



Железные дороги советской России как объект правоохранительной деятельности в годы Гражданской войны

Николай Николаевич ПЕТРЫКИН^{1,2} 

¹ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет
(Национальный исследовательский университет)»
454080, Российская Федерация, г. Челябинск, просп. Ленина, 76

²ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации им. И.Д. Путилина»
308024, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Горького, 71
npetrykin@mvd.ru

Актуальность. Изучение способов обеспечения правопорядка в переломные этапы истории способствует выработке наиболее эффективных механизмов организации деятельности современных территориальных органов МВД России. Вместе с тем рассмотрение вопросов функционирования специальных подразделений и организаций по охране железнодорожного транспорта требует уточнения границ зон ответственности. На объектах железнодорожного транспорта такие зоны ответственности пролегают вдоль линий железных дорог. Цель исследования – определить железнодорожные линии, подконтрольные советской власти в первые годы ее становления.

Методы исследования. Принцип историзма наряду с конкретно-историческим подходом позволил проанализировать позиции руководителей Советского государства в части организации деятельности железнодорожного транспорта и обеспечения его безопасности. Опираясь на принцип системности, удалось выделить элементы административно-территориального деления в РСФСР. Применение картографического метода позволило соотнести границы фронтов Гражданской войны и железнодорожные линии, фактически контролируемые советской властью.

Результаты исследования. На основе архивных материалов уточнены границы железнодорожных линий, проходивших по территориям РСФСР, подконтрольным советской власти в первые годы ее становления. В результате исследования определены возможные территориальные границы деятельности специальных подразделений и служб органов советской власти по обеспечению правопорядка.

Выводы. Вследствие Гражданской войны фактические границы влияния советской власти проходили по линиям фронта и были подвижны. Полученные сведения о железных дорогах, подконтрольных советской власти, позволяют определить линии железных дорог как объекты правоохранительной деятельности. Результаты исследования расширяют подходы к изучению становления советской государственности в 1917–1922 гг.

Ключевые слова: РСФСР, линии железных дорог, административно-территориальное деление, гражданская война, правоохранительная деятельность

Для цитирования: Петрыкин Н.Н. Железные дороги советской России как объект правоохранительной деятельности в годы Гражданской войны // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2023. Т. 28. № 2. С. 480-490. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2023-28-2-480-490>

Original article

<https://doi.org/10.20310/1810-0201-2023-28-2-480-490>

Railways of Soviet Russia as an object of law enforcement activity during the Civil War

Nicholas N. PETRYKIN^{1,2} 

¹South Ural State University (National Research University)
76 Lenina Ave., Chelyabinsk, 454080, Russian Federation

²Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin
71 Gorkogo St., Belgorod, 308024, Russian Federation
npetrykin@mvd.ru

Importance. The research of ways to ensure law and order at critical stages of history contributes to the development of the most effective mechanisms for organizing the activities of modern territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia. At the same time, consideration of the functioning of special units and organizations for the protection of railway transport requires clarification of the boundaries of areas of responsibility. At railway transport facilities, such areas of responsibility run along railway lines. The purpose of the research is to determine the railway lines controlled by the Soviet government in the first years of its formation.

Research methods. The principle of historicism, along with a concrete historical approach, made it possible to analyze the positions of the leaders of the Soviet state in terms of organizing the activities of railway transport and ensuring its safety. Based on the principle of consistency, it was possible to identify elements of administrative-territorial division in the Russian Socialist Federative Soviet Republic. The use of the cartographic method made it possible to relate the borders of the fronts of the Civil War, and the railway lines actually controlled by the Soviet government.

Results and Discussion. On the basis of archival materials, the boundaries of railway lines passing through the territories of the Russian Socialist Federative Soviet Republic controlled by the Soviet government in the first years of its formation were clarified. As a result of the research, the possible territorial boundaries of the activities of special units and services of the Soviet government to ensure law and order are determined.

Conclusion. As a result of the Civil War, the actual boundaries of the influence of the Soviet government passed along the front lines and were mobile. The obtained information about the railways controlled by the Soviet government makes it possible to identify railway lines as objects of law enforcement activity. The results of the research expand approaches to the study of the formation of Soviet nation-building in 1917–1922.

Keywords: Russian Socialist Federative Soviet Republic, railway lines, administrative-territorial division, civil war, law enforcement activities

For citation: Petrykin, N.N. (2023). Railways of Soviet Russia as an object of law enforcement activity during the Civil War. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 28, no. 2, pp. 480-490. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2023-28-2-480-490>

АКТУАЛЬНОСТЬ

От состояния железнодорожного транспорта во многом зависят возможности государства по развитию страны, состояние оборонного комплекса, экономической суверенитет и степень интеграции России в мировую логистическую сеть. Изучение состояния железных дорог, механизма обеспечения их функционирования и правопорядка во многом способствуют пониманию логики событий на переломных этапах истории. Совершенно справедливо отметил В.П. Пашин, что в современных условиях обозначился поворот в сторону изучения и осмысления советского опыта, внедрения его элементов в современную действительность [1, с. 1072]. Опыт советской власти по обеспечению правопорядка на объектах железнодорожного транспорта важен с точки зрения теории и практики деятельности правоохранительных органов. Противоборство сил в ходе Гражданской войны и иностранной интервенции было во многом связано с железными дорогами. Обеспечение безопасности перевозок являлось важнейшей задачей советского государства в первые годы его становления.

Большевики, пришедшие к власти в октябре 1917 г., одной из первых задач поставили предотвращение развала и сохранения перевозной способности железных дорог. Декретом II Всероссийского съезда советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов № 1 был учрежден Совет Народных Комиссаров (СНК) для управления страной и заведывания «отдельными отраслями государственной жизни»¹, в том числе железнодорожным транспортом. В.И. Ленин в марте 1918 г. на седьмом экстренном съезде РКП(б) отмечал, что у власти должен быть лозунг: «учиться военному делу настоящим образом, ввести порядок на железных дорогах» [2, с. 26]. Железные дороги являлись с момента

их строительства мощным и устойчивым градообразующим фактором [3, с. 163], играли существенную роль в налаживании функционирования советского государства [4, с. 93].

В этой связи значительный научный интерес представляет вопрос, каковы были меры по обеспечению безопасности железнодорожного транспорта со стороны советской власти в первые годы ее становления? Вместе с тем какими бы полярными не были оценки применяемых советской властью мер в первые годы ее становления, большинство исследователей сходятся в том, что эти меры были обусловлены именно военно-политической обстановкой [5, с. 212]. Для этого требуется определить территориальные границы, где советская власть организовывала и координировала деятельность специальных подразделений и организаций по охране железнодорожного транспорта с 1917 по 1921 г., вела работу по профилактике дезертирства среди железнодорожников, врачей, военных, так как уклонение от исполнения служебных обязанностей охватило широкие массы и приобрело значительное распространение [6, с. 211]. Границы влияния советской власти были подвижны и во многом зависели от ситуации на фронтах. Бои преимущественно велись вдоль железных дорог, потому одним из следствий Гражданской войны стало разрушение транспортной инфраструктуры, сокращение транспортной сети, ее фрагментация и разрозненность. Необходимо отметить, что разрушение началось задолго до событий Гражданской войны и было связано с свержением действовавшей в стране власти в 1917 г. и Первой мировой войной. Еще до начала Гражданской войны, 13 декабря 1917 г. на Чрезвычайном всероссийском съезде железнодорожных рабочих и мастеровых В.И. Ленин сетовал на «беспорядок» и «железнодорожную разруху», которая уже тогда делала «невозможным правильный обмен между городом и деревней» [7, с. 168], а в ходе Гражданской войны складывались ситуации, когда в интересах военного дела требовалось разрушение железных дорог, если

¹ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 1–2. URL: <https://istmat.org/node/27645> (дата обращения: 13.10.2022).

возникла угроза перехода железнодорожной инфраструктуры к противоборствующей стороне. Степень воздействия власти на функционирование дорог была связана с административным районированием территории республики.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Вопросами изучения административного районирования в годы становления советской власти серьезно занялись юристы, экономисты, политологи, начав ее сразу после окончания Гражданской войны. Так, Ф.М. Лежаев в составе административной комиссии при Президиуме ВЦИК составил сборник постановлений, касавшихся административно-территориального деления России за период с 1917 по 1922 г.² В сборник в хронологическом порядке были включены документы, на основании которых происходили изменения административных границ в советской России.

Справочные сведения по рассматриваемому вопросу содержатся в фундаментальном труде об истории железнодорожного транспорта, вышедшем в 1997 г. и осветившем состояние, развитие и эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта России в первые послереволюционные годы [8].

В исследовании В.В. Коровина, А.Н. Манжосова и А.И. Семенихина прослеживаются причины, ставшие отправными точками для восстановительного периода на железнодорожных магистралях в 1921 г. [9].

Весьма интересным является историко-географический анализ изменения образа территорий и административно-территориального деления в период с 1917 по 1921 г., проведенный О.В. Шульгиной и П.М. Шуль-

гиным [10]. Ученые, изучив изменение образа территории и административно-территориального деления России, пришли к выводу, что в первые годы советской власти границы России «столь часто менялись, что эти изменения не успевали фиксироваться на картах» [10, с. 47]. На территории бывшей Российской империи уже в 1917 г. было образовано 2 социалистические республики и автономии и 10 Демократических республик и правительств белых режимов, в 1918 г. это соотношение стало 16 против 27, в 1919 г. – 5 и 4, в 1920 г. – 15 и 5 [10, с. 62]. Исследователи отмечают, что территория новой советской республики находилась в составе единого советского государства лишь формально, а в действительности значительные по площади пространства России не подчинялись советскому правительству [10, с. 59].

Ситуация осложнялась тем, что в первые годы советской власти Россия потеряла значительную часть железнодорожной инфраструктуры. Факторы, которые влияли на этот процесс, многогранны. Это и сокращение производства паровозов – с 420 в 1917 г. до 61 – в 1920 г. [11, с. 75], и закрытие советской властью отдельных линий для их разбора с целью проведения ремонтных работ, и переход территорий Российской империи с железнодорожной инфраструктурой в ведение соседних государств: Польши, Финляндии, Румынии и др. [12, с. 510]. Таким образом, к 1919 г. Россия потеряла значительную часть железных дорог, длина которых с 71,7 тыс. км в дореволюционное время [13, с. 523] сократилась до 21–23 тыс. км в 1919 г. [8, с. 13]. Железнодорожный транспорт спешно национализировался, сами же дороги более всего подвергались разрушению, так как находились в зоне конфликта противоборствующих сил. Председатель СНК В.И. Ленин в декрете от 21 февраля 1921 г. требовал «всеми силами воспрепятствовать врагу воспользоваться аппаратом путей сообщения; при отступлении уничтожать пути, взрывать и сжигать железнодорожные здания; весь подвижной состав – вагоны и паровозы – немедленно направлять на восток вглубь стра-

² Административное районирование РСФСР: сб. постановлений, касающихся административно-территориального деления России, за период 1917–1922 г. по данным административной комиссии ВЦИК к 10 ноября 1922 г. / Административная комиссия при Президиуме ВЦИК; сост. Ф.М. Лежнев. М.: ВЦИК, 1923. (Труды Административной комиссии при Президиуме ВЦИК). 90 с.

ны» [7, с. 357-358]. Такие меры были вынужденными и были продиктованы стремлением удержать власть любой ценой, не допустить неприятеля на территории, занимаемые советской властью. То, что цена разрушения железных дорог была высока, большевики хорошо понимали. В.И. Ленин отмечал, что «без железных дорог не только социализма не будет, а просто околеют все с голоду, как собаки, в то время как хлеб лежит рядом» [2, с. 271].

Территория, где советская власть имела возможность активно действовать, была окружена фронтами. Боевые действия Красной и Белой армий во многом зависели от состояния железнодорожной инфраструктуры. Неоспоримым преимуществом большевистской власти являлось то, что центральные регионы России оставались под контролем советской власти, и центральные органы власти

не были изолированы ни от одного из фронтов, за исключением Ферганского, где шла самостоятельная борьба с басмачами и белогвардейцами. Линия фронта в период с мая 1918 г. по март 1919 г. представлена на рис. 1.

Линия сопротивления прошла по Западному, Восточному, Северному и Южному фронтам. В феврале 1919 г. для обороны Петрограда был образован Западный фронт [14, с. 33]. Восточный фронт образовался в период с марта 1918 г. по март 1919 г. после ликвидации власти Советов в Красноярске, Томске, Омске, Челябинске, Самаре, Сызрани, Пензе. 15 сентября 1918 г. по приказу Реввоенсовета Республики для обороны от белых войск северо-западного, северного и северо-восточного направлений был образован Северный фронт на участке от Пскова до Вятки [14, с. 32]. С севера советской власти

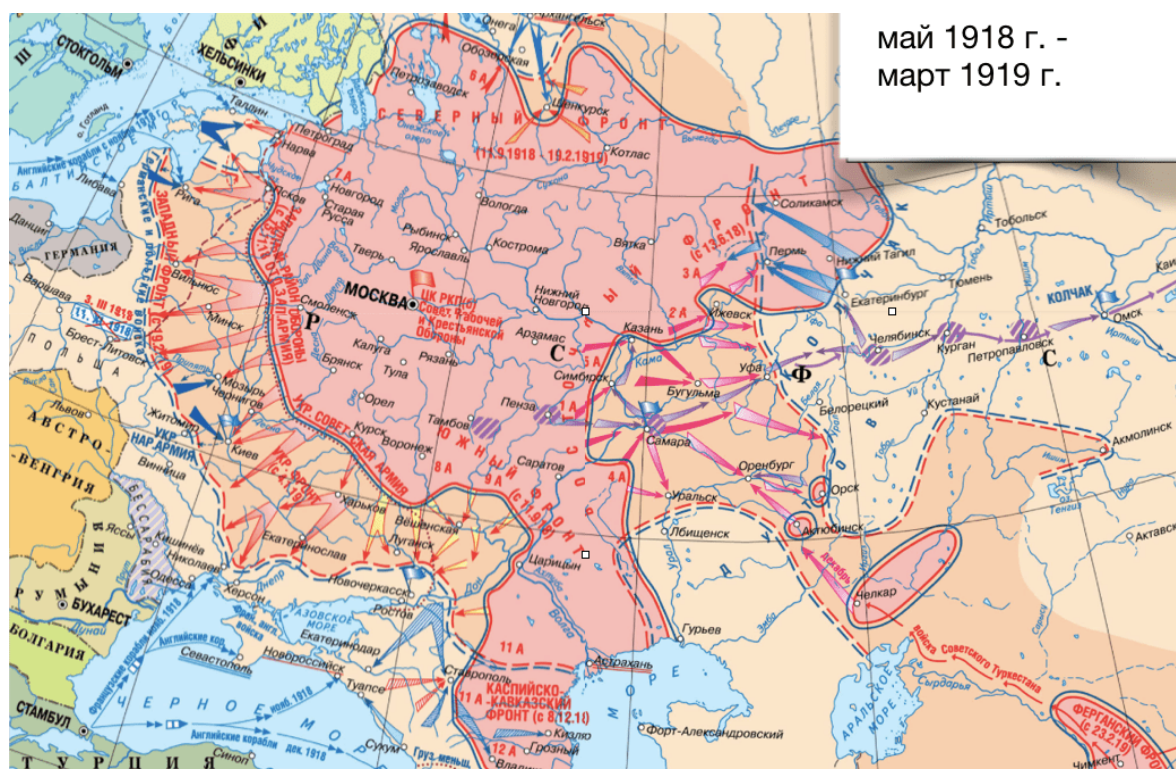


Рис. 1. Линия фронта советской власти с мая 1918 г. по март 1919 г. (Национальный Атлас России. URL: <https://nationalatlas.ru/tom4/159.html>)

Fig. 1. The front line of the Soviet government from May 1918 to March 1919

противостояли силы Антанты. Точечные восстания антисоветских организаций происходили летом 1918 г. в Москве, Муроме, Ярославле, Рыбинске. На Южном фронте советской власти противостоял А.И. Деникин, занимавший Екатеринодар, Ростов, Ставрополь. На западе белогвардейские силы занимали Псков, находившиеся на незначительном удалении от Петрограда, Брянска, Курска.

Для изучения деятельности различных подразделений и организаций, созданных советской властью для обеспечения функционирования железнодорожного транспорта, существенным является вопрос о территориях, фактически подконтрольных советской власти. Для решения этой задачи нам потребуется определить регионы, в которых проходили участки железных дорог, подконтрольные советской власти с мая 1918 г. по март 1919 г. и, обратившись к карте железных дорог, выделить линии, которые проходили до линии фронта Гражданской войны и находились на подконтрольных советской власти внутренних территориях.

От Москвы, как центра советской России, расходились линии по восьми основным направлениям. На северо-запад уходила линия до Петербурга через Тверскую и Новгородскую губернию. В северном направлении железнодорожная линия шла через ст. Дмитров до ст. Савелово Тверской губернии. В западном направлении уходила через ст. Ржев Тверской губернии, Смоленскую губернию до ст. Великие Луки Псковской губернии, а также через ст. Вязьмы до Смоленска. На юго-запад шла линия через Калужскую губернию до Брянска и через Тульскую губернию до Орла, а также до ст. Венев Тульской губернии. На юг шли две линии: одна через Тулу, другая через Рязанскую губернию, затем обе ветки встречались в Ельце и шли до Воронежа. Еще одна ветка шла в южном направлении через Рязань, Грязи, Воронеж до Лисок. В Грязях южная ветвь получала дополнительное направление на юго-восток и шла через область Войска Донского до Царицына. Московско-Тамбов-

ская ветвь в Тамбове двоилась на направление через Саратовскую губернию до Камышина и до Саратова. В восточном направлении шли две параллельные линии до Казани, обе через Владимирскую и Нижегородскую губернии. Основная магистраль проходила через Владимир и Нижний Новгород. В северо-восточном направлении шла ветвь через Иваново Владимирской губернии до Кинешмы Костромской губернии, а также через Ростов и Ярославль в направлении Архангельска до Вельска Вологодской губернии. Далее ветвь эта продолжалась в направлении Мурманска до границы Олонецкой и Архангельской губернии.

Таким образом, под контролем советской власти оказались Московская, Тверская, Петроградская, Смоленская, Псковская, Калужская, Тульская, Орловская, Курская, Рязанская, Воронежская, Пензенская, Саратовская, Астраханская, Владимирская, Нижегородская, Костромская, Ярославская, Вологодская, Пермская, Вятская, Олонецкая губернии.

По названным губерниям проходили следующие линии железных дорог: Московско-Виндаво-Рыбинской (по территории Московской, Тверской, Петроградской, Смоленской, Псковской губерний)³, Московско-Казанской (по территории Московской, Владимирской, Ярославской, Рязанской, Нижегородской, Тамбовской, Пензенской, губерний)⁴, Московско-Киево-Воронежской (по территории Московской, Калужской, Тульской, Орловской, Курской, Воронежской губерний)⁵, Московско-Курской (по территории Московской, Тульской, Орловской, Курской губерний)⁶, Московско-Нижегородской и Муромской (по территории Московской, Владимирской, Нижегородской губерний)⁷, Николаевской (по территории Московской, Тверской, Петроградской губерний)⁸, Пермской (по территории Вологодской, Пермской,

³ ГА РФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. А-601. Оп. 1. Д. 572. Л. 41-47.

⁴ Там же. Л. 48-56.

⁵ Там же. Л. 57-64.

⁶ Там же. Л. 65-67.

⁷ ГА РФ. Ф. А-601. Оп. 1. Д. 572. Л. 68-70.

⁸ Там же. Л. 72-77.

Вятской губерний)⁹, Рязанско-Уральской (по территории Московской, Тульской, Орловской, Рязанской, Пензенской, Саратовской, Астраханской губерний)¹⁰, Рязанско-Владимирской (по территории Рязанской, Владимирской губерний)¹¹, Александровской (по территории Московской, Смоленской губерний)¹², Сызрано-Вяземской (по территории Тульской, Орловской, Рязанской, Пензенской, Саратовской губерний)¹³, Баскунчакской (по территории Астраханской губернии)¹⁴, Туло-Лихвинской узкоколейной железной дороги (по территории Тульской губернии)¹⁵, Северных (по территории Московской, Владимирской, Ярославской, Тверской, Петроградской, Олонецкой, Новгород-

ской, Костромской, Вологодской, Вятской губерний)¹⁶, Северо-Западных (по территории Петроградской, Тверской, Псковской губерний)¹⁷, Юго-Восточных (по территории Тульской, Тамбовской, Орловской, Курской, Воронежской, Саратовской, Астраханской губерний)¹⁸.

Ситуация на фронтах стала меняться к концу 1918 г., когда Красная армия начала наступление на всех фронтах. Красной армией были заняты на юге России Донская область, а также Южный Урал. Наступления Красной армии на Восточном фронте в июле 1919 г. – январе 1920 г. позволили советской власти освободить Пермь, Златоуст, Екатеринбург. В ходе наступлений на востоке в августе 1919 г. советские войска заняли Омск, Новониколаевск, Красноярск. В марте 1920 г. Красная армия вступила в Иркутск. Тогда же, в марте 1920 г., заняла Мурманск и

⁹ ГА РФ. Ф. А-601. Оп. 1. Д. 572. Л. 79-84.

¹⁰ Там же. Л. 99-110.

¹¹ Там же. Л. 98.

¹² Там же. Л. 1-3.

¹³ Там же. Л. 122-126.

¹⁴ Там же. Л. 5.

¹⁵ Там же. Л. 155.

¹⁶ Там же. Л. 127-135.

¹⁷ Там же. Л. 138-146.

¹⁸ Там же. Л. 158-168.

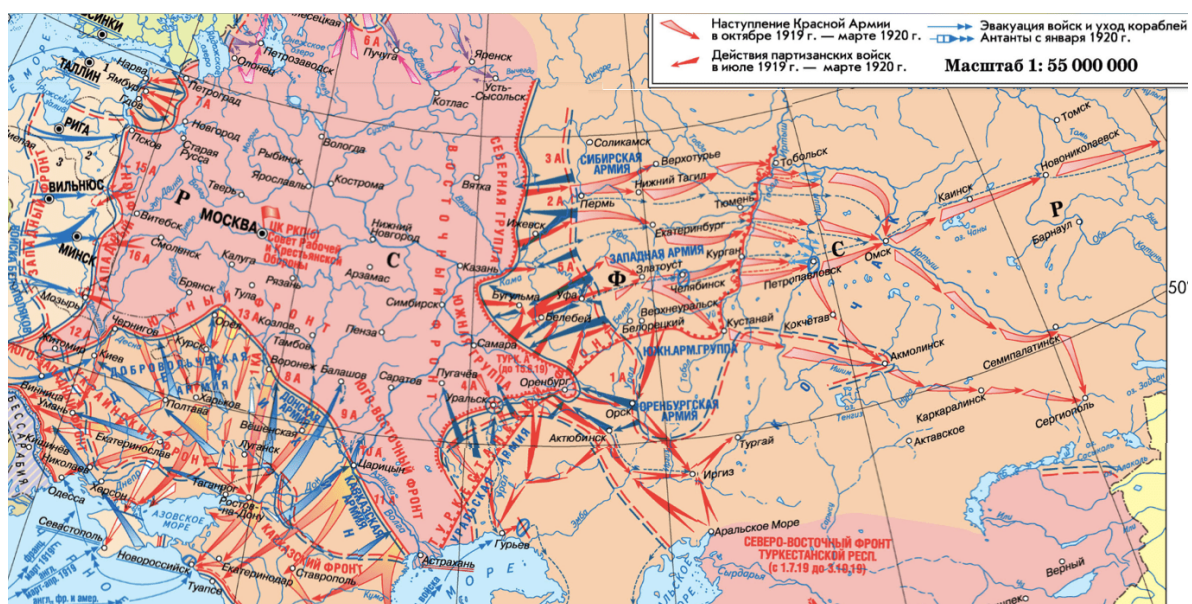


Рис. 2. Линия фронта советской власти с марта 1920 г. по март 1920 г. (Национальный Атлас России.
 URL: <https://nationalatlas.ru/tom4/160.html>)

Fig. 2. The front line of the Soviet government from March 1920 to March 1920

Архангельск на севере. Чита была занята в июне 1920 г. Линия фронта в период с марта 1919 г. по март 1920 г. представлена на рис. 2.

В 1921 г. советская власть заняла Забайкалье. В октябре 1922 г. был взят Владивосток. Транссибирская магистраль после этого полностью контролировалась советской властью.

Как для белых, так и для красных, железные дороги обеспечивали до 70 % всех перевозок, включая военные и гражданские потребности [15, с. 85]. Однако организация их работы давала сбои на обеих сторонах конфликта. Каждая из них стремилась к тому, чтобы максимально сохранить железные дороги на подконтрольных территориях и уничтожать их при отступлениях. В качестве примера можно привести события, произошедшие в июле 1918 г. на Северных железных дорогах. Как и по всем фронтам Гражданской войны, боевые действия на Северных железных дорогах велись вдоль линий полотна. Противоборствующие силы стремились установить контроль за станциями и перегонами и не допустить неприятеля к захвату их. Белые стремились завладеть не только Архангельском, но и Ярославлем и Вологдой, так как эти пункты открывали прямой выход на Москву. В июле 1918 г. после белогвардейского переворота в Архангельске белые по железной дороге пошли в наступление, оттеснив неприятеля. В ответ большевики решили уничтожить железнодорожный мост на пути наступающих. Мост на станции Обозерской был деревянный, и его было решено сжечь для того, чтобы преградить путь на Вологду [14, с. 32]. Подобные факты характерны для периода Гражданской войны, а потому длину разрушенных железнодорожных линий после окончания Гражданской войны исследователи исчисляют десятками тысяч километров и называют величину разрушенных железнодорожных линий в 74,6 тысяч километров [9, с. 242].

На территориях, подконтрольных той или иной власти, правительства все же стремились сохранить транспортную инфраструктуру. При этом состояние железных дорог, подконтрольных белым правительст-

вам, было несколько лучше, чем на территориях, которые переходили под власть Советов. Так, исследователи отмечают, что количество непригодных для эксплуатации паровозов на подконтрольных советской власти Северных железных дорогах составляло до 75 % [14, с. 33], тогда как на территориях, подконтрольных белым правительствам, на Дальневосточных железных дорогах, этот показатель составил 9,8 % в 1917 г. и 30 % в 1919 г. [16, с. 176]. То есть состояние подвижного состава на различных дорогах было неодинаковым и во многом зависело от военных действий на них. Следует отметить, что в Сибири и объем перевозок грузов в период Гражданской войны оставался на достаточно высоком уровне, что свидетельствует о жизнеспособности железнодорожного транспорта в этом регионе. Так, в 1916 г. объем грузовых перевозок по восточной части страны составлял 775 млн пудов, в 1917 – 631 млн пудов, в 1918 – 469 млн пудов, в 1919 г. – 352 млн пудов [16, с. 176], то есть этот показатель сохранялся на уровне 45 % от дореволюционных объемов перевозок, что весьма показательны на фоне общего упадка железнодорожного транспорта.

ВЫВОДЫ

Соотношение протяженности линий железных дорог на территориях, подконтрольных Красной и Белым армиям в период Гражданской войны, менялось в соответствии с положением на фронтах. Сначала дороги занимала Белая армия, затем Красная армия. Под контролем советской власти в начале 1918 г. находилось 15 крупных железных дорог, проходивших по 22 губерниям. Московско-Казанская, Рязанско-Уральская, Северные, Юго-Восточные дороги играли особую роль, так как их линии проходили более чем по семи губерниям, а следовательно, от контроля над ними во многом зависело становление советской государственности. Советская власть стремилась взять контроль над линиями железных дорог, обеспечив тем самым снабжение Красной армии необходимым про-

довольствием, сохранить инфраструктуру дороги, если не было угрозы перехода ее под контроль противоборствующих сил.

Полученные сведения о железных дорогах, подконтрольных советской власти, позволяют определить линии железных дорог как объекты правоохранительной деятельности. Разграничение линий дорог, где советская власть действовала с самых первых дней своего становления, от иных участков железнодорожной сети, где существенное влияние оказывали факторы военного противостояния, и линейная связь между железнодорожными узлами была разрушена, позволяет детально рассмотреть механизм обеспечения общественного порядка и общественной безопасности, применявшийся советской властью. Кроме того, выделение линий же-

лезных дорог советской России в годы Гражданской войны в качестве объектов правоохранительной деятельности позволит детально рассмотреть вопросы организации пассажирских и продовольственных перевозок, обеспечения надлежащего функционирования узлов связи, борьбы со взяточничеством и трудовым саботажем со стороны железнодорожников, реализации мер по противодействию шпионажу, недопущению массовых хищений, разбоев и бандитизма, профилактики иных правонарушений на линиях железнодорожного транспорта. Изучение этих вопросов имеет важное значение для исторической науки, позволяет по-новому взглянуть на этапы становления и развития органов внутренних дел на транспорте и становление советского государственного аппарата в целом.

Список источников

1. Пашин В.П. К истокам становления и деятельности советской милиции (на материалах Курского края) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2022. Т. 27. № 4. С. 1070-1080. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-4-1070-1080>, <https://elibrary.ru/ewwygc>
2. Ленин В.И. Полное собрание сочинений : в 55 т. М.: Изд-во полит. лит., 1974. Т. 36. Март – июль 1918. 741 с. URL: <http://www.uaio.ru/vil/36.htm> (дата обращения: 14.12.2022).
3. Баранова В.В. Влияние железной дороги на профессиональное деление населения и инфраструктуру города // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2018. Т. 23. № 177. С. 159-164. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2018-23-177-159-164>, <https://elibrary.ru/vmvtux>
4. Ураева И.В. Организация работы библиотек Тамбовской губернии по обслуживанию читателей в первые годы советской власти // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2017. Т. 22. Вып. 1 (165). С. 93-99. [https://doi.org/10.20310/1810-0201-2017-22-1\(165\)-93-99](https://doi.org/10.20310/1810-0201-2017-22-1(165)-93-99), <https://elibrary.ru/xvsuzr>
5. Долгова А.В. Применение террора советскими работниками в борьбе с бандитизмом в Осинском уезде Пермской губернии в годы Гражданской войны // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2020. Т. 25. № 189. С. 202-212. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2020-25-189-202-212>, <https://elibrary.ru/kwzzwi>
6. Факурдинова А.Г. Комиссии по борьбе с дезертирством – как один из видов квазисудебных органов в раннесоветском периоде (на примере Тамбовской уездной комиссии по борьбе с дезертирством) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2020. Т. 25. № 185. С. 210-216. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2020-25-185-210-216>, <https://elibrary.ru/myemor>
7. Ленин В.И. Полное собрание сочинений : в 55 т. М.: Изд-во полит. лит., 1974. Т. 35. Октябрь 1917 ~ март 1918. 600 с. URL: <http://www.uaio.ru/vil/35.htm> (дата обращения: 14.12.2022).
8. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 3 т. Т. 2: 1917–1945 гг. / под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. СПб., 1997. 416 с. URL: <https://djvu.online/file/aTIVomnYKiSFW> (дата обращения: 14.12.2022).
9. Коровин В.В., Манжосов А.Н., Семенихин А.И. Особенности восстановительного периода на железнодорожных магистралях Черноземного района РСФСР (1921–1925 годы) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2020. Т. 10. № 4. С. 241-250. <https://elibrary.ru/sxjxim>

10. Шульгина О.В., Шульгин П.М. Историческая география России XX века. Административное деление. М.: Изд-во «Юрайт», 2020. 307 с. <https://elibrary.ru/nmydgl>
11. Давыдов А.Ю. «Кочевая Россия»: вокзально-дорожная повседневность времен гражданской войны // Гражданская война в России: проблемы истории и историографии: сб. докл. межвуз. науч. конф. / отв. ред. В.В. Калашников. СПб., 2014. С. 74-85. <https://elibrary.ru/xeljfr>
12. Сенин А.С. Железнодорожный транспорт советской России в первые годы восстановительного периода // Экономическая история: ежегодник. 2009. Т. 2009. С. 509-576. <https://elibrary.ru/ygdpwt>
13. Колик А.В. Транспортный комплекс // Большая российская энциклопедия: в 30 т. М., 2004. Т. 1. 1005 с. URL: <https://old.bigenc.ru/text/5046860> (дата обращения: 14.12.2022).
14. Рязанцев Н.П. Северные железные дороги в годы гражданской войны и интервенции // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 30-34. <https://elibrary.ru/zbumml>
15. Шилова С.Г., Пивоваров Ю.Ф. Железные дороги юга России в годы гражданской войны (1918–1920) // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. 2020. № 1. С. 85-90. <https://elibrary.ru/xwexaf>
16. Рынков В.М. Геополитические вызовы и модернизационные ответы: железнодорожный транспорт востока России в условиях гражданской войны // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 428. С. 175-182. <https://doi.org/10.17223/15617793/428/23>, <https://elibrary.ru/xnfmxb>

References

1. Pashin V.P. (2022). To the origins of the development and activities of the Soviet police (based on the materials of the Kursk region). *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 27, no. 4, pp. 1070-1080. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-4-1070-1080>, <https://elibrary.ru/ewwygc>
2. Lenin V.I. (1974). *Polnoe sobranie sochinenii: v 55 t.* Т. 36. Mart – iyul' [The Complete Works: in 55 vols. Vol. 36. March – July 1918]. Moscow, Political Literature Publ., 741 p. (In Russ.) Available at: <http://www.uaio.ru/vil/36.htm> (accessed 14.12.2022).
3. Baranova V.V. (2018). Railway impact on professional classification of population and town infrastructure. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 23, no. 177, pp. 159-164. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2018-23-177-159-164>, <https://elibrary.ru/vmvtux>
4. Uraeva I.V. (2017). Organization of the library service for readers of the Tambov province in the early years of Soviet power. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 22, issue 1 (165), pp. 93-99. (In Russ.) [https://doi.org/10.20310/1810-0201-2017-22-1\(165\)-93-99](https://doi.org/10.20310/1810-0201-2017-22-1(165)-93-99), <https://elibrary.ru/xvsuzr>
5. Dolgova A.V. (2020). The practice of terror by Soviet workers in the fight against banditry in the Osinsky district of the Perm governorate during the civil war. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 25, no. 189, pp. 202-212. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2020-25-189-202-212>, <https://elibrary.ru/kwzzwi>
6. Fakurdinova A.G. (2020). Desertion control commissions as one of the types of quasi-judicial bodies in the early Soviet period (on the example of the Tambov district commission to combat desertion). *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 25, no. 185, pp. 210-216. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2020-25-185-210-216>, <https://elibrary.ru/myemor>
7. Lenin V.I. (1974). *Polnoe sobranie sochinenii: v 55 t.* Т. 35. Oktyabr' 1917 ~ mart 1918 [The Complete Works: in 55 vols. Vol. 35. October 1917 ~ March 1918]. Moscow, Political Literature Publ., 600 p. (In Russ.) Available at: <http://www.uaio.ru/vil/35.htm> (accessed 14.12.2022).
8. Pavlov V.E., Uzdin M.M. (gen. eds.). (1997). *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza: v 3 t.* [The History of Railway Transport in Russia and the Soviet Union: in 3 vols.]. St. Petersburg, vol. 2: 1917–1945, 416 p. (In Russ.) Available at: <https://djvu.online/file/aTIVommiYKisFW> (accessed 14.12.2022).
9. Korovin V.V., Manzhosov A.N., Semenikhin A.I. (2020). Features of the restoration period on the railways of the Chernozem region of the RSFSR (1921–1925). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo univer-*

- siteta. *Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*, vol. 10, no. 4, pp. 241-250. (In Russ.) <https://elibrary.ru/sxjxim>
10. Shulgina O.V., Shulgin P.M. (2020). *Istoricheskaya geografiya Rossii 20 veka. Administrativnoe delenie* [Historical Geography of Russia of the 20th Century. Administrative Division]. Moscow, Yurait Publ., 307 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/nmydgl>
 11. Davydov A.Yu. (2014). «Kochevaya Rossiya»: vokzal'no-dorozhnaya povsednevnost' vremen grazhdanskoi voyny ["Nomadic Russia": railway station and road everyday life during the Civil War]. In: Kalashnikov V.V. (executive ed.). *Sbornik dokladov mezhvuzovskoi nauchnoi konferentsii «Grazhdanskaya voyna v Rossii: problemy istorii i istoriografii»* [Proceedings of Reports of the Interuniversity Scientific Conference "The civil war in Russia: Problems of History and Historiography"]. St. Petersburg, pp. 74-85. (In Russ.) <https://elibrary.ru/xeljfr>
 12. Senin A.S. (2009). Railroads in Soviet Russia during the first years of reconstruction. *Ekonomicheskaya istoriya: ezhegodnik* = *Economic History: a Yearbook*, vol. 2009, pp. 509-576. (In Russ.) <https://elibrary.ru/ygdpwt>
 13. Kolik A.V. (2004). Transportnyi kompleks [Transport Complex]. *Bol'shaya rossiiskaya entsiklopediya: v 30 t.* [The Great Russian Encyclopedia: in 30 vols.]. Moscow, vol. 1, 1005 p. (In Russ.) Available at: <https://old.bigenc.ru/text/5046860> (accessed 14.12.2022).
 14. Ryazantsev N.P. (2019). The northern railroads in the civil war and intervention. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and Prospects of Transport Development in the North of Russia], no. 1, pp. 30-34. (In Russ.) <https://elibrary.ru/zbumml>
 15. Shilova S.G., Pivovarov Yu.F. (2020). Railways of the south of Russia in the years civil war (1918–1920). *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Sotsiologiya* = *Proceedings of Voronezh State University. Series: History. Political Science. Sociology*, no. 1, pp. 85-90. (In Russ.) <https://elibrary.ru/xwexaf>
 16. Rynkov V.M. (2018). Geopolitical challenges and modernisation responses: railway transport in the east of Russia under the conditions of the Russian civil war. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta* = *Tomsk State University Journal*, no. 428, pp. 175-182. (In Russ.) <https://doi.org/10.17223/15617793/428/23>, <https://elibrary.ru/xnfmxb>

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры современных образовательных технологий, Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет), г. Челябинск, Российская Федерация; преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация, <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>, nnpetrykin@mvd.ru

Поступила в редакцию 09.01.2023
Поступила после рецензирования 03.04.2023
Принята к публикации 27.04.2023

Information about the author

Nikolay N. Petrykin, PhD. (History), Associate Professor of Modern Educational Technologies Department, South Ural State University (national research university), Chelyabinsk, Russian Federation; Lecturer of Security at Transport Facilities Department, Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin, Belgorod, Russian Federation, <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>, nnpetrykin@mvd.ru

Received 09.01.2023
Approved 03.04.2023
Revised 27.04.2023