

УДК 681.5.015.23:655.3

Первая конференция железнодорожников Московского узла – членов партии социалистов-революционеров в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук,
профессор,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрена деятельность Московского железнодорожного бюро партии эсеров, стремившегося поставить организацию железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров на прочные основы и выработать общую линию поведения в своей работе на железных дорогах. Для реализации этой цели Московское железнодорожное бюро партии эсеров организовало и провело 18 июня 1917 г. в Москве конференцию железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров. Основными вопросами, рассмотренными конференцией, стали отношение к постоянно возникавшим отдельным профессиональным союзам в среде железнодорожников и к Всероссийскому железнодорожному союзу, проекту его устава, выработанному апрельской железнодорожной конференцией 1917 г. Партия эсеров в 1917 г. активно действовала в рядах железнодорожников, стремясь ввести их в прочные организационные рамки. Первая конференция железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров Московского узла в 1917 г. способствовала решению намеченных эсерами задач, определению отношения эсеров к железнодорожному движению в целом.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Первая конференция железнодорожников Московского узла – членов партии социалистов-революционеров в 1917 году // «Теории и проблемы политических исследований». 2019. Том 8. № 3А. С. 104-110.

Ключевые слова

Московское железнодорожное бюро, партия эсеров, конференция железнодорожников Московского узла – членов партии социалистов-революционеров, революция 1917 г. в России, железнодорожный транспорт.

Введение

9 июня 1917 г. газета «Труд», печатный орган Московского комитета партии социалистов-революционеров, информировала, что Московское железнодорожное бюро партии эсеров, стремясь поставить организацию железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров на правильные основы и выработать общую линию поведения в своей работе на железных дорогах, созывает в Москве 18 июня 1917 г. конференцию железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров. Основными вопросами, которыми предстояло заняться конференции, являлись отношение к постоянно возникавшим отдельным профессиональным союзам в среде железнодорожников и отношение к Всероссийскому железнодорожному союзу и проекту его устава, выработанному апрельской железнодорожной конференцией 1917 г. С другой стороны, созываемая конференция должна была выработать план организации как московской, так и по линиям железных дорог. На конференцию приглашались с правом решающего голоса: 1) представители организованных групп по одному от 20 (как из Москвы, так и с линии); 2) социалисты-революционеры члены центральных или главных исполнительных комитетов железнодорожных союзов.

Подготовка и проведение конференции

Право совещательного голоса предоставлялось: 1) товарищам по приглашению Московского железнодорожного бюро; 2) социалистам-революционерам линии, не имевшим мандатов от групп; 3) членам районного совета рабочих депутатов железнодорожников Московского узла. Отмечалось, что все справки о созываемой конференции можно было получить у секретаря Московского железнодорожного бюро П.И. Дубова с 5 до 8 часов по адресу: Леонтьевский переулок, дом 19 [Труд, 1917, 9 июня].

13 июня 1917 г. газета «Труд» отмечала, что общее движение железнодорожников, несмотря на более или менее наметившуюся линию построения железнодорожной организации во всероссийском масштабе, все еще не могло уложиться в строго определенные организационные рамки. Наряду с организациями, складывавшимися по схеме, выработанной Всероссийской железнодорожной конференцией, состоявшейся в апреле 1917 г. в Петрограде, постоянно возникали новые проекты союзов, то стремящихся организовать железнодорожников в ограниченных пределах отдельных профессий, то проникнутых идеей чистого профессионализма. Каждый день приносил новый проект какого-либо нового союза. Разнообразие таких проектов трудно поддавалось простому учету, и тем труднее, по оценке печатного органа партии эсеров, было железнодорожникам разобраться в вопросе о том, как нужно отнестись к этим стремительно разрастающимся союзам. Вместе с тем разобраться следовало, поскольку «простая экономия сил не должна позволять громоздить Вавилонскую башню зачастую совершенно излишних союзов, комитетов и советов железнодорожников. Без твердо обозначенной, строго определенной позиции по вопросу о структуре, построении общежелезнодорожной организации работа партийных товарищей часто встречает ряд затруднений» [Там же, 13 июня].

Социалисты-революционеры, работавшие среди железнодорожников, полагали, что создавшееся положение следовало как можно быстрее ликвидировать. Они считали необходимым для самих себя ясно очертить цели и задачи железнодорожного движения, а также его организационные формы. Железнодорожные профессиональные союзы, по целому ряду

причин, коренившихся как в условиях самой постановки ведения хозяйства железных дорог и их внутренней организации, так и в условиях труда самих железнодорожников, требовали особой внимательности при разработке плана организации. Специфика заключалась в количестве самых разнообразных профессий, существовавших на железных дорогах. Союз, стремившийся охватить их всех, должен был обладать достаточно гибкой для этого формой. Задачи внутренней организации труда, контроля и наблюдения за общим ведением хозяйства еще более усложняли дело. Особенности революционного периода, когда все условия жизни менялись с невероятной быстротой, выдвигая один за другим вопросы колоссального значения для будущего всей трудовой демократии, эсеры «как партия ответственная, имеющая возможность претворять решение свое в дело», считала себя обязанной в своих выступлениях придерживаться одной программы и одной тактики, поскольку «иначе мы сами будем содействовать распылению сил революции и сведению на нет ее завоеваний» [Там же].

Стремясь положить конец разрозненным выступлениям железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров по вопросам железнодорожного движения и «спаять в одно целое всех партийных товарищей», работавших на железных дорогах Московского узла, Московское железнодорожное бюро созывало 18 июня 1917 г. в Москве конференцию. Отмечалось, что конференция эта, поскольку железнодорожная партийная работа была еще не достаточно «влита» в прочные организационные рамки, вполне естественно, не могла созываться по строгому принципу пропорционального представительства, но она, несомненно, должна была подготовить почву для правильной организации и, самое главное, должна была наметить и определить отношение эсеров к железнодорожному движению в его целом. Подчеркивалась крайняя заинтересованность в прибытии возможно большего числа товарищей с линии, которые помогли бы конференции полнее осветить все вопросы железнодорожной жизни.

16 июня газета «Труд» сообщала от имени Московского железнодорожного бюро эсеров о назначенной на 18 июня 1917 г. в 10 часов утра в 3-й аудитории университета А.Л. Шанявского конференции железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров. На ее обсуждение планировалось вынести вопросы об отношении к формам организации железнодорожников, т. е. к Всероссийскому железнодорожному съезду и отдельным профессиональным союзам, постоянно возникавшим, а также вопросы внутренней организации самих железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров. Накопились вопросы к представителям организованных групп социалистов-революционеров не только Москвы, но и на линиях, выбранных по одному из 20 членов группы, а также к социалистам-революционерам – членам центральных или главных исполнительных комитетов каждой железной дороги. Мандаты должны были проверяться и обмениваться на входные билеты в университет А.Л. Шанявского перед началом конференции с 9 часов утра. Все спорные вопросы о предоставлении права решающего голоса на конференции предусматривалось решать самой конференцией [Там же, 16 июня].

На субботу, 17 июня 1917 г., в 6 часов вечера в помещении Капцовского училища на Леонтьевском переулке, в доме 19, в котором находилось бюро партии эсеров в Москве, намечалось собрание Московского железнодорожного бюро партии социалистов-революционеров по вопросам, связанным с созывом конференции железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров [Там же]. Московское железнодорожное бюро партии социалистов-революционеров, также располагавшееся в Капцовском училище, было открыто ежедневно с 5 до 8 часов вечера. Выдавались все справки по вопросам Московского железнодорожного бюро партии эсеров, продавалась литература для железнодорожных

организаций партии социалистов-революционеров. Направлялись лекторы, пропагандисты и агитаторы для устройства докладов и выступлений на митингах и собраниях на железных дорогах. Все адреса организовавшихся групп партии социалистов-революционеров при железных дорогах, а также отдельных товарищей железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров следовало передавать секретарю П.И. Дубову для регистрации в часы дежурств или по указанным номерам телефонов с 10 до 4 часов дня [Там же, 14 июня].

18 июня 1917 г. на Первой конференции железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров Московского узла присутствовало более 130 товарищей представителей организованных групп социалистов-революционеров Москвы, Курска, Нижнего Новгорода, Конотопа, Орши, Смоленска, Тулы, Петрограда и других станций. Конференция, заслушав доклад о задачах и целях всероссийского железнодорожного союза, приняла резолюцию, которая должна была стать руководящей при практической работе социалистов-революционеров среди железнодорожников [Голос железнодорожника, 1917].

Резолюция включала в себя следующие положения:

- 1) Союз работников на железных дорогах должен вести борьбу не только за защиту профессиональных, духовных и экономических интересов своих членов, но и за прогрессивно расширяющееся участие организаций железнодорожников в установлении внутреннего распорядка труда и ведения хозяйства железных дорог путем предоставления органам союза самого широкого права контроля и наблюдения за постановкой дела во всем его объеме и за деятельностью административных лиц и органов управления на железных дорогах;
- 2) Железнодорожный союз, по мере роста его организованности, должен добиваться передачи в его руки как самоуправляющейся единицы охраны железных дорог, их имущества и безопасности движения в целях наибольшей демократизации и привлечения широких масс к делам управления железными дорогами, проведения выборного начала при замещении всех должностей, развития деятельности местных и районных своих органов путем передачи им для решения всех вопросов, связанных с данным районом;
- 3) построение организации железнодорожников во всероссийском масштабе может опираться только на территориальную или районную систему, отрицающую профессиональную и групповую замкнутость как дробящую силы пролетариата и вызывающую лишь взаимное недоверие; каждая железная дорога, представляя одно целое, делится на районы, совокупность которых составляет основу организации, объединенной общедорожными законодательным делегатским съездом и исполнительным центральным органом; собрание делегатов дорог России является законодательным органом Всероссийского железнодорожного союза, а выборный центральный комитет – исполнительным;
- 4) всякие попытки создания самостоятельных союзов по отдельным профессиям среди железнодорожников, нарушающие основы единения и ведущие к развитию центробежных влияний, могущих разорвать Всероссийский железнодорожный союз на бесконечное число незначительных по их силе и влиянию групп, должны быть решительно отвергнуты; следует развивать деятельность профессиональных групп путем передачи им на обсуждение и разработку всех требований, касающихся данной профессии, улучшать положение работников и саму постановку дела, образуя профессиональные секции общего Всероссийского железнодорожного союза,

предъявляющие свои требования и ведущие борьбу за них только через центральные и местные органы Всероссийского железнодорожного союза;

- 5) равным образом вредит широко понятным задачам движения железнодорожников сужение его рамок и задач до пределов профессионального союза, но не ведущего планомерной и упорной борьбы как за политические права, так и за передачу в руки самих железнодорожников организации труда и хозяйства железных дорог;
- 6) Всероссийский железнодорожный съезд, являясь союзом всех железнодорожников, объединяя их на определенной платформе выдвинутых им требований, по существу, должен быть строго внепартийным (что не исключает возможности вступления членов его в те или иные партии), ибо лишь при этом условии он сможет объединить всех железнодорожников и вести борьбу за общие интересы всех трудящихся, подчиняя ее конечной цели – достижению социалистического строя;
- 7) стремясь взять в свои руки все управление железными дорогами на началах демократизации и полного самоуправления, Всероссийский железнодорожный союз должен включить в свои ряды всех без исключения железнодорожников, иными словами следовать принципу, в соответствии с которым каждый работающий на железных дорогах тем самым вступает в члены союза, подчиняется его постановлениям и выборным его органам;
- 8) считая настоящий момент развития творческих сил трудовой демократии наиболее благоприятным для роста железнодорожного рабочего движения и прочного закрепления завоеванных в революционный период позиций, Первая конференция железнодорожников Московского узла – членов партии социалистов-революционеров намеревалась всеми имевшимися в ее распоряжении средствами и силами проводить свои взгляды на задачи и формы организации Всероссийского железнодорожного союза на основах Февральской буржуазно-демократической революции [Там же].

Конференция также рассмотрела вопрос о задачах организации железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров. В принятой резолюции по этому вопросу подчеркивалось, что кроме общепартийной пропаганды Московское железнодорожное бюро и все группы социалистов-революционеров должны были, строго соблюдая внепартийность Всероссийского железнодорожного союза, привлекать к активному участию в его работе всех товарищей социалистов-революционеров и тем самым влиять на направление его деятельности по пути, указанному в приведенной выше резолюции.

По организационным вопросам конференция, приняв общую схему организации Московского железнодорожного бюро партии социалистов-революционеров, выбрала 5 членов от всей конференции и по одному представителю с каждой дороги в бюро. Последним поручили принять все меры к организации дорожных групп социалистов-революционеров в одно целое на всех железных дорогах Московского узла, связаться с железнодорожниками – членами партии социалистов-революционеров по всей России, не позднее 12 июля созвать в Москве съезд железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров по возможности во всероссийском масштабе для окончательной выработки платформы деятельности и устава организации. На этом конференция завершила свою работу.

Заключение

В 1917 г. партия эсеров была наиболее массовой политической силой в России с максимальной численностью около 1 миллиона человек. Представители партии имели большое

влияние в Советах, других органах местного самоуправления, входили в состав Временного правительства. Партия социалистов-революционеров декларировала свои цели и задачи: защищать интересы рабочих и трудового крестьянства, объединяя их в одну могучую армию труда; ставить своей конечной целью осуществление социализма, т. е. уничтожение частной собственности на землю, фабрики и заводы – требовать общего труда на общую пользу; отстаивать полную свободу и равенство всех граждан; требовать установления народного управления как в центре, так и на местах (демократической республики); в период подготовки и в ходе Учредительного собрания защищать интересы рабочих, охрану труда, восьмичасовой рабочий день, добиваться установления такого уровня заработной платы, ниже которого она не должна опускаться, государственного страхования рабочих на случай болезни, увечья, старости, безработицы; требовать передачи всей земли в общенародное достояние; добиваться перенесения основной тяжести налогов с трудового народа на имущих; требовать земли и воли; стремиться обеспечить инвалидов, сирот, вдов, стариков, пострадавших от войны, а также семьи лиц, призванных на войну.

Партия эсеров в 1917 г. активно действовала в рядах железнодорожников, стремясь ввести их в прочные организационные рамки. Первая конференция железнодорожников – членов партии социалистов-революционеров московского узла в 1917 г. способствовала решению намеченных эсерами задач, определению отношения эсеров к железнодорожному движению в целом.

Библиография

1. Голос железнодорожника. 1917. 25 июня.
2. Труд. 1917. 9 июня.
3. Труд. 1917. 13 июня.
4. Труд. 1917. 14 июня.
5. Труд. 1917. 16 июня.
6. Труд. 1917. 24 июня.
7. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 5.
8. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-111.

The First conference of socialists-revolutionaries working at the Moscow railway junction in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport,
127994, 9/9, Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article aims to study the activities of the Moscow Railway Bureau of the Socialist Revolutionary Party, which made an attempt to provide a solid foundation for the organisation of socialists-revolutionaries working at the Moscow railway junction and develop a common line of

conduct in their work on the railways. In order to achieve this goal, the Moscow Railway Bureau of the Socialist Revolutionary Party organised and held a conference of socialists-revolutionaries working on the railways in Moscow on June 18, 1917. The author of the article points out that the main issues, considered by the conference of socialists-revolutionaries working at the Moscow railway junction in 1917, were the attitude to the constantly arising individual trade unions of railway workers and to the All-Russian Railway Union, its draft charter drawn up by the railway conference held in April 1917. The Socialist Revolutionary Party were active in the ranks of railway workers in 1917, trying to provide them with a lasting institutional framework. The article concludes that the First conference of socialists-revolutionaries working at the Moscow railway junction in 1917 contributed to performing the tasks set out by socialists-revolutionaries, to determining the attitude of socialists-revolutionaries to the railway movement as a whole.

For citation

Rudneva S.E. (2019) Pervaya konferentsiya zheleznodorozhnikov Moskovskogo uzla – chlenov partii sotsialistov-revolutsionerov v 1917 godu [The First conference of socialists-revolutionaries working at the Moscow railway junction in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (3A), pp. 104-110.

Keywords

Moscow Railway Bureau, Socialist Revolutionary Party, conference of socialists-revolutionaries working at the Moscow railway junction, Russian Revolution of 1917, railway transport.

References

1. *Golos zheleznodorozhnika* [The voice of railway personnel] (1917), 25th Jun.
2. *Trud* [Labour] (1917), 9th Jun.
3. *Trud* [Labour] (1917), 13th Jun.
4. *Trud* [Labour] (1917), 14th Jun.
5. *Trud* [Labour] (1917), 16th Jun.
6. *Trud* [Labour] (1917), 24th Jun.
7. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 5.
8. Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The First Congress of Delegates of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-111.