

УДК 681.5.015.23:655.3

Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 г. в тяжелых экономических и политических условиях продолжавшейся Первой мировой войны и революции в России, способствовал объединению инженеров путей сообщения и мотивировал их к совместной работе для нормализации положения дел на железнодорожном транспорте. 28 апреля 1917 г. в Петрограде в помещении Собрания Инженеров путей сообщения открылся Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения. Присутствовало 140 делегатов, представлявших полномочия от 1240 товарищей. Всего на Съезде присутствовало более 300 человек. Съезд открылся краткой речью председателя Временного Центрального Совета А.М. Ларионова, приветствовавшего собравшихся и предложившего выбрать Президиум Съезда. Председателем был избран инженер путей сообщения, автор многих проектов по сооружению железнодорожных линий, предприниматель, член IV Государственной думы, после Февральской революции 1917 г. комиссар в Министерстве путей сообщения А.А. Бубликов, его товарищами – ученый-гидротехник, гидролог, инженер путей сообщения и профессор Петроградского Института инженеров путей сообщения В.Е. Тимонов и инженер П.В. Березин.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Том 8. № 2А. С. 106-110.

Ключевые слова

Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения, революция 1917 г. в России, железнодорожный транспорт, Временное правительство, история.

Введение

А.А. Бубликов, заняв председательское место, в сильной и образной речи познакомил присутствовавших с создавшимся экономическим положением России, призвал инженеров путей сообщения к объединению, к дружной, совместной работе. По единодушному требованию собравшихся была отправлена телеграмма Временному правительству следующего содержания: «Гражданину Г.Е. Львову, министру-председателю. В единодушном порыве заявить освобожденной родине о «полной готовности положить все свои силы на пользу народа, Делегатский Съезд инженеров путей сообщения считает своим гражданским долгом в лице Вашем, глубокоуважаемый Министр-Президент Первого Общественного Кабинета, выразить полное доверие Временному Правительству и пожелание бодрости и сил для дальнейшего столь же самоотверженного несения тяжелого выпавшего на его долю бремени» [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 917, №7, 162]. Подписали телеграмму Председатель Съезда Бубликов, товарищи председателя Тимонов и Березин.

Съезд Союза инженеров путей сообщения за работой

Телеграмма также была отправлена Петроградскому Совету рабочих и солдатских депутатов. В ней говорилось: «Председателю Петроградского Совета Рабочих и Солдатских депутатов. Инженеры путей сообщения, являясь, наряду с рабочими и солдатами, непосредственными участниками в создании и эксплуатации путей сообщения России, на первом своем делегатском Съезде приветствуют Совет рабочих и Солдатских депутатов, как демократическую организацию, нашедшую в себе силы для оказания содействия Временному правительству в осуществлении им задач, поставленных русскому народу произведенной им великой революцией» [там же]. Эту телеграмму также подписали Председатель Съезда Бубликов, товарищи председателя Тимонов и Березин.

Затем Ю.И. Успенский доложил собранию историю возникновения Союза Инженеров Путей Сообщения и о работах Временного Центрального Совета. Этот доклад вызвал оживленный обмен мнениями. В частности, был затронут вопрос о рациональности образования Союза Инженеров Путей сообщения. Некоторые ораторы высказывались за то, чтобы инженеры путей сообщения, не образуя самостоятельного союза, вступили бы в «Союз Инженеров» или в «Союз инженеров и техников, работающих на путях сообщения» [там же]. Вопрос этот был поставлен на баллотировку и подавляющим большинством голосов был решен положительно, то есть в пользу образования Союза Инженеров путей сообщения. Этим вопросом закончился первый день Съезда.

Второй день Съезда 29 апреля 1917 г. был посвящен организационной работе. Председательствовал товарищ председателя В.Е. Тимонов. Был заслушан доклад Н.С. Кругликова, представившего проекты Устава Союза Инженеров путей сообщения и Наказа центральному Совету Союза Инженеров путей сообщения.

После небольших прений, внесших несколько незначительных редакционных поправок, Устав и Наказ были утверждены. Затем делегаты приступили к обсуждению программы деятельности Союза в ближайшее время, причем делегатами, приехавшими из провинции, был сделан ряд сообщений по вопросам, возбужденным на местах.

Далее состоялись выборы членов Центрального Совета Союза Инженеров путей сообщения на 1917 год. Выбранными оказались следующие делегаты Съезда: В.Е. Тимонов, А.А. Бубликов,

Н.С. Кругликов, П.Д. Кандауров, В.С. Лавров, А.М. Ларионов, Д.Ю. Кареев, ЮИ. Успенский, А.Н. Богородицкий, С.П. Тимошенко, В.А. Нагородский, М.М. Нежданов, Б.А. Бахметев, В.Е. Ляхницкий, Н.И. Нырков, И.М. Самсонов, Е.Ю. Подруцкий, В.П. Беликов, С.М. Змиенко, В.А. Шмидт, Э.П. Шуберский, В.П. Николаев, В.Л. Златковский, Н.А. Флорин, С.М. Жван, П.В. Березин, В.В. Саханский и 10 кандидатов к ним: С.М. Ждан-Пушкин, С.Н. Вайдак, барон Г.Х. Майдель, Н.Н. Перцов, В.В. Бутенюп, П.А. Велихов, П.В. Вадковский, В.Я. Демченко, Зызыкин, Н.В. Некрасов [там же].

Восторженными аплодисментами было встречено предложение избрать А.А. Бубликова первым Почетным членом Союза Инженеров путей сообщения. Съезд был закрыт в 12 часов ночи. По окончании Съезда состоялся товарищеский ужин, отличавшийся большим оживлением. Собравшиеся со всех сторон России делегаты делились впечатлениями пережитых у себя на местах революционных событий. Одни эпизоды сменялись другими, надолго затянулись оживленные беседы.

Выполняя решения Первого делегатского съезда Союза инженеров путей сообщения, заседания Центрального Совета Союза Инженеров путей сообщения, не считая экстренных, проходили еженедельно по средам. При Центральном Совете были организованы 7 комиссий: 1) защиты прав инженеров путей сообщения и расследования жалоб на их действия; 2) по выработке положения о съездах деятелей по постройкам новых железных работ; по разработке основных положений производства строительных работ на железных дорогах, водных путей сообщения и др.; 4) для предварительного обследования и выяснения причин прорыва Белоомутской плотины на р. Оке 28 августа 1915 г. [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917, №11, 250]; 5) отдел по военным делам; 6) секция по городскому и сельскому хозяйству; 7) секция юридическая. Центральный Совет через своих представителей участвовал в :1) Инженерном Совете; 2) Особом совещании по перевозкам; 3) Сенаторской ревизии Мурманской железной дороги; 4) Мобилизационном отделе главного управления Генерального штаба; 5) Временном Совете Республики (Предпарламенте). Центральный Совет принимал участие через своих членов в Комиссии по высшему техническому образованию в Министерстве путей сообщения по расчету отверстий искусственных сооружений. Также Центральный Совет находился в контакте с Союзом инженеров и техников, работавших на путях сообщения и Союзом инженеров. Центральный Совет обратился к провинциальным членам Союза в Москве и других городах с приглашением организовать Отделы Союза [там же, 251].

Совет Союза Инженеров путей сообщения осуществлял также контрольные и дисциплинарные функции. На Советы Союзов возлагалось, в частности, рассмотрение сведений и заявлений относительно лиц, имеющих целью получение звания инженера путей сообщения и постановление соответствующих заключений; рассмотрение жалоб на действия инженеров путей сообщения и на несоответствие поведения их правилам чести, а также постановление заключения по этим делам; оглашение в особых сборниках постановлений по присвоению звания инженеров путей сообщения и по дисциплинарным делам без указания лиц, и доверительное сообщение этих постановлений в подлежащих случаях соответственным учреждениям и лицам. Дисциплинарные функции выполнялись местными Советами в особом их присутствии, назначаемом ежегодно на весь год Советами в составе шести членов Совета. Председательствующий этого присутствия и его заместитель также избирались на такой же срок Советами. Для действительности постановлений присутствий по дисциплинарным делам требовалось наличие не менее двух третей всех членов присутствия причем постановления

выносились простым большинством голосов присутствующих. При равенстве голосов голос Председательствовавшего давал перевес.

Для решения дисциплинарных дел Совет запрашивал в установленный им срок от участвовавших в деле лиц объяснения. При неявке их без уважительных причин дело рассматривалось и определение выносилось в их отсутствие. На постановление дисциплинарного присутствия заинтересованные лица в двухдневный срок со дня объявления им постановления могли принести через дисциплинарное присутствие жалобу в Центральный Совет Союза, который рассматривал ее в составе не менее девяти членов Совета в том же порядке, что и дисциплинарные присутствия Советов. Не обжалованные в указанный срок постановления дисциплинарных присутствий, а также все постановления Центрального совета, являлись окончательными [там же].

Заключение

Таким образом, Союз Инженеров путей сообщения на своем Первом делегатском съезде в 1917 г. и по результатам его решений считал своей обязанностью постоянно напоминать правительству и обществу о мерах, необходимых для поддержания жизнеспособности железнодорожного транспорта в сложнейших условиях Первой мировой войны и революции.

Библиография

1. Бубликов А.А. Русская революция (ее начало, арест царя, перспективы). Впечатления и мысли очевидца и участника. М., 2018. С. 2.
2. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. №7.
3. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. №11.
4. Duval Jr C. The Bolshevik Secretariat and Yakov Sverdlov: February to October 1917 //The Slavonic and East European Review. – 1973. – С. 47-57.
5. Hogan H. Conciliation Boards in Revolutionary Petrograd: Aspects of the Crisis of Labor-Management Relations in 1917 // Russian History. – 1982. – Т. 9. – №. 1. – С. 49-66.
6. Husband W. B. Local Industry in Upheaval: The Ivanovo-Kineshma Textile Strike of 1917 //Slavic Review. – 1988. – Т. 47. – №. 3. – С. 448-463.
7. King F. Between Bolshevism and Menshevism: The social-democrat internationalists in the Russian revolution // Revolutionary Russia. – 1996. – Т. 9. – №. 1. – С. 1-18.
8. Rosenberg W. G. The democratization of Russia's railroads in 1917 //The American Historical Review. – 1981. – Т. 86. – №. 5. – С. 983-1008.
9. Rosenberg W. G., Koenker D. P. The limits of formal protest: worker activism and social polarization in Petrograd and Moscow, March to October, 1917 //The American Historical Review. – 1987. – Т. 92. – №. 2. – С. 296-326.
10. Van Daele J. Engineering social peace: networks, ideas, and the founding of the International Labour Organization // International review of social history. – 2005. – Т. 50. – №. 3. – С. 435-466.

The first delegate Congress of the Union of railway engineers in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport,
127994, 9/9, Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The first delegate Congress of the Union of railway engineers in 1917 in the difficult economic and political conditions of the ongoing world war I and the revolution in Russia, contributed to the unification of railway engineers and motivated them to work together to normalize the situation on the railway transport. April 28, 1917 in Petrograd at the Meeting of railway Engineers opened the First delegate Congress of the Union of railway engineers. There were 140 delegates representing the powers of 1240 comrades. In total, the Congress was attended by more than 300 people. The Congress opened with a brief speech of the Chairman of the Provisional Central Council A. M. Larionov, who welcomed the audience and offered to choose the Presidium of the Congress. The Chairman was elected engineer of Railways, the author of many projects on construction of railway lines, entrepreneur, member of the IV State Duma, after the February revolution of 1917, the Commissioner of the Ministry of communications A.A. Bublikov, his fellow, scientist hydraulic engineer, hydrologist, engineer of ways of communication and Professor of the Petrograd Institute of railway engineering, V.E. Timonov and the engineer P.V. Berezin. The Union of Railway Engineers at its First Delegate Congress in 1917 and as a result of its decisions considered it its duty to constantly remind the government and society of measures necessary to maintain the viability of rail transport in the most difficult conditions of the First World War and Revolution.

For citation

Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd Soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The first delegate Congress of the Union of railway engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-110.

Keywords

The first delegate Congress of the Union of railway engineers, the revolution of 1917 in Russia, rail transport, the Provisional government, history.

References

1. Bublikov A.A. (2018) *Russkaya revolyutsiya (ee nachalo, arest tsarya, perspektivy). Vpechatleniya i mysli ochevidtza i uchastnika* [Russian revolution (its beginning, the arrest of the king, prospects). Impressions and thoughts of the witness and participant]. Moscow.
2. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [News of the Assembly of Engineers of Communication], 7.
3. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [News of the Assembly of Engineers of Communication], 11.
4. Slavonic and East European Review, 47-57.
5. Hogan, H. (1982). Conciliation Boards in Revolutionary Petrograd: Aspects of the Crisis of Labor-Management Relations in 1917. *Russian History*, 9(1), 49-66.
6. Husband, W. B. (1988). Local Industry in Upheaval: The Ivanovo-Kineshma Textile Strike of 1917. *Slavic Review*, 47(3), 448-463.
7. King, F. (1996). Between Bolshevism and Menshevism: The social-democrat internationalists in the Russian revolution. *Revolutionary Russia*, 9(1), 1-18.
8. Rosenberg, W. G. (1981). The democratization of Russia's railroads in 1917. *The American Historical Review*, 86(5), 983-1008.
9. Rosenberg, W. G., & Koenker, D. P. (1987). The limits of formal protest: worker activism and social polarization in Petrograd and Moscow, March to October, 1917. *The American Historical Review*, 92(2), 296-326.
10. Van Daele, J. (2005). Engineering social peace: networks, ideas, and the founding of the International Labour Organization. *International review of social history*, 50(3), 435-466.