

В.Г.Пупец, «Кровавое воскресенье»
и профсоюзное движение железнодорожников России»

100 лет тому назад, 9 января 1905 года на Дворцовой площади Санкт-Петербурга была расстреляна мирная демонстрация рабочих, пытавшихся вручить царю список своих требований. Как подсчитали газетчики, жертвами этой бойни стало около 1000 человек. Более 3600 человек были ранены¹.

Рабочий класс ответил на происходящее настоящей лавиной протестных акций. В них тогда участвовали до полумиллиона человек².

Самое активное участие в этом движении всенародно-го протеста приняли железнодорожники, которые сразу выдвинулись в авангард борьбы трудящихся за свои права. 12 января началась забастовка работников Главных мастерских и депо Курской, Казанской, Северной и Рязано-Уральской железных дорог Московского железнодорожного узла. В них были задействованы, согласно некоторым экспертным оценкам, свыше 4500 человек³.

С помощью политики кнута и пряника железнодорожной администрации удалось сначала локализовать забастовку пределами Московской губернии, а затем, 17–20 января добиться ее прекращения⁴. Случайно или нет, но эти действия совпали с попытками правительства нащупать новый стиль взаимоотношений с трудовым людом. Напуганное происходившими в стране «бунтами», оно в срочном порядке занялось «рабочим вопросом».

16. *Богданов М.*, ук. произв., с. 25–28.
17. Там же, с. 26–27, 60–61.
18. Там же, с. 29; *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 134.
19. *Большаков В.*, ук. произв., с. 1.
20. *Богданов М.*, ук. произв., с. 31.
21. *Гусаров Б.П.*, «Локомотив революции...», с. 30–32.
22. *Богданов М.*, ук. произв., с. 31.
23. *Богданов М.*, ук. произв, с. 32; *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 139.
24. *Гусаров Б.П.*, «Автореферат...», с. 15.
25. Советская историческая энциклопедия. – М., 1963, т. 3, с. 464.
26. *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 151–153; *Гусаров Б.П.*, «Локомотив революции...», с. 28.
27. *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 146.
28. Там же, с. 156.
29. *Богданов М.*, ук. произв., с. 38.
30. Там же, с. 37.
31. Там же, с. 42.
32. Там же, с. 44.
33. Там же, с. 43–44, 46.
34. *Гусаров Б.П.*, «Локомотив революции...», с. 80.
35. ФНПР-ВКП-АТиСО. Материалы научно-практической конференции «Профсоюзам России – 90 лет». 19.10.95, 1996, с. 45.
36. Из резолюции X съезда РКП(б). 14.03.1921 «О роли и задачах профсоюзов». В сб.: «КПСС о профсоюзах». – М., Профиздат, 1977, с. 98.

29 января увидел свет царский указ о создании особой комиссии под председательством сенатора Шидловского «для выяснения причин недовольства рабочих в Санкт-Петербурге и его пригородах»⁵. В нее планировалось ввести и представителей рабочих, которые с этой целью выдвинули 372 своих выборщика с 208 предприятий. Они-то и предъявили Шидловскому свой пролетарский счет: ряд требований, в числе которых были и такие, как свобода слова в комиссии и полная публичность всех ее заседаний⁶.

Однако, эти требования не были приняты и выборщики отказались участвовать в заседаниях комиссии Шидловского. Результатом стало новое резкое ухудшение социальной обстановки в стране, где постепенно начала формироваться революционная ситуация под непосредственным влиянием забастовок, в возобновлении которых ведущую роль вновь сыграли железнодорожники.

31 января забастовали работники Брестских мастерских, за которыми вскоре последовали другие железнодорожные рабочие Московского узла. 4 февраля прекратили работу машинисты и служащие Московско-Казанской железной дороги. Затем к ним стали подключаться рабочие и служащие других железных дорог России.

Это быстро придало ей характер всероссийской: согласно некоторым данным, тогда стачкой было охвачено 13 крупнейших железных дорог России⁶, а число ее участников колебалось, согласно подсчетам советского историка Б.П.Гусарова, между 140 и 150 тысячами человек. Причем на остальных, не охваченных забастовкой железных дорогах, среди их работников наблюдалось, по свидетельству современников, «сильное брожение», грозившее в любой момент превратить ее во всеобщую стачку на железнодорожном транспорте⁷.

Железнодорожная администрация пыталась воспрепятствовать подобному развитию событий, обратившись к привычному для нее чисто силовому решению возникшего трудового конфликта, начав увольнять наиболее активных забастовщиков. Эффект получился обратный ожидаемому: на защиту своих товарищей встали их кол-

леги по работе, которые в массовом порядке стали прекращать работу.

Вот как описывал тогда динамику развития данного процесса, член РСДРП, В.Д.Бонч-Бруевич: «[...] малейшее поползновение к обузданию вызывает единодушный отпор. Так было, например, на Казанской железной дороге. Забастовали телеграфисты и телефонисты – их решили расчитать. Все служащие дороги в ответ на это подали заявления о своих требованиях. Их не удовлетворили. (И тогда. – *Р.В.*) немедленно вспыхнула стачка по всей огромной линии [...]»⁸.

Обстановка становилась критической. Заколебалось и железнодорожное начальство, часть которого – это были руководители на местах, – уже дозрела до понимания необходимости идти навстречу бунтующим работникам железных дорог. Однако, «высшее начальство, отделенное от живого дела бесчисленными канцеляриями и кабинетами, находило «неприемлемыми» требования служащих, – писал М.Богданов, очевидец этих событий, – и, по русскому обычаю, приступило к карательным мерам для восстановления спокойствия на железных дорогах»⁹.

11.02.1905 было обнародовано Высочайшее повеление об объявлении военного положения на железных дорогах России. Отказ подчиниться ему грозил арестом до 7 дней, а участие в забастовке – тюремным заключением сроком от 4 до 8 месяцев¹⁰.

Для выполнения данного постановления были использованы, кроме постоянно действовавших тогда на железнодорожном транспорте подразделений жандармерии, воинские части. Они должны были обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта, даже если для этого приходилось приставлять к машинисту солдата в качестве сопровождающего на протяжении всего следования паровоза по маршруту¹¹.

Однако и эта мера не прекратила полностью стачку железнодорожников: например, на Московско-Казанской железной дороге стачка продолжалась еще почти две недели после введения военного положения, и участвовало в ней от 8 до 9 тысяч рабочих и служащих¹². Силь-

ное брожение имело место и на других железных дорогах. Все это вынудило МПС вплотную заняться изучением требований, содержащихся в петициях забастовщиков.

Делалось это обычно на заседаниях специальных комиссий, созданных начальством на некоторых железных дорогах, а также в процессе работы так называемого «особого совещания», которое заседало в Санкт-Петербурге с 11 по 16 марта. В результате 29.03.1905 был обнародован особый Циркуляр тогдашнего железнодорожного министра, князя Хилкова, в котором основные требования трудящихся-железнодорожников были отвергнуты, в том числе и из-за того, что их удовлетворение привело бы к «резкому нарушению доходов и расходов железных дорог» и «чрезмерному обременению казны», которого она не выдержит из-за тяжелого экономического положения страны, вызванного войной¹³.

Итак, самоотверженная борьба железнодорожников в защиту своих интересов не привела к желанному для них результату. Одной из основных, если не главной причиной этого было то, что их январско-февральские выступления, как свидетельствуют современники, проходили по сценарию стихийного бунта людей, доведенных, что называется, «до ручки» собственным бесправным положением¹⁴. Поэтому нет ничего удивительного в том, что кроме очередного острого приступа разочарования железнодорожного люда Циркуляром 29 марта, стала также не виданная до сих пор тяга к объединению своих сил в рамках собственной профессиональной организации, способной защитить интересы работников железных дорог.

Результатом этого стал созыв первого железнодорожного съезда, который проходил в Москве 20–21 апреля 1905 года с участием 60 делегатов от 10 казенных и частных дорог (в том числе, семи – от Московского железнодорожного узла)¹⁵. Он учредил Всероссийский железнодорожный союз (ВЖС), (В литературе тех лет иногда встречаются и другие названия ВЖС – Всероссийский союз железнодорожных служащих и рабочих и Всероссийский союз железнодорожников. Мы придерживаемся названия, которое дает устав ВЖС в редакции 1905 года.

(Прим. – Р.В.) избрал его руководящий исполнительный орган – Центральное бюро (Председатель – В.Н.Переверзев), сформулировал основные принципы организационного устройства и повседневной работы по защите насущных интересов работников железных дорог¹⁶.

Конституционной основой ВЖС стала так называемая «Платформа» Всероссийского железнодорожного союза. Она была создана путем широкого синтеза опыта борьбы в защиту профессиональных интересов работников, накопленного профсоюзами Западной Европы и Северной Америки. Однако, речь шла не о слепом копировании этого опыта или механическом переносе западных «моделей» профсоюзной деятельности, а о тщательном отборе тех новых профсоюзных «технологий» и концептуальных находок, которые были в состоянии принести реальную пользу железнодорожникам в борьбе за их интересы. Причем с учетом требований текущего российского момента, для которого было характерно не только заметное ухудшение материального положения работников, но также и стабильно неконструктивная реакция на этот факт власти предрержащих, резко политизировавшая чисто экономическую борьбу трудящихся, приведшая, в конце концов, к созданию в стране ситуации, весьма близкой к революционной.

Руководствуясь указанными соображениями, учредители ВЖС подчеркивали, что смыслом его существования объявляется «защита материальных, правовых, культурных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог». В то время как его «самой главной задачей» – «требование изменения существующего строя», которую он рассчитывал решить, опираясь, прежде всего и главным образом, на собственные силы, как организация, самостоятельно выступающая в общей политической борьбе и сохраняющая при этом полную свободу рук и независимость от политических партий¹⁷.

Составленная в таком духе «Платформа» Всероссийского железнодорожного союза, нашла понимание у наиболее социально-активных категорий железнодорожников, в том числе и у машинистов паровозных бригад. По

следние были представлены в ВЖС либо в качестве структурно-оформившихся союзов, либо действовали через своих представителей в соответствующих профессиональных секциях.

ВЖС возник, как говорится, в нужный момент и в нужном месте. Об этом свидетельствовало, в частности, быстрое расширение сферы его влияния среди железнодорожников. В мае 1905 года во Всероссийский железнодорожный союз вступили профсоюзы служащих 8 железных дорог Западного края и Царства Польского. А на проходившем с 22 по 24 июля в подмосковной Малаховке II съезде ВЖС присутствовали делегаты уже от 22 железных дорог России¹⁸.

Важным моментом в работе II съезда было поручение Центральному бюро ВЖС срочно подготовить, опираясь на концепцию «Платформы», Устав Всероссийского железнодорожного союза и явочным порядком ввести его в действие в качестве программного документа Союза, который подлежал окончательному утверждению на III съезде этой организации. Однако главным пунктом повестки дня II съезда стал вопрос о подготовке ко всеобщей политической стачке на железных дорогах России, которую ВЖС решил провести перед лицом полного нежелания железнодорожной администрации пойти навстречу требованиям железнодорожников под лозунгом – «За немедленный созыв Учредительного собрания». Конкретно же дату ее проведения должно было определить ЦБ ВЖС, исходя из особенностей складывающейся в стране ситуации¹⁹.

Встревоженное происходящим правительство попыталось, если не расколоть, то уж во всяком случае, отвлечь внимание железнодорожников на решение других интересующих их проблем. Оно созывает еще один Всероссийский железнодорожный съезд, так называемый I Всероссийский делегатский съезд железнодорожных служащих. Его участниками стали представители профессионального движения железнодорожников, выросшего из когда-то учрежденных правительством пенсионных и сберегательно-вспомогательных железнодорожных касс.

Съезд проходил в Москве с перерывами с 20 сентября по 25 ноября 1905 года. Он должен был разработать и принять устав пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс. Однако, как свидетельствует М.Богданов, его участникам довольно быстро стало «ясно, что едва ли труды съезда пойдут дальше министерских архивов»²⁰.

Надо сказать, что работа этого железнодорожного съезда проходила в обстановке заметного оживления забастовочного движения. Наиболее заметными событиями здесь стали забастовка печатников московской типографии Сытина, начавшаяся 19 сентября, и стачка, в которую с 27 сентября вошли рабочие сборочного цеха Брестских железнодорожных мастерских. К концу сентября в России уже бастовали, согласно некоторым экспертным оценкам, десятки заводов, фабрик и железнодорожных предприятий²¹.

Все это не могло оставить равнодушным делегатов железнодорожного съезда, основным вопросом повестки дня которого быстро стал вопрос о политической обстановке в стране. Съезд потребовал от правительства незамедлительного предоставления подданным Российской империи основных гражданских прав и, получив отказ, объявил Всеобщую железнодорожную стачку, поручив ЦБ ВЖС определить дату ее начала.

Но когда ЦБ предложил начать ее 4 октября, его поддержали лишь представители эсеровского крыла профсоюзов железнодорожников, входивших в ВЖС. Что же касается эсдеков, влияние которых в ВЖС к тому времени заметно возросло, то они заявили о своей неготовности начать забастовку в указанный срок, подчеркнув при этом, что ЦБ выбрало неподходящий момент для объявления всеобщей стачки. После короткой, но интенсивной дискуссии нашли компромисс: было принято решение в кратчайшие сроки подготовить план ведения железнодорожной забастовки, а уж затем, 7 октября начать ее, так сказать, во всеоружии²².

Однако на этот раз лопнуло терпение у низовых активистов профсоюзов ВЖС, которые явочным порядком стали входить в забастовку. В два часа утра 6 октября пре-

кратили работу машинисты товарных поездов Московско-Казанской железной дороги, которых тут же поддержали их коллеги-конторщики. Все вместе они направились в Управление Московско-Брестской железной дороги, где быстро склонили к забастовке тамошних служащих. Вечером того же дня прекратили работу железнодорожники станций Николаевка, Сокольники, Перерва и Сортировочная. И уже к ночи стачка стала выходить за пределы Москвы²³.

ЦБ ВЖС немедленно поддержало бастующих и с этого момента забастовочное движение в России стало быстро приобретать форму всероссийской политической стачки. В ней приняло участие около 700 тысяч железнодорожников (из 751 тысячи рабочих и служащих, занятых тогда на железных дорогах России²⁴), 519 тысяч фабрично-заводских рабочих и около 500 тысяч так называемых «городских демократических слоев»²⁵. И результатом этой «Октябрьской революции», как назвали стачку современники, стал подписанный Императором 17.10.1905 Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Реакция бастующих на него была неоднозначная. 18 октября ЦК РСДРП(б) призвал трудящихся к вооруженному восстанию с целью свержения царского правительства. С ним полностью солидаризировался и Московский комитет РСДРП(б) (большевики), который еще на своей июньской конференции принял решение начать подготовку к вооруженному восстанию, приступив к созданию боевых дружин в каждом районе города Москвы²⁶.

Иначе отреагировали на Манифест 17 октября членские организации ВЖС. 18 октября в Москве прошло заседание Московского стачечного комитета ВЖС, который принял решение рекомендовать бастующим прекратить забастовку с 19.10.1905. В тот же день оно было обсуждено и одобрено на сходках рабочих и служащих, состоявшихся в тот же день во всех управлениях Московских железных дорог.

Решение Московского стачкома было полностью поддержано ЦБ ВЖС. К нему присоединились и участники I делегатского съезда железнодорожных рабочих и служа-

щих, полагавшие, что всеобщая политическая стачка должна быть крайней мерой давления на правительство и не допускавших даже мысли о ее перерастании в вооруженное восстание²⁷.

После этого железнодорожники в массовом порядке начали выходить из забастовки сначала в Москве, а затем и в других регионах России. Такой поворот событий заставил скорректировать свою позицию и наиболее радикально-настроенную фракцию забастовщиков, находившуюся под влиянием большевиков. 19 октября МК РСДРП(б), получив известие о решении Московского стачкома ВЖС и результатах проведенного последними референдумами среди бастующих железнодорожников, обратился к трудящимся с призывом временно приостановить стачку, сосредоточив все усилия рабочих на подготовке вооруженного восстания²⁸.

Одним из важных ближайших последствий «Октябрьской революции» 1905 года было изменение поведения правительства в сфере трудовых отношений железнодорожной отрасли. Так, 21.10.1905 глава Российского правительства С.Ю.Витте принял делегацию Центрального стачкома ВЖС, которая с его согласия разослала по железным дорогам телеграмму, содержащую перечень подлежащих удовлетворению, согласованных с руководством страны требований забастовщиков. В числе них были не только чисто экономические требования железнодорожников, но и гарантии ряда гражданских свобод, вроде признания за работниками железных дорог права на создание профессиональных союзов, их участия в забастовках и в коллективных переговорах с администрацией по защите насущных интересов железнодорожников, проведение профсоюзных собраний в помещениях, принадлежащих железным дорогам, для обсуждения актуальных проблем работников, включая вопросы проведения о забастовок и некоторые другие²⁹.

Неудивительно поэтому, что в сложившейся обстановке небывалые доселе перемены были отмечены и в поведении железнодорожной администрации. Как свидетельствует М.Богданов, «железнодорожное начальство, прежде

всегда холодное и не входящее в нужды подчиненных, сразу переменяло свою политику. Оно стало внимательно относиться к требованиям союзных организаций и всячески избегать открытого столкновения. Многие начальствующие лица стали просить о зачислении их в союз и, называя подчиненных «товарищами», явно у них заискивали». В результате все союзные организации «были явочным порядком легализованы и в союз стали вступать железнодорожники целыми массами»³⁰.

Понятно, что отмеченные подвижки сыграли немало важную роль в том, что в железнодорожной отрасли стала быстро утверждаться атмосфера социального мира. Это проявилось не только в том, что железнодорожные забастовки стремительно пошли на убыль, фактически прекратившись к концу октября, но и в изменении настроений значительной массы железнодорожников, которые уже не помышляли о забастовках, так как «подавляющее большинство» из них, теперь уже «не сомневалось, – по словам того же М.Богданова, – что все (обещанные правительством. – Р.В.) свободы воплотятся в жизнь и нужды железнодорожников будут скоро удовлетворены»³¹.

Однако этот период попытки утвердить социальный диалог в трудовых отношениях оказался очень недолгим, ибо правительство вернулось к прежним силовым методам их регулирования и уже в ноябре 1905 года началось новое наступление реакции на трудящихся. Одним из первых под удар правительства попал Петербургский совет рабочих депутатов, на что пролетариат Санкт-Петербурга ответил забастовкой протеста. В ней приняли участие и железнодорожные служащие петербургского транспортно-узла.

Однако это не остановило правительство. Оно усилило давление на трудящихся, приступив к фактической ревизии политических прав, обещанных Манифестом 17 октября. В результате, на железнодорожном транспорте вновь стала нарастать социальная напряженность, которую руководством ВЖС удавалось сдерживать с большим трудом.

В конце концов, Центральное бюро ВЖС принимает решение принять участие в конференции железнодорож-

ников, которую предполагалось созвать 05.12.1905 с целью обсуждения сложившейся ситуации и корректировки тактики противодействия наступлению реакции.

Надо сказать, что и на этот раз железнодорожная администрация проигнорировала факт заметного усиления социального брожения среди работников отрасли, перейдя к прямым репрессиям против членов ВЖС. В конце ноября был обнародован Циркуляр тогдашнего министра путей сообщения господина Немецаева, который отменил для железнодорожников все свободы, объявленные Манифестом 17 октября. Затем стали поступать телеграммы о вынесении смертного приговора членам железнодорожного профсоюза г. Кушки за их принадлежности к ВЖС. В ответ железнодорожники пригрозили немедленным возобновлением забастовки, что вынудило правительство отступить и отменить этот приговор. Однако затем оно издает 2 декабря закон об усилении ответственности за забастовки.

05.12.1905 в Москве открылась конференция, на которой присутствовали делегаты от 29 железных дорог России³². А 6 декабря Советами рабочих депутатов, поддержанных наиболее радикальными течениями социалистического движения России, прежде всего, большевиками, была объявлена всеобщая политическая забастовка. Получив известие об этом, делегаты железнодорожной конференции на своем заседании принимают решение объявить всеобщую политическую железнодорожную стачку 07.12.1905. В ночь на 7 декабря конференция рассылает телеграмму по всем направлениям железных дорог России с уведомлением трудящихся о принятом решении, в которой говорилось:

«Товарищи! Правительство, уступившее под давлением всеобщей октябрьской забастовки и объявившее 17 минувшего октября Высочайший манифест о свободе слова, собраний и неприкосновенности личности, теперь отказывается от своего манифеста; вместо свободы слова оно закрывает лучшие газеты, вместо свободы собраний – грозит тюрьмой за участие в железнодорожном и почтово-телеграфном союзах, вместо неприкосновенности личнос-

ти – арестовывает Советы рабочих депутатов в Петербурге, членов крестьянского союза в Москве и прочих граждан в других местностях России. Оно выбрасывает сотни тысяч фабрично-заводских рабочих на улицу, оно усмиряет голодных крестьян с помощью генерал-адъютантов и пулеметов, оно предаёт военно-полевому суду восставших солдат и матросов.

Товарищи! Каждый из нас понимает, что без упомянутых выше свобод и наших союзных организаций, наше экономическое и правовое положение не только улучшится, но станет хуже [...].

Дальше терпеть нельзя! Правительство вызывает нас на новый бой. Пусть, будет так! Вина за последствия падает на преступное петербургское правительство [...].

Итак, товарищи, смело и дружно на борьбу за освобождение всего народа. Мы не одни, городской пролетариат, трудовое крестьянство и сознательная часть армии и флота уже восстали за народную свободу, за землю, за волю»³³.

Так началась знаменитая всеобщая декабрьская политическая стачка 1905 года, в которой железнодорожники играли роль одной из ведущих сил. Ее накал был таков, что она быстро переросла в Москве и некоторых других местностях России в вооруженное восстание, которое правительству удалось подавить через максимальное напряжение сил и ценой многих жизней россиян.

Дорого заплатил за свое участие в декабрьской забастовке и Всероссийский железнодорожный союз. Но уничтожить его тогда правительству не удалось. И уже с первых месяцев 1906 года ВЖС начал возрождаться. А в декабре 1906 года он провел в Таммерфорсе свой III съезд, на котором присутствовали делегаты от 19 железных дорог, представлявшие 15 тысяч членов ВЖС. Согласно некоторым экспертным оценкам, это было вдвое больше, чем в пик наибольшего влияния ВЖС, которого он достиг после «Октябрьской революции 1905» года³⁴.

Таким образом, трагические события 09.01.1905 запустили в действие механизм самоорганизации трудящихся. В результате в России появилось массовое профсоюзное движение, которое сыграло ведущую роль в первой российской революции 1905–1907 годов.

Возникшие тогда профессиональные союзы формировались, вопреки утверждениям некоторых руководителей традиционных профсоюзов, совсем не как «профсоюзы будущего СССР»³⁵. Уже хотя бы потому, что в концептуальном калейдоскопе тогдашнего профсоюзного движения России советская «модель» профсоюзной деятельности попросту отсутствовала. Даже у большевиков, ее изобретателей, которые в то время все свои усилия направляли на то, чтобы ввести активно развивавшийся после январских событий 1905 года процесс профсоюзного строительства в русло избранной ими политической стратегии.

В этой своей деятельности большевики потерпели фиаско. Профсоюзное движение периода первой российской революции (1905–1907 годов) формировалось и развивалось по преимуществу вне среды идейно-политического влияния большевиков. Тогда оно действовало на базе того набора ценностей, которые сегодня составляют фундамент свободного профсоюзного движения цивилизованных стран рыночной демократии. И в этом своем качестве оно никак не может считаться прямым предшественником традиционных профсоюзов, как известно, положивших в основу своей деятельности несколько видоизмененную классическую советскую концепцию профсоюзной деятельности.

Особенно ясно это становится, когда речь заходит о деятельности такого объединения традиционных профсоюзов, действующих сегодня на железнодорожном транспорте, как РОСПРОФЖЕЛ. По характеру своей повседневной деятельности и менталитету своих руководителей он никак не может претендовать на роль прямого наследника первых железнодорожных синдикатов. Его исторической предтечей следует считать лишь те профессиональные союзы, которыми руководили в 1917-1918 годах

представители большевистской фракции РСДРП. Причем не всей, а той ее части, которая, категорически отвергая принципы свободного профсоюзного движения, не только рассматривала профсоюзы в качестве «приводного ремня» партии большевиков, но и неустанно боролась так же за то, чтобы превратить их «в органы социалистической власти», действующими «в соподчинении с другими организациями по проведению в жизнь новых начал организации хозяйственной жизни»³⁶.

Результат деятельности этих людей известен: сначала ими был уничтожен ВИКЖЕЛЬ – высший исполнительный орган воссозданного в 1917 году Всероссийского железнодорожного союза, а затем – расформированы те его членские профсоюзные организации, в том числе и ПАРОВОЗОСОЮЗ, руководители которых были не согласны с большевистской концепцией деятельности профсоюзов. На обломках свободного профсоюзного движения транспортников в сентябре 1920 года был создан Объединенный всероссийский производственный союз работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих), который возглавил такой известный «демократ», как Лев Троцкий.

А вскоре последовала еще одна структурная реформа. В октябре 1922 года Союз транспортных рабочих «разукрупнили» на Профсоюз водников и Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта. Этот последний, действительно, уже функционировал как «профсоюз будущего СССР». С него-то руководители сегодняшнего РОСПРОФЖЕЛа и должны отсчитывать свою собственную историю.

Что же касается свободного профсоюзного движения на железнодорожном транспорте России, то первые его представители обозначили себя еще до начала революции 1905–1907 годов. Однако, как о массовом явлении, о них заговорили весной 1905 года, когда железнодорожные служащие и рабочие – участники январско-февральских забастовок создали свое собственное объединение профессиональных союзов – ВЖС, которому суждено было сыграть выдающуюся роль в первой российской революции.

Произошло это в немалой степени потому, что ВЖС представлял собой, практически, один из первых в тогдашней России прототипов производственного профессионального союза, созданного на базе умелого синтеза соответствующего опыта западноевропейского и североамериканского профдвижения и собственно российского опыта борьбы в защиту профессиональных интересов железнодорожников. От объединений профсоюзов, существовавших в СССР под названием «производственной» или «отраслевой профсоюз» ВЖС эпохи 1905–1907 гг. отличался принципиально и, в том числе, гибкой, бесспорно демократичной оргструктурой, которая позволяла ему оперативно реагировать на изменения в настроениях основной массы своих членов и умело защищать их интересы на доступных ему уровнях механизма регулирования трудовых отношений, в том числе и с помощью всеобщей стачки, если в таковой была нужда.

Другой причиной, позволившей ВЖС играть роль одной из ведущих сил в первой российской революции, была оригинальная схема его участия в политической жизни страны, где он выступал как своеобразный «политический профсоюз». Иными словами, как политически весьма активный профсоюз, который пытался оказывать прямое воздействие на политическую жизнь страны, сохраняя при этом полную свободу рук в своих демаршах в сфере «большой политики» и независимость от какой-либо партии, тем более, от «партии власти», и не выходя при этом за рамки своей функции социальной защиты профессиональных интересов своих членов.

Созданная ВЖС в 1905–1906-х годах концепция профсоюзной деятельности использовалась некоторыми профсоюзами железнодорожников вплоть до апреля 1921 года, когда на Китайско-Восточной железной дороге прекратила свое существование последняя структура Всероссийского профсоюза паровозных бригад, одной из ведущих членских организаций ВЖС. Однако немало идей Всероссийского железнодорожного союза были реализованы в живой профсоюзной работе свободных профсоюзов нашей страны.

На железнодорожном транспорте, например, они лежат сегодня в основе деятельности РПЛБЖ. Он не только официально считает себя продолжателем дела первых железнодорожных синдикатов, но и постоянно доказывает это конкретными действиями в защиту прав и насущных интересов своих членов, а в их лице – всех работников железнодорожного транспорта России.

Примечания

1. Добровольский А., «Ошибка императора». – МК, 22.01.2005.
2. Там же.
3. Гусаров Б.П., «Локомотив революции. Железнодорожники Московского узла в революции 1905–1907 гг.». – М., 1989, с. 17 (далее – Гусаров Б.П., «Локомотив революции...»).
4. Филатов Л.Г., «Железнодорожники Московско-Казанской железной дороги во всероссийской октябрьской политической стачке 1905 года». НИИ языка, литературы, истории и экономики при СМ Мордовской АССР. Труды. Вып.21. Серия историческая. – Саранск, 1961, с. 123.
5. *Малая энциклопедия* по международному профдвижению. – М., Издание Профинтерна, 1927, с. 837.
6. Там же.
7. М.Б-ов (Богданов), «Очерки по истории железнодорожных забастовок в России». – М., Товарищество типографии А.И.Мамонтова, 1906, с. 4; Гусаров Б.П., «Железнодорожники России в революции 1905–1907 годов». Автореферат на соискание ученой степени доктора исторических наук. – М., 1994, с. 22 (далее – Гусаров Б.П., Автореферат).
8. «Вперед», 1905, №10, 2 марта, цит. по: Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 20.
9. Богданов М., ук. произв., с. 21.
10. Там же.
11. Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 19.
12. Богданов М., ук. произв., с. 4; Филатов Л.Г., ук. произв., с. 123.
13. Богданов М., ук. произв., с. 23, 24.
14. Там же, с. 4; Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 5.
15. Богданов М., ук. произв., с.25; Комиссия по изучению истории профессионального движения в России. (Истпроф ВЦСПС); «1905–1907гг. в профессиональном движении. I и II всероссийские конференции профессиональных союзов». – М., 1925, Изд-во ВЦСПС, с.161 (далее – «1905–1907 гг. в профессиональном движении...»); Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 21; Большаков В., «Профессиональное движение на железных дорогах России (Краткая историческая справка)», с. 1, текущий архив РПЛБЖ.