperatsiia za 10 let* (Leningrad, 1928).
- <sup>4</sup> Anfimov A. M. *Rossiiskaia derevnia v gody pervoi mirovoi voiny* (Moscow, 1962).
- <sup>5</sup> Davydov M. I. *Borba za khleb. Prodovolstvennaia politika Kommunisticheskoi partii i Sovetskogo gosudarstva v gody grazhdanskoi voiny (1917–1920 gg.)* (Moscow, 1971).
- <sup>6</sup> Kitanina T. M. *Voina i khleb, revoliuciia: prodovolstvennyi vopros v Rossii, 1914 – oktiabr 1917 g.* (Leningrad, 1985).
- <sup>7</sup> Kitanina T. M. *Khlebnaia torgovlia Rossii v kontse XIX – nachale XX vv. Strategiiia vyzhivaniia, modernizatsionnye protsessy, pravitelstvennaia politika* (St. Petersburg, 2011).
- <sup>8</sup> Dmitrenko V. P. *Sovetskaia ekonomicheskaia politika v pervye gody proletarskoi diktatury: problemy regulirovaniia rynochnykh otноshenii* (Moscow, 1986).
- <sup>9</sup> Chistikov A. N. ‘Deiatel'nost' Petrosoveta po resheniiu prodovolstvennogo voprosa v 1917–1920 gg.’ in *Leningradskii Sovet v gody Grazhdanskoi voiny i sotsialisticheskogo stroitel'stva* (Leningrad, 1986).
- <sup>10</sup> Leiberov I. P., Rudachenko S. D. *Revoliuciia i khleb* (Moscow, 1990).
- <sup>11</sup> Mau V. *Reformy i dogmy. 1914–1929. Ocherki istorii stanovleniia khoziaistvennoi sistemy sovetskogo totalitarizma* (Moscow, 1993).
- <sup>12</sup> Filippov I. T. *Prodovolstvennaia politika v Rossii v 1917–1923 gg.* (Moscow, 1994).
- <sup>13</sup> *Petrograd na perelome epokh. Gorod i ego zhiteli v gody revoliucii i grazhdanskoi voiny*, ed. V. A. Shishkin (St. Petersburg, 2000).
- <sup>14</sup> Khodiakov M. V. *Detcentralizm v promyshlennoi politike regionov Rossii: 1917–1920* (St. Petersburg, 2001).
- <sup>15</sup> Davydov A. Iu. *Nelegalnoe snabzhenie rossiiskogo naseleniia i vlast, 1917–1921 gg. Meshochniki* (St. Petersburg, 2002).
- <sup>16</sup> Davydov A. Iu. *Meshochniki i diktatura v Rossii, 1917–1921 gg.* (St. Petersburg, 2007).
- <sup>17</sup> Davydov A. Iu. ‘Adaptatsionnyi sindrom: vzaimoprisposoblenie nelegalnogo rynka i novoi ekonomicheskoi politiky’, *Vestnik LGU im. A. S. Pushkina*, Vol. 4, no. 1 (2013).
- <sup>18</sup> Ratkovskii I. S. *Krasnyi terror i deiatel'nost' VCHK v 1918 godu* (St. Petersburg, 2006).
- <sup>19</sup> Senin A. S. *Moskovskii zheleznodorozhnyi uzel, 1917–1922 gg.* (Moscow, 2004).
- <sup>20</sup> «Goriacheshnyi i triumfalnyi gorod». *Petrograd: ot «voennogo kommunizma» k NEPu: Dok. i materialy*, ed. M. V. Khodiakov (St. Petersburg, 2000).
- <sup>21</sup> Okunev N. P. *Dnevnik moskvicha*. Vol. 2 (Moscow, 1997).