

2.3.

«Платформа ВЖС, принятая I съездом Всероссийского железнодорожного союза (Москва, 20–21.04.1905)

«Недолгий, но поучительный опыт железнодорожного движения ясно и определенно показал, что всякие ходатайства и просьбы служащих и рабочих об улучшении их положения останутся тщетными и бесполезными до тех пор, пока положение служащих и рабочих будет зависеть исключительно от произвола всемогущей бюрократии. Под влиянием страха перед готовящимися волнениями и забастовками железнодорожная администрация может выдавать различных обещаний, но как только страх проходит, движение затихает, и временная выборная организация, руководящая движением, прекращает свое существование, железнодорожная администрация или довольно бесцеремонно уклоняется от исполнения своих обещаний,

или преподносит их под таким соусом, при котором они совершенно не отвечают желаниям служащих и рабочих и не вносят никаких изменений в их положение. Вывод из всего этого может быть только один: чтобы улучшить свое положение служащие и рабочие должны, оставив прежние приемы мирных просьб и ходатайств, направить все свои усилия на создание профессионального Союза, который мог бы охватить и объединить, по возможности, служащих и рабочих самых разнообразных профессий. Но как бы ни была велика солидарность железнодорожных тружеников в деле профессионального Союза, жизненность и плодотворность последнего немислимы без наличности тех государственно-правовых норм, которые только и могут гарантировать успешное развитие всякой общественной самостоятельности. Здесь мы встречаемся с такими общеполитическими нуждами нашей родины, как свобода слова, печати, собраний, союзов, стачек, неприкосновенность личности и жилища. Отсюда вторым следствием, вытекающим из общих условий всякой профессиональной борьбы, является необходимость поставить деятельность Союза железнодорожных служащих на политическую почву. В таком понимании неотложных нужд русской действительности железнодорожные служащие и рабочие будут идти рядом со всеми, уже выступившими на путь освободительной борьбы. В частности, железнодорожный Союз ставит себе задачей корпоративную организацию железнодорожных тружеников и согласование коллективных действий их в области профессиональных и общегражданских интересов. В виду того, что контингент служащих российских железных дорог охватывает массу лиц самых разнообразных служебных положений и не однороден по социальному составу (рабочие, машинисты, инженеры, служащие в управлениях и т.д.), объединяющая их организация не может присоединиться в полном своем составе ни к одной из существующих политических партий. Целью Союза является защита материальных правовых, культурных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог, что может быть достигнуто лишь при наличности демократического государственного строя. Поэтому самой

главной задачей Союза является требования изменения существующего государственного строя, и, как логическое следствие этого, требование созыва народных представителей с законодательной властью, выбранных всем населением страны, на началах всеобщей, равной, прямой и тайной подачи голосов без различия пола, национальности и вероисповедания. Эти условия представляют собой тот минимум, который позволит Союзу объединить большинство лиц и групп, принадлежащих к различным политическим партиям. Не считая, однако, возможным ограничиваться голым провозглашением принципов и желая стать с первых же шагов на путь корпоративной деятельности, Союз берет на себя и фактическое осуществление в пределах железнодорожной корпорации свободы слова и собраний, а так же организацию стачек, как частных, так всеобщих и допускает организационное самоопределение могущих возникнуть в среде железнодорожных корпораций профессиональных рабочих союзов».

(М.Богданов, указ.произв., с. 25–28)