

ЗАДАЧИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ (1).

(Железнодорожники и текущий момент).

Ваше собрание посвящено несколько специальной теме, и я о ней скажу сначала несколько слов. Из всей истории профессионального движения в других странах, истории, насчитывающей десятилетия, известно, что умеренное правое крыло профессионального движения, того самого, которое теперь выродилось прямо в слуг буржуазии, всегда отстаивало в профессиональном движении две основных идеи. Первая идея, это — дробление союзов по мелочам, специальностям. Вторая идея это — то, что профессиональные союзы должны быть нейтральными, беспартийными. Если присмотреться к профессиональным союзам в других странах: Америке, Англии и Германии, в тех странах, где профессиональное движение имеет полстолетия, то вы увидите, что в тех союзах, которые ближе стоят к буржуазии, это дробление зашло особенно далеко. Ведь это только нам здесь странным кажется, как это профессиональные союзы могут идти с буржуазией, между тем это именно так и есть в целом ряде стран.

В Америке, Англии, Германии очень много профессиональных союзов, состоящих из рабочих, которые на самом деле идут с буржуазией. В Америке союз железнодорожников, на ряду с союзом печатников, является опорой американского империализма. Как это случилось? История рабочего движения там другая, чем у нас, в профессиональных союзах не подлинны рабочие массы, а только верхи, рабочая аристократия. Там вступительный взнос был и остается рублей в 500 на старые деньги. Из этого можно заключить, что вступительный взнос в союз мог сделать человек зажиточный, маленький буржуа. Сами же массы рабочих организованы хуже, чем где бы то ни было, низы рабочих терпят лишения большие, чем у нас при царизме. Там стараются организовать верхи и через них угнетать основные массы рабочих. Там профессиональный союз железнодорожников стараются разбить на целую массу профессий и специальностей, так что вместо одного мощного союза там 25, иногда 50 мелких союзов, которые дорожат своей лавочкой, имеют особое мелкое самолюбие, не видят интересов всей железнодорожной массы в целом,

а друг с другом борются, конкурируют и т. д. Так обстоит в целом ряде стран. Там, где господствует оппортунистическое правое крыло, буржуазные наемники в профессиональном движении, там стараются вместо того, чтобы создать сильный мощный союз, разбить его на целый ряд клетушек, курятников и в каждом таком курятнике есть особый председатель, секретарь и пр., и чем больше курятник, тем больше этих чиновников. Известно по статистике германских профессиональных союзов, что в 13-м и 14-м году на помощь во время стачки рабочим тратили меньше раз в пять, чем на содержание всех этих чиновников, которые были заинтересованы, чтобы наплодить как можно больше союзов.

Буржуазии это нужно и в политических соображениях — ей выгодно кромсать, делить рабочий класс на возможно мелкие организации. Профессиональные же чиновники, оппортунисты, соглашатели, слуги буржуазии делают это в интересах своей собственной касты, для того, чтобы каждый мог быть хозяином в своем союзе, мог быть первым хотя бы в маленьком союзике, чем десятым в мощном союзе. Рабочий класс в целом не заинтересован в том, чтобы иметь побольше редакторов, чиновников, секретарей курятников, он заинтересован в том, чтобы иметь возможно более мощный, единый, централизованный профессиональный союз, потому что вы все знаете — и об этом не стоит терять ни одного слова — что в промышленности, в земледелии, в любом предприятии, чем больше и чем богаче предприятие, тем оно сильнее, тем экономнее можно вести хозяйство и тем плодотворнее вести работу. Вот почему давным давно пора нам и в железнодорожном деле создать как можно более прочный единый, централизованный аппарат. Если у нас было до сих пор чуть ли не двадцать, а кажется, даже больше чем двадцать отдельных союзов железнодорожных, так от этого выигрывали не железнодорожные массы, не железнодорожное строительство, а маленькие группки лиц, которым надо было иметь отдельные союзы паровозников, кондукторов, начальников станций, у которых в уставе числится, что они стоят за учредилку и хотят нас наградить этой учредилкой. Это в интересах публики, которая шаталась около Викжеля ⁽²⁾, которая хочет сколотить на этом или политический, или обыкновенный капитал. В интересах же рабочего класса — чтобы мы создали единый мощный производственный союз. Известные подразделения и секции не-

обходимы, они бывают и в союзе металлистов, поскольку это вытекает из интересов дела. Но совсем одно, если мы имеем несколько секций одного централизованного союза, а другое дело, если мы имеем несколько десятков отдельных, влюбленных в себя, заскоружлых, самолюбивых мелких курятников, которые не преследуют интересов железнодорожной массы в целом, а преследуют мелкие, торгашеские, никчемные, ненужные интересы с верхковым кругозором.

Второй вопрос, который долго обсуждался в лагере профессионального движения и который обсуждается местами и сейчас, связанный с первым, это, как я говорил, вопрос о нейтральности. Большею частью те самые господа, которые хотят непременно иметь 25 курятников в каждом производстве, хотят, чтобы каждый курятник стоял на точке зрения политической нейтральности. Есть основная идея во всем мире, которая разделила все человечество на два лагеря, эта идея простая, ясная — быть или не быть господству маленькой группы богачей над сотнями миллионов людей трудящихся? В этом вопросе можно ли быть нейтральным, можно ли найти какую-нибудь среднюю линию? Что такое нейтральность? Это ученое словечко, не русское, а в переводе оно означает, что человек желает быть ни теплым, ни холодным, он желает усесться где-нибудь посередине, пройти стороной в вопросах спорных и больших, желает заложить себе уши ватой и не слушать те споры, которые разрывают все человечество на два лагеря. Мы спрашиваем: быть или не быть буржуазному строю, быть или не быть России колонией Америки, господствовать ли банкирам в нашей стране? Кажется, нельзя найти средней линии. Можно быть или за банкиров, или против банкиров, за буржуазный строй или против буржуазного строя, за то, чтобы Россия принадлежала Америке, или против этого. Но как можно сесть посередине? И действительно поводыри нейтрализма на самом деле про себя, в душе вовсе не сидят посередине, они выбрали свою линию, у них есть свой взгляд, они за то, чтобы буржуазия хозяйничала, они против коммунистической революции, но они прячутся за эту вывеску.

Они не могут притти к рабочим и сказать, что самый лучший строй, который только был до сих пор, буржуазный. Они не решаются сказать этого, потому что это нельзя защищать, — каждый работник и каждая работница знают, во имя чего мы воевали до сих пор, почему опять идет война, почему буржуа-

зия Запада попрежнему угнетает рабочий класс. После войны особенно наглядно ставится этот вопрос. Нельзя притти к рабочим и сказать: делайте сапоги у буржуазии и кланяйтесь английским и американским генералам. А если это разбавить водичкой нейтральности, преподнести и сказать: наше дело сторона, нам надо быть нейтральными; пускай дерется, кто хочет, а мы будем заботиться только о том, чтобы был определенный рабочий день, о том, чтобы улучшить экономические условия рабочего, то найдутся такие дураки, которые поверят и скажут, что политика это не моего ума дело, это головоломная штука, пусть ею партия интересуется, пусть о ней думает, кто хочет, а я постараюсь пройти мимо. И, действительно, в целом ряде стран удается на этом ловить часть рабочих. Германский социал-демократ Каутский, когда он был еще революционером, говорил: вы воображаете, что политика нейтральности есть особая политика; на самом же деле это политика страуса, который в момент опасности прячет свою голову под крыло и думает, что таким образом он может избежать ее.

В момент, когда надо раскрыть глаза и смотреть на мир божий, вы предлагаете на подобие страуса спрятать свою голову под крыло, повязать повязку и не замечать основных вопросов, поставленных на очереди. Наше профессиональное движение вылечилось от этой болезни, но все-таки рецидив иногда бывает. И меньшевики и эс-эры пытаются укрепиться на последней позиции — нейтральности, пытаются поймать рабочих на деховом самолюбии, создать деховой маленький курятник, а затем этому маленькому деховому союзу навязать свою идейку: ты будь нейтральным, беспартийным, не путайся в коммунизм, не принимай участия в работе Советской власти, ибо это тебя не касается, — твое дело только 8-часовой рабочий день и заработная плата.

Вот на этих-то двух идеях они и пытаются поймать рабочих. Но это им не удастся в сколько-нибудь широких размерах. Рабочие выросли из пеленок, они сами прекрасно знают, что такие экономические вопросы, как рабочий день и заработная плата, стали вопросами политическими. Рабочие Питера превосходно знают, что при Советской власти вопрос о рабочем дне и заработной плате решается их собственными профессиональными союзами, их собственными делегатами, которые собираются для обсуждения этих вопросов и решаются повысить ставку. Рабочие знают, что если бы не было Советской власти, то вопрос

о заработной плате решался бы директорами, инженерами, чиновниками, словом, маленькой шайкой. Вот почему для каждого рабочего и для каждой работницы ясно, что вопросы экономические тесно связаны с вопросами политическими. Они знают, что нельзя быть ни теплым, ни холодным в тот момент, когда началась великая историческая война между трудом и капиталом, священная война не на живот, а на смерть, которая должна принести полное раскрепощение труду.

Вот почему я думаю, что в тот момент, когда ставится вопрос профессионального строительства, надо отбросить идею дехового дробления союзов по мелочам и мнимую нейтральность, потому что эта нейтральность фальшива, это маска для слуг буржуазии, которые вынуждены замаскироваться забралом.

Если бы меньшевики, правые с.-р. или другие соглашатели вышли перед вами открыто, голенькие и, не стесняясь, сказали вам то, что они думают, то они знают, что вы бы их погнали в шею, так взяли бы хворостипу и погнали бы. Они приходят под маской беспартийности и нейтральности, за это они прячутся. Эту вторую идею надо похоронить раз и навсегда, как похоронили металлисты, рабочие передовой профессии, так надо похоронить и железнодорожникам. Все люди, которые хотели под видом беспартийности вас взять в руки, Викжели разные и пр., в самом деле были правые с.-р., частью левые, меньшевики, к.-д., трудовики. Они выдавали себя за людей, которые стоят на какой-то нейтральной беспартийной платформе, не говорили прямо, что ты должен стоять за то, чтобы земля принадлежала помещику, чего хотят к.-д.—, а они начинали с того, что, мол, железнодорожник, у тебя интересы железнодорожные, что тебе интересы крестьянина, это тебя совсем и не касается, железная дорога — вот твое дело, другие же вопросы не должны тебя затрагивать, ты должен быть нейтральным. Я думаю, что теперь, когда создается ваш централизованный профессиональный союз, производственный, эти идеи будут изжиты раз и навсегда. Это давно пора, тем более, что от вас, железнодорожников, теперь зависит многое. Я нахожусь под впечатлением того, что я видел вчера и сегодня, когда Смольный, и в частности, моя комната превратились в продовольственный комиссариат. Питерские рабочие переживают необычайный голод; такое положение вызвано не тем, что хлеба нет, что находится хлеб далеко от нас, как в прошлом году, в Сибири или на Урале,

нет, хлеб близко сравнительно, он собран, например, в Саратове, Курске. Это уж не так далеко, это не такие уж большие расстояния, которые мы не могли бы преодолеть. И все-таки мы находимся в таком положении, что не можем привезти. Питерские рабочие находятся на краю гибели.

У меня две телеграммы, которые я считаю долгом огласить. Когда сложилось такое отчаянное положение, мы снеслись с Москвой и при содействии тов. Ленина получили возможность отправить из Петрограда специальный поезд в Саратов в сто вагонов (маршрутный), чтобы взять оттуда хлеб. Мы послали тов. Стриевского⁽³⁾ и 30 рабочих, чтобы они, не теряя ни одной минуты, скорее бы привезли хоть сто вагонов хлеба. И что же? Началось с того, что вместо того, чтобы уехать в 8 часов вечера, они уехали в 6 часов утра, хотя всеми было принято самое деятельное участие. Я сам на это убил несколько часов. Но когда они явились на Николаевский вокзал, то не оказалось то одного, то другого, то третьего, и в результате они пропутались до 6 час. утра. Далее, не успели доехать до Тосно, всего каких-нибудь 59 верст от Петрограда, как у паровоза не хватило дров, опять их продержали много времени. Разве это не позор для нас? В Питере железнодорожная организация крупная, железнодорожники как будто бы стоят на платформе Советской власти, и не могли сделать простой вещи, чтобы в острую минуту, когда люди падают у станков от голода, отправить экстренно 100 вагонов за хлебом. Наш узел — мощный, но оказалось, что на каждом шагу препятствия.

И вот еще одна телеграмма из сравнительно хлебных мест — из пятой армии, которая жалуется в этой телеграмме так: «принуждены еще раз констатировать (это вторая телеграмма, которую я получаю), что положение Волго-Бугульминской дороги еще ухудшилось, $\frac{2}{3}$ паровозов стоят в депо мастерских в ожидании ремонта». Вот положение в нашей стране. Элеваторы, можно сказать, ломаются от хлеба, урожай был колоссальный. И мы не где-нибудь в Сибири, не за тридевять земель, но у себя на Волге, после того, как мы вырвали ее из рук белогвардейцев, не можем принимать хлеба и провозить дальше. Никто не скажет, что у нас слишком мало железнодорожников, по числу людей, состав у нас есть, но работа идет настолько спустя рукава, что мы на всех парах мчимся к прямой катастрофе.

И вот другие вопросы железнодорожного быта. Вы знаете,

что делают заградительные отряды. Это не касается железнодорожников, но мы не стоим за нейтральность. Я думаю, что этот вопрос касается каждого честного советского рабочего и, в частности, железнодорожника. Что проделывают заградительные отряды? Сегодня получено несколько жалоб со станции Ордежь на нашей сети, со станции Дно. Что проделывают с крестьянками, с мелким трудовым населением, которое везет несколько фунтов хлеба? Этот хлеб отнимают и тут же на глазах съедают. У нас нет большего врага Советской власти, чем такие негодяи из красноармейцев, которые позволяют себе это. У нас нет более злейших врагов Советской власти, чем те негодяи из железнодорожников, которые занимаются мешечничеством. Может быть, это отдельные люди, отряды, но приходится краснеть за них. Простая горничная с Николаевской улицы прислала мне письмо, в котором пишет, что ей случилось в дороге слышать, как ругают Советскую власть, но она чувствует, что не в коммунистах дело, а в разбойниках, которые на каждом шагу срамят Советскую власть, которые способны отнять у женщины, везущей детям кринку молока, и выпить на глазах у этой женщины молоко. И никто не может так помочь, как сами красноармейцы, потому что далеко не все из них потеряли честь и совесть. Это отдельные негодяи. Красноармейцы — люди, вышедшие из рабочей и крестьянской семьи. И никто не может так бороться, как сами железнодорожники. А у нас, положила руку на сердце, мало ли мешечников? Вы знаете, какие разговоры ведутся среди многих из кондукторов, которые не могут примириться с тем, что нет Николая, что буржуазии дали по шапке. Вы знаете, какие нравы завелись на поездах так называемых делегатских и всяких других, в которых ездит кто угодно, только не рабочий и не трудящийся человек, всякая сволочь пролезает, а не рабочий.

Я полагаю, что об этом довольно говорить. Беритесь за лечение этой болячки, давайте нам взяточников, укажите нам их, и мы сумеем поставить их к стенке, а если они называют себя коммунистами, то втройне поставим их к стенке. Дайте нам возможность вырвать по всей сети железных дорог всех тех людей, которые мучают население и портят нам железнодорожное строительство, подрывают перевозоспособность железных дорог, которые заняты чем угодно, кроме спасения железных дорог, в тот трудный момент, который мы сейчас переживаем. Герман-

ские рабочие переживают более трудное время, чем мы переживаем, — они переживают то, что мы имели 8 — 9 месяцев тому назад. У них поезда ходят с людьми на крышах, с разбитыми окнами. Вы хорошо знаете эту картину демобилизации: они переживают время полнейшей разрухи и лучшие из них не могут понять, почему мы голодаем. Они понимают, почему у них голод, — потому что у них нет хлеба. Если даже поездной состав у них лучше нашего, они все-таки не могут доставить хлеба, потому что его нет. Но они не могут понять, как это мы, имея в Саратове, Симбирске столько хлеба и картофеля, сидим и голодаем. Они говорят: «вы просто тюфяки, старые бабы, не умеете справиться с собственным хозяйством, которое вы имеете в своем распоряжении». Конечно, легко обругать Совет Народных Комиссаров, но каждый толковый человек скажет, что если на железных дорогах происходят такие обстоятельства, которые я вам нарисовал, то тут вина не того или иного комиссара. Это вздор! Все прекрасно знают, что власть на железных дорогах принадлежит рабочим, и если бы вы произвели соревнование на почве того, кто лучше работает, если бы клеймили саботажников, не таких только, которые ходят в белых машишках, но и тех, кто ходит в засаленных блузах, так, чтобы им было стыдно показаться, чтобы женщины рабочего класса гнали их в шею, если они придут к ним, если бы вы создали такую атмосферу, то этим можно было бы спасти железные дороги, мы бы не голодали и могли бы получить хлеб, который так близко и который, несмотря на это, все-таки нельзя получить. Близок локоть — да не укусишь.

Неужели после того, как мы справились с дарем, одолели германского кайзера, который казался таким могущественным монархом, когда начинается братание с английскими и американскими солдатами, когда мы одолели таких врагов, мы будем погибать только в результате того, что мы не можем привезти хлеба. У нас есть железнодорожная колея и нам не надо прокладывать рельсы, у нас есть известный государственный аппарат, у нас нет только достаточного сознания, что, если положение таково, то вся вина лежит на железнодорожниках, которые не хотят сделать всего возможного, чтобы положить этому конец.

Советская власть заключается в том, что каждый рядовой рабочий должен смотреть на себя как на часть правительства, каждый является министром своей Советской России. Наша рево-

люди не в том заключается, что убрали десять министров одних и на их место посадили десять других, — это не революция, это просто буря в стакане воды. Наша революция происходит в низах, она выдвигает что-то новое, новых людей, когда рабочий класс и крестьянство все стороны жизни берут в свои руки и начинают обслуживать весь аппарат. Каждый обязан смотреть на себя как на частицу своего правительства. Сумейте создать такое настроение, заразите им весь узел.

Если в Питере нет сейчас хлеба, то виноват не один какой-нибудь инженер-саботажник или комиссар, а виноваты железные дороги. Если ты сумел справиться с царем, так неужели ты не можешь справиться с семью саботажниками или негодными комиссарами? Какой же ты революционер после этого? Умеешь бороться с большими препятствиями — укажи, где, кого надо убрать.

Обсуждайте этот вопрос каждый день, не знайте покоя, пока не сумеете очистить линию, чтобы можно было подвезти хлеб. Иначе мы после полутора лет тяжелой борьбы, борьбы победоносной, ибо мы теперь твердо стоим на ногах, погибнем, потому что сколько бы ни выказывали мужества и самоотвержения питерские рабочие, но когда они приходят с распухшими от голода лицами, потому что они ничего не получают и мы ничего не можем для них сделать, то что может быть дальше, если дело так пойдет!..

На заводах и фабриках производительность поднялась за последние месяцы. Это — факт. Это скажет любой профессиональный союз, приведя цифры. Сестрорецкий завод, где работает в три раза меньше рабочих, чем во время войны, вырабатывает такое же количество, как во время войны. Я видел в Колпине, что они вырабатывают почти такую же норму, как во время войны, а в некоторых мастерских даже перерабатывают норму, хотя народа гораздо меньше. Таким образом, вы видите, что производительность поднялась, и рабочие в праве требовать, чтобы эти полфунта и четвертки хлеба, которые мы можем привезти, были бы привезены, чтобы они не пухли с голода. Я говорю прямо, что никто другой этого не может сделать, кроме вас, железнодорожников, кроме вашего профессионального союза. Если хотите быть достойными звания революционного профессионального союза — в первую очередь поставьте этот вопрос. Заразите всю сеть этим настроением. Это — боевой, жгучий во-

прос дня, обсуждайте в каждой мастерской, несите плапы нам, где надо, подливайте масла, убирайте того, кого надо. Помните, что время не ждет, у нас всего только декабрь месяц, и мы уже имеем страшные дни голодовки, такие, каких не было в прошлую зиму, и это после колоссального урожая. Тут мы можем запнуться и погибнуть.

Тут надлежит спасать — я не для красного слова это говорю — надлежит спасти революцию. Не боги горшки обжигают, не надо кончать несколько факультетов для того, чтобы знать, как лучше продвигать хлеб из Симбирска в Петроград. И каждый из вас может дать целый ряд советов, если бы он сознал, что это его дело. Вы не имеете права смотреть на себя как на наемных рабочих. Вы — такие же хозяева, как и мы. Железные дороги — общие, они принадлежат вам так же, как и путыловским рабочим и колпнским. Вы — хозяева. Вы отвечаете так же за железные дороги, как рабочие за свои фабрики и заводы. Вы не имеете права смотреть на себя так, что вы отработали свои часы кое-как, а дальше дело вас не касается. Вы сами будете находиться в тяжелом продовольственном положении, а через короткое время будете в таком же положении, как работницы фабрики «Лаферм», которым совестно смотреть в лицо. Они голодны, они несколько дней не ели. И я не знаю, что им сказать. Они приходят не угрожать, не просить, а сказать то, что есть. Это — гора революции, они готовы на все, они продолжают свою работу, они везут паппросы на фронт в качестве подарков, они исполняют свой долг. Но долго это продолжаться не может. Мы должны, не дожидаясь января и февраля, которые были самыми тяжелыми месяцами в прошлом году, взяться за дело. Спасайте железные дороги, от этого зависит исход нашей и международной революции.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹⁾ «Задачи профессиональных союзов» — речь, произнесенная тов. Зиновьевым на митинге железнодорожников 26 декабря 1918 года.

²⁾ В и к ж е л ь — см. Г. Зиновьев. Собр. соч., т. VII, ч. 1-я, стр. 452, прил. 2-е.

³⁾ Стр и о в с к и й — большевик, деятель Народного комиссариата продовольствия. В 1918 — 21 гг. был заместителем председателя Петрокоммуны, нынешнего Ленинградского Единого Потребительского Общества.