

*В.В. Трифонова**

**СОЗДАНИЕ ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
В ГОДЫ ПЕРВОЙ РУССКОЙ РЕВОЛЮЦИИ:
НА ПРИМЕРЕ ДЕЛЕГАЦИИ ЕЛИЗАРОВА – ОРЕХОВА В 1905 г.**

Известие о победе первой забастовки железнодорожных служащих в Саратове в январе 1905г. послужило началом забастовок на многих железных дорогах России. На Николаевской железной дороге при активном участии М. Т. Елизарова была создана инициативная группа, которая разрабатывала проект созыва первого учредительного съезда железнодорожников и Устав Железнодорожного союза. 20 мая в Москве состоялся I съезд Всероссийского союза железнодорожных рабочих и служащих. Среди делегатов был и М. Т. Елизаров. Он же был и инициатором нового проекта пенсионного устава для железнодорожников. Собрание, на котором рассматривался пенсионный устав, вскоре превратилось в революционный комитет и переросло в съезд, объединивший 750 тысяч железнодорожников. Съезд направил к премьер-министру С. Ю. Витте делегацию рабочих и служащих с программой экономических и политических требований. Возглавили делегацию Елизаров и Орехов. В результате переговоров правительство вынуждено пойти на уступки, а 17 октября был издан манифест, даровавший некоторые свободы.

Массовое революционное движение захватило железнодорожников уже в январе. Начало положила, начавшаяся 12 января, Саратовская забастовка¹: «В феврале железнодорожные забастовки охватили уже целую сеть дорог. В январе же замечались только первые признаки этого движения, – выразившиеся в непродолжительной приостановке движения на Привислинских дорогах, да в забастовке служащих управления Рязанско- Уральской железной дороги в Саратове.

Кстати сказать: для руководства общей забастовкой здесь впервые был создан стачечный комитет. К 19 января саратовские железнодорожники, поддержанные кое-где служащими на линии, добились зна-

* © Трифонова В.В., 2007

Трифопова Виктория Валериевна – отечественной истории Самарского государственного университета

чительных уступок. Весть о победе этой первой в России забастовки железнодорожных служащих произвела на персонал других дорог необыкновенно сильное впечатление. Железнодорожные рабочие, находившиеся и раньше в первых рядах движения, впервые получали теперь такую поддержку, которая коренным образом изменяла весь характер их прежних забастовок, обращая их – с присоединением служащих, особенно линейных – в орудие остановки железнодорожного движения»².

Действительно, пример забастовки в Саратове нашел огромный отклик среди железнодорожных рабочих: 4 февраля вспыхнула забастовка по линии Москва – Виндава, одновременно в Воронеже забастовало управление Юго-Восточных дорог. 8 февраля к ним присоединились рабочие Московско-Брянской линии, 9 февраля – Варшаво – Венской дороги. 11 февраля приостановили работу на линиях Саратов Козлов (Рязано – Уральская железная дорога), Самара – Уфа (Самаро-Златоустовская железная дорога), Москва – Рязань (Московско – Казанская железная дорога), Риго – Орловская железная дорога³.

Требования забастовщиков были единогласно одобрены и приняты практически без изменений на многих дорогах России: увеличение зарплаты на 20% всем служащим, получающим менее 1200 руб. в год; установление минимального оклада в 35 руб. в месяц для телеграфистов, конторщиков и чертежников; увеличение зарплаты низшим чинам на 20% через каждые 2 года; установление для служащих всех категорий месячного отпуска; введение трехменного рабочего дня для дежурных по станции и телеграфистов; отмена бесплатных ночных дежурств; ежегодные наградные в размере месячной зарплаты; пересмотр пенсий; создание конфликтной комиссии. Время забастовки также должно было быть зачислено, как рабочее, и оплачено⁴.

Под влиянием растущего рабочего движения активизируется движение служащих. Среди них и служащие управления железных дорог. Оценка участия в стачках и забастовках рабочих, служащих и линейных служащих неоднозначно. По мнению некоторых исследователей, движение охватывало, главным образом, крупные коллективы служащих и рабочих, но – в гораздо меньшей степени – линейных служащих: «Среди них еще сильны были определенные иллюзии в отношении правящего строя, а также велась серьезная работа либеральных пропагандистов»⁵. Несколько другие выводы делает Евг. Маевский, чья работа «1905г. Очерк революционного движения» была впервые издана уже в 1906г.: «Рассматривая движение железнодорожников, необходимо принять во внимание, что для кого другого, а для железнодорожных служащих, особенно для линейных, рассеянных иногда на десятки и сотни верст друг от друга, подготовка коллективных действий и выступлений требовала исключительной энергии и решимости. Естественно, поэтому, что с первых же моментов движения, забастовщики-служащие, инстинктивно чувствуя, что их былое бессилие заключалось не столько в малой

сознательности, сколько в разьединенности, жадно нащупывают почву для создания организаций...»⁶.

На Николаевской железной дороге была создана инициативная группа, где при участии М. Т. Елизарова разрабатывался проект созыва первого учредительного съезда железнодорожников⁷. В это же время был разработан Устав Железнодорожного Союза⁸.

В начале мая в Харькове создается Союз железнодорожных служащих всех служб юга России, среди требований которого были призывы к созыву Учредительного собрания и всеобщей железнодорожной стачке⁹. Созданный в апреле Союз железнодорожных служащих в Риге объявил, что его цели совпадают с целями социал-демократов¹⁰. Возникший в мае 1905г. Комитет служащих управления Сибирской железной дороги формулировал свои цели еще жестче – борьба за демократическую республику, за самоопределение наций, за немедленное прекращение войны, за отделение церкви от государства и школы от церкви, совместная борьба¹¹ с пролетариатом против самодержавия его «средствами и мерами»¹¹.

20 мая в Москве состоялся I съезд Всероссийского союза железнодорожных служащих и рабочих. На съезде присутствовали 32 человека – представители 10 железных дорог России. Среди них были эсеры, большевики, меньшевики и делегаты-освобожденцы. Союз признавался профессиональным, но – на платформе «профессионально-политического союза». Делегатом от Петербургского узла был избран М.Т. Елизаров. На этом съезде и последовавшим за ним вторым оформился Всероссийский Железнодорожный Союз и его руководящий орган – Центральное Бюро (ЦБ). Союз ставил своей целью защиту интересов железнодорожников, причем исключительно мирным путем.

М. Т. Елизаров был инициатором нового проекта пенсионного устава для железнодорожников, поскольку пенсионные кассы играли большую роль в их экономическом положении, и пересмотр их устава был одним из главнейших требований январских забастовок. 24 мая министр путей сообщения Хилков оповестил дороги о созыве совещания по пересмотру устава пенсионных касс. ЦБ Всероссийского Железнодорожного Союза объявило совещанию бойкот. М. Т. Елизаров был избран делегатом на этот съезд: «Николаевская железная дорога. Бухгалтер-счетовод службы пути Елизаров М. Т.» Председателем совещания был назначен от министерства А. А. Покотилев, заместитель управляющего делами железнодорожного пенсионного комитета Управления железных дорог. Однако делегат Рязанско-Уральской железной дороги Архангельский от имени выборной части потребовал объявления перерыва, сказав, что «всякая попытка помешать или провести это совещание под председательством Покотилова вызовет немедленное удаление выборных». Правительство вынужденно подчинилось, объявили перерыв, а на следующий день председателем частного совещания был избран М. Т. Елизаров. На этом совещании было принято решение – считать его первым делегатским съездом желез-

нодорожников. Председателем избрали М. Д. Орехова, товарищами председателя – М. Т. Елизарова и В. С. Скупецкого¹².

«Как раз к этому времени, среди разноцветного kaleidoscope собраний, стачек, резолюций, съездов, уличных столкновений, митингов, заполнявших своим шумом столицы, особенное внимание вдруг обратил на себя собравшийся 20 сентября в Петербурге съезд железнодорожных служащих, носивший скромное название – «совещание по пересмотру устава пенсионных касс», – так описывал это событие очевидец, – Этот съезд, созданный правительством с целью незначительной уступкой затушить опасное брожение на железных дорогах, был составлен наполовину из выборных от служащих, наполовину из невыборных – заведующих кассами и проч.

Окружающая атмосфера так наэлектризовала настроение собравшихся, что с первых же дней съезда толкнула их на весьма решительный шаг. Самочинным путем это скромное совещание внезапно было превращено в «первый делегатский съезд представителей железных дорог», посредством предоставления решающего голоса только выборным членам, причем вместо председателя, назначенного правительством, на этот пост был выбран Орехов – представитель Рязано – Уральской железной дороги.

Нынешнее совещание о пенсионных кассах на глазах правительственных властей вдруг обратилась, таким образом, в своего рода революционное представительство, вернее – в революционный комитет, связавший более или менее воедино разъединенные до этого времени 750 тысяч железнодорожных служащих, в руках которых как-никак находилась российская железнодорожная сеть.

Град приветственных телеграмм, по случаю этого революционного преобразования полученных съездом, тотчас же подтвердил, что, по крайней мере, значительная часть этих сотен тысяч, стоят настороже, готовы, быть может, в случае надобности, поддержать своих делегатов даже действием. Это была уже сила, с которой шутить было опасно»¹³.

Неоспоримость этого подтвердилась в октябре 1905г., когда начался мощный подъем революции. Толчком для него послужила забастовка железнодорожников Московского узла, которая началась 7 октября по решению МК РСДРП. Их поддержал петербургский пролетариат. 12 октября забастовка в Петербурге стала всеобщей, а 14 октября – всероссийской. В движение была вовлечена вся 750-тысячная армия железнодорожников, что составляло 1/3 участников стачки¹⁴.

Стачка не только захватила все магистрали сколько-нибудь значительного направления: «Вся громадная сеть русских железных дорог, длиною в 40 тысяч километров, в несколько дней перестала функционировать... Связанная стальной цепью дорог и телеграфа огромная страна вдруг как бы распалась на отдельные части... И там, куда докатывалась волна железнодорожной забастовки, иной раз сразу перебрасывающаяся через тысячи верст, прежде всего рабочая масса (если таковая

имелась), за ней служащие, учащиеся, торговля, банки и всякие иные учреждения, казалось, стараясь обогнать друг друга, нередко с поразительным единодушием, приостанавливали всякую деятельность и всякую деловую жизнь. Обрывались не только телеграфные или телефонные сношения, но замолкла и вся печать»¹⁵.

Съезд направил к премьер-министру С. Ю. Витте делегацию рабочих и служащих с программой экономических и политических требований: отмена военного положения, смертной казни, амнистия политзаключенным, введение политических свобод, созыв Учредительного собрания и т. д. Анализ приложения к газете «Железнодорожник» – «Бюллетени I-го Делегатского Съезда Железнодорожников» – можно установить состав делегации: Елизаров, Орехов, Кондратьев, Лисовский, Метлин, Строков, Архангельский.

Вернувшийся осенью 1905г. в Россию, В. И. Ленин нелегально поселился в доме Елизаровых в Саблино. Ежедневно общаясь с Марком Тимофеевичем, он был в курсе всех событий и подробностей. 1 октября 1905г. в статье «Всероссийская политическая стачка» Ленин так оценил работу делегации Елизарова – Орехова: «И во главе... многомиллионной рабочей армии встала скромная делегация союза железнодорожных служащих. На сцену, где разыгрывались политические комедии господами либералами, ворвался рабочий и предъявил... Витте свой ультиматум. Делегация... не пожелала дожидаться «мещанской управы», Государственной Думы. Делегация рабочих не стала даже тратить дорогого времени на «критику» этой кукольной комедии. Делегация рабочих подготовила сначала критику делом – политическую стачку – и тогда заявила министру-клоуну: решение может быть только одно, созыв учредительного собрания на основе всеобщего и прямого избирательного права»¹⁶.

17 октября был издан Манифест, а 18 октября ЦБ ВСЖ разослало по телеграфу призыв к прекращению стачки в связи с выходом Манифеста. Только Петербургский узел не подчинился его указаниям. В постановлении стачкома от 18 октября он счел «необходимым продолжать начатую борьбу и поддерживать забастовку до исполнения всех требований». В Москве 7 декабря началась всеобщая политическая стачка. В этот же день экстренное собрание стачкома Николаевской железной дороги, которая связывала столицы – Петербург и Москву, – приняло резолюцию о присоединении к стачке, назначенной на 8 декабря. Но забастовка была сорвана: 8 декабря был арестован весь стачком. 17 декабря газета «Железнодорожник» сообщила в редакционной заметке: «В последнее время произведены массовые аресты членов и руководителей железнодорожного союза. В числе последних много знакомых имен по делегатскому съезду: гг. Орехов, Елизаров... Г. Дурново не может забыть, кто главным образом дал России Манифест 17 октября 1905г.»¹⁷.

15 февраля 1906г., просидев в тюрьме два месяца, М. Т. Елизаров обращается к С. Ю. Витте с прошением об освобождении. Запросив

директора департамента, Витте получил следующий ответ: «Елизаров, очевидно, принадлежит к числу крупных и влиятельных в своей среде деятелей, стремящихся противопоставить государственной власти сильную организацию железнодорожных служащих». Департамент сообщал также, что «вся деятельность Елизарова в первом делегатском съезде железнодорожников известна как по бюллетеням, так и по многочисленным газетным заявлениям и телеграммам забастовочного характера, посылаемым за его подписью. Поэтому, по агентурным сведениям, Елизаров представляет собой серьезного противоправительственного деятеля»¹⁸. Резолюция Витте гласила: «Совершенно разделяю Ваше мнение и считаю Елизарова одним из главных возмутителей железнодорожных служащих»¹⁹. За этим последовала очередная ссылка М. Т. Елизарова в Сызрань.

Пожалуй, участие М. Т. Елизарова в первой русской революции было почти единственным реальным эпизодом в его жизни, который позволил исследователям сделать вывод о его «революционности». Однако, нельзя не учитывать, что «революционность» Марка Тимофеевича была нужна для создания образа семьи профессиональных революционеров – Ульяновых. Его действия в 1905г. скорее показывают, что проблемы, возникшие в управлении железной дорогой, существовали, могли разрешиться мирным путем, но стали, к сожалению, катализатором первой русской революции.

Примечания

1. РЦХИДНИ. Ф. 70. Оп.3. Д.251. Л. 14.
2. Маевский, Евг. 1905г. Очерки революционного движения. – Евг. Маевский// Пг.; – М., 1917 – С. 28-29.
3. Там же.
4. Начало первой русской революции. – Начало первой русской революции. // М. – 1955. – Т. 1. – С. 379-380.
5. Черемных, О. А. Революционно-демократический фронт в годы первой русской революции, 1905-1907 гг.: дис. канд. ист. наук. / О. А. Черемных. – М., 1996. – С. 54.
6. Маевский, Евг. Указ. соч. – С. 30.
7. Ростов, Н. Железнодорожники в первой революции / Н. Ростов// Пролетариат в революции 1905-1907 гг. – М.; Л., 1930. – С. 135.
8. РЦХИДНИ. Ф. 26. Оп. 30 н. Д. 199824. Л. 1.
9. ГАРФ. Ф. 6868. Оп. 1. Д. 143. Л. 137. Лл. 133-134.
10. Листок Рижского Комитета РСДРП. – 1905. – №2.
11. ЦХСД. Д. Ц45038. Лл. 133-134.
12. Ростов, Н. Указ. соч. – С. 149.; Спиридонов, И. В. Всероссийская политическая стачка в октябре 1905г. – И. В. Спиридонов//М. – 1955 – С. 78.; Пушкарева, И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / И. М. Пушкарева. – М., 1975 – С. 144-146.
13. Маевский, Евг. Указ. соч. – С.55.

14. Спиридонов, И. В. Указ. соч. – С.96.
15. Маевский, Евг. Указ. соч. – С. 58.
16. Ленин, В. И. Полное собрание сочинений / В.И. Ленин. – М. – 1967 – Т. 1. – С. 2-3.
17. Железнодорожник. №130-131. – 1905. – 17 декабря. – С.16.
18. Цит. по: Елизаров, П. П. Марк Елизаров и семья Ульяновых / П. П. Елизаров. – М., 1967. – С. 79.
19. Там же.

V.V. Trifonova

**FOUNDATION OF THE RAILWAYMEN TRADE UNION DURING
THE FIRST RUSSIAN REVOLUTION: THE EXAMPLE
OF ELIZAROV-OREHOV DELEGATION IN 1905**

Knowledge of the victory of the first Saratov railwaymen strike in January 1905 caused the beginning of the great number of railway strikes in Russia. The group of people took the lead in working out the convocation of the first Constituent Assembly and Railway Union Regulations. This group was formed with active participation of M.T. Elizarov in Nikolayevskaya railway. The first All-Russian railwaymen Union Congress took place on 20, May. M.T. Elizarov was among the delegates. He took the lead in working out the Pension Regulations for railwaymen. Soon the conference that examined Pension Regulations changed into revolutionary committee and developed into the conference that united 750 thousand of railwaymen. The conference send the railwaymen delegation with the program of economic and political request to the prime minister S.U. Vitte. The delegation was led by Elizarov and Orehov. As a result the government was forced to compromise. The Manifesto granting some liberty was issued on 17, October.

Статья принята в окончательном варианте 27.08.07 г.