

5.

ВЖС на втором этапе первой российской революции (1906–1907)

5.1.

Всероссийская конференция работников железных дорог
(середина апреля 1906 года)

«[...] ВСЕРОССИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СОЮЗ

*Обращение Центрального Бюро союза к центральным
комитетам социалистических партий*

Состоявшаяся в половине апреля 1906 года конференция из делегатов от местных комитетов и от Центрального Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза с уча-

ствием представителей центральных комитетов партий социалистов-революционеров и социал-демократов, по ознакомлении с фактическими условиями деятельности и настоящего положения Союза на 21 дороге Европейской сети русских железных дорог, между прочим, постановило: «Предложить Центральному Бюро Союза войти в переговоры с центральными учреждениями социалистических партий, имеющих организацию среди железнодорожных рабочих и служащих, в целях выработки временных условий, которые способствовали бы возможно более согласованному ведению работы на местах; при этом иметь в виду желательность образования, где потребуются, совместных совещаний из представителей Железнодорожного Союза и названных партий для проведения этих условий на практике».

Союз существует в настоящее время как организация, вполне самостоятельно выступающая в общей политической борьбе, вследствие чего некоторые из членов социалистических партий, а отчасти и из среды самих членов Союза, склонны смотреть на него, как на особую политическую партию или организацию определенной партии. Такая неправильная точка зрения поставила бы вопрос о соглашении с партиями совсем в особое положение, почему Центральное Бюро Союза, в связи с выработкой названных условий и проекта соглашения с партиями, считает необходимым в особом изложении, возможно подробно рассмотреть те принципы, которые должны быть проведены в организации железнодорожного Союза в связи с отношением его к политической борьбе и политическим партиям. Принципы эти всецело лежат в основе Союза и в настоящее время, хотя и проведены на практике не везде с достаточной полнотой, главнейшим образом вследствие неблагоприятных общегражданских условий в настоящее время, отчасти же и вследствие встречающегося в некоторых местах серьезного разномыслия между союзниками и членами партийных организаций с одной стороны; а с другой – между официальными представителями разных социалистических партий.

Центральное Бюро Союза полагает, что согласие между Союзом и партиями в отношении признания этих или подобных им основных принципов является не только желательным, но и настоятельно необходимым, так как без согласия по существу и взаимного понимания всякие попытки постоянного соглашения по поводу тех или иных внешних проявлений деятельности Союза и партий неизбежно останутся на практике мертвою буквой.

Общие основания, которые должны быть проведены в организации Железнодорожного союза в связи с отношением его к политической борьбе и политическим партиям

1. Всякая организация среди железнодорожных рабочих и служащих должна иметь в основе практическую цель этих последних, а именно: улучшение экономических, правовых, культурных, общегражданских и других условий существования железнодорожных работников. Цель эта может быть достигнута сколько-нибудь положительным образом лишь в связи с общим улучшением положения всего трудящегося населения страны. В свою очередь, для достижения последнего условия активные выступления железнодорожников в качестве цельной, профессионально-объединенной организации имеют весьма существенное значение. Единственный путь, который может вести к достижению этой цели, заключается в постоянной организованной борьбе самих трудящихся, и, следовательно, организация среди железнодорожных рабочих и служащих должна, прежде всего, отвечать этому основному условию, т.е. она должна дать железнодорожным труженикам возможность с наибольшим успехом вести борьбу, во-первых, с хозяевами железнодорожных предприятий и железнодорожной администрацией, поскольку действия их направлены во вред интересам трудящихся, и, во-вторых, с общим политическим и социальным строем страны, поскольку последний является орудием эксплуатации и угнетения масс трудящегося населения и поскольку он противоречит их гражданским, правовым, культурным, экономическим и другим интересам.

Борьба первого рода является борьбой экономической, борьба второго рода – политической. Для железнодорожников, в силу особенностей железнодорожного дела, является совершенно неизбежным полное совмещение борьбы экономической и политической, как следствие того, что хозяином железнодорожных предприятий в большинстве случаев является в России само правительство (если не прямо, то косвенно – путем регламентирования даже всех мелочей железнодорожного частного хозяйства), так и вследствие того, что главнейшее средство экономической борьбы, – стачка, – на железных дорогах уже сама по себе является актом политической борьбы, ибо она не только во многих отношениях нарушает правильность течения всей общественной жизни, но и непосредственно лишает правительство возможности исполнять многие существенные свои функции. Кроме того, всякие, даже чисто экономические завоевания трудящихся окажутся прочными лишь постольку, сохранность их будет обеспечена общим политическим состоянием страны. Поэтому, если всякая вообще экономическая борьба трудящихся может быть вполне плодотворной только при тесном сочетании ее с борьбой политической, то для тружеников железнодорожного дела, и особенно в России, почти совершенно не может быть даже и речи о борьбе исключительно экономической; последняя не только не должна, но и не может быть отделена от борьбы политической, а следовательно организация железнодорожных тружеников должна быть приспособлена одновременно как для экономической, так и для политической борьбы.

2. Вся масса железнодорожных рабочих и служащих в общественно-товарищеском и политическом отношении состоит в настоящее время из следующих главных групп:

а) железнодорожники, принявшие программу и входящие в состав какой-либо социалистической партии; таких железнодорожников в настоящее время сравнительно меньшая часть, даже из числа активных элементов на большинстве дорог, за исключением разве некоторых дорог Царства Польского, Финляндии, Кавказа и Сибири. Не мало железнодорожников входят или тяготеют в идейном отношении и к несоциалистическим политическим

партиям, как, например, к партии конституционно-демократической, но так как партии эти исключительно парламентские, то принадлежность к ним не имеет значения в отношении непосредственной борьбы трудящихся масс, и потому выделять железнодорожников-кадетов и пр. в особую группу в данном отношении не представляется никакой надобности. Наибольшее число лиц, принадлежащих к социалистическим партиям, находится среди рабочих мастерских и депо, среди же служащих и других категорий рабочих их, вообще, весьма мало, за исключением поименованных выше дорог.

б) железнодорожники, постоянно участвующие в Всероссийском Железнодорожном Союзе; таких работников, вообще значительно больше, чем социалистов, как среди служащих, так и среди рабочих (многие состоят одновременно и в Союзе и в партиях).

в) железнодорожники, сочувствующие Всероссийскому Железнодорожному Союзу, но примыкающие к нему только во время активных выступлений, когда сила правительственных репрессий и власти сводятся на нет; они в настоящее время составляют весьма значительную группу, которая на некоторых дорогах обнимает собою почти всех остальных работников.

г) группа лиц, вообще, совершенно безразличных к общественным, товарищеским и политическим интересам, — более или менее значительна на различных дорогах и в разное время; она не имеет, конечно, почти никакого влияния на ход дела.

д) элементы реакционные, не признающие общественных и товарищеских интересов трудящихся; таких людей на железных дорогах в настоящее время вообще мало, способных же из их числа к активным действиям и того меньше.

3. Для успешности борьбы вообще и особенно для успешности отдельных боевых выступлений железнодорожных рабочих и служащих, безусловно, необходимо соблюдение следующих условий:

а) все активные и способные к активности элементы из среды железнодорожников — как рабочих, так и служа-

щих – должны быть охвачены на каждой дороге одной общей организацией, так как только в таком случае организация эта представляет собою цельную технически обособленную (профессиональную) единицу, и, следовательно, только в этом случае она будет обладать той колоссальной силой и значением, которые создаются специфическими особенностями самого железнодорожного дела, представляющего собою особенно важное техническое подразделение в общей системе промышленного хозяйства страны.

Само собой понятно, что если бы масса железнодорожников на каждой дороге была разделена между несколькими независимыми одна от другой организациями, то даже при полном согласии между этими организациями нельзя было бы достигнуть, в смысле единства и силы действия, и малой доли того, что может быть достигнуто в целостной организации, где все участники всегда работают совместно. Особенно нежелательным было бы разделение в отдельные организации рабочих от служащих, что проповедуется многими социал-демократами на том основании, что служащие не являются, по их мнению, истинно-пролетарским слоем. Оставляя в стороне вопрос о сомнительности такого положения с чисто принципиальной стороны, необходимо указать, что в случае такого разделения, каждая из организаций сама по себе почти совсем не имела бы тех преимуществ, которые даются профессиональными особенностями железнодорожного дела, и именно в этом случае явилась бы наибольшая возможность расхождения и даже взаимной борьбы между обеими организациями трудящихся. По этим же причинам организации отдельных дорог должны находиться между собою в тесной органической связи.

Необходимость объединения всех железнодорожников в одной общей организации, тем не менее, нисколько не исключает собою возможности и даже целесообразности образования внутри этой организации отдельных автономных частей и групп на почве каких-либо местных особенностей или специальных интересов, но степень автономности этих частей и особенности их устройства ни в каком случае не должны противоречить задачам общей организации и нарушать целостность последней.

б) указанная общая организация должна представлять собою плоть от плоти и кость от кости всей массы входящих в нее работников, без чего она не может иметь ни авторитета, ни фактической силы. Поэтому все учреждения в организации должны быть образованы на вполне демократических, свободных началах, поскольку проведение таковых на практике может быть допущено в зависимости от внешних условий. В тех же случаях, когда открытое проведение этих начал является фактически невозможным, закрытые (конспиративные) учреждения должны устраиваться таким образом, чтобы они как можно лучше соответствовали настроению масс и вообще – как по своему характеру, так и по личному составу – возможно ближе подходили к тем типам, которые вероятно сложились бы, если бы организация устраивалась открыто, при соблюдении всех демократических условий. Равным образом и деятельность каждого такого учреждения должна согласоваться не столько с личными стремлениями входящих в него лиц, сколько с настроением соответственных, стоящих за ним масс трудящихся, – особенно в таких вопросах, когда данное учреждение выступает не в целях воздействия с своей стороны на эти массы, а действует в качестве органа этих последних. Из изложенного ясно, что рассматриваемая желательная организация должна быть не чем иным, как беспартийным союзом, охватывающим всех работников железнодорожной профессии и организованным на демократических началах, соответственно чему все его учреждения и установления должны определяться в последнем счете правильно избранными общими делегатскими съездами железнодорожников, во-первых, на каждой отдельной дороге, а во-вторых, по всей сети российских железных дорог.

в) сознательно-реакционные, как из среды служащих, так и из среды рабочих, в союз входить, конечно, не должны. Из числа остальных железнодорожников, которые должны быть по возможности все организованы в союз, которые имеют склонность ограничиться в борьбе только узкопрофессиональными интересами, но громадное их большинство, и особенно люди более активные и более

влиятельные, уже и в настоящее время вполне отчетливо сознают, что, помимо улучшения общих политических и социальных условий, в стране всякая борьба за чисто профессиональные интересы, если бы она и была возможна, остается бесплодной, что для железнодорожников, как указано выше, имеет особенно непреложное значение. Поэтому рассматриваемый Союз фактически не мог бы быть исключительно профессиональным, и железнодорожники, сознательно выступая в политической борьбе, не могут, конечно, не внести соответственного сознания в ту организацию, которая является орудием этой борьбы. Кроме того, железнодорожный союз не только не должен и не может быть безразличным по отношению к общим социальным и политическим вопросам, стоящим в стране на очереди, но он должен носить в политическом отношении совершенно определенный чисто демократический характер, так как, помимо решения упомянутых общих социальных и политических вопросов в последовательно-демократическом направлении, не может быть разрешена хотя бы малая часть даже узкопрофессиональных задач железнодорожных работников. Эти общедемократические требования обязательно должны быть включены и в программу железнодорожного союза в следующих целях:

а) чтобы не поддерживать, а, напротив того, разрушать в умах железнодорожных работников – особенно в более темных их слоях – вредные и ложные представления о том, что профессиональную борьбу можно с успехом вести независимо от общего движения демократии;

б) чтобы воспрепятствовать вступлению в союзную организацию и пользованию ее преимуществами членам, враждебно относящимся к общим требованиям трудовой демократии, и, следовательно, вредным для всякого профессионального движения; лица, безразличные к политическим вопросам, вступать в союз все-таки могут, но они ни в каком случае не должны находить в нем поощрения своему индифферентизму;

в) чтобы союз железнодорожных работников не ограничивался узкопрофессиональными интересами, а и впредь остался бы такою же боевою силой в общей поли-

тической борьбе за осуществление демократических принципов государственного устройства, какою он фактически был до сего времени; сила эта будет необходима, конечно, и после осуществления этих принципов, так как сохранение их возможно будет только в том случае, если благоприятное соотношение реальных сил в стране не изменится к худшему, и

г) чтобы программа союза, т.е. его писаная конституция, возможно полно и точно выражала собою действительные свойства союза и фактический характер его деятельности и значения.

Политическая часть программы союза (политическая платформа) не может иметь, однако, какой-либо частной тенденции, как этот возможно и неизбежно для политических партий, так как союз должен включить всех железнодорожных работников, могущих участвовать в общей борьбе за улучшение своего положения, тогда как партии вербуют своих членов именно по убеждениям. Поэтому политическая платформа союза должна включать в себя только такие требования, которые в данное время являются общими и бесспорными для самых широких масс трудовой демократии, а такими требованиями в действительности могут быть только те, которые уже выдвинуты и воочию поставлены на очередь самой жизнью; словом, союз не должен иметь политической программы, представляющей собою нечто рассчитанное на дальнейшее, более или менее отдаленное время, а должен ограничиться лишь политической платформой, т.е. признанием ряда только таких политических требований, за которые охватываемые союзом широкие массы трудящихся уже фактически считают необходимым бороться.

Существующий ныне Всероссийский Железнодорожный Союз, как по своей программе, принятой на I съезде, так и по фактическому проявлению своей деятельности, соответствует намеренному в вышеприведенном изложении типу организации железнодорожных тружеников; тип этот должен быть признан желательным по соображению как с современным фактическим положением дел на железных дорогах, так и с общими задачами, стоящими на

очереди у трудящихся масс населения вообще. Этот желательный тип организации на нескольких дорогах был даже полностью проведен во время после октябрьских свобод, и имеются полные основания полагать, что под влиянием существующего союза дело примет именно такой оборот на всех дорогах, как только явится возможность приступить к свободному устройству открытых организаций.

(М.Богданов, ук.произв., с. 61-71)