

948к



17  
19  
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Комиссия по изучению истории профессионального  
движения на железнодорожном транспорте  
„ИСТПРОФТРАН“.

Ив. Марута.

1905



ГОД

ОЧЕРКИ

по истории революционного и профес-  
сионального движения на Московско-  
Киево-Воронежской железной дороге.

Выпуск первый.

ИЗДАНИЕ

„ДОРПРОФСОЖА“ М.-К.-В. ж. д.

КУРСК—1925.



2697

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Комиссия по изучению истории профессионального движения на железнодорожном транспорте — „ИСТПРОФТРАН“.

ИВ. МАРУТА.

Книгохранилище  
Инв. № 948.

**ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ РЕВОЛЮЦИОННОГО И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ НА МОСКОВСКО-КИЕВО-ВОРОНЕЖСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.**

Выпуск первый.

1905 Г.

Книгохранилище  
Инв. № 19249.

Издание Дорожного Комитета Профессионального Союза Работников Железнодорожного Транспорта Московско-Киево-Воронежской жел. дор. „ДОРПРОФСОЖА“.

КУРСК—1925.



Гублит № 1033.                      Зак. № 151.                      Тираж 5000 экз.

---

Курск, Полиграфоб'ед., тип. им. „Карла Маркса“, Золотая, 15.



## От Дорпрофсожа.

Исполняется двадцатилетие первой русской революции 1905 года.

Железнодорожники в эту первую революцию, вместе с фабрично-заводским пролетариатом, героически штурмовали устои самодержавия, подготавливая победу **ОКТЯБРЬСКОЙ** революции 1917 года.

Поэтому каждый железнодорожник, каждый член союза, в особенности молодежь, должны знать, как назревала и проходила первая революция, эта „генеральная репетиция“ **ОКТЯБРЯ**.

Не стояли в стороне от общего движения и железнодорожники М.-К.-В. ж. д., они также боролись против самодержавия и капиталистов.

Чтобы приподнять завесу прошлого и ознакомить с тем, как протекало забастовочное движение на М.-К.-В. ж. д., как железнодорожники строили свои первые профессиональные организации в 1905 году,— и выпускается настоящая книга „Очерки по истории революционного и профессионального движения на М.-К.-В. ж. д.“

„Очерки“ составлены по письменным историческим документам и по воспоминаниям участников.

Осветить полностью историю борьбы рабочих и служащих на М.-К.-В. ж. д. не было возможности, так как много ценных исторических документов уничтожено и расхищено за время гражданской войны. Но ДОРПРОФСОЖ, выпуская „Очерки“, делает первый шаг к изучению истории революционного и профессионального движения и обращается ко всем участникам— живым свидетелям борьбы—с призывом поделиться своими воспоминаниями, письменными документами и тем самым пополнить историю движения и **В ЖИВЫХ КАРТИНАХ** отобразить события 1905 года на М.-К.-В. ж. д.

Президиум Дорпрофсожа М.-К.-В. ж. д.

Г. Курск,  
23 ноября 1925 года.







## 1. Возникновение и развитие дороги.

Развитие промышленности и торговли в России после реформы „освобождения крестьян“ вызвало быстрый рост железнодорожного транспорта.

Строились не только казенные железные дороги, но и частные. Начиная с 1865 по 1875 год было сооружено 13.560 верст железнодорожных путей сообщения, из которых построено правительством 1483 версты, частными акционерными обществами—12.087 верст.

Успех частного железнодорожного строительства за это десятилетие вызван тем, что правительство, не имея денег, вынуждено было привлекать к строению железных дорог частный капитал, предоставляя ему концессии на очень выгодных условиях.

Правительство разрешало образовывать капиталистам-предпринимателям основной капитал для постройки железных дорог не только из одних акций, но и облигаций, причем, обычно, облигации составляли три четверти основного капитала. Доход на основной капитал правительством гарантировался.

В этот период расцвета частного железнодорожного строительства и была сооружена Курско-Киевская линия, которая ныне составляет старейшую часть Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

Концессию на сооружение железной дороги от ст. Курск Московско-Курской железной дороги, до ст. Киев Юго-Западных железных дорог, всего на протяжении 438 верст, получили учредители князь С. А. Долгорукий, Фон-Дервиз и К. Ф. Фон-Мекк.

Они обязались не позже, чем через четыре года со дня утверждения концессии открыть для движения Курско-Киевскую железную дорогу и снабдить ее подвижным составом. По окончании же работ в срок—дорога делалась собственностью акционерного общества на 85 лет.

Основной капитал акционерного общества Курско-Киевской железной дороги определен концессией в 4.500.000-ф. стерлингов и был составлен из акций, выпущенных в ко-



личестве 15000 шт. по 100 фунтов стерлингов каждая и облигаций на сумму 3.000.000 фунтов стерлингов. На основной капитал правительство гарантировало в течение 85-летнего срока наименьший дивиденд—в пять процентов со дня выпуска акций и облигаций.

Для оборудования Курско-Киевской железной дороги правительство разрешило провозить из-за границы без таможенных пошлин: рельсы, паровозы, вагоны, инструмент, рабочие машины, чугун, железо, принадлежности электромагнитного телеграфа. Правительство предоставило также право добывать бесплатно нужные для дороги строительные материалы: песок, камень, гравий, глину, известняк и разрешило пользоваться, безвозмездно, казенными землями, не возделанными и не составляющими оброчных статей.

Получив эту выгодную концессию, учредители, под наблюдением особой правительственной инспекции, 30 апреля 1867 г., начали работы по сооружению Курско-Киевской жел. дороги—между ст. Курск II и разливом реки Днепра.

„Земляные работы—говорит правительственный инспектор,—производились рабочими, нанятыми преимущественно из Смоленской губернии, только первые 30 верст от Курска работались арестантами гражданского ведомства. По земляным работам было занято более 15.000 человек вольнонаемных и до 2400 арестантов. Работы производились с замечательным успехом—и земляные работы почти окончены“<sup>1)</sup> (в течение летнего строительного сезона).

По отзывам того же инспектора, во время сооружения земляного полотна дороги „случаев неповиновения артелей и побегов не было. Нравственное состояние рабочих было самое удовлетворительное“.<sup>1)</sup>

„В первое время по уничтожении крепостного права, под влиянием традиций, неисполнение договора найма называлось «неповиновением» рабочих, их самовольный уход—«побегом», прекращение работ «бунтом»“<sup>2)</sup>. Очевидно, на Курско-Киевской жел. дор. при ее постройке, рабочие не доставляли больших хлопот учредителям—спокойно тянули свою лямку, чем и вызвали похвалу инспектора за свое

<sup>1)</sup> Из рапорта инспектора Киприанова Курскому губернатору; дело инспекции № 22 за 1867 г.—„Общая переписка“.

<sup>2)</sup> М. Балабанов. „Очерки по истории рабочего класса в России“, ч. II стр. 157“.



«поведение». Эти данные относятся только к той части работ, которые производились в Курской губернии. Но бесспорно, работы и по остальной части дороги, проходящей по Харьковской и Черниговской губерниям производились не с меньшим успехом, чем по Курской губернии, иначе, открыть дорогу для движения от ст. Курск до ст. Бровары в конце 1868 г. было бы невозможно.

Сооружение Курско-Киевской железной дороги и снабжение ее подвижным составом, по концессии, возлагалось на учредителей. Эксплоатация же дороги—предоставлялась акционерному Обществу, действия которого открываются с открытием дороги для движения.

Акционерное Общество Курско-Киевской железной дороги было образовано из частных лиц—держателей акций Общества и правительства, имевшего одну четвертую часть общего количества акций.

Общее собрание акционеров являлось высшим органом Общества: оно избирало директоров Правления Общества, утверждало годовой отчет Правления, устанавливало размер дивиденда, ассигновывало в распоряжение Правления суммы на годовые и непредвиденные расходы, разбирало дела по взаимным претензиям между акционерами и Правлением Общества.

Правление же Общества вело все дела Общества и определяло правила и порядок внутреннего устройства по всем частям управления. Правление распоряжалось по приему и расходованию поступающих сумм, составляло общую годовую смету, заключало различные договоры на постройки и работы, на приобретение всякого рода материалов. „Определяло служащих по Обществу“, увольняло их, назначало им содержание, пособия и награды.

Акционеры, участвовавшие в Обществе Курско-Киевской жел. дороги имели права не одинаковые. На общем собрании акционерного Общества мог присутствовать каждый акционер, но право голоса принадлежало только тому акционеру, который имел не менее десяти акций.<sup>1)</sup> Акционер с 25 акциями—имеет два голоса, затем каждые последующие 25 акций дают право на один голос. При чем, никто не мог иметь более десяти голосов по собственным акциям.

<sup>1)</sup> 10 акций—около 10.000 рублей.



Как поверенный других акционеров, он мог быть представлен еще десятью голосами, но не более. Чтобы быть избранным директором Правления—надо было иметь не менее 25 акций.

Перейти от периода строительства к правильной и устроенной эксплуатации дороги сразу нельзя, поэтому правительство разрешило учредителям созвать предварительно общее собрание акционерного Общества для выборов Правления Общества.

20-го июля 1868 года, в Москве, состоялось первое общее собрание акционерного Общества. На собрание прибыл 21 делегат с правом на 81 голос и один депутат от правительства с правом на 21 голос. Собрание избрало директоров Правления в составе 3-х человек: фон-Дервиз, Д. П. Зуева и А. А. Юлишина и к ним 2-х кандидатов. Четвертого директора Правления назначило правительство. Собрание установило годовые оклады директорам: председателю Правления—8000 руб. и каждому из директоров по 4000 руб.; разрешило Правлению расходовать суммы на издержки «необходимые для постепенного и благоприятного устройства личного состава Курско-Киевской железной дороги и управления акционерной компании», и, наконец, определило местопребыванием Правления Общества—г. Москву.

Бешеный темп работы по сооружению и оборудованию Курско-Киевской железной дороги дал возможность открыть частичное движение на дороге с 14 ноября 1868 г. и сквозное движение Курск—Киев I-ый—14 февраля 1870 года.<sup>1)</sup>

В первый год эксплуатации, Курско-Киевская дорога принесла акционерному Обществу чистый доход в сумме 1.039.210 р., который все увеличивался и в 1892 году достиг 3.631.892 руб., т.-е. утроился.

Курско-Киевская дорога была сооружена в один путь, но с земляным полотном и каменными частями мостовых сооружений для двух путей.

По требованию правительства в 1891 году Общество К.-К. ж. д. приступило к укладке второго пути на участке Курск—Киев и сооружению нового железнодорожного пути от ст. Курск II, до ст. Воронеж.

Все растущая доходность Курско-Киевской железной дороги и выгодные условия получения концессий на по-

<sup>1)</sup> Дата взята из таблицы № 1 доклада о М.-К.-В. ж. д. Д. А. Деялова на совещании при Наркомпути.



стройку новых железнодорожных путей толкали акционерное Общество к расширению своей железнодорожной сети.

В 1891 году Общество К.-К. ж. д. получает концессию на сооружение узкоколейных, в один путь, под'ездных ветвей: 1) от ст. Коренево до ст. Рыльск; 2) Коренево—Суджа; 3) Конотоп—Пироговка; 4) Круты—Чернигов; 5) Круты—Пирятин.

С проведением дороги на Воронеж Общество Курско-Киевской жел. дороги 22 марта 1893 года переименовывается в акционерное Общество Киево-Воронежской железной дороги.

В 1893 году Обществом Киево-Воронежской ж. д. получена концессия на постройку узкоколейной ветви от ст. Ворожба до ст. Середина-Буда, а в 1894 году—концессия на сооружение ширококолейного участка Льгов—Брянск. Через год началось сооружение линии от ст. Брянск на Сухиничи—Малоярославец—Москва.

7 июня 1895 года Общество К.-В. ж. д. переименовывается в Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

Рост Курско-Киевской железной дороги показывает следующая таблица:

Время открытия участков дороги для движения.	Эксплоатационная длина открытых участков, в верстах.		
	1-й путь.	2-й путь.	Узкая колея.
1868—1870 год	439,568	—	—
1893—1894 „	229,652	436,496	328,659
1895—1897 „	200,185	—	232,404
1898—1899 „	528,075	—	55,260
1901—1903 „	326,584	—	2,330
1907—1908 „	238,738	—	—
1914—1915 „	243,004	42,140	—
ИТОГО . . .	2.205.806	478,636	618,653



В число верст широкой колеи 1-го пути входят и арендованные Обществом М.-К.-В. ж. д. железнодорожные пути: быв. узкоколейная Ливенская ж. д. (ныне Мармыжи—Верховье), перешитая на широкую колею и ветвь между ст. Курск II—Курск город.

Из 618,653 версты узкой колеи перешиты на широкую колею участки: Конотоп—Пироговка, Середина-Буда—Хутор-Михайловский, Ичня—Золотоноша. Всего перешито 247,384 вер.

В приведенную таблицу не вошел участок ж. д. от ст. Черкассы до ст. Одесса, сооруженный Обществом М.-К.-В. ж. д. и по требованию правительства переданный Юго-Западной ж. д. в 1913 г.

Взамен этого участка, Общество получило в 1914 году концессии на постройку железнодорожных путей протяженностью на 1204 версты <sup>1)</sup>.

Из всех разрешенных в 1914 году к постройке линий находились в сооружении участки: Ворожба—Орша (470 в.), Новобелицы—Прилуки (237 вер.) и Локоть—Глухов—Шостка (57 верст).

„Протяжение линий, находящихся в эксплуатации О-ва Московско-Киево-Воронежской ж. д. на 1 января 1917 года составляло 2.206 верст нормальной колеи и 371 вер. узкой колеи“ <sup>2)</sup>.

Развиваясь, Московско-Киево-Воронежская ж. д. заняла выгодное географическое положение и приобрела поэтому важное экономическое значение для народного хозяйства. Она соединила Центральный промышленный район России с Юго-Западным краем, а также Юго-Запад с Юго-Востоком, являясь дорогой преимущественно транзитной. Главными грузами, перевозимыми по М.-К.-В. ж. д. были—хлеб, лес, каменный уголь, сахар, свекла.

Эксплоатация дороги происходила самым хищническим образом. Правление О-ва М.-К.-В. ж. д. жестоко ограничивало штаты служащих, урезывало их содержание, скупово отпускало средства на усиление и улучшение дороги. Правление О-ва с большей неохотой и медленностью осуществляло нововведения в области механического оборудова-

<sup>1)</sup> К. А. Оппенгейм — „Россия в дорожном отношении“.

<sup>2)</sup> Из доклада Д. А. Денисова.



ния пути и подвижного состава. „Консерватизм и рутинаторовит Д. А. Денисов—господствовали в деле и приемах технической эксплуатации“.

Благодаря своему экономическому положению, а также хищнической эксплуатации О-ва М.-К.-В. ж. д. продолжало получать ежегодно громадные барыши.

Следующая таблица дает полную картину доходности дороги<sup>1)</sup>

Г О Д.	Валовой доход.		Чистый доход.	
	Общий в руб-лях.	На 1 вер. дороги.	Общий в руб-лях.	На версту эксплуат. длины дор.
1894	8.025.847,95	8.026	4.136.453,83	4.136,5
1897	10.701.988,39	9.396	4.219.091,41	3.198,7
1899	14.560.253,34	8.411	6.191.861,08	3.577,0
1901	21.112.493,61	10.441	7.872.214,84	3.885,1
1905	25.388.596,37	10.850	9.800.960,87	4.188,4
1906	30.016.087,25	12.827	10.209.221,29	4.362,9
1910	37.354.427,05	15.074	16.294.570,73	6.575,7
1912	45.017.507,41	18.087	21.728.767,22	8.729,9
1914	51.292.679,20	19.862	23.535.238,82	9.118,7
1915	54.920.633,24	21.279	24.283.745,39	9.408,7
1916	69.040.082,00	26.749	25.000.146,11	9.686,2

Если проследим за источниками дохода дороги в 1913 г., то увидим, что от перевозки пассажиров выручено 18,2% валового дохода дороги, от перевозки багажа и грузов пассажирской скоростью—1,5%, грузов большой скоростью—1,2%, от перевозки грузов малой скоростью 76,4% и прочих дополнительных сборов—2,7%. Таким образом, перевозка грузов малой скоростью—являлась основным источником дохода М.-К.-В. ж. д. Последнее подтверждается и данными за другие годы работы дороги.

<sup>1)</sup> Данные взяты из доклада Д. А. Денисова на совещании при Наркомпути 17-го марта 1924 года.



Источники расхода в том-же 1913 году составляли: содержание О-ва—4,41% всего расхода, содержание управления—13,55%, содержание сл. пути, движения, телеграфа и тяги—77,11%, за пользование подвижным составом 2,5%, по вспомогательным предприятиям—0,7%, непредвиденные чрезвычайные расходы и временные расходы—0,69% и очень мизерные расходы по улучшению дороги—1,67%.

Московско-Киево-Воронежская железная дорога—это „золотое дно“—сказал управляющий дорогой Старицкий. Глазами управляющего на дорогу смотрело и акционерное о-во, стремясь без конца черпать золото в неизсякаемом „золотом дне“.

## 2. Положение железнодорожников на Московско-Киево-Воронежской железной дороге.

### а) Экономическое положение железнодорожников.

Московско-Киево-Воронежская железная дорога, как и всякое капиталистическое предприятие, была для рабочих и служащих капиталистической каторгой.

На дороге господствовали тяжелая эксплуатация труда, низкий уровень заработной платы, ненормированное рабочее время и денежные штрафы применялись за малейшие упущения по службе.

Грубое обращение администрации к подчиненным, солдатская дисциплина, преследование за чтение газет, журналов, книг, бесправие и беспросветная тьма—еще более усугубляли и без того тяжелое положение рабочих и служащих.

**Заработная плата на М.-К.-В. ж. д.** Заработная плата рабочих и служащих на М.-К.-В. ж. д. с 1899 года по 1905 год стояла на одном уровне.

**Ж. д.** Номинальный размер ее, за указанный период времени, а также за 1905 и 1906 годы, выражался в следующем:

*То же положение было и в отношении рабочих.*

*✓*



Наименование должностей.	Заработок в месяц, в рублях.		
	За 1899—1904 г.	За 1905 г.	За 1906 г.
Барьерные сторожа . . .	от 2 до 3	от 3 до 3,25	от 3,25 до 3,75
Путевые " . . .	" — " 9	" — " 9	" — " 12
Старшие рабочие пути	" 15 " 20	" 18 " 20	" 20 " 22,50
Дорожные мастера . . .	" 40 " 45	" 40 " 45	" 40 " 45
Стрелочники . . . . .	" — " 11	" 12 " 12,50	—
Кондуктора . . . . .	" 15 " 20	" 17 " 20	—
Машинисты . . . . .	" 30 " 40	" 30 " 40	" 40 " 50
Телеграфисты . . . . .	" 30 " 40	—	—
Конторщики . . . . .	" 30 " 40	" 35 " 50	" 40 " 50
Счетоводы . . . . .	—	" — " 60	" — " 60
Квалифицированные ра- бочие . . . . .	" 28 " 40	" 28 " 40	—

Поденная оплата учеников была от 40 к. до 70 коп.

Приведенная таблица составлена по данным, взятым из послужных списков служащих на М.-К.-В. ж. д., а также и по материалам „Ноябрьской комиссии“ <sup>1)</sup>. Оклады взяты средние, наиболее встречающиеся для данной должности.

Из таблицы видно, что увеличение заработной платы в 1905 году было только для служащих, получающих до 30 руб. в месяц.

Если заработная плата стояла на одном уровне, то продукты первой необходимости за период 1899—1905 г., росли непрерывно.

<sup>1)</sup> Комиссия назначенная Правлением Общества для расследования забастовки в Копотопских мастерских 28—29 октября 1905 года.



Если взять средние цены на продукты за 1890—99 г.г. за 100, то Финн-Енотаевский рисует следующую картину роста цен: <sup>1)</sup>.

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1095 г.
Хлебные продукты . .	99,3	106,7	111,2	101,1	105,2	115,4
Животные „ . .	117,8	115,3	121,8	121,9	121,7	127,8
Масляничные „ .	108,0	132,1	113,3	94,3	96,7	102,0
Прядильные „ . .	124,5	131,0	124,8	130,0	134,1	127,0
Москательные „ . .	103,2	101,5	99,4	98,9	102,7	105,3
Бакалейные „ . .	102,2	106,4	102,3	103,3	108,0	111,3
Ископаемые „ . .	131,1	109,1	96,5	98,2	106,9	119,0
В среднем, по всем товарам . . . . .	112,3	114,6	109,9	106,8	110,8	115,4

Цены на товары за 6 лет поднялись на 15,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Если взять главные продукты питания, как-то: хлебные и животные, то среднее увеличение цен на них будет составлять 21,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, на прядильные продукты увеличение—27<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Рост цен на продукты уменьшал и без того незначительную заработную плату железнодорожников.

С тем, как мог прожить на свой скудный заработок служащий на М.-К.-В. ж. д. нас может познакомить воззвание к служащим Управления, выпущенное во время декабрьской забастовки в 1905 году.

„Бюджет одинокого интеллигентного труженика: приход—32 руб. 90 коп., расход: квартира—7 рублей, стол (обед и ужин)—10 руб., чай, сахар—1 р. 20 коп., булки—1 р. 50 к., прислуга—50 к., табак—1 р., белье—1 р., платье—3 р., обувь—1 р., туалет—50 к., газета, журнал, баня—1 р. 50 коп.

<sup>1)</sup> Н. Рубакин.—„Россия в цифрах“.



Из перечисленного видно: 1) квартиру за 7 р. можно иметь только в одну комнату и не такую, которая была бы желательной, а такую, какая попадется за эту цену. Следовательно, квартиру можно иметь, большей частью, неудобную; 2) за 10 р. обед и ужин всегда будет страдать недоброкачеством и недостаточным количеством пищи; 3) из остальных перечислений самый большой расход составляет три рубля в месяц на одежду. Насколько скромны все эти перечисления можно видеть именно по расходу на одежду—как одеться за 36 р. в год? Далее в воззвании говорится, что „начальство считает для служащих минимум 35 рублей много, между прочим само-же высказывает неудовольствие на невозможность существовать на максимальном окладе в 4200 руб., т.-е. 350 р. в месяц“.

**Сдельщина и расценки.** Заработная плата для рабочих в Главных Конотопских мастерских применялась сдельная, рабочие депо получали по поденному расчету, а остальные штатные служащие на дороге окладное содержание.

Сдельный учет заработной платы производился по особой расценочной ведомости, которая утверждалась управляющим дорогой.

Расценочные ведомости пересматривались неохотно. Так, в Конотопских мастерских цены на сдельные работы до 1904 г. брались по расценочной ведомости 1898 года. Только по требованию рабочих, во время забастовки 1903 г., была создана комиссия по пересмотру расценок. Пересмотр затягивался и в 1905 г. можно было встретить в малярном цехе применение расценок 1898 г., правда, с надбавкой на них 3%—5%.

Рабочие в большинстве цехов Главных мастерских и мастерских депо работали бригадами (артелями). В каждой бригаде было разное количество рабочих, но в среднем по 16—20 человек.

Во главе бригады стоял старший рабочий—бригадир. Обязанности бригадира были: распределение работ, опись и учет работ, получение и выписка материалов, дача заказов на поделки в другие цеха, заключение с администрацией „условий“ на работу и т. п. Бригадиры кроме выполнения своих прямых обязанностей, помогали своим товари-



щам в работе, взятой бригадой. Но были и такие, которые из своего положения старались извлечь выгоду. Например: „бригадир Крамаренко бывал несправедлив. Дрался с рабочими и учениками, обращался дерзко. Неправильно вел прибавку поденного жалованья“. Кроме бригадира за счет бригады содержались и монтеры, лица несшие административные обязанности и на бригаду совершенно ничего не работавшие.

Каждый раз, перед сдачей какойнибудь сделанной работы отдельному работнику или бригаде должно было составляться на особом бланке „условие“ на производство сдаваемой работы. В „условии“ записывалась цена на работу, а также количество подлежащих к исполнению работ.

Расценочные ведомости и „условия“ хотя и существовали, но мастера и монтеры в редких случаях ими руководствовались. Каждый мастер, монтер расценивал работу как ему заблагорассудится, а расценочные ведомости хранили, как говорят рабочие—„под стеклом“, и для большинства рабочих расценки не были известны.

Опрошенные рабочие „Ноябрьской Комиссией“ дают большой материал о произволе и злоупотреблениях со стороны администрации при расценке сделанных работ. Так, слесаря сборного цеха Ткач Семен и Комиссаренко Павел говорят:—„Гринин (мастер котельного цеха) не для всех расценивал работу одинаково: одному пять рублей, другому три рубля за одну и ту же работу“. Котельщик Смышляк Павел так же показывает:—„за снегоочистители утверждена расценка шесть рублей, нам платят по 3—4 рубля; за искроудержатели расценка утверждена 4 рубля, нам же платят 2 р. 50 к.—3 руб.“.

Бригадир вагонного цеха, пассажирского отделения,— Николаев Иван говорит, что его бригада получила заказ на оборудование санитарного поезда № 11 к определенному сроку и, если работа будет успешно выполнена и в срок, то Начальник мастерских лично обещал хорошо оплатить труд. „Поезд был сделан за два дня до срока, поехали на пробу, оказалось все хорошо, стали рассчитывать работу и расценять по нашим книжкам, но в книжках расценки не полные. Мы рассчитывали получить процентов 80—100 (на поденную плату), оказалось к 25 числу ничего не получили.







водства конторы Конотопских мастерских Полонников,— говорит: „Объявлениями от 4 января и 27 июля 1905 года начальник заставлял заниматься более 12 часов, не исключая праздников. На крещение занимались с 7 час. утра до 12 час. ночи“.

За сверхурочную работу, за работу в дни отдыха и праздничные дни в Конотопском депо оплата рабочим производилась в одинарном размере—день за день. Сверхурочные работы служащим Конотопских мастерских совершенно не оплачивались.

В общем сверхурочная работа на М.-К.-В. ж. д. если и оплачивалась, то по прошествии нескольких месяцев и после долгих просьб служащих.

„За отказ заниматься сверхурочное время,—говорит Полонников— строго взыскивали, так что служащие находились в таком стесненном положении, что не имели ни малейшего времени, не только для своего развития и развлечения, но даже для исполнения религиозных обязанностей“.

**Штрафы на М.-К.-В. ж. д.** До октябрьских забастовок 1905 г. на М.-К.-В. ж. д. широко применялись служебные взыскания (штрафы) в денежной форме, которые также уменьшали заработную плату рабочих и служащих.

Штрафы взимались за все—за упущения по службе, опоздания, неявку на службу, за драку и т. п. Так, машинист I класса Борич в 1883 году за драку в депо оштрафован на 10 рублей, в 1884 г. тот-же машинист за неостановку поезда перед закрытым красным диском и „умышленный везд“ с поездом на разезд оштрафован на 25 руб. Барьерная сторожиха оштрафована в 1904 году на 15 коп. (оклад в месяц получала 3 руб.) за невстречу поезда и в 1905 г. на 20 к.—„за неопрятное содержание будки и дерзость дорожному мастеру“.

Рабочий Конотопского материального склада Федор Бутузов за пятиминутное опоздание на службу был оштрафован заведывающим складом Стрижаченко на двух-дневный заработок в размере 80 к., при чем Стрижаченко не показал удержание в графе штрафа, а провел как прогул и сказал при этом Бутузову: „если ты еще опоздаешь на службу, хотя бы на две-три минуты, то я прогоню тебя со службы и больше тебе нигде места не будет“, т.-е., Стри-



жаченко запугивал „черным списком“. Кузнеца Кучина и его молотобойца начальник мастерских Янушевский оштрафовал за дым от горна на однодневный заработок обоих. За поломку шестерни на долбежном станке рабочего Конотопских мастерских Меркулова уволили и при расчете удержали 15 рублей „за поломку станка“.

На ряду со штрафами, служащим на М.-К.-В. ж. д. выдавались ежегодно и наградные деньги. Размер этих наградных устанавливался в зависимости от получаемого годового оклада.

Если путевой сторож получал наградных 2—5 рублей, старший рабочий—5—10 рублей, то дорожные мастера получали от 45 р. до 75 р., а начальники участков службы Пути с годовыми окладами в 2400—3000 р. наградных получали 175—250 руб. и более. Мастерские службы Пути: плотники, кузнецы, слесаря, молотобойцы при годовом окладе 240—300 руб. получали наградных денег 8—16 руб.

Кроме денежных наград выдавались некоторым лицам высочайшие награды—серебряные медали с надписью „за усердие“, для ношения на груди.

**Отсталость в технике и в организации труда на М.-К.-В. ж. д.** Скупость Правления Общества доходила до мелочности. Рабочие работали плохим инструментом, а иногда покупали сталь за свой счет. Постоянно недоставало различных материалов для работ, а чтобы купить на рынке, например, 5 ф. соляной кислоты или 2 листа цинка—требовалось испросить разрешение Правления. Недостача фунта кислоты или одного листа цинка задерживала работу: жестянников, столяров, слесарей, маляров и пассажирские вагоны стояли по месяцам незаконченными. Мастерские, работающие на таких вагонах едельно, прорабатывали, так как их приработок уходил на покрытие поденного заработка в дни, проводимые без дела.

Рабочие обойного цеха просили купить чесальную машину, так как гриву они щипали при самых антигигиенических условиях—Правление отказало. Рабочие собрали сами нужную сумму денег и за 120 руб. купили машину. Когда приезжал директор, то машину прятали.

В кузнечном цехе Конотопских мастерских железо носили на руках, уголь подвозили молотобойцы, они же убирали мусор.



Токаря чистили сами станки и каждый токарь сам должен был получать из кузницы инструмент.

В депо Конотоп начальник Сергеев заставлял слесарей носить для ремонта в мастерскую тяжелые вещи, чернорабочих не давал.

**Тяжелые условия труда.** Рабочим и служащим приходилось работать на М.-К.-В. ж. д. в тяжелых санитарных условиях. Так, например, телеграфисты Курск II работали в аппаратной комнате при керосиновом освещении. Копоть от ламп сыпалась на голову и проникала в легкие. Трубы отопления накаляясь осушали воздух и нечем было дышать. По заявлению телеграфистов, комната напоминала каторгу. 15 человек телеграфистов должны были терять зрение и здоровье. Неоднократные просьбы улучшить аппаратную комнату оставались без результатов.

В кузнечном цехе Конотопских мастерских летом жара доходила до 60 градусов. „Рессорная печь дымилась через дверцу, а за дым строго взыскивали“; на заявления рабочих улучшить условия труда начальник мастерских не обращал никакого внимания. Когда приезжало в мастерские высшее начальство, то чтобы не дымить в мастерской запрещалось работать рессорной печью.

В бандажной „кроме температуры, также невозможное и освещение, нет лампочек возле тисок и в том месте куда выносят бандажи из печи“. В бандажной работало 25 человек задыхаясь от жары и дыма.

## б) Правовое положение железнодорожников.

Железные дороги, кому-бы они не принадлежали, частным ли акционерным компаниям, или правительству—имеют большое значение для хозяйственной жизни страны и, как экономический фактор, могут влиять и на политическую жизнь данной страны.

Останови железнодорожники, во время стачки, движение по железным дорогам, как вся жизнь страны замирает. В города прекращается подвоз продуктов, топлива, сырья, войск для подавления забастовок. Теряется правительственная власть. Поэтому в революционную эпоху, при выступлений промышленного пролетариата, железнодорожники могут оказать решающую роль на исход борьбы.



В. И. Ленин так оценивал значение железных дорог во всеобщей забастовке: „Остановятся железные дороги— забастовка имеет все шансы стать всеобщей. Не удастся добиться полной остановки железных дорог—и забастовка, почти наверное, не будет всеобщей <sup>1)</sup>“.

Царское правительство, чувствуя грозящую опасность со стороны железнодорожников, с развитием в России железнодорожной сети, стало вводить на железных дорогах солдатчину и насаждать жандармерию.

**Чинопочитание на железных дорогах.** Прежде всего, по распоряжению правительства, в 1879 г., на железных дорогах введено обязательное ношение форменной одежды и знаков отличия служащими при исполнении служебных обязанностей. Нарядив железнодорожников в форменные одежды, правительство установило для чинов ведомства путей сообщения и железнодорожных служащих чинопочитание. Так, особам императорской фамилии и министру путей сообщения железнодорожники при встрече обязаны были отдавать честь прикладыванием правой руки к козырьку фуражки или своей шляпе, останавливаясь за три шага. Высшим по служебному положению лицам—только отдание чести. О ношении форменной одежды и чинопочитании министром путей сообщения подтверждалось приказами неоднократно.

В ясных пуговицах, цветных кантах и других побрякушках, а также в отдании чести, а не в сознании служащих правительство видело „одно из действительных средств для усвоения служащими требуемой дисциплины <sup>2)</sup>“.

Ношение форменной одежды и отдание чести введено на М.-К.-В. ж. д. приказами по дороге в 1880 году.

**Господство железнодорожной бюрократии.** Солдатчина порождала у высшей администрации самодурство, властолюбие и презрение к низшим служащим, мастеровым и рабочим. Личность серой железнодорожной массы не ценилась и за человека не считалась. Счетовод конторы Конотопских мастерских Мешик Як. говорит: „служащие мастерских были под гнетом Янушевского (начальник Конотопских мастерских), никому не позволялось

<sup>1)</sup> Н. Ленин—Собрание сочинений т. VII ч. II.

<sup>2)</sup> Приказ по Курско-Киевской ж. д. от 29 ноября 1886 года.



иметь какие-либо мнения, никто не имел права протеста, не было никаких законов—была только воля Я н у ш е в с к о г о. Личная инициатива, способности не признавались. Служащих обезличивали, развращали, среди них возникало кляузничество, подлаживание к начальству и т. п.“.

Свирепость П. А. Янушевского доходила до того, что он дрался палкой. В 1901 году он ударил кузнеца Боканя два раза палкой, подойдя к нему сзади Янушевский объяснил свой поступок тем, что Бокань пускал дым от горна.

Заведывающий Главным материальным магазином Стрижаченко не разрешал служащим отваливаться на спинки стульев, не разрешал отставлять ноги. Он требовал, чтобы все сидели прямо. Стрижаченко запрещал служащим улыбаться, так, однажды, увидя у конторщика Соколова В. на лице улыбку—заявил ему: „если я еще раз замечу вас улыбающимся, то выгоню вон“.

Контролер телеграфа 4 уч. У л ь я н о в, считал телеграфистов взятыми от сохи, а потому невоспитанными, никогда не здоровался с ними, называл телеграфистов мальчишками и любимое у него было словечко по адресу телеграфистов: „вам только свиней пасти“. Ульянов уволил за отлучку на две минуты от аппарата телеграфиста М о с к а л ь ц е в а. Старший телеграфист Г о й д е н к о драл телеграфных учеников за уши и нецензурно ругался.

**Жалобы и преследования жалобщиков.** Могли ли жаловаться железнодорожники на тяжелые условия труда, на свое бесправие, безличное положение, на самодурство и издевательство администрации?—Бывало всяко.

Рессорщик Конотопских мастерских, прослуживший на дороге 13 лет, говорит: „жаловаться на порядки, мы не жаловались, потому что боялись“.

Ну, а слесаря Главных мастерских, работающие на арматуре, на своего бригадира пожаловались. Результаты оказались плачевные. Следствие велось таким способом, что обо всем расспрашивали самого же бригадира и виновными оказались подавшие жалобу, за что был уволен один из жалобщиков.

За подачу заявления об увеличении заработка Начальником мастерских Калабиным уволен столяр Потапов, прослуживший на дороге 20 лет.



На докладных записках служащих об отпусках и прибавках жалованья Янушевский обещал в будущем или большие блага, или отвечал руганью, называя служащих: идолами, чертями, угрожая выгнать, а докладные рвал.

Меркулов—слесарь говорит: „Больше 4-х месяцев я находился без дела, при чем меня и в Мастерские не пускали и расчета на давали. Я отправился с просьбой по этому делу в кабинет к Янушевскому. Меня заставили ждать несколько часов, а затем грубо выгнали, спустив с лестницы, при чем я повредил себе палец“.

Рабочие и служащие, не найдя удовлетворения по своим просьбам у местной администрации, стали направлять жалобы в Управление дороги.

В 1902 году в своем приказе по дороге управляющий вынужден был заявить, что служащие его засыпают большим количеством жалоб „на неблагоприятные условия их служебного положения и служебных отношений, просьбы об улучшении материального быта“. Ссылаясь на то, что рассматривать заявления он не может, за отсутствием сведений—управляющий дорогой в этом приказе заявляет служащим, что: „непосредственное обращение к управляющему с просьбами, касающимися прямо или косвенно службы на дороге, имеет вид обхода прямого начальства и имеет, как бы тот смысл, что податель просьбы не имеет надежды на должное отношение к делу своего непосредственного начальства“.

После этого лукавого заявления управляющий предлагает всем служащим подавать жалобы через свое непосредственное начальство. Разразившись болтовней и рассуждениями о служебной дисциплине, управляющий оставил прежний порядок подачи жалоб и претензий служащими.

Жаловаться центральным властям было запрещено еще в 1896 году. Административный отдел департамента железных дорог прислал циркуляр Правлению Общества М.-К.-В. ж. д. с уведомлением, что подача коллективных заявлений служащими воспрещена и что подача всяких прошений о своих служебных правах и преимуществах должна была направляться в порядке подчиненности непосредственному начальству этих служащих. При повторении ходатайств, виновные будут привлекаться к ответственности по ст. 112 Уст. о пред. и пресеч. прест. том XIV.



### в) Просвещение железнодорожников на М.-К.-В. ж. д.

**Библиотеки на дороге.**

Культурно-просветительные потребности железнодорожников на М.-К.-В. ж. д. до 1917 года удовлетворялись только двумя библиотеками и одной читальней.

Первая библиотека была в г. Курске при Управлении и обслуживала преимущественно управленцев и служащих на линии. Вторая—народная бесплатная библиотека-читальня обслуживала рабочих и служащих ст. Конотоп.

Когда открыта библиотека при Управлении неизвестно, но о ней упоминается в журнале Училищного совета за 1909 г., что она имела каталоги издания 1896 года. В 1909 году в библиотеке имелось книг 9.000 томов; ежедневная выдача составляла от 100 до 125 книг; ежедневная высылка книг на линию была от 50 до 60 книг.

Библиотека-читальня на ст. Конотоп при Главных мастерских была открыта в конце 1899 года, на основании правил, утвержденных Черниговским губернатором. Библиотека-читальня особого помещения не имела. Шкаф с книгами находился в малярном цехе, поэтому вторая часть библиотеки—„читальня“—не работала. Книги выдавались на дом. Средства на библиотеку ассигновало Управление дороги одновременно в сумме 233 р. 23 коп., а потом ежегодно выдавало по 50 руб.

Библиотекарем с согласия Черниговского губернатора, был утвержден мастер сборного цеха инж. Городецкий, который только числился на бумаге, а выдачу и прием книг поручал техникам—практикантам Конотопского технического училища.

Печатных каталогов и абонементных листов для записи взятых книг не было, выдача книг происходила на слово и за возвращением их обратно никто не следил.

При таком халатном отношении к библиотеке-читальне со стороны администрации мастерских, она долго жить не могла и в 1901 году прекратила свое существование.

К этому времени, среди рабочих масс, Конотопских мастерских стал пробуждаться и расти интерес к чтению книг, к своему просвещению, а потому рабочие повели борьбу



за книгу, за библиотеку. В 1903 г., во время забастовки, они предъявили к администрации дороги, кроме ряда экономических требований, также одно из главнейших требований— „расширение и упорядочение библиотеки-читальни при Конотопских мастерских“.

Управляющим дорогою это требование было удовлетворено. В своем отношении на имя начальника мастерских управляющий сообщал: „я признал нужным (!) открыть при мастерских библиотеку, при чем, предположено приобрести книг в количестве 800 экземпляров“.

Наблюдение за библиотекой, губернатором по соглашению с Черниговским „епископальным преосвященным“, было возложено на священника привокзальной церкви Апполона Левитского. Ответственным лицом перед правительством по заведыванию делами библиотеки утвержден начальник мастерских.

Книги, журналы, картины, карты доставлялись из Управления дороги.

В Конотопе, поступающие книги для библиотеки-читальни тщательно фильтровались попом Левитским и, если попадались книги, непредусмотренные каталогом книг для народных чтений, утвержд. Министерством народного просвещения, то они в библиотеку не допускались.

Так были не допущены книги: Гано— „Полный курс физики“, Реклю— „Земля и человек“, Короленко— „Очерки и рассказы“, Чехов— „Детвора“ и много других.

2 февраля 1904 года на ст. Конотоп вторично открылась библиотека-читальня.

Работа библиотеки-читальни на ст. Конотоп за первый год выразилась в следующем: на 1-ое января 1905 г. имелось книг 2184 тома; подписчиков за год было 921 человек. Количество прочитанных книг за год 10.842 тома.оборот книг показывает, что среди рабочих и служащих был большой спрос на книгу.

С открытием библиотеки-читальни, на ст. Конотоп, начали устраиваться и народные чтения. Чтениями руководил комитет, члены которого назначались управляющим. Чтецы для народных чтений утверждались Черниговским губернатором и директором народных училищ.

**Народные  
чтения.**



Управляющий дорогой просил Черниговского „епископального преосвященного“ о разрешении попам привокзальной церкви читать в здании Конотопских мастерских для рабочих „священную историю“, и „жития святых отцов православной церкви“. Преосвященство охотно разрешило такие чтения и призвало на „сие доброе дело божие благословение“.

Передовые рабочие „народными чтениями“ не интересовались и их не посещали. Они стремились направить эти чтения в другую сторону, более полезную для развития рабочих, но встречали препятствия со стороны полиции и администрации.

**„Разумные развлечения“.**

Кроме народных чтений, устраивались также для рабочих Конотопских мастерских и „разумные развлечения“: лазанья по скользкому столбу за призом, беганья в мешках и проч. Но это продолжалось недолго: столб рабочие спилили и прикрепили к нему записку, в которой предложили начальству самому заняться такими „развлечениями“.

**Преследование за чтение газет.**

Рабочих преследовали за чтение и выписку газет и журналов. Кузнец Лупин Иван рассказывает, что весной, в 1905 г., он взял у своего товарища по горну газету и стал читать ее. Прочитавши статью, в которой описывались порядки Конотопских мастерских, Лупин решил газету показать мастеру кузнечного цеха. Мастер взял у Лупина газету и передал ее начальнику мастерских. Лупин пошел к начальнику, чтобы получить газету. Янушевский принял кузнеца и спросил у него: «где он взял газету и чья она», а затем напутствовал Лупина словами: «лучше читай и учи молитвы. Я тебя давно знаю, давно замечаю. Ты знаешь Андреева? (уволенного перед этим). Вот и ты также, как и он будешь сидеть в тюрьме. Знай, что я люблю тех, кто работает и молчит»—газеты же не отдал.

**Школы на М.-К.-В. ж. д.**

Дети железнодорожников обучались преимущественно в низших одноклассных или двухклассных училищах Министерства народного просвещения. Первые три школы на Московско-Киево-Воронежской ж. д. открылись в 1896 году. К 1-му января 1907 г. на М.-К.-В. ж. д. было 9-ть школ с 44 группами и общим числом учащихся 1980 человек.



Школ для обучения детей железнодорожников было недостаточно; так, по переписи на 1-е мая 1907 года на М.-К.-В. ж. д. детей школьного возраста от 7 до 14 лет было 10.404 человека. Школы же могли охватить только 1980 человек.

Поэтому рабочие Конотопских мастерских требовали от Правления дороги во время забастовки в 1903 г. расширения школьной сети и отмены платы за правоучение для детей железнодорожников.

**Врачебная помощь на М.-К.-В.** Врачебная помощь служащим и рабочим на М.-К.-В. ж. д. осуществлялась через Врачебно-санитарную службу.

**Ж. Д.** По отчету Врачебно-санитарной службы за 1903 г. на М.-К.-В. ж. д. рабочих и служащих было 23.811 человек. Больница была одна на ст. Конотоп на 14 коек, приемных покоев—21 на 42 койки. Число больных служащих и рабочих, пользовавшихся в 1903 г. врачебной помощью на дому, в больницах и амбулаториях,—38.133 человека. Состав медицинского персонала был: врачей—20 чел., фельдшеров—39 чел., акушеров—9 чел. Средний расход на одного больного выражался в сумме 1 р. 41 к. Врачебный персонал к заболевшим рабочим и служащим относился грубо; врачи и фельдшера на ст. Конотоп требовали извозчика и плату за визит. Если визит был не оплачен, то во второй раз врача к больному не дозовешься. Аптека задерживала лекарство. Требовали деньги за посуду.

### **3. Развитие забастовочного движения на Московско-Киево-Воронежской железной дороге.**

#### **а) Первые шаги забастовочного движения.**

Тяжелое экономическое положение, грубое обращение администрации с подчиненными, преследование за просвещение—все это порождало у рабочих и служащих Московско-Киево-Воронежской дороги злобу и ненависть к акционерам—капиталистам.

Накопившаяся в течении долгого времени ненависть, при малейшем толчке разряжалась в революционное движение, в форме политических и экономических забастовок.



Первичная форма борьбы рабочих на М.-К.-В. ж. д. это ежедневные стычки рабочих одиночек с администрацией за улучшение условий труда, за увеличение заработной платы. Иногда эти стычки оканчивались увольнениями администрацией „назойливых“ рабочих.

В 1898 году, в июле месяце, в Главных Конотопских мастерских делается попытка массового выступления. Доведенные до отчаяния низким заработком и безнадежностью на увеличение его в будущем, группа слесарных учеников Сборного цеха решила прокатить на тачке начальника Конотопских мастерских Калабина. Учеников готовились поддержать и рабочие. Но первый блин вышел для юных забастовщиков комом. О выступлении, по доносу, узнал Калабин и принял „соответствующие меры“. Руководителей выступления т. т. Сасима, Куприянова и Сверещука арестовали, а остальных учеников уволили. <sup>1)</sup> X

В 1901 году, 17 октября, на Московско-Киево-Воронежской железной дороге происходит первая забастовка рабочих на станции Брянск.

Вторым крупным массовым выступлением железнодорожников на М.-К.-В. ж. д. была стачка рабочих в Главных Конотопских мастерских.

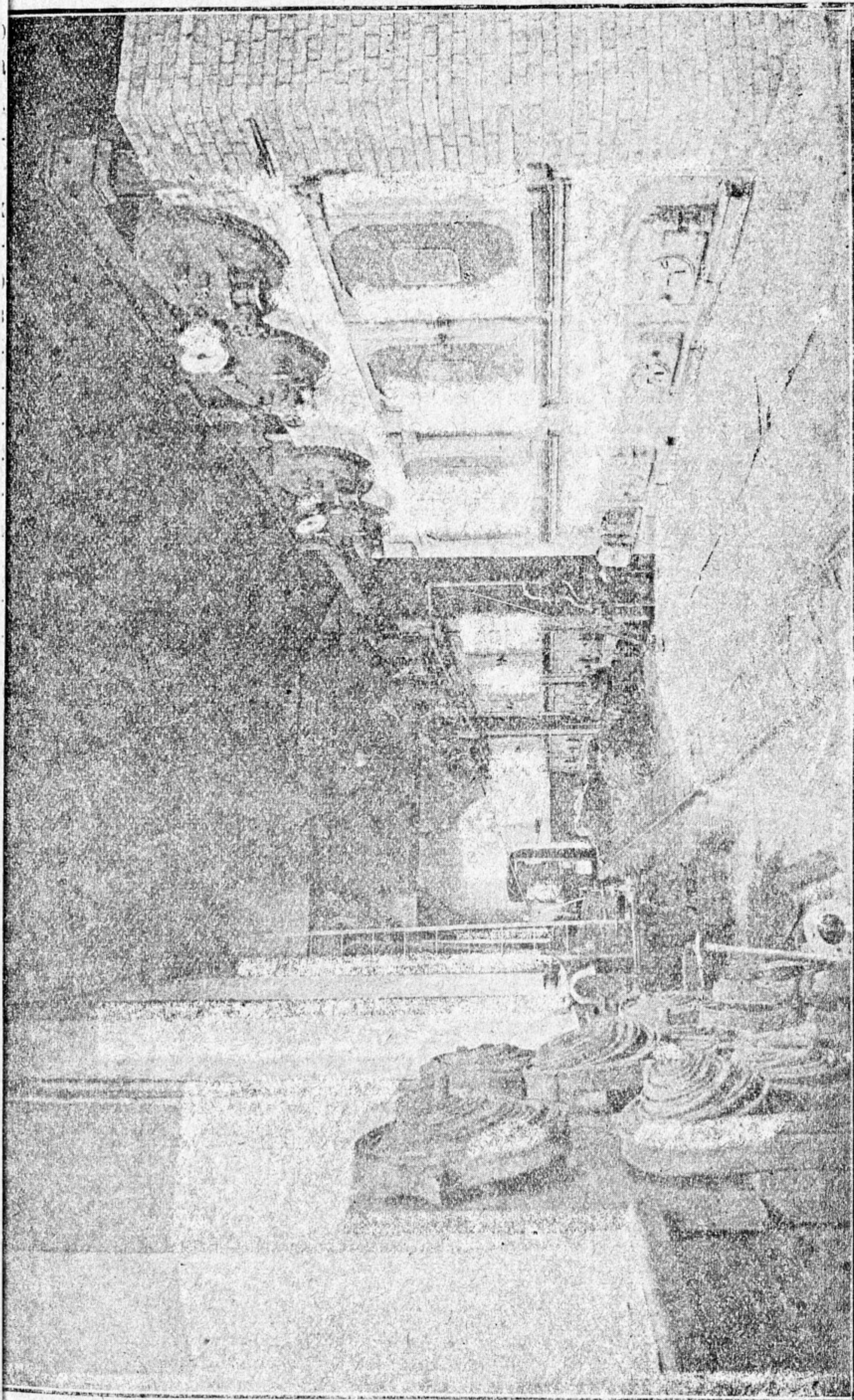
Летом в 1903 году, на юге России вспыхнула забастовка, в которой приняли участие и железнодорожники. Эта забастовочная волна захватила и рабочих ст. Конотоп, где уже была подготовлена почва к выступлениям.

Еще задолго до забастовки, среди конотопских рабочих распространялась агитационная литература социал-демократического содержания. Устраивались массовки на окраинах города. Летом 1903 г. массовки собираются чаще и, на одной из них, был решен вопрос о забастовке в Главных Конотопских мастерских. Здесь же был обсужден и план срыва работ. По плану предполагалось забастовку начать по 3-му гудку, утром. Все участники массовки должны были собраться в Сборном цехе на первой канаве, возле паровозной рамы, окружив ее кольцом. Один из присутствовавших рабочих должен вскочить в канаву и дать выстрел, чтобы этим привлечь к месту собрания остальных рабочих.

---

<sup>1)</sup> Записано по рассказу слесаря сборного цеха т. Сасима.





Главные Конотоп, мастерские. Электрическая станция. Кочегарка.



находящихся в цехе и тогда, всей массой, двинуться по корпусам и снять с работы все мастерские.

28 июля <sup>1)</sup> утром началась первая забастовка в Главных Конотопских мастерских.

Намеченный план срыва работ осуществился, но без выстрела. Вместо него раздались свистки и рабочие Сборного цеха, узнав, что начинается забастовка, сами, бросив инструмент, лавой двинулись снимать с работы котельщиков, токарей. Некоторых снимали силой. Впереди шествия рабочих бежал экзекутор мастерских Близииков, растерянно крича: „куда вы ребята, куда?“—желая этим остановить движение рабочих. Когда пришли в деревообделочный цех, то здесь не обошлось без стычки передовых рабочих с темной массой своих товарищей, подготовленной администрацией не пропускать забастовщиков. В дело пошли камни и только тогда деревообделочники сдались. Из деревообделочной направились к электрической станции, чтобы дать тревожный гудок. Двери электрической станции были закрыты и заперты завалками. Сама станция охранялась неосознательными рабочими. Но эта охрана не могла остановить движения. Рабочие выбили стекла в оконной раме, а слесарь Сборного цеха Губенко Дмитрий влез через окно в кочегарку, собрал разобранные ручки гудка и дал непрерывный тревожный гудок.

Многие рабочие, запуганные администрацией и бригадирами тем, что забастовщики будут их бить, разбежались домой и по несколько ночей скрывались в поле.

Из мастерских вся забастовавшая масса рабочих направилась в депо. Впереди шествия несли красный флажок и играли в рожки. Начали даваться также тревожные гудки на паровозах.

Сняв с работы депо, процессия направилась мимо вокзала к железнодорожному мосту—через речку Котлован—и не дойдя до моста расположилась напротив железнодорожного училища, где были проведены летучие митинги.

Забастовавшие рабочие телеграфно потребовали приезда в Конотоп управляющего дорогой.

---

<sup>1)</sup> Дата взята из сборника—„Материалы по истории проф. движ. в России“. Сборник I, стр. 209.



На 2-ой день из Курска прибыл управляющий Кузьменко, которому рабочие предъявили петицию: увеличить поденную плату всем, поголовно, мастеровым и рабочим; пересмотреть расценки; убрать из мастерских начальника Янушевского и его опричников; расширить школу и бесплатно обучать детей железнодорожников; расширить баню; администрации вежливо обращаться с рабочими; упорядочить и открыть библиотеку-читальню и упразднить штрафы. Также рабочие требовали, чтобы не было арестов и увольнений за забастовку. Кузьменко просил приступить к работе и обещал со своей стороны сделать все, от него зависящее.

На четвертый день забастовка закончилась: был дан гудок, открылись контрольные ворота. Очевидцы рассказывают, что у ворот рабочих „встретил“ генерал—Черниговский вице-губернатор, который для „порядка“, неподалеку расположил роту солдат.

Собравшиеся рабочие возмущались этим и требовали убрать солдат. Генерал предлагал собравшимся приступить к работе и угрожал расправиться с теми, кто не будет работать. В ответ раздались голоса: „не пойдём!“. Но некоторые из рабочих, поодиночке, стали пробегать через контрольные ворота, а потом и группами идти в мастерские.

К работе приступили не все, так как часть активных рабочих уволили, а руководителей забастовки рабочих Андреева и Шевченко арестовали, которые однако вскоре были освобождены и приняты на работу.

Что дала рабочим забастовка 1903 года? Прибавлено жалованье чернорабочим; расширена баня; открыта библиотека-читальня; приступлено к пересмотру расценок на сделанные работы, для чего при мастерских была создана специальная комиссия под председательством помощника начальника мастерских; отменены штрафы. Не удовлетворены требования: Янушевский остался работать; за дни забастовки не заплачено <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Забастовка в Главных Конотопских мастерских в 1903 году написана по воспоминаниям слесаря Сборного цеха Ковалева А. и проверена на собрании по воспоминаниям участников в забастовке 1903 г.: т. т. Яценко, Ковалева, Сулима С., Смоловика Я., Проценко С. и Малярова П.



Ничтожные экономические завоевания рабочих в 1903 году с лихвой покрываются теми результатами, которые дала эта забастовка в деле классового воспитания отсталой массе мастеровых и рабочих Конотопских мастерских.

Тот, кто думал, что забастовщик его враг, кто удирал от забастовщиков через забор, теперь узнал—что такое забастовка и кто такой забастовщик.

И, только пройдя подготовительную школу, в 1903 году, Конотопские рабочие смогли в революцию 1905 года показать свою стойкость, выдержанность и организованность в борьбе.

### **б) Февральская забастовка на М.-К.-В. ж. д.**

Наступил 1904 год. Русское самодержавие начало войну с Японией. Эта преступная колониальная война привела самодержавие к позорному поражению.

„Бюрократия гражданская и военная оказалась такой-же тунеядствующей и продажной, как и во времена крепостного права. Офицерство оказалось необразованным, неразвитым, неподготовленным, лишенным тесной связи с солдатами и не пользующимся их доверием. Темнота, невежество, безграмотность, забитость крестьянской массы выступили с ужасающей откровенностью при столкновении с прогрессивным народом в современной войне, которая так же необходимо требует высококачественного человеческого материала, как и современная техника“<sup>1)</sup>.

Эта война показала „несовместимость самодержавия с интересами всего общественного развития, с интересами всего народа (кроме кучки чиновников и тузов)“<sup>1)</sup>.

Крушение в войне с Японией поставило самодержавие под удар революции 1905 года.

Революция началась в Ленинграде—Кровавым воскресеньем 9 января и бурно разразилась по всей России.

„Профессия за профессией, фабрика за фабрикой, город за городом бросают работу. Железнодорожный персонал выступает застрельщиком стачки, железнодорожные линии являются путями стачечной эпидемии“<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Ленин—Собрание сочинений т. VI, стр. 37.

<sup>2)</sup> Л. Троцкий—1905 год, стр. 82.



„Для борьбы с железнодорожными забастовками дороги были объявлены на военном положении, начальство получило право подвергать низших служащих аресту, за самовольное оставление службы грозила тюрьма от четырех до восьми месяцев; и все же, несмотря на все принятые меры, движение не улеглось и продолжалось с перерывами до конца года“<sup>1)</sup>.

Перед все растущей революцией правительство пытается перейти от политики кровавой расправы к экономическим уступкам и отделаться подачками рабочему классу.

Так, когда в начале февраля забастовки охватили железные дороги, перепуганное правительство по телеграфу объявить о временном введении 9-ти часового рабочего дня в железнодорожных мастерских:

„С высочайшего соизволения, последовавшего по всеподданнейшему докладу 7-го февраля, временно разрешается применение в главных и линейных мастерских, при паровозных мастерских и депо следующих мер, отвечающих заявленным рабочими ходатайствам“.

„Первое: сократить продолжительность рабочего времени до девяти часов в сутки; второе: допустить по отношению особочтимых праздников сокращение продолжительности работ накануне этих праздников; третье: допустить к работам желающих в табельные дни, за исключением дней тезоименитства и рождения государя императора; четвертое: допустить учреждение в мастерских и депо особых выборных от рабочих для заявления о своих нуждах и ходатайствах, применительно к закону 10-го июня 1903 года; пятое: допустить при расценке на сделанные работы экспертов из более старых и опытных мастеровых, частью по выбору администрации мастерских, частью по выбору мастеровых, при условии, чтобы окончательное утверждение расценки принадлежало власти начальника дороги; шестое: отмена ограничения процентного заработка по задельным работам; седьмое: привести заработную плату чернорабочих в соответствии с данными местными условиями и ценами на предметы первой необходимости и, если окажется нужным, то повысить плату.“

„Указанные мероприятия являются главнейшими. Об остальных мерах и о порядке осуществления тех и других

<sup>3)</sup> А. Ельницкий—1905 год, стр. 68—69.



мер будет об'явлено особым моим приказом. Правила о выборах от рабочих, мною сего числа утвержденные, будут Вам немедленно препровождены. Об'явите рабочим о даруемой им высочайшей милости и о моей полной уверенности, что мастера и рабочие пожелают быть достойными оказанной им милости и доверия.

Подписал министр путей сообщения князь **М. Хилков**<sup>1)</sup>.

На эту „временную“ уступку железнодорожный пролетариат ответил еще более дружной стачечной борьбой. Частично происходили забастовки и волнения и на Московско-Киево-Воронежской железной дороге.

8 февраля забастовал участок Москва—Малоярославец—Брянск, рабочие и служащие пред'явили администрации ряд экономических требований.

Вспыхнула также забастовка и в Управлении М.-К.-В. ж. д. Управленцев поддержало депо ст. Курск II, частично Курск I, телеграф и движение.

Служащие не бастовавших станций, присылали в Управление делегатов с петициями.

Забастовка протекала неорганизованно, вразброд, захватила, главным образом, только служащих и незначительное число рабочих.

Главные Конотопские мастерские—рабочий центр М.-К.-В. ж. д. забастовки не поддержали, а пред'явили управляющему свою петицию отдельно.

Мешик Яков—счетовод Конотопских мастерских так рассказывает об этом: „Забастовочный комитет из Курска прислал телеграмму в Конотоп с извещением о том, что в Управлении забастовали служащие.

Получив такую телеграмму, конотопские служащие и рабочие устроили собрание, на котором присутствовал и жандармский полковник. Собрание выработало петицию с экономическими требованиями и избрало делегацию в Курск для вручения ее управляющему.

Делегация получила наказ от собрания, что если в Курске „анархия“, то на забастовку не соглашаться, а добиваться самостоятельного удовлетворения требований, изложенных в петиции.

1) Из архива „Испрофтрана“.



„В Курске—далее говорит Мешик—когда мы приехали то попали на собрание управленцев. Присутствовало на собрании около 300 человек. Когда вошли мы, то на трибуну взлез какой-то молодой инженер и крикнул: „конотопцы, на трибуну!“ Выступивший от нас член делегации заявил собравшимся, что конотопцы подали петицию управляющему и решили ожидать результата, не прибегая к забастовке.

— За такую позицию нас управленцы осмеяли, но в то же время упали духом. Впоследствии конотопцы раскаивались за свою мирную тактику, но было уже поздно“.

Февральская забастовка на М.-К.-В. ж. д. была чисто экономической и кратковременной. Никто из служащих не был уволен или перемещен. За дни забастовки было выплачено жалованье.

На требование служащих об увеличении заработной платы Правление Общества „нашло возможным“ с 1-го марта 1905 года установить наименьшие оклады жалованья в размере 35 рублей в месяц—для конторщиков, счетоводов, переписчиков при Управлении в г. Курске и для конторщиков на ст. Москва, не получавших ни квартир в натуре, ни квартирных денег. X

Для весовщиков ст. Москва, получавших квартиры в натуре или квартирные деньги, минимальный оклад определен в 30 руб. в месяц.

Всем остальным линейным служащим, обыкновенно получающим ниже сметных окладов, устанавливался „наименьший штатный оклад“ в размере сметного оклада по смете текущего года—для данной должности.

Минимальные оклады распространялись на служащих, прослуживших не менее одного года и допущенных к самостоятельному исполнению порученных им обязанностей. Не удовлетворявшие этому условию служащие должны были числиться кандидатами и получать ниже штатных сметных окладов, по усмотрению начальства, принявшего их на службу.

Телеграфистам при Управлении, имевшим по штату право на квартиры натурой и не получавшим этих квартир, назначены квартирные деньги в размере 20% от жалованья. Упразднен IV класс по должности машинистов.



Эта ничтожная подачка линейным служащим от Правления Общества не могла улучшить их материальное положение, она только увеличила оклады служащих до установленных сметой штатных окладов и урегулировала заработную плату, которая до этого устанавливалась различно, по произволу начальства. Так называемым служащим „кандидатам“ и служащим, получающим сметные оклады, и рабочим, получавшим не окладное жалованье, эти „заботы“ Правления ничего не давали.

### в) Октябрьская забастовка на М.-К.-В. ж. д.

„После девятого января революция уже не знает остановки“<sup>1)</sup>. В мае начались стачки на всех фабриках и заводах Иваново-Вознесенска. В начале июня в Лодзи состоялась демонстрация польских и еврейских рабочих, которая закончилась избиением и расстрелом рабочих. Лодзинское восстание поддержали рабочие Варшавы, Ченстохова, Белостока. Крупные стачки происходили в Екатеринославе, Тифлисе, Кутаисе, Батуме, Минске, Харькове, на Сормовских заводах. В Одессе к стачке присоединился восставший броненосец „Потемкин“. В июле забастовали железнодорожники Владикавказской ж. д. Эти стачки сплотили пролетариат России и воспитали его для борьбы с самодержавием.

Кроме стачек усвоению пролетариатом лозунгов борьбы и организации ее способствовали также университеты.

„Правительство даровало частичную „автономию“, или, якобы, автономию университетам. Г.г. профессора получили самоуправление. Студенты—право сходов. В общей системе самодержавно-крепостнического гнета была пробита, таким образом, маленькая брешь. И в эту брешь сейчас-же устремились с неожиданной силой новые революционные потоки... На студенческие сходы повалили рабочие. Стали получаться революционные народные митинги, на которых преобладал передовой класс в борьбе за свободу—пролетариат“<sup>2)</sup>.

„Революционное слово вырвалось из подполья и огласило университетские залы, аудитории, корридоры и дворы.

<sup>1)</sup> Л. Троцкий—1905 год.

<sup>2)</sup> Н. Ленин. Собрание сочинений, т. VI, ст. 515.



Масса с жадностью впитывала в себя прекрасные в своей простоте лозунги революции... Толпа, которая вышла из университета, была уже не той толпой, которая вошла в университет... Митинги происходили каждый день. Настроение рабочих поднималось все выше"... 1). И, наконец, накопленная пролетариатом революционная энергия разрядилась во Всероссийской октябрьской политической стачке.

Железнодорожники в Октябрьских событиях сыграли огромную роль. Железнодорожная забастовка превратилась во всеобщую забастовку.

20 сентября в Ленинграде открылся Съезд железнодорожных служащих, созванный правительством для пересмотра устава пенсионных касс. Этот Съезд объявил себя „Первым делегатским Съездом представителей железных дорог“ и предоставил право решающего голоса только выборным членам.

Делегатский Съезд приковал к себе внимание всех железнодорожников. „Избиратели телеграммами засыпали делегатов, поручая им со всей смелостью отстаивать все требования. Настроение Съезда повышалось, Съезд эволюционировал влево. Пенсионный Съезд требовал: Учредительного собрания, политических свобод, 8-ми часового рабочего дня, полной амнистии, автономии, милиции... 2). Вокруг Съезда создается революционно-напряженная атмосфера.

6—7 октября, сначала в Москве, а потом и в других городах разносится слух об аресте делегатов Съезда. „Хотя слух был опровергнут по телефону самими делегатами, и хотя делегаты высказались за отложение стачки, низы Московско-Казанской железной дороги прорвали плотину выжидательного напряжения“ 3) и 7-го октября начинается всеобщая железнодорожная стачка.

9—10 октября забастовала Московско-Киево-Воронежская железная дорога. В этой стачке приняли участие все крупные станции дороги.

**Станция Конотоп.** Забастовка началась с Главных Конотопских мастерских. Утром 10 октября в механическом цехе стали собираться по группам рабочие, так как они узнали о начавшейся всероссийской железно-

1) Л. Троцкий—1905 год, стр. 84—85.

2) Сборник—„Генеральная репетиция“—1905 г., стр. 165.

3) Там-же.



дорожной забастовке. В механический цех пришли рабочие вагонного отделения и кузнецы, но никто не решался вывести собравшихся рабочих на улицу. Наконец, счетовод кузнечной конторы Мешик Яков и конторщик материального склада Цилик Алексей, выступили перед рабочими и предложили присоединиться к всероссийской забастовке. Предложение было принято и рабочие толпой вышли на улицу. Начальник мастерских и жандармский полковник стояли возле выхода и провожали забастовавших рабочих возгласами: „Мешик ведет!“...

Из мастерских все направились в поле, где устроили общее собрание. Выступавшие ораторы указывали на тяжелое положение рабочих и призывали их к борьбе. Рабочие собирались ежедневно в течении трех дней, говорились речи, но никакие практические меры не принимались.

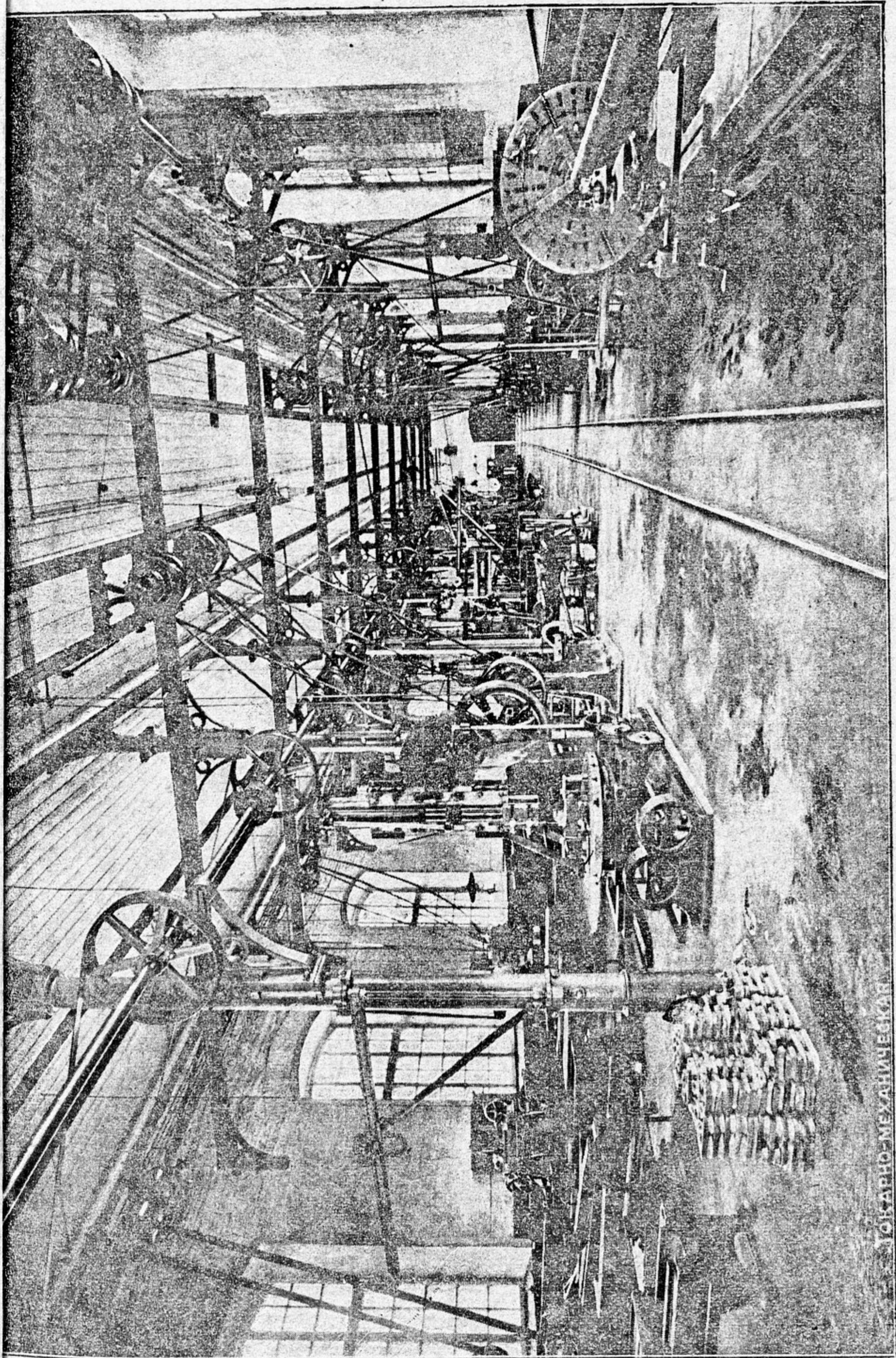
Поддержки руководителям со стороны не было. Чтобы всколыхнуть массы Конотопская группа Р. С.-Д. Р. П. выпустила агитационное воззвание с политическими требованиями и призывом к борьбе.

На 3-й день забастовки прибыли из города Конотопские приказчики, которые предложили сделать демонстрацию. В тот же день на собрании рабочих выступил зубной врач Эпштейн, который толково разъяснил значение октябрьской забастовки, отметил ее политический характер и предложил демонстрацию организовать инженеру Шору и общее собрание рабочих перевести в столовую Главных Конотопских мастерских. С предложением Эпштейна рабочие согласились. С этого дня на ст. Конотоп забастовкой начинает твердо руководить стачечный Комитет, во главе которого стали инженер Шор, мастер мех. цеха Веселков-Васильев и другие <sup>1)</sup>.

О том, как протекала на ст. Конотоп октябрьская забастовка, можно судить по докладам курских делегатов: Сердюка и Скупинского на делегатском собрании служащих Управления М.-К.-В. ж. д., 15 ноября 1905 года, посетивших Конотоп. Они говорят: „Конотопские мастерские всегда являлись носителями идей пролетариата и уже не раз показывали, что может сделать организованная масса.

<sup>1)</sup> Забастовка в Главн. мастерских написана по рассказу т. Мешика и подтверждена т. Циликом.





Главные Кошопоские мастерские. Токарно-механический цех.

ТОКАРНО-МЕХАНИЧЕСКАЯ



Они не могли остаться глухими и к происходящим в России событиям в настоящее время и их протест против существующего бюрократического режима вылился в дружной политическо-экономической забастовке, объявленной Московским узловым железнодорожным Комитетом. Во время этой беспрецедентной в истории забастовки, Конотопские мастерские сыграли для М.-К.-В. ж. д. крупную роль: выборные мастерских, под председательством г. Шора, явились в сущности хозяевами положения: отправляли, останавливали и принимали поезда по своему усмотрению, и тормозили движение до тех пор, пока не было объявлено время прекращения забастовки. Достоин внимания и тот факт, что во время организованных после забастовки еврейских погромов, жители станции и города Конотопа совершенно уцелели, несмотря на все старания полиции произвести погром, единственно благодаря мастерским“.

В начале забастовка на ст. Конотоп не носила партийного отпечатка, но в разгар ее стали появляться из Киева социалисты-революционеры, меньшевики, анархисты, и политическая жизнь забила ключом. Агитация распространяется и захватывает окружающие села. „Во время забастовки,—говорит Сасим, слесарь Сборного цеха,—в столовую мастерских во главе с Васильцом пришла манифестация крестьян из села Подлипного для смычки с рабочими“.

**Станция  
Воронеж II.**

Октябрьская забастовка началась по „террорному“ гудку Юго-Восточных Главных мастерских.

В первый день забастовки железнодорожники устроили общее собрание, на котором выработали петицию с экономическими требованиями.

Благодаря сильному влиянию черносотенцев, возглавляемых помощником начальника участка Тяги инженером Маликовым, петиция была с правым уклоном.

Для представления петиции управляющему дороги общим собранием избран тов. Гальдус, который отправился в Курск в делегатском поезде—паровоз и два вагона.

На каждой станции, между Курском и Воронежем, этот делегатский поезд принимал делегатов с петициями, выра-



ботанными служащими данной станции, так что в г. Курск от Воронежского участка прибыло 19 человек.

В Курске делегаты, по предложению тов. Гальдуса, согласились объединить 19 петиций в одну петицию. Для участия в выработке этой общей петиции был приглашен член Курского стачечного комитета тов. Массальский, который и предложил в общую петицию включить также политические требования, с чем все делегаты согласились.

Экономические требования воронежцы предъявили администрации дороги, а политические были включены в общую петицию Курского узла, для предъявления правительству.

16 октября делегаты раз'ехались по своим станциям<sup>1)</sup>.

**Станция  
Брянск.** Забастовка на ст. Брянск в депо возникла 10 октября. Около 8 часов утра начальник депо инженер Тихонов был вызван из паровозного сарая в мастерские депо, где его встретили собравшиеся мастера и рабочие. На вопрос Тихонова: „в чем дело?“ — ему ответили: „депо бастует“. Тихонов потребовал изложить причины забастовки. Рабочие выставили следующие мотивы: 1-ое, — что они бастуют в знак солидарности со служащими забастовавших депо Москва и Малоярославец и 2-ое, — что Правление не выполнило требований, предъявленных ему в февральскую забастовку. Тихонов начал убеждать рабочих приступить к работе, говоря, что никакого извещения или предложения со стороны Москвы о прекращении работ не было, что февральские требования не выполнены только те, которые не могли быть выполнены по „непреодолимым экономическим препятствиям“, или „совсем ничтожные“. После уговоров рабочие решили было покачать работу, но через некоторое время в депо пришли служащие станции других служб и сняли деповцев с работы.

Забастовавшие служащие ст. Брянск приступили к выработке петиции. На почве выставляемых требований возникали большие споры. Некоторые рабочие требовали объявить бойкот части администрации, а другие предлагали вывезти их на тачке.

<sup>1)</sup> Записано по рассказу слесаря депо Воронеж II, тов. Гальдуса.



Составленная петиция редактировалась Тихоновым, который повычеркивал из нее „крайние требования“, а некоторые пункты изменил, чем „значительно смягчил их“. Он даже пытался полностью изменить все пункты в петиции, но встретил сопротивление со стороны служащих.

**Станция Киев.** Забастовка возникла 10 октября, закончилась 19 октября. Рабочие выставили требования: 8-час. рабочий день, свобода союзов, слова, печати, материальное улучшение быта, и выбрали делегацию в г. Курск во главе с начальником депо Залесским. 11 октября эта делегация выехала в Конотоп, дальше которого и не поехала. Во время еврейских погромов жандармский полковник вел среди рабочих депо Киев черносотенную агитацию, с целью вызвать рабочих к погромным выступлениям. Эта провокационная агитация была разоблачена и успеха среди рабочих не имела.

**Станция Нежин.** 12-го Октября на ст. Нежин забастовали рабочие службы Пути 11 околотка и контора участка службы Пути.

Причина забастовки была следующая: 11 Октября на собрание служащих станции, состоявшееся в III классе вокзала пришел начальник участка пути Поржитский и заявил: „Собрания я этого не признаю законным, а потому требую, чтобы все служащие оставили собрание и удалились по своим помещениям“. Потом „ретивое начальство“ вошло в телеграф и вызвало из города 50 казаков. Служащие возмутились таким поступком и помощник начальника Буколов подошел к Поржитскому и спросил: „Так вы для меня вызвали казаков?“. Поржитский ответил: „Вы позволили поднять голос и кричать на своего начальника, а потому до распоряжения господина начальника службы Пути, я вас от обязанностей службы отстраняю“. В знак протеста об отстранении Буколова и забастовали служащие сл. Пути. На том же собрании служащие выработали свои требования, избрали делегацию из 3-х лиц и отправили ее вместе с проезжающей киевской делегацией в Конотоп. В Конотопе о проделках Поржитского был сделан доклад на общем собрании рабочих. Конотопское собрание телеграфно предложило Поржитскому извиниться перед служащими и отстраненным Буколовым. Полу-



чивший телеграмму Поржитский немедленно допустил Буколова к работе. На этом забастовка и окончилась.

**Забастовка на ст. Курск.** В первый день забастовки рабочие и служащие М.-К.-В. ж. д., возле помещения конторы сл. Движения устроили митинг, на котором единогласно постановили присоединиться к всеобщей забастовке.

На этом же митинге было постановлено: всем собравшимся пойти к служащим движения и телеграфа Московско-Курской и Южных жел. дор. и снять их с работы. И вот, после митинга, более 300 человек направляются через главную пассажирскую платформу к товарной конторе и телеграфу М.-К. и Южн. ж. д. и снимают работавших служащих, „за исключением кондукторских пассажирских бригад, которые явно были настроены против забастовки, а некоторые впоследствии даже содействовали жандармерии в выдаче забастовщиков“. Депо Московско-Курской дороги, наоборот, пришлось снимать оставшихся работать в депо М.-К.-В. ж. д.

Забастовкой на ст. Курск II М.-К.-В. ж. д. руководил стачечный комитет, во главе которого стояли машинисты: Тутышкин (социалист-революционер) и Массальский (беспартийный) и конторщик сл. Движения Сошников (социалист-революционер). Этот забастовочный комитет вошел в тесную связь с забастовочным комитетом Московско-Курской и Южных жел. дор., во главе которого стояли члены Р. С.-Д. Р. II. Курской организации.

Забастовочным комитетам необходимо было бороться с отдельными группами рабочих и служащих, желавшими приступить к работе на транспорте и этим самым сорвать забастовку. Надо было изолировать администрацию и жандармерию от влияния на массы. Соприкасавшихся с жандармерией предавать публичному порицанию и обьявлять бойкот. Кроме того, забастовочные комитеты разбирали отдельные жалобы железнодорожников, вместе с представителями от рабочих и служащих выработанные экономические требования систематизировали по отдельным отраслям труда; все это делалось для того, чтобы потом из них возможно было создать общую петицию. Рассмотренные требования проводились через общие собрания рабочих и служащих, которые устраивали ежедневно.



Кроме выработки экономических требований шла пропаганда за выставление и политических требований. В первые дни выставление политических требований вызывали протесты у большинства бастующих. Но, „митингуя целыми днями,—говорит Массальский—мы этим сплачивали вокруг себя все большие массы рабочих“; митинги помогали пробуждению у рабочих сознания, а потому в выработанной петиции Курского узла были включены не только экономические требования, но в нее включены требования политических свобод и созыва учредительного собрания.

Эта петиция была подана в Управление М.-К.-В. ж. д. и Курскому губернатору. 13 октября, ночью на ст. Курск прибыла делегация—41 человек из Харькова и Белгорода. Харьковские делегаты были арестованы и посажены в тюрьму.

Об аресте делегации на митинге Курского узла объявил полицмейстер. Он огласил также о запрещении губернатором всяких собраний и митингов и заявил, что они будут рассеиваться военной силой вплоть до расстрела. „В заключение полицмейстер предложил собранию немедленно разойтись“.

«Я никогда не забуду—говорит А. Массальский в своих воспоминаниях—той бури негодования, которая встретила этот наглый приказ. Полицмейстер постарался исчезнуть. „Собрания были, есть и будут“, говорила резолюция. Тут же мне было предложено отправиться послом к губернатору с требованием немедленного освобождения арестованных делегатов из Харькова. Еще не улеглось негодование, как по массам пробежало смятение, раздались крики: „казаки нас окружают“. Конные фигуры казаков с ружьями действительно двигались по путям с нескольких сторон. Защелкали затворы. Момент был критический. Паника могла разразиться каждую секунду. Оратор, бывший на трибуне, резким движением обнажил свою грудь и крикнул: „Товарищи, страху не место. Пусть стреляют в меня первого, вот моя грудь, всех не перестреляют“.

Еще несколько брошенных фраз и масса успокоилась и осталась на месте, сомкнувшись в грозном молчании.

Накрики казаков „разойдись“—оратор обратился к казакам:  
— Казаки, вся Россия помнит ваши расправы над безоружными рабочими 9-го января в Петербурге, но вы были



слепым орудием для уничтожения тысяч ваших братьев! Не будьте же слепы теперь! Помните, казаки, что ныне вся Россия борется за свободу. Мы хотим этой свободы и для вас и для ваших отцов и детей! Долой безответственных министров, виновников гибели ваших братьев на Маньчжурских полях в безрассудной японской войне! Довольно крови! За землю, за волю, все как один!

Под оглушительное „ура“ собрания, казаки заколебались и один за другим, повернув лошадей, стали удаляться в сторону города. Я тоже отправился в город к губернатору для выполнения возложенной на меня миссии. Ультимативные требования губернатору были мною переданы в столь дерзкой и решительной форме, что присутствовавший при аудиенции полицмейстер, возмущенный непривычной формой требований обратился к губернатору со следующими словами:

— Ваше превосходительство, прикажите его арестовать. Губернатор колебался.

— Имейте в виду,—добавил я,—забастовка проходит пока мирным темпом и мы еще никого не трогали. Если же требования наши не будут вами немедленно удовлетворены и я буду арестован, то можете быть уверены, что сегодня же сюда явятся вместо меня 3.000 рабочих и мастеровых узла и вместе с городским населением заговорят языком более понятным для вас.

Губернатор не выдержал и в большом смущении отдал распоряжение освободить делегатов, попутно разрешив наши собрания.

— Хорошо, пусть будут ваши собрания, но только, пожалуйста, мирно, без всяких буйств и насилий над администрацией.

Вот какими словами он меня напутствовал. Победа была полная, она воодушевила нас и мы удачно довели забастовку до 17 октября, т.-е. до обнародования манифеста. Манифест этот был прислан нам губернатором через того же полицмейстера и вручен мне. Затем он был прочитан на узловом собрании—митинге. Радость и ликование всех были необычайны».

Забастовка закончилась 19 октября. 21-го октября жандармерия сообщает губернатору, что на узле и в депо и во всех службах работают и везде спокойно.



„В войсках теперь надобности нет... На будущее время оставить на станции охрану в составе полуроты“<sup>1)</sup>.

На маленьких промежуточных станц. М.-К.-В. **Забастовка на других станциях.** ж. д. служащие также принимали участие в общем движении. Они распространяли телеграммы революционного содержания, расклеивали их по станциям, сообщали о ходе забастовки местному населению.

Некоторые служащие промежуточных станций за эту агитационную работу были арестованы или же уволены во время подавления забастовки в конце 1905 года.

Октябрьская забастовка на М.-К.-В. ж. д., **Окончание октябрьской забастовки.** как и на других дорогах, возникла внезапно, главным образом, в знак солидарности с общероссийским движением железнодорожников, а потому протекала дружно и с большим подъемом.

В октябрьские дни самодержавие не могло устоять против невиданной в мире всенародной стачки. Оно отступило, „оставив поле сражения за революционным пролетариатом“.

17 октября выходит царский манифест, возвещающий о конституции. Населению „даруются“ гражданские свободы на началах неприкосновенности личности, свободы совести, слова, собраний и союзов. Дума получает законодательные права, ни один закон не может войти в силу без одобрения Государственной думы. „Дарована“ ответственность министров перед народными представителями.

По выходе царского манифеста, Московский стачечный комитет постановил с 19 октября прекратить забастовку. Он обратился к бастующим со своим манифестом, в котором говорит: „советуя товарищам-пролетариям временно прекратить всеобщую забастовку, комитет предлагает им заявлять, что пролетарии и все вместе с ними забастовавшие берутся за работу с тем, чтобы возможно совершеннее организовать, собрать необходимые средства, организо-

<sup>1)</sup> Забастовка в Курском узле написана по источникам:

Сборник статей—„1905 год в Курской губернии“, выпущенный Исполнительным отделом Курского Губкома Р.К.П. (б); Литературный сборник I „Суд и расправа над железнодорожниками“—статья А. Массальского—„Октябрьская забастовка 1905 г. в Курском узле“, (отрывки из воспоминаний железнодорож.), выпущенный „Испрофтраном“.



вать всеобщее вооружение пролетариата и продолжать дальнейшую борьбу под знаменем социализма“<sup>1)</sup>).

Далее стачечный комитет в своем манифесте требовал созыва учредительного собрания, амнистии всем пострадавшим за политические и религиозные убеждения и предлагал стачечным комитетам отдельных фабрик, заводов, железных дорог—вырабатывать свои экономические требования и представлять их кому следует.

Центральное бюро союза железнодорожников присоединилось к манифесту Московского стачечного комитета и 18 октября разослало от себя по всем дорогам телеграмму о прекращении железнодорожной забастовки.

19 октября прекратилась забастовка на Московско-Киево-Воронежской железной дороге.

Что же дала октябрьская забастовка железнодорожникам Московско-Киево-Воронежской железной дороги?

На представленные требования Правление Акционерного Общества М.-К.-В. ж. д. ответило, что им будут внесены в смету на 1906 год „соответствующие ассигнования, соразмерно со средствами дороги, для улучшения быта служащих на дороге“.

Кроме того, председатель Правления Общества объявил, „что никаких репрессивных мер против служащих за забастовку приниматься не будет и за все время забастовки будет уплачено полностью жалованье“.

И, наконец, Правление Общества объявило, что по вопросам организации съездов, бюро, периодической прибавки жалованья, „имеющих общий характер для всех железных дорог“, следует обождать до „общего решения“ этих вопросов и „в том порядке, который будет установлен свыше“

---

1) М. Б-в. „Очерки по истории железнодорожных забастовок в России“.



#### 4. Организации железнодорожников на М.-К.-В. ж. д. в 1905 году.

После Октябрьской всеобщей забастовки железнодорожники Московско-Киево-Воронежской ж. д. приступили к созданию на дороге делегатских собраний, комитетов, бюро, общих собраний служащих—для выработки экономических и правовых требований, не обращая никакого внимания на предложения Правления дороги ожидать разрешения этих организационных вопросов „свыше“.

**Делегатское собрание служащих Управления.** В г. Курске открывают свои „заседания выборные представители от служащих Управления М.-К.-В. ж. д. для выработки требований направленных к правовому“ и экономическому улучшению быта служащих, проще — делегатское собрание служащих.

Председателем делегатского собрания постоянно избирался счетовод службы Движения Волков Ефим (социалист-революционер).

Делегаты по своему социальному положению были все служащие, а по партийности подавляющее большинство — беспартийные, активно принимавшие участие в деятельности делегатского собрания и в революционном движении.

В период работы делегатского собрания среди выборных можно было наблюдать различные течения и уклоны по вопросам политической, экономической и профессиональной жизни, отражающие собою настроения и переживания служащих Управления М.-К.-В. ж. д.

Первыми возникли прения по вопросу—с какой меркой подойти к выработке экономических требований.

Делегат от службы Телеграфа—Сердюк (беспартийный) вносит предложение: „для того, чтобы не быть голословными в своих требованиях, чтобы не предъявлять таких требований, выполнение которых с финансовой стороны окажется для предприятия невозможным,—нам необходимо свои требования основывать на цифровых данных и расчетах. На основании смет и отчетов за ряд предшествующих годов мы можем исчислить среднюю в год чистую прибыль, получаемую акционерами. Из этой прибы-



ли следует отделить часть, принадлежащую по праву г.г. акционерам, как капиталистам, а весь излишек обратить на улучшение быта служащих. Быть может, эти остатки выразятся в таких размерах, что тогда можно будет подумать не только о минимуме материального благосостояния нисших служащих, но и о несколько большем. Поэтому необходимо выделить особую комиссию, которая бы занялась выработкою указанных цифровых данных, и только по получении этих данных приступить к выработке экономических требований“<sup>1)</sup>.

С предложением Сердюка об ограничении прибыли акционеров, которые на нее имели право только при существовании капиталистического общества, принципиально согласились все выступавшие ораторы, но они находили невозможным практически осуществить план Сердюка. „Для осуществления этого плана—говорило большинство—необходимо, чтобы служащие захватили в свои руки составление смет и отчетов. Сметы и отчеты составляются Правлением и в его руках есть средство путем бухгалтерских приемов не дать нам узнать чистую прибыль, получаемую акционерами. Нам необходимо выработать требования того, что составляет минимум сносного материального существования и предъявить эти требования Правлению, не вдаваясь в расчеты, откуда будут взяты Правлением средства на удовлетворение этих требований: путем ли уменьшения дивидендов на акции или уменьшением окладов старших агентов Правления и Управления дороги“<sup>2)</sup>. Предложение Сердюка большинством (28 против 3) проваливается.

11-го ноября делегатское собрание перешло к обсуждению первого пункта экономических требований—„о минимальных окладах“. Размер минимальных окладов для всех вновь поступающих на службу предлагали установить:

„а) для служащих в конторах Управления и литографии—35 руб. в месяц;

б) для телеграфистов Управления, в виду особо тяжелой их службы—40 руб. в месяц;

<sup>1)</sup> Протокол заседания делегатского собрания служ. Управления, 11 ноября 1905 года.

<sup>2)</sup> Там-же.



в) для рассыльных, нумеровщиков бланкового отдела и нисших служащих при литографии—20 руб. в месяц“.

По вопросу о минимальном окладе среди выборных также возникают прения. Делегат Сердюк вносит предложение: „Минимальный оклад 35 руб. должен быть распространен на рассыльных и на других нисших агентов, для которых в требовании назначается оклад 20 руб.“. Сердюка поддерживает другой делегат Микулин. Предложение Сердюка отклоняется большинством (29 голосов против 2 голосов). Тогда Сердюк и Микулин заявили, что расходясь принципиально с заседанием в основном пункте экономических требований они уклоняются от дальнейшего участия в выработке экономических требований и примут участие только в выработке требований правовых и хотели оставить зал заседания. Против такой постановки вопроса делегатское собрание запротестовало, считая для себя с одной стороны поведение Сердюка и Микулина оскорбительным, а с другой—неудобным в виду того, что контора Телеграфа остается без своих представителей.

Сердюк и Микулин остались на собрании, отказавшись в дальнейшем от голосования по экономическим вопросам и внесли особое мнение: „Признавая принятый оклад в 35 руб. для конторщиков, как минимум для существования, считаем этот минимум общим для всех категорий служащих; подразделение же его есть уничтожение личности нисших служащих“.

13 ноября на заседание делегатского собрания прибыли новые делегаты от отделов служб Управления, которые в предыдущих заседаниях не участвовали, а потому вторично поднимается вопрос об установлении принципиальной точки зрения, из которой должно исходить собрание при рассмотрении экономических требований служащих.

„Огромное большинство высказалось за необходимость стоять на почве демократических требований, но тут обнаружили два течения—одни находили настоящий момент недостаточно удобным для проведения в жизнь целиком этих принципов и предлагали сделать лишь первый шаг в этом направлении, подняв материальное положение служащих младших категорий, другие,—напротив, считали возможным приступить теперь же к переустройству суще-



ствующего социального строя, поскольку он отражается на положении служащих, высказались за немедленное и самое широкое осуществление демократического принципа всеобщего уравнивания и предложили пересмотреть пункт первый о минимальном окладе в том смысле, чтобы сделать его одинаковым для всех категорий служащих. Прения по этому вопросу не привели ни к какому соглашению и были отложены до следующего дня<sup>1)</sup>.

14 декабря делегатское собрание, наконец, пришло к примирению по вопросу о минимальном окладе и большинством (15 против 9 голосов) приняло следующую резолюцию, предложенную делегатом от сл. Пути Палечным (беспарт): „Принимая во внимание, что при существующем буржуазно-капиталистическом строе невозможно широкое удовлетворение справедливых интересов железнодорожного пролетариата и, считаясь с крайней трудностью действительного осуществления демократического принципа, мы, собравшиеся делегаты, по обсуждению вопросов экономическо-правового положения служащих Управления М.-К.-В. ж. д., идем временно на уступки в вопросе о минимальном окладе, как он выработан на собрании 11 ноября, оставляя всецело за собою заботу всеми средствами добиваться в будущем полного осуществления прав пролетариата и выставляем на своем знамени, как первую ступень к этому,— один общий минимальный оклад для всех, без различия, категорий служащих“<sup>2)</sup>.

Интересно отметить, что после принятия резолюции по вопросу о минимальном окладе, управляющий дорогой вызвал к себе председателя собрания тов. Волкова Еф., спросил у него о ходе и характере работ делегатского собрания и указал ему на необходимость не быть чрезмерными в своих требованиях, так как в противном случае служащие не могут рассчитывать на принятие их требований Обществом дороги. Волков ответил, „что собрание исходит из минимальных нужд служащих и труды настоящего собрания служат лишь подготовительной работой для будущего второго делегатского съезда. Что же касается того,

1) Протоколы заседания делегатского собрания служ. Управления, 13 и 14 ноября 1905 года.

2) Там-же.



будут или не будут приняты требования железнодорожных служащих, то вопрос этот будет решен взаимным отношением сил обеих сторон“. Собрание, одоблив ответ Волкова, продолжало работать, руководствуясь принятыми решениями на заседаниях 13—14 ноября.

Установив минимальный оклад, делегатское собрание ограничило и максимальные оклады для всех служащих Управления, без исключения. Высший оклад был определен 4.200 руб. в год.

Кроме этого, делегатское собрание выработало следующие требования: всем служащим, не получающим квартир натурой должны выдаваться квартирные деньги в размере  $\frac{1}{4}$  получаемого жалованья, но не менее 10 руб. в месяц; обязательная выдача наградных, пособий к праздникам рождества и пасхи, пособий на погребение умерших служащих и членов их семьи в размере месячного оклада; оплата сверхурочных работ в двойном размере; выдача месячных отпусков в год для отдыха и отпусков по болезни; расходы на климатическое и курортное лечение должны ложиться на Общество дороги.

Рабочий день для служащих в конторах Управления делегатское собрание установило—5 часов, для телеграфистов при Управлении—8 часов с 24-х часовым отдыхом, при 4-х сменном дежурстве, для швейцаров и рассыльных—8 ч. По субботам, с 1-го мая по 1-ое сентября, все служащие, за исключением сменных дежурств телеграфистов и дежурных рассыльных, должны освобождаться от занятий.

Собрание требовало предоставления средств для организации профессионально-политического клуба и читальни; организация «настоящей» библиотеки должна быть поручена комитету из выборных лиц; полного устранения всякого участия жандармской полиции в приеме и увольнении служащих.

Делегатское собрание установило принцип выборности при определениях, перемещениях и замещениях служащих на должности, начиная с управляющего дорогой и кончая низшими агентами дороги, так: „управляющего дорогой избирают все служащие; начальников служб, отделов, участков, станций и т. п.—избирают служащие соответствующей группы“.



И, наконец, собрание выборных включило в свои требования—„обязательное празднование пролетарского праздника—Первое Мая“<sup>1)</sup>

Кроме выработки экономических требований, собрание заслушивало доклады: о событиях на ст. Конотоп, о забастовочном движении на других железных дорогах, а также разбирало конфликты служащих с администрацией, объявляло бойкот начальствующим, идущим против революционного движения.

Вся эта текущая политическая работа, которую делегатское собрание не могло оставить, затягивала выработку экономических требований, вызывая у некоторых служащих недовольство и нарекания на то, что делегаты уклоняются от данных им полномочий.

На заседании 18 ноября делегатское собрание обсудило создавшееся положение и вынесло следующее постановление:

„Ввиду раздающихся со стороны некоторых служащих жалоб на медленность работ собрания и на то, что собрание делегатов, приняв некоторые решения, вышло из пределов своих полномочий, собрание заявляет, что долю справедливости жалоб на медленность оно признает и примет все меры, чтобы сделать работы выборных продуктивней; что-же касается второго пункта, то собрание вынуждено подтвердить ту отправную точку зрения, которая была изложена в протоколах от 13-го и 14-го ноября, и которая была принята огромным большинством представителей. В частности же поясняет, что отмечая факты насилия и грубого произвола над личностью всех борющихся за лучшее будущее, собрание считало, что оно не только не выходит из пределов поставленной ему задачи, но напротив, полагало, что оно выполняет прямой свой долг перед товарищами, так как глубоко убеждено, что успех борьбы за лучшее существование возможен только при самом тесном единении и братской солидарности всего трудящегося люда, к какому бы классу и профессии он не принадлежал. Игнорировать все эти факты и не отзываться на них значило бы отнимать у себя самих почву под ногами, ибо только наличность этих фактов и указания на них и оправды-

<sup>1)</sup> Подробно разработанные требования см. в приложении.



вают нас, как и всех трудящихся, в нашем стремлении улучшить свое положение.

Не отмечая этих фактов насилия и несправедливости, мы ничем не могли бы оправдать своего появления в зале Управления дороги в качестве представителей по обсуждению вопросов об улучшении быта служащих.

На основании изложенного, собрание заявляет, что оно не считает ни одного своего постановления не имеющим никакого отношения к его задачам и выходящим из пределов его власти; тем более, что в полномочиях всех выборных, кроме 2-х, сказано: „для обсуждения экономических и правовых нужд служащих“.

Если бы тем не менее, несмотря на настоящее разъяснение, те, которые послали своих представителей, не согласились с изложенной точкой зрения, то собрание, чтобы избежать обвинений в самозванстве и узурпаторстве, предоставляет им к 23 ноября заявить письменно собранию об отозвании своих делегатов. Если собранию таким путем будет доказано, что оно не отвечает взглядам большинства, то оно, конечно, сочтет своим долгом сложить свои полномочия. В противном случае, после настоящего разъяснения оно будет считать себя, как в настоящее время считает на основании своих полномочий, выразителем нужд и взглядов большинства Управления дороги<sup>1)</sup>.

Приняв это постановление, делегатское собрание прервало свою работу.

23-го ноября возобновляется работа делегатского собрания.

После проверки мандатов, выяснилось, что явившиеся делегаты имеют 360 голосов, отозванные—41 голос, неявившиеся по неизвестным причинам—79 гол., неявившиеся по уважительным причинам—59 голосов. Собрание постановило—считать свои заседания законными и продолжать работать на прежних основаниях.

В вынесенной резолюции собрание отметило, что: „факт поступления всего лишь 4-х заявлений об отозвании своих уполномоченных, подписанных 41 выборщиком, свидетельствует, что происки лиц, желавших внести разлад в среду служащих, потерпели полное крушение и что служащие,

<sup>1)</sup> Протокол делегатского собрания служащих Управления, 18 ноября 1905 г.



таким образом, доказали свою полную солидарность со взглядами своих уполномоченных“<sup>1)</sup>.

30-го ноября делегатское собрание закончило свою работу по выработке экономических и правовых требований служащих.

На том же заседании, 30-го ноября делегатское собрание постановило подготовиться к организации и выборам „Бюро служащих Управления“. Задачи Бюро: „заведывание делами служащих, объединенных общностью целей в улучшении экономического и служебно-правового положения“.

Бюро было избрано в начале декабря служащими Управления, за исключением начальства и состояло из 10 членов. Кроме того, в Бюро входили от каждой службы и отдела по одному представителю на каждые 20 человек служащих, с правом совещательного голоса.

По истечении 6 месяцев половина состава Бюро лишалась полномочий в первый раз по жребию, а в последующем по старшинству избрания.

Функции Бюро были следующие:

а) урегулирование отношений и устранение недоразумений между служащими и начальством и между самими служащими;

б) контроль над приемом, перемещениями и увольнениями служащих и взысканиями с них;

в) контроль над правильностью дачи отпусков служащим, над состоянием служебных помещений и вообще разбор всяких вопросов, которые будут возбуждены служащими;

г) возбуждение всяких вопросов в целях улучшения жизненных условий служащих;

д) прием от служащих и рабочих заявлений об их нуждах и защита этих заявлений перед администрацией дороги;

е) подробное исследование положения железнодорожных служащих и рабочих;

ж) созыв общих собраний и выработка программ этих собраний;

з) на Бюро это, может быть возложено рассмотрение положения о железнодорожных служащих, выработанное Министерством Путей Сообщения, каковое (положение) должно

<sup>1)</sup> — Протокол № 8 заседания делегатского собрания, 23 ноября 1905 г.



быть передано для предварительного обсуждения на железных дорогах.

Для предъявления требований Правлению О-ва делегатское собрание решило составить одну общую петицию от всей дороги. Поэтому 2-го декабря оно разослало срочно циркулярную телеграмму по всем станциям М.-К.-В. ж. д., в которой „приглашает линейных товарищей поспешить с выработкой требований по улучшению быта и прислать по возможности от каждой станции одного делегата в Управление, 11 декабря к 11 часам дня, для сгруппирования требований всех станций в одну петицию и обсуждения порядка предъявления их администрации дороги; делегаты должны быть снабжены полномочиями от пославших товарищей“.

Но в дальнейшем события развернулись так, что соотношение сил нарушилось и сильней оказалась администрация, а не представители служащих.

В ночь на 9-ое декабря арестовывается постоянный председатель делегатского собрания Волков Е. Ф. и другие активные члены собрания.

На место арестованных вступают новые делегаты, которые стремятся закончить дело, начатое делегатским собранием. Совместно с Курским комитетом всероссийского железнодорожного союза<sup>1)</sup>, 12 декабря, рассылают телеграмму служащим по линии М.-К.-В. ж. д., в которой просят товарищей все просьбы, заявления и требования экономического и правового характера по прежнему направлять в Курск при первой возможности.

Но этой возможности уже не было. 17-го декабря под натиском наступающей реакции делегатское собрание служащих Управления М.-К.-В. ж. д. прекратило свое существование.

На ст. Курск II существовал комитет организованный в ноябре месяце 1905 года.

Председателем его были машинисты Тутышкин и Викторов, секретарем конторщик П. Д. Сошников.

Комитет ставил своей задачей выработку экономических требований, а также не отказывался от политической дея-

<sup>1)</sup> О Курском комитете всероссийского ж. д. союза смотри стр. 64.



тельности. Он имел большое влияние на рабочих ст. Курск II.

**Совет ст. Конотоп.** После Октябрьской всеобщей забастовки, на ст. Конотоп все осталось по старому. Администрация, которую служащие, мастера и рабочие ненавидели, сидела на своих местах, как ни в чем ни бывало.

Такое положение не могло удовлетворить Конотопских железнодорожников, в особенности рабочих Главных мастерских, которые еще в забастовку 1903 года требовали удаления начальника мастерских Янушевского и его опричников.

Поэтому 28—29 октября рабочие Главных конотопских мастерских снова забастовали, „производя террор на администрацию“. В условленный час они закупорили в мешки: и. д. вагонного мастера О с и п ч у к а; колесного мастера Б а н к о в а, монтера кузнечного цеха Ж и т к е в и ч а и на тачках, под звуки рожков и „барабанный бой“ в ведра, вывезли их за территорию мастерских. Начальник мастерских мастер котельного цеха и др. ожидавшие подобной участи, заранее скрылись.

После этой „операции“ рабочие Главных мастерских совместно со служащими других Служб, избрали „Совет ст. Конотоп“, в составе 86 членов, для выработки экономических и правовых требований.

Курское делегатское собрание служащих Управления М.-К.-В. ж. д. „Совет ст. Конотоп“ называло „Советом восьми-десяти“.

Совет ст. Конотоп избрал Исполнительный Комитет в составе 14 членов, под председательством мастера механического цеха В е с е л к о в а - В а с и л ь е в а. Политическое влияние на работу Совета было преимущественно со стороны Конотопской группы Р.С.Д.Р.П.

31 октября Совет ст. Конотоп вынес постановление об удалении ненавистной администрации: начальника Конотопских мастерских и его помощника, старшего инженера мастерских, цеховых мастеров: котельного, вагонного и колесного, монтеров кузнечного и малярного цехов, начальника депо, контролера 4-го участка служ. телеграфа, зав. материальным складом.



На требование Совета ст. Конотоп Правление дороги ответило угрозой локаута, если Совет не откажется от своего постановления. Свой ответ Правление О-ва мотивировало так: „Поименованные печальные события произвели на Правление О-ва дороги глубоко удручающее впечатление, так как Правление сознавало, что, при устранении столь значительного числа лиц административного персонала, дальнейшая деятельность мастерских сделалась бы невозможной, что угрожало бы лишением дела большой массе мастеровых и рабочих“<sup>1)</sup>.

Под угрозой локаута Совет ст. Конотоп идет на уступки. Он сообщает Правлению, что его постановление об удалении администрации „надо рассматривать как заявление о лицах, относительно которых нужно произвести расследование“.

С последним предложением Совета ст. Конотоп Правление М.-К.-В. ж. д. согласилось и 14-го ноября сообщило, что им назначается комиссия в равном количестве членов,— по назначению от Правления О-ва и по выбору—от мастеровых и служащих. 18-го ноября эта комиссия приступила к работе в составе: председателя комиссии (по назначению Правления) директора Правления—Т. М. Перевозникова, членов: управляющего М.-К.-В. ж. д. Кузьменко, управляющего Киево-Полтавской ж. д.—Погорелко, начальника службы тяги—Павловского, юрисконсульта Управления М.-К.-В. ж. д. Лаговского и от служащих и рабочих в комиссию входили члены Совета ст. Конотоп: инженер Э. К. Миткевич, жестянник Суворовцев, кузнец Лупин, телеграфист Иваненко и машинист депо Конотоп Литвинец.

Эта „Ноябрьская комиссия“ опросила рабочих, 93 человека, служащих—64, административных лиц—12 чел. В комиссию подано два коллективных заявления и одна петиция, подписанных в общей сложности, 127 служащими.

Опрошенные рабочие и служащие и часть административных лиц изложили перед комиссией, без всяких прикрас весь тот гнет, все то насилие, всю ту эксплуатацию,

<sup>1)</sup> Объявление председателя „Ноябрьской комиссии“ от 18 нояб. 1905 г.



которые господствовали в течение долгих лет в Главных мастерских и других службах ст. Конотоп.

В результате работы „Ноябрьской комиссии“ было увольнение начальника Конотопских мастерских Янушевского и Контролера телеграфа Ульянова.

По поводу увольнения Ульянова телеграфисты ст. Конотоп 6-го декабря запиской по аппарату сообщают своим товарищам по участку: „Товарищи, наша взяла. Ульянов больше не будет, его уволили. Да здравствует наша первая победа, залог нашей общей победы в будущем. Да здравствует и процветает наш союз!“.

Уволенному П. А. Янушевскому Курский комитет всероссийского союза железнодорожников объявил бойкот.

4-го декабря комитет разослал телеграмму по адресам: Москва—Бюро всероссийского ж. д. союза, Петербург—Совету рабочих депутатов, по всем станциям России—управляющим, правлениям, мастерским, депо, управляющему дороги, Правлению О-ва и комитету союза служащих Правления М.-К.-В ж. д. следующего содержания: „После долгих усилий, в течение многих лет, пролетариат Конотопских мастерских смог, наконец, добиться удаления шпионского начальства в лице начальника мастерских Янушевского. Просим железнодорожный пролетариат всей России иметь в виду, что Янушевский не может быть терпим нигде. Что же касается слухов о назначении его в Управление дороги, то мы думаем, что служащие Управления сумеют дать должный отпор сему доблестному „гражданину“. Долой жандармов в мундирах начальства!“.

Деятельность Совета ст. Конотоп была направлена, главным образом, на выработку экономических и правовых требований служащих ст. Конотоп.

Член исполнительного комитета Совета ст. Конотоп литейщик Волков Виктор говорит, что сначала требования вырабатывались в каждом цехе или службе, затем они передавались в Совет, где просматривались, и если были приемлемы, то сейчас же председателем совета представлялись администрации дороги. Если требования цеха были чрезмерны и не обоснованы, то они в Совете не рассматривались. Рабочим разъяснялось о невозможности представления их требований и они в цехе пересматривались снова.



Работа Совета ст. Конотоп была аналогична работе Курского делегатского собрания.

Экономические требования выставлялись: увеличение заработной платы на 200%, улучшение санитарных условий труда, врачебной помощи и т. п.

Выработанные требования Советом ст. Конотоп были отпечатаны в типографии в г. Прилуках и распространены среди рабочих.

Совет ст. Конотоп заботился также о повышении культурного уровня и улучшении быта служащих и других станций М.-К.-В. ж. д. Для этой цели Совет обратился к линейной администрации, как, по его мнению, к наиболее культурной части железнодорожников, чтобы она оказала культурную помощь служащим и способствовала их организации.

В Совет ст. Конотоп обращались служащие других станций для защиты их от произвола администрации.

Так, служащие ст. Бахмач, долго угнетаемые начальником станции Ознобишиным, просили Совет привлечь его к общественному суду. Председатель Совета ст. Конотоп вызвал депешей Ознобишина в Конотоп, где последний был выслушан общим собранием рабочих. Постановлением собрания Ознобишин был временно отстранен от должности, а для дальнейшего разбора дела была послана в Бахмач комиссия из уполномоченных от Совета. На ст. Бахмач комиссию встретила артель носильщиков, организованная Ознобишиным, которая силою пыталась удалить со станции Конотопских делегатов. Попытка носильщиков не удалась. Остальные служащие ст. Бахмач, организовав общее собрание, после прений, путем тайного голосования (91 голос против 7), высказались за немедленное удаление Ознобишина.

Комиссия от Совета ст. Конотоп раскрыла преступную деятельность Ознобишина. Оказалось, что он воровал дрова, уголь и продавал их на частные мельницы; брал взятки со стрелочников деньгами и натурой при определении их на службу, насиловал жен служащих, и много других преступлений обнаружила комиссия.



Комиссия потребовала суда над Ознобишиным за уголовные преступления. Правление подтвердило решение комиссии и Ознобишин вынужден был оставить ст. Бахмач.

Средства Совета ст. Конотоп составлялись из добровольных пожертвований. Деньги собирались нелегально, под видом пожертвований на лампадное масло или на Красный Крест. Казначей Совета т. Волков В. говорит, что сборы были незначительные, до 30 рублей,—не больше, так как неко всем приходилось обращаться за пожертвованием.

Собранные деньги расходовались, главным образом, на бумагу, поездки, помощь арестованным товарищам.

С об'явлением Конотопа на военном положении от 14 декабря и арестом активных членов Совета, Совет ст. Конотоп прекратил свое существование.

**Местный комитет ст. Москва.** В начале ноября на ст. Москва организовался „Местный комитет служащих всех категорий труда“. В состав комитета входили 24 члена—представители от профессий: конторщиков, слесарей, старших рабочих, ремонтных рабочих, стрелочников, составителей, смазчиков, сцепщиков поездов.

Местный комитет ст. Москва ставил своею целью: улучшение экономического и правового положения служащих.

В комитете господствовала широкая демократия. Члены комитета избирались на срок, устанавливаемый каждой профессией, посылавшей своего представителя в комитет. Дела в комитете решались простым большинством голосов.

Исполнительным органом местного комитета ст. Москва являлось „Бюро служащих ст. Москва“, которому предоставлялись права опрашивать служащих, обращаться к администрации своей дороги и к различным организациям других дорог, а также к отдельным частным лицам.

Все заявления, поступавшие от служащих в комитет, передавались в Бюро, которое немедленно приступало к „соответствующим действиям“ для их удовлетворения.

При решении всех вопросов, кроме конфликтов служащих с администрацией, если постановления Бюро были приняты не единогласно, то эти вопросы передавались на разрешение комитета. Всякие перемещения, увольнения и взыскания должны были производиться с согласия местного комитета.



По проекту устава о деятельности местного комитета, на ст. Москва должны были быть организованы:

1) Конфликтная комиссия—для разбора конфликтов между служащими и администрацией. Эта комиссия составлялась из администрации и, по назначению, от комитета.

2) Суд чести—для разбора личных недоразумений служащих между собою и проступков, позорящих достоинство „железнодорожной корпорации“.

3) Касса взаимопомощи, на основе добровольных взносов и пожертвований.

4) Библиотека—средства для которой предполагалось затребовать от Управления дороги.

При Бюро ст. Москва был организован денежный фонд из добровольных отчислений, а также доходов, получаемых от постановок спектаклей, лекций, танцевальных и музыкальных вечеров и других развлечений.

Бюро ст. Москва избиралось в количестве 6-ти человек и 6-ти кандидатов к ним на один год. Общее собрание служащих имело право до срока отстранять всех или некоторых членов Бюро и на место их назначать кандидатов или предлагать новые выборы путем баллотировки.

**Комитет** Комитет ст. Малоярославец организован 10-10 ст. Мало- декабря. Инициативу его организации взяли на ярославец. себя активные служащие во главе с машинистом Богинским, но руководство комитетом попало в руки кадетствующей и черносотенной администрации станции Малоярославец.

На общем собрании служащих председателем комитета ст. Мало-ярославец был избран врач Ястребов, как человек „справедливый“ и „беспристрастный“. Сначала он хотел отказаться, но потом, по его заявлению, решил возглавлять комитет только для того, чтобы „словом, убеждениями и разъяснениями бороться против непомерных требований и неразумных действий со стороны служащих“.

Будучи противником революционных партий, Ястребов выставил условия общему собранию, что если до более нормального времени и до сношения с администрацией дороги, комитет ст. Малоярославец ничего общего не будет иметь со Всероссийским железнодорожным союзом и революционными партиями и поставит своею целью обсуждение толь-



ко экономического положения служащих и культурно-просветительных задач—тогда он останется работать и комитете. Большинство служащих согласилось с выставленными условиями Ястребовым и приняло его проект, с незначительными поправками, организации комитета на ст. Малоярославец.

По проекту Ястребова комитет должен носить название: „Временный комитет порядка“; собрание постановило называть:—„Комитетом ст. Малоярославец“.

По проекту, в комитет входят старшие агенты всех служб. Собрание внесло поправку:—„в него входят, на время забастовки, старшие агенты всех служб“.

По проекту—„по окончании забастовки комитет упраздняется; Собрание постановило: по окончании забастовки программа комитета изменяется и старшие агенты служб выходят из его состава“.

В члены комитета ст. Малоярославец избирались по 1 человеку от 15 служащих каждой службы.

Программа комитета ст. Малоярославец была принята только на время декабрьской забастовки и заключалась в следующем:

„Комитет ведет порядок охраны жизни, здоровья и имущества служащих, цельность и исправность пути и железнодорожного имущества, заботится, по возможности, о правильности движения поездов и грузов по своему участку, рассматривает проступки служащих, улаживает недоразумения служащих между собою и с посторонними лицами и входит в сношение с администрацией дороги, а в случае надобности и с соседними организациями. Заседания комитета должны быть через день, а в случае надобности могут назначаться во всякое время. Вопросы решаются простым большинством голосов“<sup>1)</sup>.

16-го декабря, по телеграмме управляющего, запрещающей всякие комитеты на дороге, комитет на ст. Малоярославец упраздняется.

**Комитет ст. Коренево.** Комитет на ст. Коренево состоял из 14 человек под председательством конторщика Михаила Черенкова. Целью комитета была разработка правовых и экономических нужд служащих.

<sup>1)</sup> О работе комитета ст. Малоярославец смотри стр. 88. „Декабрьская забастовка на ст. Малоярославец“.



На других станциях М.-К.-В. ж. д. организаций не было, их заменяли общие собрания служащих, которые составляли петиции и направляли их в Курск делегатскому собранию.

**Курский  
Комитет  
всероссий-  
ского же-  
лезнодо-  
рожного  
союза.**

Кроме делегатского собрания, комитетов и совета ст. Конотоп на Московско-Киево-Воронежской железной дороге существовал Курский комитет всероссийского железнодорожного союза. Прежде чем ознакомиться с деятельностью Курского комитета ж. д. союза необходимо остановиться на возникновении и развитии „Всероссийского железнодорожного союза“.

Основание железнодорожного союза было положено в г. Москве 20—21 апреля на первом съезде железнодорожных служащих. Свое решение об организации союза съезд мотивировал тем, что недолгий опыт железнодорожного движения определенно показал, что все просьбы служащих и рабочих об улучшении их положения останутся неудовлетворенными до тех пор, пока положение железнодорожников будет зависеть от произвола всемогущей бюрократии.

„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“.

„Целью союза является защита материальных, правовых, культурных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог, что может быть достигнуто лишь при наличии демократического государственного строя“<sup>1)</sup>, поэтому союз выставил главной своей задачей изменение существующего государственного строя, созыв Учредительного собрания.

На съезде были установлены принципы организации союза и избрано „Центральное бюро всероссийского железнодорожного союза.“

2-й Съезд „Всероссийского железнодорожного союза“ состоялся в Москве 22—24 июля. Он поручил Центральному

1) М. Б. „Очерки по истории железнодорожн. забастовок в России“  
Стр. 26—27.



бюро составить устав союза, и, не ожидая утверждения устава 3-ьим с'ездом, немедленно ввести его в действие. 2-й с'езд также постановил считать своей ближайшей задачей: вести подготовку к „одновременной на всех дорогах, политической забастовке“.

Время возникновения Курского комитета всероссийского железнодорожного союза точно не установлено, но деятельность его развивается только после всеобщей Октябрьской забастовки. Организаторами Курского комитета ж. д. союза были машинист А. И. Масальский (беспартийный) и Е. Ф. Волков (с.-р.).

19-го ноября 1905 года Курским комитетом распространяется на М.-К.-В. ж. д. „Устав всероссийского союза железнодорожных служащих“, с призывом ко всем железнодорожникам вступать в свой союз.

В своем воззвании Курский комитет говорит:

„Товарищи, в октябре месяце над всей Россией грозно прокатилась волна всеобщей железнодорожной забастовки, захлестнувшей по дороге фабрики, заводы, типографии, земства, суды, банки, учебные заведения. Эта забастовка была криком наболевшего сердца миллионов обездоленных тружеников, права которых попирались в родной стране в течении нескольких сот лет.

Измученные долгими страданиями, бессильные бороться со своими притеснителями порознь, эти миллионы труженников соединившись, представили собою такую несокрушимую силу, которая смогла вырвать даже у правительства манифест „17 Октября“. Но, опубликовавши манифест, правительство целым рядом последующих распоряжений снова отняло те свободы, о которых оно написало. И мы люди труда, опять не имеем права говорить свободно о своих нуждах, собираясь вместе, не можем соединяться в союзы, чтобы такими путями добиться признания своего права и жить по человечески. За все это мы каждую минуту можем очутиться в руках жандармерии и полиции (пребывающих иногда в костюме нашего начальства).

И вот теперь, когда мы уже показали, что может сделать дружная работа трудящихся (пролетариата), мы должны еще теснее сплотиться, чтобы при первой возможности новым натиском, быть может последним, заставить прави-



тельство в действительности признать за нами права человека - гражданина. Поэтому организуйтесь, товарищи, в группы, устраивайте собрания, обсуждайте свои нужды и пускай выразителем этих нужд, носителем ваших интересов будет всероссийский союз железнодорожных служащих, и чем больше сознательных членов будет насчитывать он, тем большей силой будет чувствовать себя.

Итак, в единении сила! Клич этот несется по всей России и целая сеть союзов покрыла ее; таковы: почтово-телеграфный союз, рабочих печатного дела, газетчиков, учителей, стекольщиков, портных, огородников, ресторанной прислуги, служащих в контрольных учреждениях и много других. В Петербурге организуется даже союз младших чинов полиции, сознавших, что принимать участие в травле своих сограждан позорно.

Присоединимся же и мы к союзу железнодорожников и будем общими усилиями завоевывать себе свободу<sup>1)</sup>.

К воззванию прилагался, кратко изложенный, устав Всероссийского союза железнодорожных служащих, составленный Центральным бюро Союза согласно постановлений Второго съезда 22—24 июля 1905 года.

Членами Курского комитета железнодорожного союза велась также и устная агитация. Они выезжали на станции дороги, проводили общие собрания служащих, где разъясняли им значение железнодорожного союза, его задачи и призывали служащих и рабочих вступать в члены союза.

За железнодорожный союз велась упорная борьба. Как известно, „Всероссийский железнодорожный союз“, выставил в своей программе политические требования. Это не могло не отразиться на расширении союза и охвате им широких масс железнодорожников М.-К.-В. ж. д.

Если к экономическим и правовым нуждам рабочие и служащие проявляли большой интерес и поддерживали всякое движение, направленное к борьбе за их улучшение, то к вопросам политическим—они относились более равнодушно. Это объяснялось культурной и политической отсталостью широких слоев железнодорожников.

<sup>1)</sup> Архив Управления М.-К.-В. ж. д. „Дело особого Сопещения“, том 1.



Такое положение на дороге легко использовывалось врагами революционного движения для борьбы против союза — объединения наибольшего числа железнодорожников.

Железнодорожники ст. Малоярославец подпадают под влияние администрации, которая требует не иметь ничего общего с железнодорожным союзом. Среди служащих ст. Воронеж II, группой служащих во главе с инженером Маликовым ведется кампания против железнодорожного союза, потому, что союз выставил в своей программе политические требования.

Служащие ст. Касторная М.-К.-В. ж. д. на предложение Курского комитета из'явили согласие присоединиться к союзу, сделали полупроцентный сбор, но когда узнали, что союз преследует политические цели, отказались от него, а деньги пожертвовали на школу.

На заседаниях делегатского собрания служащих Управления также неоднократно поднимался вопрос об отношении к железнодорожному союзу. Так, на заседании 11-го ноября, на предложение председателя собрания Волкова Е. Ф.: „не пожелает ли кто из вновь прибывших делегатов примкнуть к Всероссийскому железнодорожному союзу и присоединить свои подписи к 19-ти записавшимся вчера“, — выступает делегат от отдела претензий конторщик Теличко (беспартийный) и выражает свое несочувствие к Всероссийскому железнодорожному союзу. Он говорит, что „программа этого союза заимствованна из программы конституционно-демократической партии. Союз может быть гораздо плодотворнее, оставаясь чисто профессиональным вне каких бы то ни было партийностей и политической окраски“<sup>1)</sup>.

Против Теличко выступали другие делегаты, которые отметили, что „устав союза вовсе не имеет своею целью насилловать чьи-либо политические убеждения; в союз открыт доступ людям всех политических партий; если в уставе союза и намечена его политическая программа, то лишь в пределах минимума, составляющего неотъемлемую сущность всех политических партий“<sup>1)</sup>.

С выступающими, против Теличко, делегатами согласились все члены делегатского собрания и признали за

<sup>1)</sup> Из протокола делегатского заседания, 11 ноября 1905 г.



Теличко право не вступать в члены союза. Из вновь прибывших делегатов записались в члены железнодорожного союза 9 человек.

На заседании 30-го ноября, делегаты снова обмениваются мнениями по вопросу о железнодорожном союзе. Делегаты Егоров Ф. А., Теличко и Шуба А. В. высказываются, что „если-бы, союз из своей программы откинул политическую часть, программу минимум, то остальная часть, как имеющая профессиональный характер, смогла бы объединить большее число членов, чем это наблюдается в настоящее время“ <sup>1)</sup>.

С возражениями против высказанного взгляда на союз, выступил делегат счетовод сл. Пути Корхов И. Е., который в „длинной обстоятельной речи выяснил, что данный исторический момент обязывает каждого, кто чувствует себя гражданином, объединяться под флагом не только достижений лучших экономических условий своего труда, но, главным образом, замены теперешнего режима грубого произвола и насилия полицейских и административных властей, — правовым государством, обеспечивающим в равной мере права всех граждан“ <sup>2)</sup>.

Как относились к железнодорожному союзу рабочие и служащие ст. Конотоп и Москва, за неимением документов, установить невозможно.

По сообщению слесаря сборного цеха Сасима — члена железнодорожного союза, Курский комитет жел. дор. союза на ст. Конотоп не был широко популярен среди рабочих и охватывал незначительное количество членов.

На ст. Коренево и на участке Льгов — Брянск были уполномоченные жел. дор. союза, которые собирали членские взносы и вербовали рабочих и служащих в союз.

На ст. Воронеж II, в железнодорожный союз несмотря на агитацию Маликова и К-о, вступили все рабочие депо.

Если железнодорожный союз не смог объединить большего количества рабочих и служащих, то причиной этому была не только политическая платформа союза, но и короткий срок его деятельности. Требовалась большая энергия много сил, чтобы организовать в течении 1—2 месяцев толь-

<sup>1)</sup> Протокол делегатского собрания, 11 ноября 1905 г.

<sup>2)</sup> Протокол делегат. собрания, 30 ноября 1905 г.



ко что пробудившихся к политической и общественной жизни рабочих и служащих.

На М.-К.-В. ж. д. были попытки деления железнодорожного союза на группы по профессиям. Почин этому положили телеграфисты.

22-го ноября на ст. Конотоп состоялось общее собрание уполномоченных телеграфистов, прибывших от станций: *Конотоп* уполномоченные Панич и Иваненко, ст. *Нежин*—Троцкий, ст. *Путивль*—Вольский, ст. *Ворожба*—Гудим и Сербин, ст. *Грузское*—Москалин, ст. *Артаково*—Воробьев, ст. *Бобровицы*—Дьяченко, ст. *Бахмач*—Фатеев, ст. *Круты*—Гаврш и от *Управления*—Скупинский Л. Ф. Собрание единогласно постановило: „образовать союз с самостоятельной выработанной программой, которую должны мы составить на следующем собрании“. 2-ое собрание состоялось 30-го ноября. Была ли выработана на нем программа союза телеграфистов неизвестно.

Деятельность Курского комитета всероссийского железнодорожного союза М.-К.-В. ж. д. ярко выразилась в декабрьской забастовке. Курский комитет принимал все меры к организации забастовки. Им была объявлена на дороге декабрьская забастовка.

Во время репрессий Курский комитет ж. д. союза продолжал нелегально вести работу. И когда назревала железнодорожная забастовка в августе 1906 г. призывал железнодорожников к забастовке.

На нелегальном положении Курский комитет существовал до конца 1907 года.

---

**Характеристика деятельности организаций.** Деятельность возникших на Московско-Киево-Воронежской ж. д. организаций рабочих и служащих проходила под лозунгом беспартийности. Основной задачей беспартийных организаций и общих собраний была—выработка экономических и правовых требований.

В большинстве эти „культурные“ требования были не „специфически классовые требования, а требования элементарно-правовые, требования, не разрушающие капитализм, а напротив, вводящие его в рамки европеизма, избавляющие



капитализм от варварства, дикости, взятки и прочих „русских“ пережитков крепостного права“. Такую характеристику выработанным требованиям беспартийными организациями давал В. И. Ленин в своей статье „Социалистическая партия и беспартийная революционность“.

Но следует отметить, что делегатским собранием служащих Управления были выставлены требования, которые нарушали существо капиталистических предприятий. Это требования: выборность администрации от начальника дороги до низших служащих, привлечение служащих к участию в составлении эксплуатационных смет дороги. Поэтому во время репрессий администрация дороги беспощадно расправлялась со служащими „пытавшимися,—как она говорит,—изменить существующий строй на дороге“.

Возникновение в революцию 1905 г. беспартийных организаций В. И. Ленин объясняет тем, что „революция эта—демократическая, т.-е. буржуазная по своему общественно-экономическому содержанию. Революция эта ниспровергает самодержавно-крепостнический строй, освобождая из-под него строй буржуазный, осуществляя, таким образом, требования всех классов буржуазного общества, будучи, в этом смысле, революцией общенародной. Это не значит, конечно, чтобы наша революция не была классовой; конечно нет“. <sup>1)</sup> Классовый характер буржуазной революции и выражается в беспартийности.

„Потребность в „человеческой“, культурной жизни, в объединении, в защите своего достоинства, своих прав человека и гражданина, охватывает все и вся, объединяет все классы, обгоняет гигантски всякую партийность, встряхивает людей, еще далеко-далеко неспособных подняться до партийности“.

„Увлечение происходящей борьбой, увлечение необходимое и законное, без которого невозможен успех борьбы, заставляет идеализировать эти ближайшие, элементарные цели, рисует их в розовом свете, облакает даже их иногда в фантастический костюм; простой демократизм, дюжинный буржуазный демократизм, принимается за социализм и зачисляется „по ведомству“ социализма. Все и вся как будто „беспартийно“; все и вся как будто сливается в одном

<sup>1)</sup> Н. Ленин—„Собрание сочинений“, том VII, часть 1.



„освободительном“ (на деле: освобождающем все буржуазное общество) движении; все и вся приобретает легкий, легонький налет „социализма“, особенно благодаря передовой роли социалистического пролетариата в демократической борьбе“.<sup>1)</sup>

Сосредоточив все свое внимание на выработку экономических и правовых требований, беспартийные организации: делегатское собрание служащих Управления, Совет ст. Конотоп, Местный Комитет ст. Москва и другие не спешили с созданием единого организующего и руководящего центра на дороге. Если делегатское собрание служащих Управления и делало попытки объединить все станции дороги, то только для соединения выработанных требований в одну общую дорожную петицию. Рабочие и служащие дороги находились под влиянием двух центров: делегатского собрания Управления и Совета ст. Конотоп.

Только Курским комитетом всероссийского железнодорожного союза была взята правильная линия объединить всех служащих дороги в одном центре. Но имея в своей программе политическую платформу, Курскому комитету надо было вести борьбу не только за объединение, но и за внедрение в сознание железнодорожных служащих и рабочих своих лозунгов борьбы.

---

## **5. Декабрьская забастовка на М.-К.-В. ж. д.**

После октябрьской забастовки революция быстро поднимается вверх и в декабре достигает наивысшей точки—вооруженного выступления пролетариата.

В огне революции 1905 г. родились Советы рабочих депутатов, которые в отдельных городах играли роль революционного правительства. Была завоевана свобода. Уничтожена цензура. В Ленинграде на фабриках и заводах пролетариат явочным порядком начал вводить 8 часовой рабочий день.

---

<sup>1)</sup> И. Ленин—„Собрание сочинений“, т. VII, ч. I.—стр. 42.



Но, „революция идет вперед тем, что создает сплоченную и крепкую контр-революцию, т.-е. заставляет врага прибегать к все более крайним средствам защиты и вырабатывает таким образом, все более могучие средства нападения“. 1)

Введя 8-ми часовый рабочий день, пролетариат встречал со стороны буржуазии самый наглый отпор. Часть заводов закрывается и на улицу выбрасываются истощенные непрерывными забастовками десятки тысяч рабочих.

Вводится военное положение в Прибалтийском крае. Предоставляются права генерал-губернаторам и градоначальникам в случае прекращения железнодорожных, почтовых и телеграфных сообщений, собственной властью вводить усиленные и чрезвычайные охраны.

2-го декабря издается закон, карающий за стачки заключением в тюрьму на время от 4 до 16 месяцев. За участие в организациях—заключением в крепости на время от одного года 4-х месяцев до четырех лет, с лишением прав.

3-го декабря арестовывается Ленинградский Совет рабочих депутатов.

На удары контр-революции, пролетариат отвечает революцией. „6-го декабря — под непосредственным давлением крупных волнений в московском гарнизоне“, Московский Совет Рабочих депутатов, совместно с революционными партиями, постановил объявить в Москве на 7 декабря всеобщую политическую стачку. К забастовке присоединилась конференция депутатов от 29 железных дорог и почтово-телеграфный съезд.

Забастовка началась в Москве 7 декабря и охватила большинство фабрик и заводов.

Генерал-губернатор Москвы Дубасов против забастовки принял самые суровые репрессивные меры.

В первые же дни были подвергнуты разгрому и обстрелу собрания рабочих в „Аквариуме“, на Страстной площади, сопровождавшиеся многими жертвами.

Против собравшихся железнодорожников и дружинников в доме Фидлера (реальное училище на Чистых Прудах) была двинута артиллерия.

---

1) Н. Ленин—Уроки Московского восстания.



10-го декабря артиллерия получила приказ обстреливать улицы города. Эта безумная мера со стороны правительства, заставила десятки тысяч рабочих взяться за оружие и вести беспощадную партизанскую войну с полицией и войсками.

Но московское вооруженное выступление подавляется прибывшими войсками. 18 декабря последний пункт борьбы—Красная Пресня, стиснутая со всех сторон плотным кольцом войск, окруженная заревом пожаров, возникших от обстрелов, вынуждена была сложить оружие.

Рабочие и служащие Московско-Киево-Воронежской железной дороги, не были безучастными к происходившей борьбе пролетариата России, они поддерживали революционные вспышки и вели борьбу с наступающей контр-революцией.

На заседании 16 ноября, делегатское собрание служащих Управления постановило поддержать забастовавших работников почты и телеграфа. Оно разослало циркулярную телеграмму по всем станциям дороги, всем телеграфистам: „Товарищи, почта и телеграф забастовали. Мы приглашаем вас поддержать забастовку неприятием, непередачей всех телеграмм правительственных и частных, касающихся забастовки, а также временным незамещением служащих в правительственном телеграфе, хотя-бы за большое вознаграждение, чем выразите солидарность с манифестом „17 Октября“.

На приговор военно-полевого суда к смертной казни инженера Соколова и нескольких железнодорожников ст. Кушка Средне-Азиатской ж. д. за участие в железнодорожной забастовке,—рабочие и служащие ст. Конотоп, в количестве 4.000 человек, единодушно заявили о готовности начать всеобщую забастовку, если только не будут удовлетворены требования железных дорог об отмене смертной казни.

1-го декабря на Казанской железной дороге уволено за непередачу шифрованной телеграммы 12 телеграфистов. <sup>1)</sup> Этот вызов железнодорожной администрации поднял на ноги весь узел ст. Москва.

Поспешили с поддержкой своих товарищей и телеграфисты М.-К.-В. ж. д. Собрание уполномоченных телеграфистов, происходившее на ст. Конотоп рассылает телеграмму

<sup>1)</sup> Сборник—Путь к Октябрю, стр. 42.



по адресам: Москва—Казанская и Ярославская, копия по всем станциям всех Российских дорог, товарищам телеграфистам, в которой заявляет, что собрание „поддерживает своих товарищей московского узла и выражает свою готовность не передавать и не принимать шифрованных и других депеш, вредящих освободительному движению“. Московских телеграфистов поддержал также и Совет ст. Конотоп.

Железнодорожникам Московско-Киево-Воронежской железной дороги приходилось вести усиленную борьбу против выступлений черносотенной администрации и попавших под ее влияние несознательных служащих.

Почин по части черносотенного и провакационного выступления на М.-К.-В. ж. д. принадлежит группе служащих станции Щигры. 5-го ноября этой группой рассылается телеграмма по станциям Российских железных дорог в копии графу Витте: „товарищи, пора одуматься. Игра велась ловко, но теперь карты открыты: не благосостояние русских граждан имелось в виду устроителями забастовок, а желание заглушить национальное чувство, посеять вражду и смуту в стране и тем успешнее вести дело разложения нашей родины. Сплотитесь-же, товарищи. Окажем поддержку правительству, бросим теперь мысль о всяких забастовках, отнесем с полным доверием к царю и его благим начинаниям“. Следуют подписи: Андреев, Ружицкий, Романовский, Давыдов, Гуменный-Гожий, Горчаков, Опуховский, Москаленко, Ярошенко, Короткевич, Пушечников, Долгов, Гудин, Смахтин.

Только на родине черносотенца Маркова 2-го и можно было ожидать подобного выступления.

Призывать к поддержке правительства, возглавляемого Витте-Треповым, доверять „благим начинаниям“ кровавого Николая, расстрелявшего рабочих 9-го января в Ленинграде, могут только огалтелые черносотенцы и на смерть запуганные революцией обыватели.

15 ноября делегатское собрание служащих Управления, циркулярной телеграммой по дороге об'являет бойкот начальнику ст. Тихонова—Пустынь Хомякову, который призывал бороться против освободительного движения на дороге. Телеграмма заканчивалась так: „Он против свободы. Он про-



тив нас. Он против свободной России. В рядах наших нет места ему“.

17-го ноября делегатское собрание служащих Управления заслушало доклад председателя собрания Волкова Е. о выступлении администрации ст. Курск I, разогнавшей вместе с жандармом общее собрание служащих.

„Служащие ст. Курск-город,—говорит Волков,—собрались для обсуждения своих экономических нужд. На собрание явился помощник начальника станции гр. Андреев и потребовал разойтись. Когда же собрание ответило отказом на его выходку, Андреев ушел. Он вскоре возвратился ведя за собою жандарма, который тоже потребовал разойтись. Председатель собрания г. Дахневский указал на манифест „17 Октября“ и законность сходки. Жандарм, и не в меру усердный его помощник—г. Андреев удаляются; между тем г. Андреев не унимается, очевидно, по его настоянию на сходку вновь явился начальник станции Курск-город г. Стрекалов с двумя жандармами и потребовал разойтись. Оскорбленные и возмущенные попранием основных начал манифеста „17 Октября“, участники сходки расходятся с горьким сознанием, что между ними есть также служащие—предатели, которые готовы посягнуть на их основные права, как людей и граждан“.

Обсудив гнусный поступок Андреева, делегатское собрание решило „выразить ему свое негодование, а начальнику станции Стрекалову порицание за то, что он не сумел укротить порыв г. Андреева и даже сам способствовал ему“.

5-го декабря всеми служащими ст. Воронеж 2, за исключением рабочих и двух административных лиц: начальника депо и помощника начальника уч. службы пути, дана депеша по всем железным дорогам, Управлению и Витте. В этой депеше служащие ст. Воронеж 2, руководимые черносотенцами, во главе которых стояли помощник начальника депо Маликов, помощник начальника станции Щеглов, агент по передаче грузов Давыденко, весовщик Миронов, осмотрщик вагонов Василенко, конторщики Цепляев и Кудимов, телеграфист Мазалов и артельщик Чернышев—просили товарищей служащих всех Российских железных дорог продолжать мирно свои занятия до созыва Государственной думы. Они считали, что дума должна вывести всех служащих на



путь процветания. Забастовку считали губительной как для „Общества дороги, так и для нашей дорогой родины“. К телеграмме служащих Воронеж 2, присоединились служащие Курск 2, но только не установлено, каких служб.

На М.-К.-В. ж. д. перед декабрьской забастовкой, если и наблюдалось противозабастовочное настроение среди служащих, то только на мелких, а отчасти и средних станциях. Крупные центры дороги: ст. Конотоп, Москва, Курск и Управление поддерживали нарастающее революционное движение и когда вспыхнула декабрьская забастовка, присоединились к ней.

Делегатское собрание служащих Управления, получая ежедневно телеграммы о революционных выступлениях на дороге, а также и на других дорогах, на своем заседании от 24 ноября отмечает рост солидарности среди железнодорожников.

1-го декабря Курский комитет всероссийского железнодорожного союза приветствует Центральное бюро всероссийского ж. д. союза за его постановление „не расходовать своих сил для мелких демонстраций до решительного боя пролетариата с отживающим бюрократическим строем“ и заявляет, что „Мы, железнодорожники, как воины моральной силы, ждем только момента, когда провокационные действия правительственных агентов вынудят весь народ объявить всеобщую забастовку, тогда Курский комитет будет считать необходимым, чтобы эта забастовка на Московско-Киево-Воронежской железной дороге была проведена полная“. Свое постановление Курский комитет разослал телеграфно по всем станциям Российских железных дорог, в Центральное бюро всероссийского ж. д. союза, Ленинградскому Совету Рабочих Депутатов.

Совет ст. Конотоп тоже высказал свое мнение о забастовке. В телеграмме по всем станциям и Центральному бюро союза ж. д., он сообщает: „Забастовка—оружие единственное и им нужно пользоваться во время и дружно. При существующем разногласии она невозможна“.

Перед началом декабрьской забастовки, Курский комитет ж.-д. союза еще раз призвал железнодорожников М.-К.-В. ж. д. к единению: „Товарищи, настроение крайне тревожное. Объединяйтесь скорее под флагом Всероссий-



ского ж.-д. союза и будьте готовы к всероссийской забастовке каждую минуту“.

Комитет телеграфистов М.-К.-В. ж. д. телеграммой из Управления по всей сети Российских дорог также призывает всех железнодорожников к объединению. „Товарищи, самодержавное правительство бросило нам наглый вызов. Оно запретило нам право союзов, это оружие, которым мы можем бороться успешно. Будьте, готовы! Товарищи, объединяйтесь!... Победа—наше дело правое. За нас вся Россия! За нас бог! Да, здравствуют Союзы! Долой Дурново и всех приспешников его!“.

В ночь на 7-ое декабря конференция депутатов 29 железных дорог и Центральное бюро всероссийского железнодорожного союза разослали телеграмму по всем станциям, Управлениям и Правлениям российских железных дорог, всем служащим, мастеровым и рабочим с призывом к забастовке.

„Товарищи! Правительство, уступившее под давлением всеобщей октябрьской забастовки и об'явившее 17 минувшего октября высочайший манифест о свободе слова, собраний, союзов и неприкосновенности личности, теперь отказывается от своего манифеста; вместо свободы слова оно закрывает лучшие газеты, вместо свободы собраний—разгоняет их, вместо свободы союзов—грозит тюрьмой за участие в железнодорожном и почтово-телеграфном союзах, вместо неприкосновенности личности—арестовывает Совет 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 помощью генерал-ад'ютантов и пулеметов, он предает военно-полевому суду восставших солдак и матросов.“

„Товарищи! Каждый из нас понимает, что без упомянутых выше свобод и наших союзных организаций, наше экономическое и правовое положение не только не улучшится, но станет еще хуже. Правительство накануне банкротства, и мы рискуем потерять даже и те сбережения, которые внесены нами в пенсионные и сберегательные кассы. Запрещая и нарушая свободы, об'явленные манифестом 17 октября, правительство, таким образом, само становится, мя-



тежным“, поэтому „крамольники“ не те, кто борется за свободу, а само правительство, которое нарушает им же изданные законы.

„Товарищи! Дальше терпеть нельзя! Правительство вызывает нас на новый бой. Пусть будет так! Вина за последствия падет на преступное петербургское правительство. Конференция депутатов от 29 железных дорог совместно с Центральным бюро всероссийского железнодорожного союза, присоединяясь к постановлениям Советов Рабочих Депутатов Петербурга и Москвы, об'являет с 7 сего декабря всеобщую политическую забастовку; об'являя эту забастовку мы берем на себя возвращение войск из Манчжурии и доставим эти войска в Россию гораздо скорее, чем это сделало бы правительство; при этом обращаемся к нашим братьям военным в Манчжурии, чтобы они сами во время следования по железным дорогам оказывали содействие нашим организациям и поддерживали порядок, установленный нами. Пассажиров, захваченных забастовкой в пути, мы доставим до ближайшего города в направлении их следования. Кроме того, мы примем все меры для перевозки продовольственного хлеба голодающим крестьянам и провизии для товарищей на линии.

От старого правительства ждать более нечего: оно изжило себя. Только учредительное собрание, избранное на началах всеобщего, равного, прямого и тайного голосования выведет Россию из того положения, в которое ее поставило преступное правительство. И, до тех пор, пока существует военное положение, усиленная охрана, пока свободе слова, печати, собраний, союзов и неприкосновенности личности угрожает опасность—всеобщая политическая забастовка не может прекратиться, она должна продолжаться.

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!“<sup>1)</sup>

Курский Комитет Московско-Киево-Воронежской железной дороги всероссийского железнодорожного Союза, на заседании 7-го декабря, по обсуждении этой телеграммы постановил об'явить:

1) Телеграмма из Москвы № 960.



„1. Политическую забастовку по всей линии с 12 часов ночи 8 декабря до созыва учредительного собрания при всеобщем, прямом, равном и тайном голосовании.

2. Поезда, находящиеся в пути до 12 часов ночи должны быть доставлены до первой большой станции с горячим буфетом.

3. Поезда с армией с Дальнего Востока и с хлебным грузом, направляемые в неурожайные губернии по адресу губернских земств: Тульской, Орловской и Воронежской губ., должны пропускаться беспрепятственно по документам проходящих через ссудо-комиссионный отдел.

4. 8 декабря, в 11 часов дня, в Управлении дороги назначается общая сходка служащих.

Просим горожан для проведения сильной и быстрой забастовки присоединиться к железнодорожникам“.<sup>1)</sup>

7-го декабря Конотопские телеграфисты запиской по аппарату обращаются ко всем телеграфистам М.-К.-В. ж. д., чтобы они не передавали никаких депеш—ни частных, ни служебных, ни поездных. Заканчивается записка призывом: „не смущайтесь, что телеграфисты начинают первыми, наш девиз: „теперь или никогда“.

**Забастовка в Управлении М.-К.-В. жел. дор.** О забастовке в Управлении М.-К.-В. ж. д. Курский комитет железнодорожного союза 9-го декабря разослал телеграмму по всем станциям М.-К.-В. ж. д. и Правлению Общества дороги, в которой заявляет: „сегодня мы, в 11 часов дня занятия прекратим до об'явления о созыве Учредительного собрания на основе всеобщего, прямого, равного, тайного голосования. Просим всю линию движение прекратить, до получения сведений о возобновлении движения“.

Но декабрьская забастовка в Управлении М.-К.-В. ж. д. началась репрессиями со стороны жандармско-полицейских властей и администрации дороги.

В ночь на 9-е декабря арестовываются члены Курского комитета всероссийского железнодорожного союза, члены делегатского собрания служащих Управления и члены бюро; Волков Еф., Микулин П. А., Сундерлянд К. С., Коньков, Скупинский Л. Ф., Сердюк Г. Л., Тутышкин А. И., Волков С. Ф., Подгородецкий К. А.

<sup>1)</sup> Приписка к телеграмме № 960, сделанная Курским Комитетом ж. д. Союза.



На выступление контр-революции железнодорожники М.-К.-В. ж. д. ответили дружным протестом.

Конотопцы от имени 4.000 человек телеграммой к министру путей сообщения, Курскому губернатору, Съезду ж. д. в Москве „требуют немедленного освобождения арестованных делегатов вопреки манифеста, данного нам „17 октября“ неприкосновенности личности, собраний, союзов“.



Стоят: Волков С., Мухин, Волков Еф. Сидят: Сундерлянд, Масальский, Тутышкин, Коньков, Сошников, Микулин.

Железнодорожники ст. Брянск от имени 600 человек, обращаются к Курскому губернатору „с крайним возмущением по поводу ареста делегатов М.-К.-В. ж. д... и просят немедленно их освободить для предупреждения крайних и нежелательных последствий“.

Железнодорожники ст. Коренево, глубоко возмущаясь известием об аресте членов Курского комитета, телеграммой заявляют Курскому губернатору, что они „присоединяются к требованиям товарищей немедленно освободить арестованных. Долой насилие! Да, здравствует свобода!“.

9-го декабря, для обсуждения вопроса об арестованных товарищах и принятия мер к их освобождению, состоялось собрание выборных служащих Управления, на котором были зачитаны полученные телеграммы протеста. Собрание вы-



борных также получило телеграмму от арестованных товарищей из Курской тюрьмы. В этой телеграмме, адресованной по всем станциям Российских железных дорог, Совету Рабочих депутатов, Центральному бюро всероссийского железнодорожного Союза, бюро Конотоп и комитету Правления, арестованные призывают к борьбе: „Товарищи, по манифесту, 17 октября“ нас заключили в тюрьму ночью 9-го декабря. Продолжайте начатое дело—освобождения родины от ненавистного нам правительства. Привет вам, товарищи, из Курской тюрьмы“—Е. Волков, Микулин, С. Волков, Подгородецкий, Сундерлянд, Коньков, Скупинский, Сердюк и Тутышкин.

В ответ на эти телеграммы собрание выборных постановило: „требовать немедленного освобождения арестованных, так как аресты эти являются актом самого грубого полицейского произвола, нарушающим принцип неприкосновенности личности. Выборные предупреждают, что меры эти, как все репрессии, только озлобляют служащих и потому расчеты администрации подавить этими арестами забастовку не оправдаются“.

Собрание выборных избрало делегацию, которая совместно с членами местных союзов присяжных поверенных, командирована к губернатору с требованием освобождения арестованных товарищей.

Собрание выборных постановило, кроме собраний Курского комитета железнодорожного союза делегатских собраний, а также—бюро, в целях объединения, назначать периодические собрания выборных от служащих до тех пор, пока делегатские собрания служащих Управления не будут собираться регулярно без всяких помех со стороны администрации и жандармской полиции.

12-го декабря состоялось общее собрание служащих Управления М.-К.-В. ж. д., которое постановило, что „впредь до освобождения наших арестованных товарищей Волкова, Сердюка, Микулина, Скупинского и других не приступать к занятиям. На следующий день обсудить вопрос о посылке делегации к губернатору“. Это постановление было принято большинством против одного.

13-го декабря служащие Управления хотели снова собраться для обсуждения вопроса о посылке делегации к губернатору, но жандармы предупредили их.



Утром 13 декабря помощник управляющего дорогою Ильин ввел войска и полицию в здание Управления и не разрешил не только устроить собрание, но не принял даже депутатов от служащих.

Кроме насилия и издевательства над «дарованной свободой» и правами служащих, Ильин путем угроз заставил служащих приступить к занятиям, указывая на то, что будто-бы большинство „хочет работать“. „Если последнее верно,—говорят выборные от служащих Управления—то казалось бы нет оснований отказывать служащим собраться, чтобы выяснить настроение большинства, которое только и может отменить постановление собрания 12-го декабря“.

14-го декабря выборные от служащих заслушали обращение к служащим Управления М.-К.-В. ж. д. следующего содержания: „товарищи, мы, ваши доверенные выборные от служащих, считаем своим нравственным долгом, согласно единогласного постановления общего собрания, от 12 декабря, не вступать на службу до освобождения наших товарищей из тюрьмы. Помните, что один за всех и все за одного“, и постановили: „отпечатать это обращение в возможно большем количестве экземпляров и распространить его между всеми товарищами служащими для пробуждения у них чувства истинного товарищества, чувства сознательного отношения к тем фактам произвола, которые совершались в течении многих лет и совершаются сейчас по всей России. Мы, выборные, выполнили свой долг перед нашими товарищами выборщиками, теперь им остается поступить так, как подсказывает совесть каждого“.

В то время, когда выборные разговаривают о нравственном долге и стремятся пробуждать у служащих чувства истинного товарищества, контр-революция беспощадно расправляется штыком и винтовкой с невооруженными служащими.

Во главе администрации М.-К.-В. ж. д. становится диктатор, член „Союза русских людей“ князь Енгальчев. „В здании Управления бодрствуют солдаты, полицейские и городовые, внимательно следящие за каждым словом и шагом служащих...

„Возбуждение служащих сильное. Унижение и оскорбления служащих, находящихся на службе и в то же время



под арестом и полицейским надзором, приятно выражается на лицах администрации“.<sup>1)</sup>

Выборные от служащих Управления, давши обет не приступать к работе до освобождения арестованных товарищей, вынуждены были сдать ся.

17-го декабря они обратились к своим избирателям—служащим Управления с прощальным заявлением: „Мы—выборные от служащих Управления М.-К.-В. ж. д. не встретили активной поддержки со стороны своих выборщиков в наших стремлениях освободить арестованных товарищей. Наши усилия добиться общего собрания, чтобы обсудить вопрос о способах освобождения товарищей, встретили противодействие со стороны администрации дороги, выставившей против нас штыки солдат. Мы боролись моральной силой и противопоставить штыкам штыки не можем. Поэтому, мы уступаем грубой физической силе, твердо веруя, что конец произвола и бесправия близок. Вместе с тем, мы позволяем себе думать, что не на нашу совесть падет ответственность за то, что мы оставили на произвол администрации томлящихся в тюрьме товарищей, которые в качестве выборных, по обсуждению экономического и правового положения служащих, вправе были рассчитывать на поддержку всех служащих Управления дороги“.

К этому заявлению, отпечатанному на гектографе, было сделано добавление, что: „Товарищи, арестованные при свидании с нами, просили всех не приступивших к занятиям приступить и освободили их от данного ими слова на общем собрании 12-го декабря“.

**Станция  
Конотоп.** Декабрьская забастовка на ст. Конотоп прошла с большим подъемом, несмотря на начавшиеся репрессии.

Вся власть перешла стачечному Комитету, в который входили: инженер Шор Л. Г., Веселков-Васильев Н. Н., инж. Миткевич Э. К., чертежник Матвеев В. Е., токарь Алферов П. Н., токарь Панин П. Н., слесарь Парицкий А. Г., маляр Левщук Г. М., кузнец Lupин И. П., жестянник Суворовцев И. С., слесарь Кучеренко А. С., пом. билет. кас. Добжанский Д. В., весовщик Кололев Д. М., пом. машин.

<sup>1)</sup> Бюллетень железнодорожной забастовки от 16 декабря 1905 года за № 7.



Чайкин А. М., машинист Кокталов А. А., машинист Литвинец И. В., конторщик Цилик А. В., Лысенко В. И., Кавка С. Э., телеграфист Панич М. В., конторщик Галата М. Л.<sup>1)</sup>

Часть рабочих была вооружена револьверами и бомбами, а по сообщению Курского Бюллетеня жел. дор. забастовки за № 7, издаваемого управленцами, Конотопские рабочие имели два пулемета.

Рабочие ст. Конотоп привели в негодность 58 паровозов, чем парализовали движение.

Для усмирения вооруженных Конотопских рабочих в Конотоп прибыло 800 человек казаков и пехоты и 14-го декабря ст. Конотоп объявлена на военном положении.

„В силу данных мне полномочий командующим войсками Киевского военного округа и ввиду того, что забастовка железнодорожных служащих ст. Конотоп не прекращается и забастовщики не только отказываются исполнять свои прямые обязанности, но силою противодействуют тем из служащих, которые желают работать, а самовольно принявший на себя власть так называемый „Стачечный комитет“ прокламациями и другими способами подстрекает и возбуждает к упорному продолжению забастовки, чем мешает восстановлению правильного движения, я, на основании статьи 1—2 именного высочайшего указа от 29 ноября сего 1905 года, „объявляю станцию Конотоп на военном положении“. Ст. Конотоп, 14 декабря 1905 г. Командир 2 бригады, 42 пехотной дивизии генерал-майор Свидзинский“.

Вторым объявлением генерал Свидзинский предложил всем старшим агентам ст. Конотоп принять энергичные меры к сохранению находящихся в их ведении и в ведении подчиненных им чинов, железнодорожных сооружений, паровозов, мастерских, технических приспособлений, пути и всего имущества.

За всякую неисправность, своевременно не обнаруженную, за порчу имущества, несвоевременное снабжение топливом паровозов, вагонов, зданий, несвоевременную выдачу освещения, смазочных материалов, сигнальных знаков и проч., кроме привлечения к ответственности лиц, непосред-

<sup>1)</sup> Список составлен жандармской полицией.



ственно виновных, будут налагаться на начальников, не проявивших надлежащих мер, денежные взыскания в размере от 300 рублей до 3000 руб.

Далее генерал Свидзинский предложил: „немедленно осветить семафоры и стрелки. Если это не будет исполнено, то, начиная с 7 часов вечера 14 декабря, на виновных будет наложен штраф в размере 20 рублей за каждый час промедления, т. е. 480 рублей в сутки“ и сверх того грозил виновных привлечь к ответственности по суду.

За отказ ехать с поездом 12 и 13 декабря генерал Свидзинский уволил от службы всех чинов кондукторских и паровозных бригад. За неявку на службу уволены помощник начальника станции Цибин М. В. и старший помощник станции Гнучев Ф. А., которые были выселены из общественных железнодорожных квартир. Заведывающий кондукторскими бригадами Шимкевич за неявку на службу 12—13 декабря оштрафован на 30 руб.

15 декабря Свидзинский запретил „всем не работающим железнодорожным служащим, мастеровым и рабочим, находящимся в районе станции, проходить через рельсы мимо столовой“.

Вместо забастовавших служащих, Свидзинский по службам назначил офицеров. Заведывающим телеграфом назначил подпоручика, контролером—Ульянова, уволенного по требованию телеграфистов, телеграфистами—12 нижних чинов.

Стоящие во главе служб военные, могли силою привлекать к работе тех лиц, которых по специальности не возможно было заменить. Если кто, из насильно привлеченных к работе служащих отказывался, то он немедленно арестовывался и препровождался в тюрьму или в административном порядке направлялся в ссылку.

Помимо репрессий и террора со стороны генерал-губернатора Свидзинского и казаков, Правление Общества М.-К.-В. ж. д. закрыло мастерские со дня забастовки и объявило уволенными 1800 человек рабочих.

С 15-го декабря начинаются аресты членов забастовочного комитета и активных участников в революционном движении на ст. Конотоп. Некоторые руководители вынуждены были скрыться и уехать за границу.



Героическая борьба Конотопских рабочих воодушевляла железнодорожников других станций М.-К.-В. ж. д.

20-го декабря арестованные Курские делегаты телеграфно приветствовали из Курской тюрьмы конотопских рабочих за их стойкость в борьбе. „Ст. Конотоп в Мастерские, копия по всем станциям Российских железных дорог. Товарищи, с чувством глубокого уважения приветствуем вашу стойкость в нынешней забастовке и думаем, что она будет продолжаться до об'явления о созыве Учредительного Собрания. С щемящей болью в сердце сожалеем, что не принимаем никакого участия в момент, когда идеи, за которые все лучшее России борется, так близки к осуществлению. Мы же вынуждены насильственно проходить курс романовского института. Вперед, товарищи, до полной победы!“ Заключенные в Курскую тюрьму 9 декабря 1905 года: Волков Е., Микулин, Сердюк, Скупинский.

За передачу этой телеграммы, по распоряжению князя Енгальчева, уволены телеграфисты; М. Воробьев, Квасников, Ефимов И., Негода И. Задержал телеграмму в Брянске контролер телеграфа Герцыкович. Подлинный бланк депеши был скрыт, но при расследовании представлен начальнику телеграфа телеграфистом Алексеевым.

**Станция Москва.** Железнодорожники станции Москва, Московско-Киево-Воронежской железной дороги, примкнули к забастовке 8-го декабря. Вечером 7-го декабря на общем собрании рабочие и служащие ст. Москва, в товарной конторе, решили присоединиться к общей железнодорожной забастовке. На этом собрании были выработаны правила охраны имущества дороги и служащих, а также распределены обязанности на время забастовки.

В начале забастовки из членов Местного комитета и Бюро служащих ст. Москва был создан стачечный комитет, который взял всю распорядительную власть на станции в свои руки и заведывал всеми операциями станции. Члены стачечного Комитета, по данным жандармского отделения, были т.т. таксировщик Булатников Николай, весовщик Кононов Алексей, весовщик Ефимов Гавриил, смотрит. здания Лисецкий (секретарь стачкома), машинист Волков Сергей, машинист Петров Гавриил, машинист Семенов Сергей, слесарь Трунов Николай и техник Роговский П. А.



Утром, 8-го декабря, на железнодорожников ст. Москва М.-К.-В. ж. д. сделали нападение ломовые извозчики. Они взломали запертые ворота и в'ехали на товарный двор. Вблизи товарной платформы извозчики, вооружившись железными воротяжками набросились на служащих, но охрана из служащих дала отпор извозчикам.

Нападение извозчиков дало возможность стачечному комитету вовлечь в общую охрану ст. Москвы всех служащих.

Для охраны станции все служащие ст. Москва разбивались на смены и охотно несли дежурства по назначению забастовочного комитета. Организацию общей охраны одобрил управляющий дороги, и разрешил начальнику станции Железнову выдавать деньги, по мере надобности, на покупку для охраны полушубков и рукавиц в сумме до 700 рублей.

Кроме общей охраны, разрешенной управляющим дорогой, стачечным комитетом ст. Москва была организована вооруженная боевая дружина, которая помещалась в отдельном вагоне 2-го класса. В число боевой дружины входили и не железнодорожники. Боевая дружина разбивалась на сотни, десятки, во главе которых стояли сотники и десятники. Для своего вооружения она реквизировала в пакетах два ящика с оружием. Дружинникам начальник станции Железнов выдавал на харчи сначала по 5 рублей, а потом по 9 рублей в сутки.

Принимала ли вся боевая дружина участие в борьбе с войсками и полицией в городе, неизвестно, но отдельные члены боевой дружины в боях участвовали.

Большинство активных железнодорожников ст. Москва посещали митинги в университете и в доме Фидлера (реальное училище на Чистых прудах), держали связь с другими дорогами, вели агитацию, снимали с работы железнодорожников на других вокзалах и проч.

В разгар забастовки со стороны некоторых малосознательных служащих ст. Москва повелась агитация о прекращении забастовки. По этому поводу 16-го декабря состоялось общее собрание служащих. На собрании выступил ряд ораторов, которые требовали продолжения забастовки. Один из выступивших заявил, — „лучше лечь костью, чем



открыть движение поездов“. Постановили забастовку продолжать.

Местный комитет ст. Москва во время декабрьской забастовки давал по дороге информационные телеграммы о положении в столице, с призывом ко всем железнодорожникам о поддержке забастовочного движения. Эта информационная связь ставила в курс событий оторванные друг от друга станции и воодушевляла служащих. 12-го декабря, Местный комитет ст. Москва телеграммой по линии М.-К.-В. ж. д. и прилегающим узлам сообщает: „В Москве идет пулеметная и пушечная стрельба, по всему городу главные улицы загромождены баррикадами. Фабрики, заводы, все общество энергично борется за свободу. Потери большие. Подъем сильный. Держимся стойко. Надежда на победу. Все заключенные в главных тюрьмах освобождены. Товарищи, поддерживайте, сообщайте о ходе дела“. 16-го декабря снова телеграммой сообщается, что „на всех дорогах Московского узла забастовка держится крепко. Николаевская работает под давлением войск. Заводы, фабрики, бастуют. В Москве городе много убитых, много домов разрушено. Второй день—стрельба стихла“.

Когда выяснилось, что вооруженное восстание в городе Москве подавлено, служащие ст. Москва, на общем собрании постановили: с 12 часов дня 18 декабря прекратить забастовку и открыть движение всех поездов. Об этом постановлении Местный комитет сообщил телеграфно по всем станциям М.-К.-В. ж. д. и Московского узла.

Управляющий дорогою Кузьменко, воспользовавшись постановлением служащих ст. Москва о прекращении забастовки, дает по всей линии М.-К.-В. ж. д. и Правлению депешу, в которой призывает служащих последовать примеру ст. Москва.

До начала забастовки, на ст. Малоярославец, служащие были не организованы. декабрьская забастовка началась под влиянием агитации революционной печати, а также передовых служащих—машинистов. 10 декабря организовывается Комитет ст. Малоярославец, деятельность которого направляется администрацией по пути ослабления революционного порыва служащих.

**Станция  
Малояро-  
славец.**



Комитет постановляет: „чтобы не было нигде никаких порч или неисправностей, чтобы грузы и имущество были в сохранности, чтобы служащие, по мере надобности, выполняли свои функции и чтобы путь и паровозы были в таком состоянии, чтобы, при первой возможности, открыть движение в полном размере и без всяких задержек“.

Являясь членами комитета, администрация ст. Малоярославец в декабрьскую забастовку играла гнусную, провокационную роль.

„Я и другие старшие агенты,—цинично заявляет следственной комиссии врач Ястребов, председатель Комитета ст. Малоярославец,—считали комитет фикцией, устранившей всякие препятствия к правильной деятельности начальствующих.... Я хорошо знал, что под личиной комитета действуют начальствующие лица, а потому выборные члены для меня были совершенно безразличны, кто бы они ни были“.

Но, по признанию начальника участка тяги Федорова, „справиться с 400 молодыми, энергичными и деятельными служащими было для нас делом не из легких“. Федоров был прав. 11-го декабря „высшие“ агенты были застигнуты врасплох и не сумели „тактично отклонить“ постановления собрания о даче депеши по адресам: „Начальникам всех дорог, Петербург, министру путей сообщения и внутренних дел. Копия по станциям всех железных дорог, Курскому губернатору и всероссийский ж. д. союз“—следующего содержания: „аресты железнодорожных служащих возбуждают негодование и только ухудшают положение дела и удлиняют забастовку. Требуем немедленного освобождения всех арестованных“. —Депешу составил машинист Казаков.

Деятельностью комитета ст. Малоярославец передовые революционно-настроенные служащие не были довольны. Машинисты—Виноградов, Багинский, Казаков и Калинин—установили дежурства в телеграфе, где контролировали железнодорожную корреспонденцию. Стрелочники против воли начальства установили дежурства явочным порядком: вместо 7 человек по 4 человека с 12-ти часовым дежурством и 48 часовым отдыхом. Составители и сцепщики установили дежурство по одному в смене, имея отдых в 36 часов, и отказались от охраны грузов.



Последнее собрание служащих было 15 декабря. Забастовка прекратилась по получении телеграммы из Москвы о возобновлении движения.

**Ст. Брянск.** На ст. Брянск М.-К.-В. ж. д. не было никаких организаций. Служащие и рабочие ограничивались только тем, что собирались на общих собраниях и обсуждали вопросы текущей жизни. Благодаря своей неорганизованности, служащие и рабочие попали под сильное влияние начальника участка службы тяги—Тихонова, который направил всю свою энергию на то, чтобы парализовать забастовочное движение на ст. Брянск.

Накануне забастовки, Тихонов, по его личному признанию, говорил рабочим депо, что забастовка губительна, так как прекращается подвоз хлеба для голодающих, перевозка запасных, новобранцев, не будет у бастующих денег к наступающему празднику и предпраздничных подарков. В общем он ударял по самым шкурным потребностям неорганизованных масс.

С прекращением движения поездов, благодаря обьявленной декабрьской забастовке, служащие и рабочие ст. Брянск 8-го декабря устроили общее собрание, чтобы обсудить вопрос о забастовке. На собрание пришел жандарм, который был встречен криками собравшихся: „Долой! Вон жандармов!“ Тихонов с трудом упросил собравшихся об оставлении жандарма на собрании, мотивируя свое предложение тем, что жандарм своим присутствием засвидетельствует законное ведение собрания. В начале собрания служащие попросили, чтобы были прочитаны депеши о забастовке. Сразу же на столе, возле Тихонова, появилась пачка депеш, а сверху них газета „Борьба“, в которой синим карандашом была отмечена статья. Опасаясь, чтобы собрание не выдвинуло из своей среды докладчика, Тихонов взял на себя, как он говорит—„постановку некоторых вопросов и ответы на другие“. Он спросил собрание: „читать или нет статью?“ Собрание заявило—„просим!“ „Я начал,—говорит Тихонов в своем обьяснении следственной комиссии,—читать статью сперва без пропусков, но затем, увидев, что она довольно опасна, начал выпускать слова: „царское“, „преступное“ и т. д. Дойдя, далее, еще до более нежелательных, для обнародования перед собранием строк,



я остановился и хотел оставить статью, но сообразил, что она будет все равно прочитана и не так осторожно, как мною, почему быстро дочел ее и, не давая никому высказать своего мнения, сказал: „кто это подсунул эту глупую статью—она нас совершенно не касается, я думаю, что собрание с нею не согласно—нам государь нужен и народ никогда им не поступится; предлагаю за него „ура“. Мое предложение было принято и собрание прокричало „ура“.

После этого собрание задало ряд вопросов: „желательна ли забастовка или нет?“ Тихонов ответил: „это нас не касается, так как мы живем между Москвой и Киевом, мы поневоле должны бастовать“. „Как прожить во время забастовки?“ Ответ:—„Магазин общества потребителей обеспечен провизией на 1 месяц, при условии пользования кредитом честно, т.-е. не брать, напр., муку, как бывало раньше, по 15 пуд. сразу, но еще надо позаботиться о тех, кто лишен кредита, т.-е. поденных рабочих, для чего штрафные должны за них поручиться“. „Выдавать ли грузы?“—„Обязательно“. „Пропустить ли поезд № 3?“—„Пропустить“. Собрание также постановило организовать охрану, вооружив ее ружьями и холодным оружием для защиты станции, но исправником организация охраны разрешена не была. По распоряжению Тихонова, чтобы никто не мог дать тревожного свистка, были сняты у него рукоятки.

10 декабря к ревизору движения явились кондуктора, по данным жандармского отделения, до 150 человек с просьбой открыть местное движение и дать по линии депешу об их нежелании бастовать. Но ревизор движения убедил кондукторов не давать депеши, так как это вызовет столкновение с бастующими.

Выступления Тихонова местным жандармом были оценены как выступления „заядлого революционера“. Поэтому, по доносу, Тихонов был арестован и препровожден сначала в Брянскую тюрьму, а затем в Орловскую.

Арест Тихонова создал боевое настроение среди служащих. 12-го декабря, на собрании в депо, была выработана и послана телеграмма протеста по всем станциям Российских железных дорог, копия всем комитетам, Петербург,—Совет Рабочих депутатов, министрам внутренних дел и путей сообщения и графу Витте, управляющему дорогою: „12 де-



кабря, в 12 ч. н., арестован начальник 3 уч. тяги ст. Брянск инженер Тихонов. Товарищи, служащие ст. Брянск возмущены ночными насилиями со стороны полиции. Не находя оснований к аресту Тихонова, а также свидетельствуя о его невинности, требуем немедленного его освобождения. Надневинным не должно быть насилия. Служащие ст. Брянск". На эту телеграмму были получены отклики других дорог. Тихонов просил служащих о нем не беспокоиться, так как он считал свой арест „простым недоразумением“. В Орле он пробыл сутки и 15 декабря был отпущен, по распоряжению начальника Орловского жандармского управления.

В декабре забастовки на ст. Брянск почти не было. Об этом Тихонов приводит убедительные факты: „Депо работало все время забастовки, исправлены многие паровозы текущего ремонта и обслуживают теперь два участка, подготовлены к выпуску два паровоза малого ремонта... Ни одного фунта груза не пропало, не поврежден ни один паровоз, ни один вагон, не было отказа в паровозе (пока был на свободе), не было волнений и ожидаемых с первого же дня побоищ; нет военного положения, не требовались войска и все и все были спокойны“.

### **Станция Курск II.**

Забастовка в депо Курск II началась утром 8 декабря. О забастовке оповестил рабочих слесарь Назаров, который ночью возвратился из Москвы, куда он ездил делегатом на всероссийскую железнодорожную конференцию. Рабочие, по общему согласию, установили порядок дежурства для обслуживания воинских поездов и поездов с грузами для голодающих губерний. Все остальные рабочие бросили работу и бастовали от 2 до 6 дней. Но были среди рабочих и такие лица, которые по собственному желанию являлись в дни забастовки на работу.

Рабочие вагонного цеха и агенты по передаче работали все время, частью по собственному желанию, частью по назначению, за исключением слесаря Банчука, который принимал активное участие в забастовке. Он снимал с работы телеграфистов и осматривал в свое дежурство только вагоны с земским грузом.

Машинисты депо Курск II активно участвовали в забастовке только молодые, старики держались в стороне и, по-скольку могли, выполняли свои служебные обязанности.



Телеграфисты ст. Курск II бастовали частично. В первый день забастовки, бросили работу четыре телеграфиста: Булатников, Колосов, Квасников и Овчаров, вечером того же дня не вышел на дежурство телеграфист Масленников. Все остальные телеграфисты во время забастовки аккуратно являлись на дежурства и работали. 13 декабря на дежурство явились и бастовавшие телеграфисты, не встретившие поддержки со стороны своих товарищей.

По Службе Движения главными агитаторами были конторщики: Сошников Павел и Волков Сергей. Среди стрелочников активно вел работу старший стрелочник Мальцев.

Агитацию против забастовки вели дорожный мастер Формазюк и Заведывающий кондукторскими бригадами Щукин. „Эти лица“,—говорит комиссия по расследованию забастовки—„личными разъяснениями имели значительное влияние на своих подчиненных, как и в первую, так и в последнюю забастовку, и тем удержали их от какого-либо участия в ней“.

**Забастовка на других станциях.** Ст. *Навля*. В декабрьскую забастовку служащие станции Навля несколько раз устраивали общие собрания в зале 1-го класса пассажирского здания, для выработки петиции об экономических требованиях.

По предложению председателя собрания, начальника станции Полянского, в петицию были включены и политические требования: созыв Учредительного собрания. Петицию подписали все служащие за исключением дорожного мастера Екмичева. Но судьба петиции была печальна. Служащие узнали, что за предъявление петиции они понесут наказание, потребовали от Полянского уничтожения ее и он вынужден был сжечь петицию.

Ст. *Артакново*. Забастовка началась, как протест против ареста 9 декабря ночью начальника станции Мухина А. П., весовщика Филиппова и Куликова. 10-го декабря, с отдельным паровозом, со ст. Льгов, прибыли: телеграфисты, фельдшер Денисов и студент Зеленский, которые предложили служащим забастовать. 10-го декабря закрылась для движения станция и несмотря на то, что через два дня была дана заместителем Мухина депеша об открытии станции, служащие, в большинстве своем, на работу не вышли. Жандарм вынужден был лично проводить за семафор поезда.



12-го декабря на ст. Артаково прибыли крестьяне деревни Банищево в числе до 500 человек, которые хотели идти в гор. Льгов, чтобы освободить Мухина.

Продажа билетов на станции не производилась с 8-го по 20-е декабря.

*Ст. Лукашевка.* На ст. Лукашевка 8-го декабря нач. станции Богомоловым была закрыта товарная контора и прекращен прием частных грузов. До забастовки служащие ст. Лукашевка выработали петицию с экономическими требованиями и направили ее в Бюро служащих Управления М.-К.-В. ж. д.

*Ст. Коренево.* 8-го декабря на общем собрании служащих ст. Коренево открытой баллотировкой был решен вопрос о присоединении к забастовке. Руководить забастовкой собрание служащих уполномочило комитет ст. Коренево по разработке экономических и правовых требований.

Председателем стачечного комитета был конторщик сл. Пути Черенков М.

На первом же заседании комитетом было постановлено: „высказав сочувствие забастовке, не прекращать никаких работ по службе пути и не влиять на движение поездов по узкой колее и лишь ограничить движение по широкой колее“.

В общем, забастовочный комитет ст. Коренево, по оценке комиссии по расследованию забастовки „проявлял свою деятельность весьма слабо и вел себя по-мальчишески“. Комиссия отметила только два революционных выступления—это-когда член забастовочного комитета Яцков пытался отстранить от аппарата телеграфиста Шаповалова за прием частной телеграммы и—когда машинист Сурвилло настаивал на отцепке 20 груженых частным грузом вагонов от поезда № 74.

Администрация хотя и считалась с забастовочным комитетом, но только, „ввиду тревожного времени“ и остановки крупных станций: Конотоп, Ворожба, Артаково.

*Ст. Ворожба.* 11-го декабря общее собрание служащих ст. Ворожба 240 голосами против 8 постановило: „объявить себя забастовавшими, но занятий не прекращать“. Служащие являлись во время на дежурство и исполняли все распоряжения старших агентов.



11-го декабря служащие ст. Ворожба участвовали в манифестации, устроенной служащими ст. Белополье, ныне Южных ж. д., которые приехали за ними со своим поездом разукрашенным красными флагами.

*Ст. Воронеж.* Забастовка началась 9-го декабря. Рабочие депо, собравшись в мастерские, вызвали начальника участка Тяги и заявили ему, что они на работу не станут до тех пор, пока будут стоять Главные Мастерские Юго-Восточной ж. д.

Во время забастовки служащие станции Воронеж устраивали общие собрания в продовольственном пункте, где обсуждали политические события, слушали чтение прокламаций и прочей революционной литературы.

Против декабрьской забастовки активно выступили служащие Маликов, Щеглов, Давыденко, Василенко, Цепляев, Кудимов, Мазалов, Чернышев—они „выказали—как аттестует их работу жандармский унтер-офицер — особое усердие и деятельность к прекращению таковой, а также старались разъяснить нисшим служащим сцепщикам, стрелочникам и рабочим преступную цель от присоединения к революционному союзу служащих“.

Во главе революционного движения на ст. Воронеж стояли Яловенко, Гальдус, Ломакин и Козлов, которые вели борьбу с черносотенным влиянием со стороны Маликова и К<sup>о</sup>.

Забастовка на других станциях Воронежского участка протекала слабо. Работал телеграф, проходили поезда и продавались билеты частным пассажирам.

Если и выступали с революционной пропагандой отдельные служащие, то они поддержки со стороны большинства служащих не встречали.

Декабрьская забастовка на М.-К.-В. ж. д. началась с похода против нее жандармской полиции совместно с администрацией, которые успели подготовиться в период, когда железнодорожники были заняты выработкой экономических требований. В начале забастовки реакция наступает по двум направлениям, она арестовывает членов Курского комитета, всероссийского ж. д. союза и об'являет на военном положении ст. Конотоп, а потом и арестовывает Конотопский стачечный комитет. Станция Москва держалась стойко, но она



не была популярна среди большинства рабочих и служащих дороги, а потому руководить революционным движением на всей дороге не могла.

Оставшись без руководства, служащие на других станциях дороги проводили декабрьскую забастовку, как умели.

Кроме неорганизованности в руководстве революционным движением не было также и идейного руководства пролетарской партии. А потому, лозунги борьбы выставлялись расплывчатые, лозунги не пролетарской борьбы, вплоть до лозунга— „за нас Бог“.

---

## 6. Подавление забастовочного движения на Московско-Киево-Воронежской ж. д.

Декабрьская забастовка окончилась поражением. Администрация и жандармерия, торжествуя победу, принялись за уничтожение всех завоеваний железнодорожников в революцию 1905 года и расправу со всеми служащими и рабочими, мало-мальски соприкасавшимися с революционным движением.

Приказом по М.-К.-В. ж. д. № 144, 16 декабря, Енгальчевым строжайше запрещено участие служащих в делегатских собраниях, во Всероссийском железнодорожном союзе, и других организациях, стремящихся „к изменению существующего строя железнодорожной службы“. „Служащий, состоящий в подобной организации, какое бы положение он не занимал,—должен быть немедленно уволен от службы“.

20-го декабря в Москве начались „совещания начальников и управляющих подмосковных железных дорог, под председательством инженера И. А. Сытенко, по вопросам о порядке уплаты служащим содержания за декабрь месяц и об открытии работ мастерских после забастовки“.

На совещании были вынесены решения о порядке допущения служащих к работе, об оплате содержания за время забастовки, об открытии мастерских, о мерах против забастовки. Журналы этих совещаний Правлением Общества М.-К.-В. ж. д. были препровождены управляющему дорогою для руководства и исполнения, который и не замедлил провести все постановления в жизнь.



После забастовки „все служащие на линии, за исключением арестованных, разыскиваемых для ареста и тех, которые по недостаточно уважительным причинам не явились в день, назначенный для восстановления движения, считаются временно допущенными к исполнению своих обязанностей“<sup>1)</sup>.

Окончательно будут утверждены в своих должностях те служащие, которые „окажутся невиновными в подстрекательстве к стачке, участии в комитетах, присвоивших себе распорядительную власть, в издании незаконных распоряжений, в пользовании для целей забастовки и мятежа помещениями, принадлежащими дороге, аппаратами телеграфа, подвижным составом и другим имуществом и во всяких других преступных и незаконных действиях“<sup>1)</sup>.

От всех работающих и допускаемых к работе служащих отбиралась подписка следующего содержания: „я, нижеподписавш....., выдаю эту подписку Управлению Московско-Киево-Воронежской ж. д. в том: 1) что не принимаю впредь участия в организациях, вытекающих из постановлений бывшего в Петербурге съезда представителей пенсионных касс, назвавшего себя первым делегатским съездом, а также и других организаций, не разрешенных в установленном порядке, и обязуюсь не участвовать и впредь в подобного рода организациях до издания по сему предмету соответствующих узаконений; 2) что я не буду участвовать ни в каких собраниях, сходках и митингах в помещениях и на земле, принадлежащих дороге, впредь до издания по сему предмету узаконений для железных дорог; 3) что я ознакомился с пред‘явленным мне высочайшим указом от 2-го декабря 1905 г. о временных правилах и о наказуемости участия в забастовках в предприятиях, имеющих общественное или государственное значение; 4) что я обязуюсь подчиняться всем изданным администрацией дороги положениям и распоряжениям, а равно и тем, которые будут издаваемы в будущее время; 5) что все вышеизложенное я обязуюсь исполнять свято и ненарушимо“<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Циркуляр управляющего дорогою от 3 января 1906 г. № 256/17.

<sup>2)</sup> Дело особого совещания № 256 (по расследованию о забастовках на М.-К.-В. ж. д., том V).



Прием рабочих и служащих в Главные Конотопские мастерские после открытия их 6-го января 1906 года производился тщательный. Из прежних рабочих и служащих принимались только те, благонадежность которых как у администрации, так и у жандармерии не вызывала никаких сомнений.

За дни декабрьской забастовки всем служащим и рабочим на М.-К.-В. ж. д., прекратившим работу, выплата жалованья не производилась.

Для борьбы с забастовочным движением на М.-К.-В. ж. д., в первую очередь были приняты меры изоляции служащих от революционных „элементов“. Всех агитаторов, пропагандистов, активных участников в забастовочном движении администрация дороги поспешила уволить, а жандармерия—арестовать и посадить в тюрьму. „Весь прочий контингент служащих,—рапортует в центр князь Енгальчев,—освобожденный от террористического воздействия агитаторов должен был почувствовать под ногами почву“.

После первых шагов изоляции служащих от революционного влияния, администрация дороги 3-го января 1906 года учреждает особые следственные комиссии для выяснения степени участия служащих во время бывших забастовок, в „преступных и незаконных действиях“.

Особые следственные комиссии учреждались на всех более или менее крупных пунктах. Всего на М.-К.-В. ж. д., без Киево-Полтавской дороги, куда входил участок и Конотоп—Киев М.-К.-В. жел. дор., следственных комиссий было 18.

Председателями комиссий на ст. Москва, Малоярославец, Брянск, Коренево, где забастовочное движение, по мнению Енгальчева, было проявлено стойко, назначены помощники начальников служб, а во всех прочих комиссиях—начальники участков службы Пути, членами—начальники участков службы Тяги и участковые ревизоры движения. Таким образом, путейцам, как наиболее реакционным, администрация дороги доверила производить расследования о забастовках.

Каждое расследование, по предписанию Енгальчева, должно начинаться с допроса служащих, работающих в те-



леграфѣ, и рассмотрения материала, чтения входящих и исходящих депеш и телеграфных лент. После производства следствия на данном пункте дороги, особые следственные комиссии составляли протокол, в котором излагались результаты следствия и отмечалась степень участия служащих в „преступных и незаконных действиях“. Протоколы с приложением следственного материала представлялись управляющему дорогой.

Независимо от административного расследования, особыми следственными комиссиями велось также расследование и начальниками жандармского отделения, но „при сравнении следственного материала,—говорит Енгальчев,—обнаруживались разногласия как в числе обвиняемых, так и в определении степени вины отдельных лиц“. Эти разногласия объяснялись тем, что расследование производили жандармы, которые, по определению Енгальчева, хотя и были „опытные, но недостаточно развиты для данного случая“.

Расследование производилось наспех. Мотивы обвинения служащих жандармской полицией выставлялись необоснованные и были лаконичны, например: „проявил активное отношение к забастовке“, „был, видимо, тайным руководителем хода забастовок“, „при возникновении декабрьской забастовки был, видимо, доволен ею“ и т. п. Выставляя необоснованные и неубедительные мотивы, начальники жандармских отделений требовали увольнения от службы „виновных“. В течение декабря и января месяцев 1906 года, по требованию жандармерии, было уволено 150 служащих. На 7 февраля 1906 года вновь поступили списки к управляющему дорогою об увольнении такого-же количества служащих.

Усердная работа начальников жандармских отделений по борьбе с участниками забастовок взволновала яркого черносотенца князя Енгальчева. В своем рапорте на имя начальника Управления железных дорог от 7 февраля 1906 г. Енгальчев пишет, что виновные лица должны нести строгую кару, он готов пожертвовать даже известным процентом невиновных, „так как без жертв, сознаю, невозможно восстановить полный порядок и обеспечить дорогу от возможных



потрясений в будущем, но опасаясь, что при данных условиях может подвергнуться увольнению значительное число невиновных или, во всяком случае, мало прикосновенных к забастовочному движению“. Оставляя в стороне те затруднения, которые испытывают службы вследствие уменьшения опытных штатных служащих, Енгальчев беспокоится о чувстве неуверенности, которое охватило оставшихся служащих, если кара многих постигнет незаслуженно. Поэтому он в заключение запрашивает, как быть с требованиями об увольнении служащих и какими формальностями должно быть обставлено обсуждение жандармских „сообщений“.

Если степень участия служащих в декабрьских забастовках на М.-К.-В. ж. д. устанавливалась следственными комиссиями, то определение степени виновности служащих происходило в особых совещаниях при управляющем дорогою, организованных по распоряжению Министерства Путей Сообщения от 22 января 1906 года. В состав особого совещания приглашался начальник жандармского отделения, который представлял также собранный материал по своему отделению. На особых совещаниях участвовали начальники всех служб Управления или их заместители.

Работа особого совещания на М.-К.-В. ж. д. началась 3 марта 1906 года. На первом заседании особое совещание постановило: что „совокупность данных, заключающихся в протоколах административных расследований,—где таковые были произведены,—и тех данных, которые могут быть предъявлены особому совещанию представителями жандармской полиции, признать достаточным материалом для суждений о степени виновности служащих в декабрьских беспорядках и забастовке“. Таким образом, в особых совещаниях сглаживались все противоречия, которые вытекали из следственного материала при установлении виновности служащих.

Для дальнейшей работы особое совещание установило следующие общие основания: 1) обвиняемыми считать только тех служащих дороги, на которых имеется указание о причастности их к декабрьскому движению или в административных расследованиях, или в данных жандармской поли-



ции; 2) увольнять от службы всех арестованных, а также осужденных по закону 2 декабря 1905 года или по положению о государственной охране<sup>1)</sup>; 3) отложить вынесение решений для тех служащих, которые привлечены к расследованию по положению о государственной охране или по закону 2 декабря, впредь до прекращения расследования и предварительных следствий или до постановления приговора о предании их суду.

С марта по сентябрь месяц 1906 года особое совещание рассмотрело материал следственных комиссий и жандармских расследований, касающихся только М.-К.-В. жел. дор. Расследования на Киево-Полтавской жел. дор. и на участке М.-К.-В. ж. д. Конотоп--Киев производило Управление Киево-Полтавской ж. д. Следственный материал был представлен особому совещанию М.-К.-В. ж. д. на 277 человек. Из этих 277 человек уволено от службы по распоряжению замест. управляющего дорогою Енгальчева 146 чел., по постановлению Особого Совещания—14 человек.

Таким образом, громадное большинство служащих было уволено не особым совещанием, а Енгальчевым, который об увольнении того или иного служащего доводил Особому Совещанию лишь для сведения.

На 160 человек уволенных рабочих приходилось 45 человек, служащих—97 человек, лиц административного персонала: нач. и помощ. нач. станций и других—18 человек. Мотивы увольнения: за участие в боевой дружине—1 человек, ввиду ареста—32 чел., за агитацию—59 чел., за активное участие в забастовочном движении—63 чел., за передачу агитационных телеграмм—5 человек.

Вторично пересмотрено заявлений о приеме на службу от 78 чел., из них вновь принято 35 человек, а остальным отказано.

По данным особого совещания на М.-К.-В. ж. д., включая и Киево-Полтавскую ж. д., за период от начала декабрьской забастовки 1905 г. по апрель 1907 г. уволено следующее число железнодорожных служащих:

<sup>1)</sup> О положении чрезвычайной охране на ж. д. смотри стр. 103.



Наименование категорий служащих.	Общее число уво- ленных за участие в забастов- ках.	Из общего числа уволено:		Из общего числа уво- ленных принято обратно.
		а) по рас- поряжению админи- страции.	б) ввиду ареста.	
1. Мастерских и ра- бочих службы Тяги, не считая Главных Конотопских ма- стерских . . . . .	97	83	12	57
2. Мастерских и ра- бочих Главных Ко- нотопских масте- рских . . . . .	1800	ввиду закрытия мастерских.		1.627
3. Линейных служа- щих . . . . .	216	100	68	59
4. Служащих в Упра- влении дороги . . .	24	—	4	6
<b>Итого . . .</b>	<b>2137</b>	<b>183</b>	<b>84</b>	<b>1.749</b>

Из общего числа 2137 чел. уволено в 1905 г. 2123 чел. Если приведенная таблица показывает общее число уволенных полностью, то об арестованных она дает далеко преуменьшенные цифры. В число арестованных 84 чел. не вошла ст. Конотоп, где, по распоряжению генерал-губернатора, также арестовывались и заключались в тюрьму рабочие и служащие.

Кроме увольнений и арестов, железнодорожники на М.-К.-В. ж. д. подвергались избиению казаками, перебрасывались с одной станции на другую, „разобщались“, как говорят постановления особого совещания, выселялись в административном порядке на родину, выбрасывались на улицу из казенных квартир. Не мало железнодорожников ст. Конотоп и Москва были приговорены к заключению в крепости.

Так расправлялось начальство и жандармы с железнодорожниками за то, что они хотели изменить „существующий строй железнодорожной службы“.



Для борьбы с железнодорожными забастовками, самодержавное правительство, 14 декабря 1905 г. издает положение о чрезвычайной охране дорог. Как только назревает забастовка или замешательство в движении, на дороге или каком либо участке ее, Управляющему дорогой предоставляется право принимать меры чрезвычайной охраны, с донесением об этом министру Путей Сообщения и уведомлением генерал-губернаторов или губернаторов той местности, по которой проходит железная дорога. С объявлением чрезвычайной охраны дорога или участок ее, переходит в ведение особого комитета при Управлении дороги, под председательством управляющего дороною и членов: начальника жандармского полицейского управления и заведывающего передвижением войск. Особому комитету предоставлялись права: издавать обязательные постановления и подвергать виновных за нарушение их денежному штрафу до 500 руб. или подвергать аресту, не свыше 3-х месяцев. Запрещать в полосе отчуждения собрания, продажу произведений печати. Увольнять от службы железнодорожных служащих. Выселять из полосы отчуждения отдельных лиц. Обращаться за содействием войск. Учреждать из служащих дороги вооруженную стражу.

Все служащие с объявлением дороги на положении чрезвычайной охраны не имеют права без разрешения Особого комитета увольняться. Служащие предаются военному суду и наказываются по законам военного времени за восстание против правительства, устройство забастовок, за разрушение или порчу телеграфа, железнодорожного пути, паровозов, вагонов, оборудования мастерских, сигнальных знаков, складов, материалов, грузов; за нападение на часового, военный караул, полицию.

Жандармским офицерам предоставлялось право по подозрению задерживать служащих до 2-х недель, производить аресты и обыски во всех, без исключения, помещениях.

Возникшие во время революции 1905 года организации железнодорожных служащих на М.-К.-В. ж. д., после подавления декабрьской забастовки, все разрушены. Курский комитет всероссийского железнодорожного союза М.-К.-В. ж. д., ослабленный арестом активной группы членов, загоняется в подполье. Оставшиеся на свободе члены союза организовы-



вают временный комитет всероссийского ж. д. союза М.-К.-В. ж. д. и продолжают работу.

21 января 1906 года, когда казалось, что все окутано мраком реакции, из подполья выходит и распространяется среди железнодорожников М.-К.-В. ж. д. воззвание Временного комитета. Это воззвание по почте получает и Управляющий Киево-Полтавской ж. д., который „секретно“ копию его препровождает управляющему М.-К.-В. ж. д. с просьбой обратить внимание, что на М.-К.-В. ж. д. „продолжает функционировать нелегальный комитет железнодорожных служащих“ и принять соответствующие меры к прекращению нежелательной деятельности этого комитета и в предупреждение могущих явиться результатом таковой деятельности новых железнодорожных беспорядков“. Получивши копию возвания, Енгальчев наложил на нем резолюцию: „направьте копию возвания начальникам жандармских отделений с указанием, что такой комитет крайне опасен“.

В своем возвании „ко всем рабочим и служащим М.-К.-В. ж. д.“ Временный комитет говорит: „Длинный ряд месяцев, исполненных ужаса и крови, переживает Русский народ, упорно завоевывающий себе свободу...., а та кучка грабителей, которая и посейчас называется правительством с каким то злорадством создает новые удары стране, между тем, итти дальше тем-же путем нельзя, что подтверждает картина России в настоящий момент. Из промышленных центров выброшены на улицу сотни тысяч фабричных и заводских рабочих, крестьянство почти всех губерний голодает, следствием чего является тиф, чума, холера. На Дальнем Востоке в Японии и на полях Манчжурии томятся наши братья солдаты и правительство ничего не делает для их возвращения на родину, потому что у него нет денег.“

Но откуда же тогда берутся деньги, чтобы увеличивать содержание удельного ведомства—115 миллионов? Зачем наряду с прибавкой одного миллиона на народное образование давать миллионерам нефтепромышленникам субсидию в 20 миллионов? Ассигновывать полмиллиарда на ликвидацию позорной войны, еще полмиллиарда на содержание армии и не существующего флота и отвергать проект всеобщего обучения, требующий 115 миллионов, за неимением таких грандиозных „средств“.



Ведь факты эти не выдуманы, они взяты из государственной росписи <sup>1)</sup> на 1906 г., составленной и опубликованной самим правительством, так разумно расходующим народные средства. Но, разве можно возмущаться и негодовать нам бесправным русским гражданам, и особенно теперь, когда волна безумной реакции разгуливает по всей России? Мы должны молчать уже потому, что навстречу этой волне двинулись полчища капиталистов-предпринимателей, их покорных слуг наших начальников, призывающих себе на помощь жандармов и полицию. Ведь сейчас, когда правительство уже начинает трусливо подсчитывать те жертвы своей вакханалии, за которые ему придется—и скоро—отвечать перед народным судом, наша железнодорожная администрация все еще пытается осуществить данное ей свыше—вместо многомиллионной субсидии—государево слово и дело, выбрасывает на улицу, сажает в тюрьмы и отдает под растрел наших товарищей.

Помните, в одном Управлении М.-К.-В. ж. д. уволены уже 24 товарища, капиталисты как-бы хотят возместить убытки, причиненные им забастовками, за счет наших уволенных товарищей, выкидывая их без всякого обеспечения. Но неужели они такими средствами смогут „вырвать с корнем“ стремление к лучшей жизни, смогут остановить освободительное движение. Тысячу раз нет, оно, это движение, сумело затронуть даже наш бюрократический элемент—начальство, записывающееся в железнодорожный союз, протестующее в совещаниях по применению репрессивных мер к служащим <sup>2)</sup>.

Оставшиеся же на службе товарищи для достижения своих целей сомкнутся еще более плотными рядами и завоюют себе право жить по-человечески.

Как одно из средств для этой цели, служащие Полесских дорог объявили бойкот местам, которые были заняты уволенными товарищами, а мы со своей стороны объявляем:

1) презрение тем начальствующим, которые способствовали увольнению и выдаче списков ныне арестованных и уволенных наших товарищей;

<sup>1)</sup> Государственная смета доходов и расходов (И. М.).

<sup>2)</sup> Если и были затронуты движением отдельные „элементы начальства“, то только лишь единичные лица. (И. М.).



2) протест против произвольного увольнения железнодорожной администрацией наших товарищей, пожертвовавших всем для достижения для всех улучшения нашей несправедливой, губительно-действующей на нас службы;

3) протест против наглого произвола правительства и опирающейся на него железнодорожной администрации, лишивших нас завоеванных нами экономических и правовых улучшений, намеченных 1-м делегатским съездом<sup>1)</sup> и последующими по дорогам делегатскими собраниями;

4) мы сознательно будем проводить политику игнорирования интересов О-ва дороги, впредь до возвращения на службу наших товарищей;

5) при первой возможности мы постараемся оценить ту провокаторскую политику, последователями которой оказались, теперь, во время реакции, многие начальствующие и их подхалимники;

6) пусть будут под бойкотом те места, которые оставлены нашими товарищами, пусть этот бойкот будет залогом теснейшего сближения всех нас, товарищи.

Мы зовем вас, товарищи, объединиться, сплотиться для борьбы с кровавым правительством. Пусть учредительное собрание будет нашей конечной целью. Там железнодорожному пролетариату, вместе со всем российским пролетариатом, после 9 января 1905 года, вошедшему в семью всемирного пролетариата, придется сказать свое веское слово.

Да, здравствует учредительное собрание.

Временный Комитет М.-К.-В. ж. д. Курск, января 21-го дня 1906 года“.

После роспуска государственной думы (8-го июля), в начале августа состоялась конференция Всероссийского железнодорожного союза, которая решила, что: „ждать удовлетворения народных требований земли и воли и наших требований со стороны царского правительства, показавшего себя врагом народа, невозможно“...

„Настает для Всероссийского железнодорожного союза время снова поднять свое мощное орудие борьбы—всеобщую политическую забастовку всей сети железных дорог России. В прежние забастовки союз ограничивался простым массо-

<sup>1)</sup> Происходившим в Ленинграде в 1905 г. сентябрь-октябрь. (И. М.)-



вым прекращением работы, но царское правительство силою штыков и пулеметов попрало законное право каждого работника по своей воле оставлять работу и тем вынуждает союз в предупреждение насилий со стороны правительства прибегнуть и со своей стороны к насильственным приемам, не останавливаясь даже перед разрушением и порчей железнодорожных сооружений и подвижного состава“.....

„Предстоящая всеобщая забастовка будет тем натиском народных сил, который должен вырвать власть из рук самодержавного правительства“..... „Все жел.-дор. служащие и рабочие должны немедленно приступить к дружной, напряженной работе по подготовке к проведению, во чтобы то ни стало, согласной и единомышленной забастовки и в полной боевой готовности ждать призыва, который будет дан уполномоченным органом союза“.<sup>1)</sup>

На призыв августовской конференции о подготовке ко всеобщей забастовке откликнулся и Курский комитет Всероссийского железнодорожного союза М.-К.-В. ж. д. Из подполья он начал распространять воззвания среди железнодорожников о готовящейся забастовке. Воззвания рассылались почтой по всем станциям. 7-го сентября на ст. Воронеж 2 были задержаны 6 пакетов, в которых оказались воззвания Курского комитета; 14 сентября получены 2 пакета с такими-же прокламациями на ст. Кшень.

Агитация среди железнодорожников о готовящейся забастовке поставила на ноги как администрацию железных дорог, так и жандармскую полицию.

18 августа 1906 г., „совершенно секретно—в собственные руки г.г. начальникам казенных, директорам и управляющим частных железных дорог“ Управление железных дорог (эксплоатационный отдел) рассылает циркуляр, в котором говорит, что в последнее время распространяются среди служащих и рабочих воззвания от имени „Центрального бюро Всероссийского железнодорожного Союза“ с призывом готовиться к всеобщей политической забастовке.

„Кроме того, среди служащих циркулирует воззвание, приглашающее их к производству выборов делегатов на съезд железнодорожных служащих для обсуждения настоящего положения дела и выработки плана действия для

<sup>1)</sup> М. Б. „Очерки по истории железнодорожных забастовок в России“.



преступной борьбы с правительством. Этот циркуляр сообщается начальствующим для усиления должного надзора и принятия возможных предупредительных мер“.

Администрация Московско-Киево-Воронежской ж. д. тоже приняла все меры, чтобы парализовать агитацию среди служащих и подготовиться к отражению надвигающейся политической забастовки. Начальник службы Пути Абаковский 15 сентября 1906 года „в собственные руки“, „совершенно секретно“ рассылает распоряжение начальникам участков службы Пути, в котором излагает выдержки из циркуляра М.П.С. о распространении воззваний и просит их „усилить должный надзор за линией и о случаях возникновения агитации для достижения указанных целей доносить местному начальнику жандармского отделения, г. управляющему дорогою и мне“.

Для охраны мостов, по предписанию начальника службы Пути, организуется начальниками участков службы Пути вооруженная охрана.

Личный состав сторожей подбирался из надежных и грамотных лиц, умеющих владеть оружием и, по возможности, из солдат.

Именной список вооруженной охраны сообщался начальникам жандармских отделений и, если жандармский начальник признавал „непригодными к службе“, охранники немедленно увольнялись и вместо уволенных заменялись другими лицами, по указанию жандармерии.

Каждый охранник был вооружен винтовкой с 30-ю боевыми патронами. Охрана была ликвидирована лишь тогда, когда улеглось движение.

Кроме службы Пути, были приняты „предупредительные меры“ и по службе Телеграфа. Управляющий дорогою М.-К.-В. ж. д. Погорелко <sup>1)</sup> 26 августа секретно уведомляет начальника службы Телеграфа о том, что „имеются более или менее достоверные сведения, что в начале сентября будут сделаны попытки на всеобщую забастовку; при чем Центральный революционный комитет решил сноситься со своими агентами и местными группами при помощи условных телеграмм. Так: 1) Решение всеобщей забастовки будет со-

<sup>1)</sup> При переходе Киево-Полтавской ж. д. под одно Управление, управляющим М.-К.-В. ж. д. был назначен—Погорелко.



общено: „согласны все“, при чем число будет обозначено цифрами. 2) О волнении в войсках: „Александр едет“, с прибавлением названия города. 3) О всеобщей забастовке: „согласны“, с прибавлением названия города“.

Были ли эти условные телеграммы выдуманы охранкой или выработаны организациями и выданы провокаторами—установить трудно, но тем не менее, Погорелко предлагает начальнику телеграфа „установить ныне-же, главным образом, на узловых и переприемных станциях, самое строгое наблюдение за передачею депеш указанного содержания и других подобного-же, внушающего подозрение, характера“. Если будет обнаружена подозрительная телеграмма, она должна быть задержана и передана в Управление дорогов „для дальнейшего распоряжения“.

Зажатый в тисках контр-революции железнодорожный пролетариат не мог вести решительную борьбу с самодержавием.

---







**ПРИЛОЖЕНИЯ.**







## Перечень требований, выработанных выборными служащих Управления М.-К.-В. ж. д.

1. Всякие определения, перемещения и замещения служащих на должности, начиная с управляющего дорогою и кончая нисшими агентами дороги, должны производиться самими служащими и на выборном начале, в таком порядке: управляющего дорогою избирают все служащие, начальников служб, отделов, участков, станций и т. п. избирают служащие соответствующей группы. В случае неимения у какой либо группы кандидата на вакантную должность, таковые намечаются исполнительным бюро из служащих.

При определении на службу преимущество должно быть отдаваемо неимущим, с соблюдением очередей заявлений. Кандидатов на должность управляющего дорогою и начальников служб намечает бюро из служащих.

2. Все нештатные служащие, прослужившие не менее 3-х месяцев и фактически находящиеся на службе в Управлении дор. должны быть зачислены в штат Управления с 1-го ноября 1905 г. Все служащие, уволенные для отбытия воинской повинности по выслуге срока имеют право требовать предоставления им службы на оклад не ниже получаемого ими до призыва к отбытию воинской повинности.

3. Установление минимальных окладов для всех вновь поступающих на службу в размере:

а) для служащих в конторах Управления и литографии—35 руб. в месяц;

б) для телеграфистов Управления, в виду особо тяжелой их службы—40 руб. в месяц;

в) для рассыльных, нумеровщиков бланкового отдела и нисших служащих при литографии—20 руб. в месяц.

**П Р И М Е Ч А Н И Е:** Служащие, которые приобрели право на минимальный оклад с 1-го марта с. г. (приказ № 32)<sup>1)</sup> и не получившие этого оклада, должны быть удовлетворены за все время в размере разницы между получаемым окладом и минимальным.

<sup>1)</sup> Приказ об установлении минимальных окладов был издан после февральской забастовки на участке дороги Москва—Малоярославец—Брянск и Управлении.



4. Установление максимального оклада для всех служащих Управления без исключения в размере, не превышающем десятикратный минимальный оклад служащих Управления, т.-е. 4200 руб. в год.

5. Выдача всем без исключения служащим, не пользующимся квартирою натурой, квартирных денег в размере  $\frac{1}{4}$  получаемого жалованья, но не менее 10 руб. в месяц.

6. Обязательные периодические прибавки жалованья через каждые три года службы, независимо от окладов, должностей и повышений по службе, не более, однако, четырех раз за все время службы в размере:

а) 120 руб. в год для служащих первой категории, поименованных в пункте 3-м под лит. „а“ и „б“;

б) 60 руб. в год—под лит. „в“.

Пункт этот должен быть применен с 1-го января 1906 г. в отношении тех, кто к этому времени выслужил три года и более.

7. Обязательная выдача наградных штатным и нештатным, прослужившим не менее года в процентном размере обратно пропорционально к их окладам не исключая начальствующих.

8. Обязательная выдача всем служащим, получающим не более 1200 руб. в год, пособий к праздникам рождества и пасхи, в размере полумесячного оклада.

9. Выдача пособий на погребение умерших служащих и членов их семейств в размере месячного оклада служащего.

10. Обязательная оплата всех сверхурочных и праздничных занятий, по расчету: один час сверхурочных за два часа дневных, с представлением служащим права отказа от этих занятий. За сверхурочные работы уплата производится ежемесячно.

11. Выдача рассыльным при Управлении по 7 р. 50 к. в год на обувь. Отмена выдачи телеграфистам и рассыльным бывшего в употреблении поношенного обмундирования; восстановление выдачи обмундирования нумеровщикам бланкового отдела. Улучшение качества сукна, выдаваемого обмундирования.

12. Отмена удержаний с телеграфистов залогов в обеспечение обмундирования и возвращение удержанных залогов с начислением на них за все время сложных процентов.



13. Обязательное освобождение от занятий всех служащих, за исключением сменных дежурств телеграфистов и дежурных рассыльных по субботам с 1-го мая по 1-ое сентября.

14. Каждый служащий, прослуживший не менее года, пользуется правом отпуска на месяц с сохранением содержания и без медицинского освидетельствования. Не воспользовавшийся отпуском имеет право в следующем году на двух месячный отпуск.

Порядок отпусков устанавливают служащие.

15. Отпуска по болезни, их необходимость и продолжительность устанавливаются исключительно медицинской комиссией и никем не могут ни отменяться, ни уменьшаться; при таких отпусках выдается пособие не менее 2-х месячного оклада. Расходы на климатическое и курортное лечение должны ложиться на общество дороги:

16. Установление продолжительности рабочего дня для служащих в конторах Управления—5 часов, для телеграфистов при Управлении 8 часов с 24-х часовым отдыхом, при 4-х сменном дежурстве, ввиду исключительной трудности работы последних, для швейцаров и рассыльных—8 часов.

17. Улучшение помещений для занятий в гигиеническом отношении, строго соблюдая норм. куб. содержания воздуха в помещениях по числу служащих, ежегодная побелка, устройство электрической вентиляции, как наиболее совершенной и пр. Замена керосинового освещения электричеством.

18. Предоставление средств для открытия профессионально-политического клуба, читальни и организация настоящей библиотеки должно быть поручено комитету из выборных служащих. Выписка газет и журналов на 1906 г. должна быть приостановлена впредь до выбора комиссии от служащих.

19. Весь штат рассыльных и сторожей, положенный по смете, должен исполнять только свои прямые обязанности при Управлении, при чем за сверх положенные работы, как-то: присутствие на вечерних занятиях и проч., должна быть назначаема плата согласно пункта 9. Для отопления зданий местными печками необходимы временные истопники, а не сторожа и рассыльные.



20. Расширение на служащих Управления дороги и их семейства права бесплатного проезда по всей сети Российских и заграничных железных дорог.

21. Предоставление служащим Управления дороги и их семействам права бесплатного проезда в вагонах не ниже второго класса. Общее количество поездок по своей и чужим дорогам определяется числом 12. Восстановление выдачи ученических билетов, число которых не входит в 12-ть. Выдача сезонных билетов на расстояние 150 верст.

ПРИМЕЧАНИЕ: Членами семейства считаются: жена, дети, мать, отец, сестры и братья.

Распределение количества билетов между служащими и семейством предоставляется самому служащему. Отмена всех ограничений, как-то: обязанность уступать место платным пассажирам, недопущение на скорые поезда, требование выслуги годового и полугодового срока.

22. Выдача всем без исключения служащим Управления дороги дров крепкой породы по цене не свыше 16 руб. за куб. сажень. Восстановление права получения дров в кредит, отпуск по заготовительной цене керосина и каменного угля из складов дороги по примеру К.-Х.-С. и др. ж. д.

23. Устав общества потребителей должны пересмотреть выборные от всех служащих.

24. Служащим должен быть дан отчет о том капитале, который получился от ликвидации бывшего хозяйственного комитета.<sup>1)</sup>

25. Для подачи медицинской помощи служащим Управления дор. должно быть не меньше двух врачей. При приеме их должно быть осуществлено немедленно выборное начало...

26. Распространить действие устава пенсионной кассы, имеющего быть выработанным на втором делегатском съезде на служащих в Обществе Потребителей, зачислив в штат таковых со дня об'явления нового устава.

27. При составлении смет необходимо участие выборных от служащих служб и отделов в количестве, указываемом надобностью—не менее одного от каждой службы.

<sup>1)</sup> Хозяйственный комитет существовал до организации Общества Потребителей ж. д. служащих М.-К.-В. ж. д. и снабжал служащих продуктами первой необходимости по „удешевленным ценам“. (И. М.).



Выборные эти участвуют с правом решающего голоса как при составлении сметы в службе, так и при рассмотрении ее управляющим и Правлением.

28. Полное устранение всякого участия жандармской полиции в приеме и увольнении служащих.

29. Предоставление вновь службы всем неправильно уволенным служащим за период с 1-го января 1905 г.

30. Установить обязательное празднование пролетарского праздника—Первое Мая.

31. Для обсуждения проступков товарищей, совершенных как на службе, так и вне ее и выражающихся в нарушении норм общественности и товарищества, установить товарищеский суд чести. Всякие заявления о таковых проступках должны поступать в бюро, которое, смотря по обстоятельствам, решает дело само или же в чрезвычайных случаях приглашает всех служащих для решения данного дела.

32. Вопрос о способе обеспечения инвалидности и старости служащих представить на решение 2-го делегатского с'езда. В принципе решено признать государственное страхование с устранением служащих и рабочих от всякого участия в составлении капиталов обеспечения.

33. Выдача ссуд служащим должна производиться на прежних основаниях.

Из газеты „Курский Листок“  
от 8 декабря 1905 года.

