

1.3.

В.Большаков, Профессиональное движение на железных дорогах России (Краткая историческая справка).

Часть первая. 1858–1916 годы

1858–1904 годы

«Формы профдвижения: артели, кассы и общества взаимопомощи, пенсионные кассы, ремесленные собрания и т.д. – предшествовавшие профсоюзам и объединявшие рабочих и служащих, начали появляться на железных дорогах России с середины XIX века. Первой из них была Вспомогательная касса для рабочих и служащих в железнодорожных мастерских Николаевской железной дороги (учреждена в 1858 году). К 1905 году возникло до 25 таких объединений, они создавались адми-

нистрацией железных дорог и находились под ее контролем (от 1/3 до 1/2 членов их правлений назначались администрацией).

Первое объединение, созданное, насколько мне известно, самими работниками – это Вспомогательная касса рабочих Ревельских мастерских Балтийской железной дороги (учреждено в 1883 году). На территории современной России самое раннее такое объединение – Ссудосберегательная и вспомогательная касса служащих и рабочих в Людиновском и Сукремльском заводах и на Мальцевской железной дороге (Орловско-Брянский район; учреждено в 1893 году). К 1905 году таких возникло не менее 6–7.

Самые ранние профсоюзы на железных дорогах России возникли в 1903 году. Согласно некоторым свидетельствам, тогда уже действовали: **Союз паровозных бригад** (Забайкальская железная дорога)¹ и **Союз железнодорожных служащих** (Черноморская ж/д)².

1905–1916 годы

На I железнодорожном съезде (20–21.04.1905, Москва) был создан **Всероссийский железнодорожный союз** (ВЖС). Председатель Центрального бюро ВЖС – В.Н.Переверзев. ВЖС объединял железнодорожников без различия профессий. Лидеры ВЖС, преимущественно эсеры, считали профессиональные союзы отживающей формой организации из-за излишней узкости их функций (урегулирование отношений с работодателем). ВЖС ставил перед собой целью организацию железнодорожного хозяйства на началах самоуправления, что считалось возможным только после свержения самодержавия. Отсюда статус ВЖС (по самоназванию) – «*профессионально-политическая*» организация³. ВЖС вступил во Всероссийский Союз Союзов – объединение политических организаций (Союз равноправия женщин, Союз для достижения равноправия еврейского народа в России и других, подобных ВЖС союзов (инженеров и техников, российских писателей и адвокатов и т.п.) – во главе с лидером Партии кадетов П.Н.Милюковым⁴.

Первоначально Всероссийский железнодорожный союз включал 10 железных дорог, в том числе 7 – Московского узла. Постепенно разрастаясь, ВЖС вступил в прямую конфронтацию с правительством. II съезд ВЖС (июль 1905 года) взял курс на Общежелезнодорожную политическую стачку под лозунгом «немедленный созыв учредительного собрания»⁵. В ходе подготовки стачки дело вмешалась еще одна сила, не входившая в ВЖС и выросшая из когда-то учрежденных правительством пенсионных железнодорожных касс – **Всероссийский железнодорожный съезд** (I Всероссийский делегатский съезд железнодорожных служащих, который проходил с перерывами с 20.09.1905 по 25.11.1905). Съезд был создан МПС для решения вопроса о пенсионной реформе, но занялся обсуждением политических и профессиональных вопросов железнодорожников. Потребовал от правительства предоставления подданным России основных гражданских прав и получив отказ, ВЖС объявил Всеобщую железнодорожную забастовку. Установив дату ее начала – 12.10.1905. Однако стачка началась раньше. Ее инициаторами стали машинисты и конторщики Московско-Казанской железной дороги⁶. Результатом «Октябрьской революции» (как называли стачку современники) был подписанный 17 октября Императором Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Вскоре ВЖС снова был загнан в подполье: после декабрьского 1905 года кризиса власть набрала силу и, вводя чрезвычайное положение на разных дорогах, начала разгон там организаций ВЖС. В марте 1906 года были принят закон об объединениях рабочих и предпринимателей, по которому железнодорожникам вовсе запрещалось иметь профсоюзы (как организации, исполняющие функции посредников между работодателями и работниками). Создание таковых каралось как уголовное преступление.

Перестав действовать на постоянной основе, в 1908 году ВЖС распался⁷.

С осени 1905 года на разных железных дорогах стали возникать объединения машинистов паровозных бригад, либо как отдельные организации **Паровозосоюза** (Парсо-

юза), либо как профессиональные секции ВЖС. Но они не смогли объединиться, и через пару лет исчезли. В 1907 году в Одессе и Благовещенске возникли легальные Общества машинистов, в функции которых, помимо взаимопомощи, входила организация бюро занятости, учебных мастерских, лекций по вопросам кооперации и профдвижения.

У других линейных профессий: агентов службы движения, службы пути, кондукторов, конторщиков, поездных осмотровиков, истопников и проводников вагонов и др. – также были особые профсоюзы⁸. Однако ареал их распространения был уже, чем у паровозников. У рабочих железнодорожных мастерских действовала пара десятков малочисленных и изолированных профсоюзов⁹. Чаще всего они в ВЖС не входили. Находились, в основном, под влиянием большевиков или эсеров¹⁰. Существовало также множество обществ и касс взаимопомощи, а также других форм профессионального движения.

(Все даты даются по ст. ст. – Прим. Б.В.)

Примечания

1. Мильштейн Е., Профессиональные союзы в 1905–1907 годах, Москва, Профиздат, 1941, с.20.

2. В Российском государственном историческом архиве (РГИА, СПб) есть опись дел по этому союзу, как указано в ней, за период с 1903 по 1920 год. Однако эти данные требуют проверки.

3. Сначала ВЖС был объявлен профессиональным союзом, но затем (под давлением его эсеровского крыла) изменил статус на профессионально-политический. См.: Устав Всероссийского железнодорожного союза, составленный Центральным Бюро Союза, согласно постановлению Второго Съезда 22–24.07.1905 – Вильна, 1905.

4. В Уставе Всероссийского Союза Союзов (ВСС) говорилось, что он *«есть орган, объединяющий на федеративных началах автономные российские союзы, ведущие борьбу за политическое освобождение России на началах демократизма»*. Сжатая справка по деятельности ВСС в 1905–1906 годах дана в примечаниях ко 2-му изданию «Сочинений» В.И.Ленина (Т.VIII: 1905. – М.-Л., 1929. – С. 484–485. – Прим. 53; Т.IX: 1906. – М., 1932. – С. 484–485. – Прим. 9). О председательстве Миллюкова в ВСС см.: Политические партии России. Конец XIX – первая треть XX века. Энциклопедия. – М., 1996. С. 363.

5. Ленин В.И., Сочинения. – Т.Х: 1906–1907. – М.-Л., 1928. – С. 456. – Прим. 25.

6. Это произошло еще 06.10.1905 (Ростов Н. Железнодорожники в революционном движении 1905 года. – М.-Л., 1926. – с.69). К моменту объявления Всеобщей стачки в Москве бастовали уже многие предприятия и учреждения.

7. Долше других, до конца 1909 года, продержался Ташкентский Райком Туркестанского отдела ВЖС.

8. Неплохой обзор железнодорожных профсоюзов на Забайкальской и Сибирской дорогах, возникших в 1905–1906 годах, дал Г.А.Терюшков (Большевики во главе профсоюзного движения Восточной Сибири в период первой русской революции. Улан-Удэ, 1960, с: 18, 23–30 (далее – Терюшков – 1960...))

9. Был также крупный Союз рабочих и мастеровых депо Забайкальской железной дороги (до 2500 членов, который имел влияние на организованных железнодорожников на других дорогах) (Терюшков – 1960... – С. 137 и др.).

10. Неполный список железнодорожных профсоюзов в России до Февральской революции см.: Профессиональные союзы рабочих России. 1905 – февраль 1917 годы: Перечень организаций / сост. И.С.Розенталь. – М., 1985. – Вып. 1–2.