

Глава вторая

«ВЫ ЖЕРТВОЮ ПАЛИ В БОРЬБЕ РОКОВОЙ...

**(железнодорожные профсоюзы
в 1917–1922 годах)***

1.

***В.Большаков, «Профессиональное движение
на железных дорогах России.
Часть вторая: 1917–1922 годы»
(Краткая историческая справка)***

ВЖС был воссоздан на Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих (06–22.04.1917, Петроград; 212 делегатов). Согласно Уставу ВЖС, задача союза заключалась, прежде всего, в *«достижении наибольшей продуктивности работ железных дорог и наиболее полного и правильного осуществления лежащих на железнодорожниках государственных задач»* (пункт 1). Членами ВЖС «в редакции» 1917 года считались, помимо железнодорожников, также «полезные для организации лица»¹. Очень скоро Н.В.Некрасов, тогдашний министр путей сообщения, циркуляром №6321 признал государственное значение ВЖС, а за его органами – право контроля и непосред-

¹ Все даты до февраля 1918 года приводятся по старому стилю (Прим. Р.В.).

ственного участия в некоторых отраслях железнодорожно-го хозяйства (продовольственное, культурно-просветительное, врачебно-санитарное и пенсионно-страховое дело).

Параллельно в стране были возрождены или возникли заново ряд Всероссийских профессиональных союзов: Союз инженеров и техников, работающих на путях сообщения², Паровозосоюз, Телеграфосоюз и другие. К осени 1918 года на железных дорогах России существовало не менее 16 таких организаций.

Учредительный съезд ВЖС (первый Всероссийский съезд железнодорожников; Общежелезнодорожный съезд) работал в Москве с 15 июля по 25 августа 1917 года, при участии свыше 500 делегатов, которые избирались общими собраниями служб и участков. На съезд прибыли также представители от профессиональных железнодорожных союзов. Но им было отказано в праве решающего голоса на том основании, что это обеспечило бы делегировавшим их служащим и рабочим двойное представительство³. Тогда «профессионалисты» (160 человек от 8 союзов) покинули съезд и собрались на особой конференции (20 июля – 25 августа 1917 года, Москва), поставив себя в оппозицию «территориалистам», как тогда называли сторонников ВЖС. Делегаты конференции считали, что интересы представленных ими профессий ущемлены большинством съезда, и даже назвали этот эпизод *«одной из самых темных страниц русского профессионального движения»*⁴. Конфликт был разрешен подписанием между съездом и конференцией компромиссного соглашения, по которому профессиональные союзы встраивались в ВЖС в качестве секций на правах широкой автономии⁵.

Созданный съездом **ВИКЖЕЛ** или **ВИКЖЕЛЬ** (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников, Неофициальное название применялось с сентября 1917 года. Официальное название – Центральный исполнительный комитет ВЖС (ЦИК ВЖС) 19 созыва. (Прим. Б.В.) представлял собой попытку примирить «территориалистов» и «профессионалистов». Состоял из 40 членов (34 от съезда, 6 от железнодорожных профсоюзов) и 40 кандидатов. Председатель – левый эсер А.Л.Малицкий⁶. Большевики безуспешно пытались расширить свое влияние с помо-

пчью «рабочей группы ВИКЖЕЛЯ» (3 чел.). Политика нейтралитета, провозглашенная ВИКЖЕЛЕм в ответ на большевистский переворот и довольно широко поддержанная рабочими и служащими самых разных профессий, сыграла немалую роль в сдерживании гражданской войны в стране на первом ее этапе (октябрь 1917 – январь 1918 года).

Большинство профессиональных железнодорожных союзов также поддержали нейтралитет ВИКЖЕЛЯ. Наиболее последовательно себя вели

Паровозосоюз и Телеграфосоюз, так что и красным, и белым приходилось приставлять к машинистам и телеграфистам вооруженных солдат, которые надзирали за их работой.

20 ноября 1917 года ВИКЖЕЛЬ принял резолюцию о признании Советской власти, при условии передачи ему управления железнодорожным хозяйством⁷, и уже в декабре сформировал Коллегию по управлению МПС (председатель – член ВИКЖЕЛЯ, левый эсер И.Ф.Крушинский), которую, однако, большевики не признали.

19 декабря 1917 года ВИКЖЕЛЬ созвал II Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд (Петроград, до 700 делегатов), на котором выявился антагонизм между ВЖС и Советской властью. Голосование по вопросу признания Учредительного собрания выявило, что большинство съезда (273 голоса, в том числе большинство делегатов от профессиональных железнодорожных союзов) – за сторонниками «учредилки». Большевистско-левоэсеровское меньшинство (261 голос) ушло в ночь с 4 на 5.01.1918 со съезда, объявило о его непризнании и провело свой особый съезд (см. ниже). Считая не вправе продолжать свою деятельность, будучи непризнанным левым крылом железнодорожных служащих и рабочих, ВИКЖЕЛЬ сложил с себя полномочия⁸. Съезд был закрыт.

Иначе вели себя большевики и их союзники. Ушедшие с Чрезвычайного съезда делегаты левого крыла конституировались как Всероссийский чрезвычайный съезд железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих (05–30.01.1918). Новый съезд образовал ЦИК ВСЖ второго созыва, который, в отличие от ВИКЖЕЛЯ, получил на-

звание **ВИКЖЕДОР** или **ВИКЖЕЛДОР** (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников). В него входило 40 человек (позднее – 58), в том числе 9 – члены бывшего Викжеля⁹. Председатель президиума **ВИКЖЕДОРА** – большевик А.И.Жук. После победы большевиков над левыми эсерами 6 июля 1918 года, представители последних (в частности, бывший председатель **ВИКЖЕЛЯ** Малицкий) были исключены из **ВИКЖЕДОРА**.

Будучи лоялен к Советской власти, **ВИКЖЕДОР** получил в управление Наркомат путей сообщения (НКПС), 19.01.1918 поставил своего члена, большевика А.Г.Рогова, на пост председателя коллегии НКПС (с 24.02.1918 – Нарком) и сдал ему все распорядительные функции на железных дорогах, став по декрету от 23.03.1918 высшим контролирующим «профессиональным» органом без административных функций¹⁰. Бездумным администрированием и полной подчиненностью советскому руководству заслужил название «уродливой корпоративной организации»¹¹ и прозвище «Викжелдур»¹². Существовал до марта 1919 года, распущен 1-м Всероссийским съездом железнодорожных профессиональных союзов (см. ниже)¹³. Во времена **ВИКЖЕДОРА** о существовании ВЖС никто не вспоминал. **ВИКЖЕДОР** превратился, фактически, в руководящий орган без организации.

После разгрома большевиками «мятежа» левых эсеров бывшие члены **ВИКЖЕЛЯ** из этой партии, по-видимому, попытались его восстановить. Деятельность этих членов **ВИКЖЕЛЯ** продолжалась до декабря 1918 – января 1919 года, когда **ВИКЖЕДОР**, объявив об аннулировании их мандатов, предписал их задерживать и препровождать в ЧК¹⁴.

17.01.1918 железнодорожные профессиональные союзы провели свою конференцию (70 представителей от Правлений союзов). На ней произошел раскол по вопросу о сотрудничестве с Советской властью. Большинство, признававшее Учредительное собрание как высший орган государственной власти в России, образовало **ВСОПРОФЖЕЛЬ** (Всероссийский Совет железнодорожных профессиональных союзов)¹⁵.

В разное время в него вступили:

1. «Всероссийский профессиональный союз паровозных бригад» (**ПАРОВОЗОСОЮЗ**, с 1918 года – **ПАРБРИГ**);

2. «Всероссийский профессиональный союз технических бригад по вагонному делу» (**ТЕХНИКОВАГОН**);

3. «Всероссийский профессиональный союз техников и чертежников» (**ТЕЧЕРЖ**);

4. «Всероссийский железнодорожный союз агентов технико-распорядительного движения» (**САТЕРД**, **ВСЕСАТЕРД**);

5. «Всероссийский железнодорожный профессиональный союз коммерческих служащих и рабочих» (**ГРУЗОБОРОТ**);

6. «Всероссийский весовой технический железнодорожный союз» (Союз техников весового дела);

7. «Всероссийский союз железнодорожных телеграфистов» (**ТЕЛЕГРАФОСОЮЗ**)¹⁶;

8. «Всероссийский союз коммерческих работников по передаче грузов и обмену вагонов» (**ОБМЕНОВАГОН**, **КОММЕРО-ОБМЕНВАГОН**);

9. «Всероссийский союз курьеров, сторожей и рассыльных»;

10. «Всероссийский союз конторских служащих» (**КОНТОРОСОЮЗ**, **ВСЕКОНТОРОСОЮЗ**);

11. «Всероссийский союз ротных железнодорожных фельдшеров»;

12. «Всероссийский союз помощников врачей/ школьных фельдшеров»;

13. «Всероссийский союз железнодорожных врачей»;

14. «Всероссийский союз эвакуированных железнодорожников».

Председатель Президиума (Исполнительного бюро) **ВСОПРОФЖЕЛя** – социал-демократ-(интернационалист) **А.А.Платонов**.

ВСОПРОФЖЕЛь активно занимался тарифно-нормировочными вопросами своих членских организаций¹⁷, встал на платформу примирения с Советской властью¹⁸, старался переключить профессиональные союзы на отношения с ней исключительно как с работодателем (стачки

с экономическими требованиями из профсоюзного арсенала не исключались)¹⁹. Одновременно Советское правительство (Совнарком) не только признало ВСОПРОФЖЕЛЬ, но и под его давлением приняло ряд постановлений, в том числе декрет о защите железнодорожников от насилия со стороны комиссаров и чекистов (от 27.07.1918)²⁰.

Верные своей манере, делегаты левого крыла конференции 17 января, на которой был создан ВСОПРОФЖЕЛЬ – ушли с нее и образовали свой Совет **Всероссийских Пролетарских железнодорожных союзов** (председатель – большевик А.М.Амосов). В него вошли:

1. «Всероссийский профессиональный союз (железнодорожных) мастеровых и рабочих»;

2. «Всероссийский профессиональный союз младших агентов/служащих службы движения» (МАДЖЕЛЬ-С (МЛАДЖЕЛЬ));

3. «Всероссийский профессиональный союз кондукторских бригад»²¹.

Однако за несколько месяцев разногласия между двумя профобъединениями были изжиты, и «пролетарские» союзы вновь вошли во ВСОПРОФЖЕЛЬ, который теперь состоял из 54 членов во главе с Исполнительным бюро (Президиумом) из 10 человек²².

Подготовленная ВСОПРОФЖЕЛем **1-я Всероссийская конференция железнодорожных профессиональных союзов** (21–27.07.1918, Москва) выступила за создание производственного союза, что, однако, должно было быть проведено постепенно; через подготовку единообразного устава, упорядочение взносов, слияние союзов родственных профессий и т.п.²³ С августа начались переговоры о более тесном объединении между ВСОПРОФЖЕЛем и большевистским Петроградским Организационным бюро (Оргбюро) по созданию производственного союза на железных дорогах²⁴. За спиной Оргбюро стоял все тот же ВИКЖЕДОР.

Проект ВСОПРОФЖЕЛя (федералистский) предусматривал создание объединенных узловых железнодорожных советов из правлений профсоюзов при широкой авто-

номии последних. Проект Оргбюро (централистский) оставил профсоюзам удел секций с очень ограниченной автономией. Одновременно с переговорами Оргбюро обеспечило поглощение всех остальных профессиональных союзов Петроградского узла Союзом мастеровых и рабочих (на Окружной конференции железнодорожных союзов 27–29.11.1918 в Питере он имел огромный перевес голосов и протаячил резолюцию о поглощении, несмотря на то, что делегаты 9 других союзов голосовали против)²⁵. На других железных дорогах поглощение происходило путем запугивания и подтасовок при голосовании, роспуска местных «контрреволюционных» профорганизаций, вмешательства ЧК и т.п.²⁶ Делалось это для создания на грядущем Всероссийском съезде коммунистического большинства и проведения централистского проекта «слияния» уже в масштабах всей страны²⁷.

С созданием концлагерей (август 1918 года), официальном объявлении в стране «красного террора» (05.09.1918), введением военного положения на железных дорогах (30.11.1918) условия независимой профсоюзной работы в советской России вообще резко ухудшились.

Железнодорожные профсоюзы все-таки сумели провести съезды для выработки единой позиции по вопросу о форме объединения. В январе 1919 года прошел III Всероссийский съезд Паровозосоюза. Он принял подробную резолюцию с федералистским проектом объединения (профессиональные секции имеют широкую автономию и решающее влияние при урегулировании вопросов, касающихся только своей профессии). Аналогичные решения были приняты САТЕРДом, ТЕЛЕГРАФОСОЗОМ, и другими профсоюзами.²⁸

21.02-01.03.1919 состоялся I Всероссийский съезд железнодорожных профессиональных союзов (Москва, 381 делегат). Его задачей была выработка формы объединенных профессиональных союзов в единый производственный железнодорожный союз. Под угрозой делегатов ПАРОВОЗОСОЮЗА, ТЕЛЕГРАФОСОЮЗА и САТЕРДа уйти со съезда, коммунисты вынуждены были отказаться от

общего голосования по вопросу о профессиональной секции, при котором они получили бы большинство голосов. В результате соглашения трех фракций; коммунистов, «независимцев», «интернационалистов» – съезд принял компромиссную резолюцию по вопросу о секции, сохранив за ней ряд прав²⁹.

Съезд образовал **Всероссийский профессиональный (производственный) союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта** во главе с **ЦЕКПРОФСОЖем** (Центральный комитет профессионального союза железнодорожников) из 30 членов и 19 кандидатов³⁰. Председатель Президиума (Исполнительного бюро) Цекпрофсожа – коммунист И.А.Пятницкий. При ЦЕКПРОФСОЖе было создано 6 секций: ВСЕСАТЕРДа, ТЕЛЕГРАФа, ПАРЬРИГа, КОНТОРАСОЮЗа, ВСЕКОНДМАДЖЕЛя, Мастеровых и рабочих – каждая во главе со своим Центральным бюро.

Однако скоро ЦЕКПРОФСОЖ принял Положение о секции, в котором централистские идеи возобладали над федералистскими: права секции были значительно урезаны. Кроме того, ЦЕКПРОФСОЖ фактически лишил секционных лидеров возможности заниматься вопросами своей профессии, «*обязав их работою*» в общественных органах, отправляя в длительные объезды окраинных дорог, мобилизуя на фронт, в органы НКПС и т.п.³¹ Наиболее твердых «секционистов» арестовывали (например, в апреле-июне 1920 года, пока проходила процедура «самороспуска» секции Телеграфа, ее лидер Розанов сидел в Бутырках³²). Таким образом, планомерная работа в секциях была нарушена, секционные заседания, собрания и конференции срывались из-за отсутствия кворума, авторитет секций в среде своих профессий стал падать. К июлю 1920 года прекратили свое существование минимум две секции: Мастеровых и рабочих, а также Телеграфа. Остальные фактически почти прекратили функционировать.

Тем временем, организации профессиональных союзов на местах ускоренными темпами продолжали вливаться в производственный союз³³, ссылаясь теперь уже и на резолюцию съезда о профессиональной секции. Этот процесс

(по мере захвата красными новых территорий) продлился, по крайней мере, до апреля 1921 года, когда было преодолено сопротивление последней из известных мне структур профессиональных союзов – ПАРОВОЗОСОЮЗа на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД).

ЦЕКПРОФСОЖ продолжил линию ВИКЖЕДОРа на сотрудничество с администрацией и властями в ущерб работникам, проводя локауты в забастовавших подразделениях и санкционируя аресты активно протестующих против политики Советской власти³⁴.

II Всероссийский съезд рабочих и служащих железнодорожного союза (17–23.07.1920, Москва, 429 делегатов) одобрил ликвидацию секций, причем в резолюции о деятельности ЦЕКПРОФСОЖа за отчетный период специально говорилось о его «усиленной работе» в этом направлении³⁵. Одновременно в производственный союз был включен Союз инженеров и техников, работающих по путям сообщения, в виде Секции инженеров и техников.

Пленум ВЦСПС 03.09.1920 принял «историческое решение» «слить» железнодорожников и водников³⁶. ЦЕКПРОФСОЖ полностью поддержал это решение и высказался «за полное слияние»³⁷. В результате был образован Объединенный Всероссийский производственный союз работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих) во главе с Временным ЦК, в составе 21 члена. На I (Объединительном) съезде транспортников (март 1921 года, Москва) было одобрено «слияние» союзов и образован ЦЕКТРАН (Центральный Комитет ТРАНспортников; состав – 31 член и 10 кандидатов, в абсолютном большинстве коммунисты)³⁸. Председатели Президиума Временного ЦК, а затем ЦЕКТРАНа – коммунисты Л.Д.Троцкий, затем А.П.Розенгольц³⁹ и Я.Э.Рудзутак. Будучи детищем «военного коммунизма», ЦЕКТРАН проводил линию на свое «сращивание» с НКПС, а на местах – Дорпрофсоюзей с Управлениями дорог⁴⁰. Секция из инженеров и техников была ликвидирована⁴¹, при ЦЕКТРАНе осталась лишь секция водников⁴². Защитные функции (от «пролетарской» власти) у такого «профсоюза» полностью отсутствовали. Более того, бо-

рясь против волнений и забастовок на железных дорогах ЦЕКТРАН работал в полном контакте с органами ВЧК.

На II Всероссийском съезде транспортников (02–04.10.1922, Москва) эта организация была «разлита» на союз водников и **Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта**⁴³. На прошедшем тут же VI Всероссийском съезде железнодорожников (04–06.10.1922, Москва, свыше 300 делегатов) ЦЕКПРОФСОЖ был восстановлен, председателем его Президиума был избран коммунист А.А. Андреев.

Знакомство с обстоятельствами эволюции профдвижения на железных дорогах России в 1917–1922 годах позволяет сделать следующие выводы:

1. В 1917–1922 годах эволюция Всероссийского железнодорожного союза привела к созданию профсоюза нового, советского типа: «огосударственного» производственного союза, если пользоваться терминологией большевиков того времени. Основной функцией такой организации была не защита интересов своих членов, а помощь работодателю (в лице государства) в выполнении производственных задач.

2. Эта эволюция проходила, нередко, в нарушение уставных норм ВЖС, как это имело место, например, с ВИКЖЕДОР (ЦИК ВЖС 19-го созыва), который являлся нелегитимным органом, так как был избран меньшинством делегатов Чрезвычайного железнодорожного съезда.

3. То же самое можно сказать и о создании Союза транспортных рабочих. Оно было осуществлено путем чисто аппаратных решений, в нарушение ряда норм уставных документов ВЖС и, следовательно, также являлось нелегитимным. Она (эволюция) совершалась в принудительном порядке, не учитывала точку зрения основной массы рядовых членов железнодорожных профсоюзов. Так произошло, например, с ПАРБРИГОм и рядом других профессиональных союзов, включение которых в состав единого производственного союза по «централистскому» сценарию прошло в нарушение постановлений их съездов. Оно, следовательно, также не может считаться легитимным.

Теперь о том, кто сегодня является наследником традиций Всероссийского железнодорожного союза. Существующий ныне Независимый профсоюз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) можно считать наследником лишь части традиций ВЖС, а именно тех, которые были в 1917–1920 годах использованы большевиками для создания советской концепции профсоюзной деятельности и которые были отвергнуты свободным профсоюзным движением еще в годы первой российской революции: устойчивое стремление к бюрократическому толкованию понятия «централизм», к установлению органической связи с администрацией, вплоть до разделения с нею ответственности профсоюза за состояние производства. Именно поэтому правильнее было бы говорить, что РОСПРОФЖЕЛ являлся прямым наследником не ВЖС, а созданного в октябре 1922 года Всероссийского союза работников железнодорожного транспорта и уже функционировавшего во всех своих основных параметрах на базе советской концепции профсоюзной деятельности.

Что же касается демократических традиций ВЖС, носителями которых в 1905–1907 годах были первые реальные профессиональные союзы железнодорожников, то сегодня право правопреемства здесь, безусловно, принадлежит современному Российскому профсоюзу локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ).

24.12.2004 – январь 2005

Примечания:

1. Устав ВЖС в редакции 1917 года отдельной брошюрой издан, кажется, не был (в каталогах Российской национальной библиотеки (СПб.) такого издания нет). Тем не менее, его текст публиковался железнодорожными газетами. См.: например: Воля и думы железнодорожника (далее – ВДЖ). – М. – 1917. – №38–42; Мурманский путь. – Петрозаводск. – 1917. – №3 и сл.

2. В него входили начальники станций, дорог и прочие руководители железнодорожного хозяйства вплоть до Министра путей сообщения П.П.Юренева.

3. ВДЖ – 1917. – №31. – 2 августа.
4. Заявление профессиональных организаций железнодорожников / Мысли железнодорожника. – Пг. – 1917. – №15. – 15 августа: М.Л.Дорошевский, П.П.Юренев у профессионалистов (Впечатления участника) / ВДЖ. – 1917. – № 32. – 5 августа.
5. Протокол заседания согласительной Комиссии... / Наш журнал – Тверь. – 1917. – № 1 – сентябрь – с.12.
6. Список членов Центрального Исполнительного Комитета ВЖС / Наш журнал. – Тверь. – 1917. – № 5. – декабрь. – С. 14–16.
7. Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия / Гл. ред. С.С.Хромов. – М., 1983 (Далее – ГВВИ). – С. 92.
8. Новая жизнь. – Пг. – 1918. – №8. – 12/25 января. Советские энциклопедии дают некоторые подробности деятельности «руководителей» и «организаций» ВИКЖЕЛЯ в марте-июне 1918 года на Московском и Петроградском железнодорожных узлах (ГВВИ. – с.92; Великая Октябрьская Социалистическая революция: Энциклопедия / под ред. П.А.Голуба и др. – М., 1987 (Далее – ВОСР). – с.79). Однако мне не удалось найти подтверждения этой информации в массиве советской, социалистической и независимой прессы тех месяцев.
9. Новая жизнь. – Пг. – 1918. – №19. – 26 января / 8 февраля.
10. ГВВИ. – с.92.
11. Из телеграммы ВЦСПС (Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1919 – №4. – 30 января – С. 1).
12. Из выступления А.Лозовского на 2 Всероссийском съезде профсоюзов.
13. Газета «Известия ВИКЖЕДОРа» выходила до апреля 1919 года.
14. В другой редакции: «лица, предъявляющие [мандаты, удостоверения и прочие документы бывших членов ВИКЖЕЛЯ], должны задерживаться и предаваться законной ответственности» (Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1919. – №4. – 30 января – С. 4).
15. О конференции 17.01.1918 см.: Бюллетень Совета Всероссийских Профессиональных железнодорожных союзов «ВСОПРОФЖЕЛЬ». – М. – 1918 (Далее – Бюллетень ВСОПРОФЖЕЛЯ). – №1. – 1 мая. В обиходе использовалось искаженное наименование Всепротфель. Последнее укрепилось и в советской исторической литературе (ГВВИ. – С. 124; ВОСР. – С. 101).
16. Председатель С.К.Антоневич. Не путать со Всероссийским почтово-телеграфным союзом (ВСЕРОПОЧТЕЛЬ, ПОТЕЛЬСОЮЗ) председатель П.М.Кинг).
17. Тарифы железнодорожников, утвержденные Наркомом труда и Трудовой комиссией ВСОПРОФЖЕЛЯ, см.: Бюллетень ВСОПРОФЖЕЛЯ. – №7–8. – 25 августа. – С. 19.
18. Это произошло не сразу. По началу ряд железнодорожных профсоюзов (в том числе ПАРОВОЗОСОЮЗ) готовился принять участие в антисоветской Всеобщей политической стачке протеста

02.07.1918, которая была сорвана на железных дорогах благодаря репрессиям красных и активному противодействию «примиренческого» большинства ВСОПРОФЖЕЛя.

19. Деятельность ВСОПРОФЖЕЛя представлена в отчетном докладе А.Платонова: Первый Всероссийский Съезд Железнодорожных Профессиональных Союзов / Гудок. – Пг. – 1919. – №3–4. – март-апрель – С. 12.

20. Декрет от 27.07.1918 и другие документы: Грузооборот. – М. – 1918. – № 8,9,10 – 22/9 сентября – С. 25–26. Постановление Совнаркома от 07.08.1918 и приказ заместителя председателя ВЧК Е.Петерса к чекистам «не угрожать оружием железнодорожникам» (ВДЖ. – 1918. – №52. – 12 августа).

21. Список членских организаций ВСОПРОФЖЕЛя после его объединения с Советом пролетарских союзов см.: Гудок. – Пг. – 1918. – №6–8. – 17 июня – С. 23.

22. Состав Исполнительного бюро ВСОПРОФЖЕЛя см.: Бюллетень ВСОПРОФЖЕЛя. – №1. – С. 4. Историю образования ВСОПРОФЖЕЛя и Совета пролетарских союзов см.: Гудок. – Пг. – 1918. – №6–8. – 17 июня – С. 16; №9, 10. – 1 октября – С. 6.

23. Резолюция конференции по организационному строительству в «Вестнике Главного Военно-Революционного Комитета Московско-Киевско-Воронежской железной дороги». – Курск. – 1918. – №26. – 12 августа – С. 7–8.

24. Оргбюро возникло после первой Всероссийской конференции коммунистов железнодорожников (июль 1918 года), принявший резолюцию о «немедленном» создании «Всероссийского Центрального производственного Союза» в отрасли. Перед профсоюзами на дорогах конференция ставила *«задачу не борьбы и конфликтов с властью, а всемерное содействие по организации производства и улучшению труда и быта железнодорожников»* (Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1918. – №1. – 30 декабря).

25. Гудок. – Пг. – 1918-1919. – №12– 1. – декабрь-январь; Распределение голосов на Петроградской конференции. См.: Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1918. – №1. – 30 декабря – С. 2.

26. Например, железнодорожные профсоюзы в районе Москва-Тула-Петушки были распущены конференцией коммунистов с помощью Железнодорожной ЧК (Распоряжение районного Комитета / ВДЖ. – 1919. – №3. – 14 января).

27. Так, телеграмма ВИКЖЕДОРа от 24.12.1918 требовала от Дорожных и Военно-революционных комитетов *«напрягать всю свою энергию»* для ускоренного строительства структур производственного союза в духе *«подготовки соответствующей почвы для благоприятного разрешения вопроса [о нем] на Всероссийском съезде»* (Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1918. – №1. – 30 декабря – С.2); конференция коммунистов Московско-Курской дороги по докладу А.Амосова поста-

новила «немедленно создать на местах [...] производственные местные отделения [...] чтобы поставить Всероссийский Съезд Профессиональных Союзов перед фактом существования производственных объединений на местах и тем самым закрыть в центре единый купол Всероссийского Профессионального единого производственного Союза» (ВДЖ. – М. – 1919. – №2. – 10 января).

28. Пути сообщения Севера. – Пг. – 1919. – №3,4. – март. – С. 124.

29. См., например: П.В-е. К Всероссийскому Съезду Железнодорожных Профессиональных Союзов / Известия ВИКЖЕДОРА. – М. – 1919. – №8. – 10 апреля.

30. Список членов ЦЕКПРОФСОЖа см.: ВДЖ. – 1919. – №17. – 11 марта. От машинистов в ЦК вошли Н.И.Федотов, С.И.Яковлев (члены ЦК), М.Д.Казаков и И.С.Бармин (кандидаты в члены ЦК) – все члены Центрального Правления ПАРОВОЗОСОЮЗа еще с 1917 года. Федотов стал членом Президиума и товарищем председателя ЦЕКПРОФСОЖа.

31. Факт отвлечения секционного актива на общесоюзную работу для «устранения возможности какой-либо оппозиции при проведении организационной схемы союза» позже открыто признавался коммунистическим большинством ЦЕКПРОФСОЖа и даже ставился себе в заслугу (Тезисы отчета о деятельности ЦЕКПРОФСОЖа / Железнодорожник. – М. – 1920. – №20. – 14 июля – С. 6).

32. Ликвидация секции Телеграфа / Железнодорожник. – М. – 1920. – №20. – 14 июля – с. 67-69.

33. К маю 1919 года еще действовали профессиональные союзы на 74 железнодорожных участках из 160 по Советской России. МКПС и Оргинструкторский отдел ЦЕКПРОФСОЖа обязывали их «распуститься» в недельный срок с момента получения телеграммы об этом (Ликвидация старых секционных союзов / Железнодорожник. – М. – 1919. – №3. – 27 мая. – С. 30-32).

34. По началу ЦЕКПРОФСОЖ признавал недопустимость как забастовок, так и локаутов для бастующих и арестов за политические взгляды, допуская, однако, увольнения за призыв к стачке (Из деятельности Центрального Комитета / Железнодорожник. – М. – 1919 – №15,16. – 28 апреля. – С. 43). Через год позиция была ужесточена. В «Отчете о деятельности Исполнительного Бюро [ЦЕКПРОФСОЖа] за период январь-февраль» 1920 года, например, говорилось: «Стало также ясно, что в пункты устава, трактующие об «улучшении экономического благосостояния членов союза и защите их интересов» теперь придется вкладывать другое, чем до сих пор, содержание. [...] Союз не может защищать тех своих членов, кои явно враждебно относятся к Советской власти и, находясь в рядах железнодорожного транспорта для своих низменных целей, будируют малосознательную часть товарищей и провоцируют их на всякого рода выступления против советской власти и против ЦК союза, исполняющего волю всего железнодорожно-пролетариата». См. также резолюцию Исполнительного Бюро ЦЕК-

ПРОФСОЖа о локауте 02.01.1920 в объявивших стачку Главных вагонных мастерских Московско-Курской дороги и постановление Исполбюро от 14.01.1920 о таком же отношении к бастующим и впредь (См.: Железнодорожник. – М. – 1920. – №15,16. – 28 апреля. – С. 43,44.).

35. Резолюция, принятая съездом / Гудок. – М. – 1920. – №63. – 24 июля. – С. 3.

36. Историческое решение / Гудок. – М. – 1920. – №99. – 8 сентября. – С. 3.

37. В ЦК союза / Гудок. – М. – 1920. – №99. – 8 сентября. – С. 3.

38. Состав Цектрана см.: Гудок. – М. – 1921. – №266. – 1 апреля. – С. 3.

39. В ЦК союза / Гудок. – М. – 1920. – №99. – 8 сентября. – С. 3. Видимо, Розенгольц пробыв на этом посту непродолжительное время и скоро был вновь заменен Троцким. Насколько мне известно, факт руководства Розенгольцем Сюзом транспортников в исторической литературе не освещен.

40. ГВВИ. – С. 637.

41. Второй съезд транспортников одобрил ее ликвидацию (Организационный вопрос / Гудок. – М. – 1922. – №721. – 8 октября. – С. 4).

42. Разлиание союза / Гудок. – М. – 1922. – №717. – 4 октября. – С. 5. «Слияние» бывших союзов железнодорожников и водников на местах (за исключением Сибири) также не было проведено (Доклад ЦК / Гудок. – М. – 1922. – №716. – 3 октября. – С. 4).

43. Резолюцию о «разлиании» см.: Два союза / Гудок. – М. – 1922. – №718. – 5 октября. С.1.