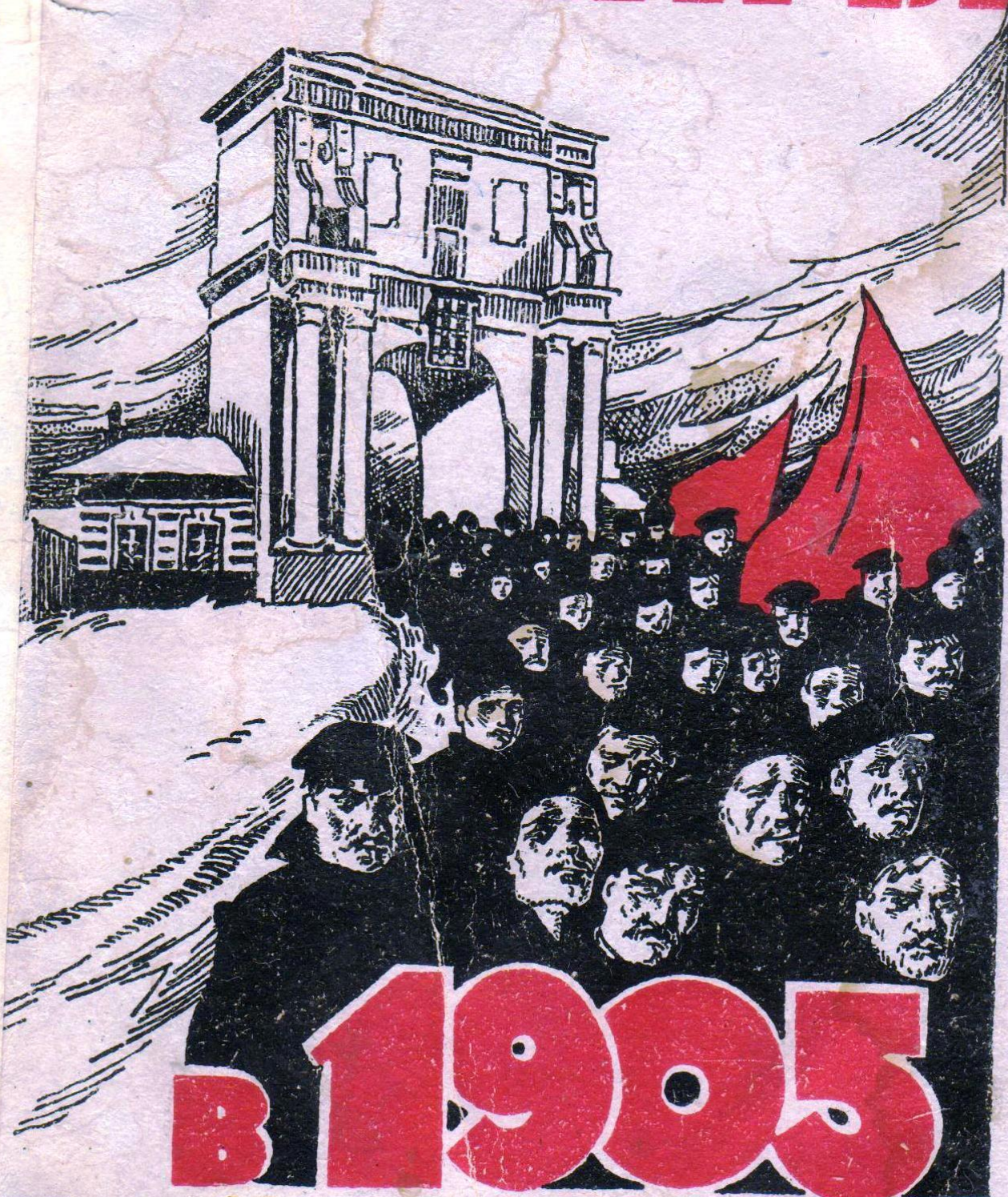


КАЛУЖСКАЯ ГУБЕРНИЯ



В 1905

ГОДУ

ЛУГА
925
ПЛОВ.

К
63.3(2)522
К 17

Литературная подкомиссия Губкомиссии по празднованию 20-летия революции
1905 года и Калужский Истпартотдел.

Всесоюзно
1941/2

Калужская губерния в 1905 году.

Сборник статей, воспоминаний и материалов под редакцией
С. В. ХЕРСОНЕСКОГО и Б. И. ТИХОМИРОВА.

Калуга — 1925 г.

II.

ОКТАБРЬСКИЕ ЗАБАСТОВКИ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ¹⁾.

1. От февраля до Октября.

Забастовочное движение железнодорожников питалось недостаточным вознаграждением низших служащих, чрезмерной продолжительностью рабочего дня низших агентов, отсутствием служебного правопорядка и политическими условиями жизни русского народа. Стоявший на перроне при движении поездов жандарм имел „дела“ не только с публикой, но и со служащими дороги.

„Товарищи! так дальше жить нельзя“ говорилось в февральской (1905 г.) прокламации телеграфистов Управления. „Скучно, однообразно течет наша трудовая жизнь. Проходят дни, месяцы и годы, а в нашем темном царстве не замечается и следа какого либо изменения к лучшему. Сиденье по целым часам у телеграфного станка, постоянное напряжение нервной системы во время работы в конце истощают наши силы и губительно отражаются на нашем здоровье. Продежурив в общей сложности 18 часов в сутки, с отуманенной головой мы плетемся домой и думаем о том, как бы добраться до постели отдохнуть от изнуряющей работы. Нередко нас заставляют работать еще и сверх положенного, сверх 18 часов. Заболеет ли или не придет по каким либо причинам кто из служащих — его обязанности заставляют отправлять того, кто предшествующую ночь только что провел без сна за работой. И за этот-то каторжный труд наш, за бессонные ночи, мы получаем всего на всего несчастные 20 руб., на которые нельзя по человечески жить, которых едва хватает на полуголодное существование. На какие же средства удовлетворять умственные потребности? Хорошая книга, приличная газета, театр и т. п. — все это нам не по карману. А как жить семейному? Истощая свои силы дневной и ноч-

¹⁾ Настоящая статья является переработкой со значительными дополнениями нашей статьи, помещенной в № 128 „Коммуны“ за 1925 год.

работой, губя свое здоровье в душной атмосфере, мы, товарищи, не имеем в течение года права даже на месячный отпуск, в который мы могли бы стряхнуть с себя канцелярскую плесень, восстановить свои силы, взглядеться в окружающую жизнь, мы имеем только обязанности. А права? Права же у наших начальников. И они, обладающие правами, ничего не делающие, сидящие у нас на шее, осмеливаются еще и унижать нас, ругая, как им вздумается и делая выговоры. Товарищи! так дальше жить нельзя.

Такие же созвучные ноты, вырванные из наболевшего сердца, слышались в воззваниях и требованиях других служб.

Февральские требования вырвали у администрации девятичасовой рабочий день в мастерских и заставили ее согласиться на участие представителей от рабочих при приеме и увольнении. Остальные требования остались без удовлетворения, и борьба была круто оборвана железнодорожным начальством, объявившим 11 февраля дороги на военном положении.

Но 16-го августа был подписан Портсмутский договор, кончивший японскую войну, и начальство чувствовало, что надо пойти на какие-то уступки, а потому разрешило в конце сентября в Петербурге съезд железнодорожных служащих, носивший скромное название — „Совещание по пересмотру устава пенсионных касс“ —. Под влиянием окружающих пред- революционных настроений этот съезд объявил себя — „Первым делегатским съездом представителей железных дорог“.

Для железнодорожников это было своего рода учредительное собрание, которое, думалось горячим головам, провозгласит чуть ли не демократическую республику.

А потому, когда разнесся неверный слух, что съезд разогнан, а делегаты арестованы, — все этому поверили. И в ответ 6-го октября вечером забастовали машинисты Московско-Казанской ж. д., а 7-го вся дорога. Началась знаменитая Октябрьская забастовка. 8-го октября остановился ряд других дорог Московского узла, а 9-го забастовка надвинулась и на нашу губернию.

В этот день стала Московско-Киево-Воронежская ж. д., из Москвы вышел только один поезд, а два поезда на Москву дошли только до Малоярославца.

Только служащие ст. Калуга-товарная прекратили работу, повидимому, 12-го октября, когда уже бастовала Сызрано-Вяземская ж. д. Служащие Товарной в числе 20 человек заявили, что они хотя и не желают прекращать работу, но принуждены это сделать из опасения насилий со стороны бастующих агентов Сызрано-Вяземской жел. дороги.

10-го октября прекратилось движение на линии Смоленск-Богоявленск, также проходящей значительной частью по Калужской губернии.

2. Забастовка Сызрано-Вяземской железной дороги.

Забастовка Сызрано-Вяземской жел. дороги не имела самостоятельного характера. Она возникла под давлением узловых пунктов соседних дорог. Но подготовка забастовки Управления была обусловлена его связями с Московским союзом железнодорожников.

Дорога начала бастовать с вечера 9-го октября и возобновляла движения до 20-го октября.

К забастовке примкнули не все службы сразу и одновременно. Начало положили службы телеграфа и движения, к которым примкнуло Управление, продолжали служащие на линии и закончили рабочие Калужских мастерских.

Первыми забастовали телеграфисты, которые, как предполагали жандармы, получили телеграмму из Тулы о забастовке Московского узла. Телеграф Управления был точно осведомлен о согласии линейных служащих примкнуть к всеобщей жел. дор забастовке для заявлений своих политических и экономических требований. Эти же требования были приняты на предварительной сходке ж.-д. телеграфа. Телеграфисты Управления, явившись снимать вечерние дежурных, встретились в служебном помещении с начальником дороги, уже осведомленным о брожении среди линейных служащих. Начальник дороги уступил требованиям телеграфистов собрать в понедельник 10-го сходку для обсуждения требований и нужд служащих. В 8 час. вечера 9-го октября служба телеграфа бросила работу. (Телеграф же на станции работал до утра 10 октября, но утренней смена на дежурство уже не вышла). А в 10 час. вечера из Управления по линии была объявлена забастовка.

Утром 10-го, под влиянием машинистов Шишкина В. П., Леонтьева и А. Н. Гайгерова, машинисты ст. Калуга боялись, что они боятся вести поезда по причине ожидаемых насилий со стороны служащих Курской жел. дороги, прекратившей движение. Таким образом, стало депо. Машинисты говорили, что до восстановления движения по Московским узлом они не рискуют приступить к работе.

С утра же 10-го октября по Управлению и отделам были распространены анонимные приглашения на сходку в 12 час. дня. Утром же 10-го октября телеграфисты небольшой группой ходили в службу сборов, а затем на Васильевскую улицу, в здание теперешнего Строительного техникума, где тогда помещалось отделение жел. дор. мастерских и грузовой статистики, агитируя за прекращение работ и занятий.

Таким образом, были сняты: служба сборов, статистика, типография, коммерческий отдел, пенсионная касса и даже женские работники брезентовой мастерской. Вследствие разницы по возрасту, а в особенности по материальному обеспечению служащих, организаторам приходилось встречать и возражения против забастовки.

Такая же агитация велась и в Управлении дороги, и служащие бросили занятия. Одни высшие агенты дороги не принимали активного участия в забастовке, но и не чинили препятствий стихийной вспышке.

Согласие подавляющего большинства, быстрота и единодушие, с которым бастовали служащие всех видов, показали, что недовольство современными условиями жизни уже подготовлено и назрело повсюду. Забастовка являлась добровольным решением каждого, а вовсе не следствием чьего-либо давления, как объясняли консервативные элементы.

Что касается служащих линии, то трудно сказать, насколько активную роль они играли в забастовке. Большинство агентов службы Пути и Движения являлись на службу, но прекращение движения поездов было вне их воли; оно прежде всего зависело от паровозных бригад.

Мастерские станции Калуга прекратили работы только 13-го октября. Попытка вовлечь их в общий поток забастовки была сделана 12-го, когда вместе с уличной толпой яви-

лась на ст. Калуга член забастовочного комитета Управления М. Данилова для переговоров с рабочими.

На вокзале в этот день еще функционировали службы Пути и лица, обслуживавшие вокзал, на котором скопилось более 200 задержанных пассажиров, из которых 170 были из III класса. По распоряжению начальника дороги им выдали бесплатно чай и хлеб.

Соглашения с рабочими мастерских в этот день достигнуть не удалось. Удачнее был следующий день, 13-го октября, когда на железнодорожных путях появилась толпа из города, бывшая перед этим на Крестовском поле и состоявшая главным образом из учащих и отчасти рабочих.

Жандармский ротмистр к. Туркестанов потребовал от толпы разойтись, но из толпы выступили две девицы, одна из которых была членом забастовочного комитета Управления дороги, М. Данилова, и два рабочих, которые заявили, что они нарушать порядок не намерены. Они пришли только спросить у выборных, ¹⁾ примкнут ли мастерские железной дороги к забастовке или они не хотят поддержать городских забастовщиков.

В это время рабочие выходили на обед, и часть их присоединилась и смешалась с толпой. Узнав причину появления пришедших из города, рабочие заявили о своем желании, чтобы делегаты толпы были допущены к переговорам с их выборными: „Пусть переговорают“!

Уверенный со слов начальника мастерских в нежелании рабочих бастовать и полагаясь на категорическое заявление делегатов о соблюдении порядка, Туркестанов согласился пропустить делегатов в библиотеку при мастерских, где должна была состояться встреча их с выборными.

В свою очередь, толпа отпустила делегатов при условии, что Туркестанов их не арестует, и осталась ждать возвращения рабочих с обеда и результатов переговоров.

К чести Туркестанова следует отметить, что он сославшись на данное слово, отказался арестовать делегатов, когда этого потребовал губернатор, узнавший от него по телефону

¹⁾ Выборных было 13 человек; они были утверждены в этом звании на два года Министерством Путей Сообщения; их не могли сменить ни рабочие, ни администрация.

событиях на вокзале. Также прибывшая с Товарной полу-
ница, оцепившая мастерские и отрезавшая толпу от деле-
гатов, была по требованию рабочих уведена в другое место.

Между тем, переговоры выборных и делегатов не при-
шли к определенным результатам, т. к. выборные, не зная
мнения рабочих, не могли дать категорического ответа,
а делегаты, вернувшись к толпе, ушли с ней в город.

Но выборные передали рабочим все, что слышали от
делегатов, и мастерские начали совещаться, как им быть.
В три часа дня они бросили работы и забастовали, объявив
стачку.

3. Совещания служащих и рабочих.

Забастовавшие служащие и рабочие имели свои ру-
ководящие органы в лице выборных забастовочных комите-
тов. Эти комитеты собирали собрания бастовавших, руко-
водили действиями их, поддерживали настроение и выра-
батывали петиции о нуждах служащих. В забастовочный
комитет машинистов входили—Леоньев, Миленушкин и др.
Управленцы в первой же день выбрали в комитет Акимова,
Ив. Ильича, Никифорова, М. Данилову, которые при аресте
их назвали себя членами забастовочного комитета. По сло-
вам М. И. Образцова, в его состав входили еще А. В. По-
лонский, А. Г. Купецкая, С. Н. Преображенский и др. ¹⁾

В первый день забастовки комитет Управления не
сразу все наладил. Служащие до часу дня частью ходили
небольшими группам по улицам, некоторые разошлись по
домам, но большинство осталось в Управлении.

Оставшиеся вели переговоры с начальником дороги
Якубовским о разрешении им собираться в Управлении
для обсуждения их общественных и экономических нужд.
Волей-неволей начальнику пришлось согласиться, и в Управ-
лении открылись совещания, которые продолжались пять
дней.

Первый день был особенно бурный. По словам одного
из „уполномоченных“ от служб (Н. В. Быкова), явившегося
с доносом в полицейскую часть, собрание, назначенное на

¹⁾ Из партийного прошлого Сб. 1. Калуга, 1921 г. Стр. 185.