

Яхимович С. Ю.
S. Yu. Yakhimovich

«ЭТО УЖЕ НЕ КУЧКА, А СИЛА БОЛЬШОЙ ВЕЛИЧИНЫ»: «МАЛЫЕ» СОВЕТСКИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СОЮЗЫ В СЕВЕРНОЙ МАНЬЧЖУРИИ (1917 – 1931 ГОДЫ)

«THIS IS NO LONGER A BUNCH, BUT A FORCE OF GREAT MAGNITUDE»: «SMALL» SOVIET TRADE UNIONS IN NORTHERN MANCHURIA (1917–1931)

Яхимович Сергей Юрьевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры социально-гуманитарных и экономических дисциплин Дальневосточного юридического института МВД России (Россия, Хабаровск).
E-mail: sergyahim-69@yandex.ru.

Sergey Yu. Yakhimovich – PhD in History, Associate Professor, Department of Social, Humanitarian and Economic Disciplines, Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Russia, Khabarovsk).
E-mail: sergyahim-69@yandex.ru.

Аннотация. Статья посвящена появлению и существованию трёх небольших советских профессиональных союзов на территории Северной Маньчжурии в 1917 – 1931 гг.: работников полиграфической промышленности, медицинской отрасли и водного транспорта, не входившего в состав парохозяйства Китайско-Восточной железной дороги. Рассматриваются вопросы, связанные с характером деятельности этих производственных объединений, динамикой численности, их особенностями и отношениями с местными властями в сложной политической обстановке. Анализируются трудности, влиявшие на функционирование профсоюзов и методы их борьбы за улучшение условий труда работников соответствующих сфер.

Summary. The article is devoted to the emergence and existence of three small Soviet trade unions on the territory of Northern Manchuria in 1917 – 1931: employees of the printing industry, medical industry and water transport, which was not part of the shipping company of the Chinese-Eastern Railway. The issues related to the nature of the activities of these production associations, the dynamics of the number, their characteristics and relations with local authorities in a difficult political situation are considered. The difficulties affecting the functioning of trade unions and the methods of their struggle for improving the working conditions of workers in the relevant fields are analyzed.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), Северная Маньчжурия, профсоюз, забастовка, стачечный комитет, членские взносы, безработный.

Key words: China Eastern Railway (CER), Northern Manchuria, trade union, strike, strike committee, membership fees, jobless.

УДК 94(47)

В полосе отчуждения Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) на протяжении 1917 – 1931 гг. активно действовали различные профессиональные союзы. Наиболее влиятельными из них были советские профсоюзы, проводившие, помимо чисто союзной работы, пробольшевистскую идеологическую агитацию. Это было связано с тем, что с самого начала профсоюзного движения на КВЖД большевики и другие левые политические партии повсеместно воздействовали на него, организовывали и направляли. Успешнее всех в этой сфере проявили себя коммунисты, что одновременно стало причиной разного рода гонений на такие политизированные профсоюзы со стороны менявшихся в зоне КВЖД властей.

Самыми мощными профсоюзами в Северной Маньчжурии всегда оставались железнодорожные, поскольку большинство трудящихся работали на КВЖД, являвшейся локомотивом промышленного развития всего края. В начале 1921 г. все железнодорожные профсоюзы были сведены в «Производственный союз работников железнодорожного и водного транспорта» (Дорпрофсоюз) КВЖД. Этот союз был самым массовым и структурно подчинялся созданному тогда же Гу-

бернскому совету профессиональных союзов (ГСПС) полосы отчуждения КВЖД, но в силу своего политического веса действовал фактически автономно. Все остальные просоветские союзы работников многочисленных сфер производства и услуг группировались вокруг ГСПС и возглавлялись им, но некоторые из этих объединений имели тесные связи и с Дорпрофсоюзом [1, 111].

Деятельность ряда небольших по масштабам союзов, входивших в структуру ГСПС КВЖД, которые по этому критерию можно назвать «малыми», автор уже рассматривал в ряде публикаций. Цель данной статьи – проследить эволюцию и особенности ранее слабо представленных в историографии некоторых советских профессиональных организаций в Северной Маньчжурии в период от революции 1917 г. до начала японской оккупации региона в сентябре 1931 г. Это союзы работников полиграфической и медицинской отраслей, а также водного транспорта, не входившего в состав флотилии КВЖД. Настоящее исследование базируется в основном на материалах, хранящихся в Российском государственном историческом архиве, большинство из которых вводится в научный оборот впервые.

В представленных хронологических рамках существование профессиональных союзов, ориентированных на советскую власть в России, по степени открытых форм работы и отношения с властями можно разделить на три этапа: легальный, полуполюгальный и нелегальный. Революция 1917 г. дала импульс к появлению и росту числа профсоюзов в зоне КВЖД. Одним из них стал союз работников полиграфического производства. Печатники уже имели опыт организации профсоюза ещё в годы Первой русской революции, но он, как и другие, был закрыт администрацией полосы отчуждения КВЖД. Новое производственное объединение здесь они создали во второй половине 1917 г., и оно вошло в подчинение Центральному бюро совета городских и линейных союзов. Сразу же была установлена связь с однородными союзами на территории России, в частности, с иркутским, томским и читинским союзами трудящихся печатного дела, которые снабжали своих коллег из Харбина профсоюзной литературой и прочими информационными материалами. В это время профсоюз печатников руководился представителями партий меньшевиков и эсеров, встав в оппозицию большевикам уже в августе 1917 г. и приняв сторону представителей Временного правительства России на КВЖД – Харбинского исполнительного комитета и генерала Д. Л. Хорвата [10, 16-17].

После ввода китайских войск в зону КВЖД по призыву Хорвата профсоюз печатников стал теснее сближаться с железнодорожными союзами, где большевики имели сильное влияние. Это сближение объясняется наличием на дороге развитой типографской инфраструктуры, где печатники также трудились. С 1919 г. союз работников печатной продукции принимал участие во всех знаковых забастовках на КВЖД [10, 17]. Появление собственно «красного» профсоюза рабочих полиграфического производства и печатного дела (Полиграф) оформилось в Москве в ходе Всероссийского чрезвычайного съезда союзов печатников 18 – 23 августа 1919 г. [4, 1-9]. Вскоре после этого возник просоветский союз полиграфистов полосы отчуждения КВЖД. Уже в сентябре 1920 г. представитель от союза печатников Чихачёв вошёл в состав пленума Харбинской объединённой конференции профессиональных, политических и общественных организаций [5, 1]. Типографские рабочие обслуживали большое количество частных предприятий, издававших в Харбине и на периферии десятки газет и журналов, но костяк Полиграфа составили печатники, работавшие на двух типографиях КВЖД. Имея тесную связь с Дорпрофсоюзом, под эгидой коммунистов правление союза рабочих полиграфического дела типографии дороги инициировало его выход из объединённого профсоюза печатников полосы отчуждения. На заседании Исполнительного бюро ГСПС 12 апреля 1921 г. это ходатайство было удовлетворено, и Полиграф КВЖД вошёл в единый железнодорожный союз как его секция [11, 8].

Дальнейшее существование Полиграфа зависело от политической обстановки в Северной Маньчжурии и мало чем отличалось от жизни других союзов. После установления на КВЖД в 1924 г. совместного управления Китая и СССР союз печатников развернул большую культурно-массовую работу, участвовал в подготовке и проведении различных советских праздников, формировании кассы взаимопомощи и сборе членских взносов. Делегаты от Полиграфа КВЖД присутствовали на конференции профсоюзов Особого района Восточных провинций Китая (ОРВП –

так с 1920 г. называлась полоса отчуждения КВЖД), проведённой в Харбине 7 августа 1925 г. [2, 5, 9, 27]. После размежевания профсоюзов в конце 1923 г. Полиграф КВЖД стал самостоятельной организацией, но продолжал свою работу в русле общей координации действий с Дорпрофсоюзом. По численности союз не отличался большим составом, хотя печатное дело в Харбине и на линии дороги было чрезвычайно сильно развито. На 1 января 1927 г. в Полиграфе КВЖД состояло 119 членов (из них 17 женщин) [6, 150], к середине 1929 г. их было 150 [10, 18].

С 1927 г. оживился контроль со стороны китайских властей за союзом печатников. У помещения профсоюза в Харбине постоянно дежурили караул солдат и переводчик, следившие за работой правления, вынуждая его перейти на полулегальное положение. Советско-китайский конфликт на КВЖД 1929 г. стал серьёзным испытанием для Полиграфа. После запрета профсоюзов 10 июля союз печатников ушёл в подполье, а для его руководства из числа правления была сформирована тройка. В первые же дни конфликта двое членов тройки (включая её председателя) были арестованы китайской полицией и управляющий орган был пополнен запасными кандидатами. В последующие месяцы тройка регулярно обновлялась из-за арестов её членов. Связь с рядовым составом союза и его информирование осуществлялись через специально выбранных заранее делегатов. Руководство членами профсоюза облегчалось тем фактом, что подавляющее большинство типографских рабочих проживали в одном районе Старого Харбина. Выполняя распоряжения вышестоящих инстанций, тройка призвала членов Полиграфа КВЖД к всеобщей забастовке и самоувольнению. Большинство (92 %) членов союза покинуло свои рабочие места, но 40 человек подверглось аресту и последующему заключению в Сумбейский концлагерь, а ещё 7 чел. задержаны и депортированы в СССР. Депортированным, уволенным и членам семей арестованных тройка оказывала материальную помощь, получаемую от ГСПС ОРВП [10, 18-19].

После увольнений из типографий КВЖД оставшиеся на свободе члены Полиграфа были вынуждены освободить служебные квартиры и расселиться по окраинам Харбина, что затруднило связь с ними тройки. По указанию ГСПС всех членов союза пришлось разбить на пятёрки по районам проживания вместо ранее практиковавшихся десятков. Для заключённых в Сумбее союз устроил сбор тёплых вещей, а для членов их семей – передачу денежных пособий от вышестоящих органов. Чтобы хоть как-то облегчить жизнь оказавшихся безработными печатников, тройка организовала их в трудовую артель и договорилась с частной типографией «Печать» о работе для неё с зарплатой 20 – 25 китайских долларов на человека. Каждый месяц вплоть до конца конфликта, чередуясь между собой, в типографии мог работать 41 член союза. Благодаря этой возможности с работавших и не вышедших из профсоюза членов тройкой и делегатами собирались взносы на текущие союзные нужды [10, 18-20].

После окончания конфликта руководить Полиграфом КВЖД продолжала тройка, перед которой стояло несколько главных задач. Во-первых, реабилитация потерявших работу членов союза. Все они были восстановлены на рабочих местах, а набранные во время конфликта рабочие из числа эмигрантов и китайских граждан уволены. В январе 1930 г. открылась новая русско-английская газета «Герольд Харбина», которой срочно потребовались квалифицированные типографские специалисты. Тройка смогла устроить на работу в эту газету 45 безработных членов Полиграфа. Во-вторых, была произведена чистка профсоюза от штрейкбрехеров, игнорировавших самоувольнение, что понизило и без того небольшое число членов союза и делегатов [10, 20-21]. В таком состоянии Полиграф пребывал до начала японской оккупации Маньчжурии – как самостоятельный малый профессиональный союз.

Врачи и медицинский персонал в силу высокого уровня образования и гуманной направленности профессии всегда причислялись к интеллектуальной элите внутри профдвижения. Тем не менее и в этой сфере необходимо было отстаивать экономические интересы работников. До 1921 г. медики в полосе отчуждения КВЖД были объединены в узкоцеховые союзы, образованные в 1917 г. Так, фельдшеры и акушеры входили в общество помощников врачей, аптечные работники состояли в союзе фармацевтов, младший медицинский персонал – в «младосоюз» (младших служащих), а врачи – в обществе врачей Маньчжурии, созданном ещё в 1907 г. В 1920 – 1922 гг.

появилось ещё несколько врачебных обществ, но почти все они были настроены антибольшевистски, хотя и заявляли, что находятся вне политики [8, 14-15].

В 1921 г. при формировании Дорпрофсожа КВЖД медицинским работникам, трудившимся на дороге, было предложено влиться в железнодорожный союз на правах секции. Но медработники частных клиник опротестовали это предложение, указав на постановление ВЦСПС о том, что все труженики сферы медицины должны быть объединены по производственному принципу в один Всероссийский профсоюз рабочих и служащих лечебно-санитарных предприятий, созданный на учредительном съезде в Москве 2 – 7 марта 1919 г. [3, 1-12]. Исполнительное бюро ГСПС полосы отчуждения КВЖД на заседании 12 апреля 1921 г. согласилось с этим аргументом и постановило принять все меры к организации такого союза. На основании данного решения в мае 1921 г. в зоне КВЖД был создан местный профсоюз работников медико-санитарного труда, коротко именуемый «Медикосантруд» и вошедший в подчинение ГСПС ОРВП. При формировании союза его члены избрали правление (7 – 9 человек) и приступили к выработке устава на основе советских образцов. Вскоре устав был предъявлен на утверждение китайским властям, но зарегистрирован тогда не был, поэтому, чтобы придать Медикосантуду легальность, с согласия ГСПС его прикрепили к Дорпрофсожу как секцию медработников, но дела союз вёл самостоятельно [10, 82; 11, 8].

Чтобы избежать неразберихи при переводах медицинских работников из состава разных союзов во вновь образованный, руководство этим процессом взял на себя руководящий профсоюзный центр ОРВП. На заседании президиума бюро ГСПС зоны КВЖД 17 июня 1921 г. было принято следующее постановление: «Для проведения перераспределения членов из других союзов во вновь организуемый союз Медикосантруд составить комиссии под председательством председателя СПС Ромбаха из представителей заинтересованных союзов: Доркома, союза служащих и рабочих, союза служащих ХОУ [Харбинское общественное управление – С. Я.] и Медикосантруд по одному» [11, 36]. Однако медицинский персонал, состоявший в «младосоюзе» и союзе служащих ХОУ, отказались переходить в Медикосантруд, что вызвало дебаты в исполбюро ГСПС полосы отчуждения КВЖД. Одни поддержали их позицию, считая необходимым сохранить эти союзы, опасаясь, что в случае принудительного перевода их членов-медработников в Медикосантруд часть из них покинет профдвижение вообще, а контроль над младосоюзом и союзом служащих ХОУ ослабнет. Другие высказывались за автоматическое объединение всех медиков в рамках Медикосантуду ввиду их малочисленности и расплывчатости по региону. В итоге на заседании исполбюро ГСПС 4 августа 1921 г. решили: «Медикосантруд должен существовать; все медработники, состоящие в других союзах, должны быть перечислены в названный союз. Исключение делается пока для медработников, состоящих в союзе служащих ХОУ» [11, 53]. При этом, надо заметить, существовали и другие профессиональные объединения врачей, которые Медикосантруд пытался включить в свой состав, особенно общество врачей Центральной больницы КВЖД, но безуспешно. После передачи КВЖД в совместное пользование СССР и Китая в Центральной больнице дороги могли работать граждане только этих стран, в результате чего многие врачи или покинули предприятие, или определились с гражданством, в том числе советским [8, 15].

Численность медицинского профсоюза постепенно росла. На момент организации в 1921 г. Медикосантруд насчитывал 200 – 250 членов, к началу 1923 г. это количество увеличилось до 400. С целью контроля численности «членской массы» в 1923 – начале 1924 гг. были введены специальные учётные карточки. Союз был разбит на райкомы, действовавшие на линии КВЖД, месткомы и профуполномоченных, которые обслуживали Харбин. После прихода на дорогу советской администрации Медикосантруд подвергся идеологической чистке, но несмотря на это профсоюз количественно рос и к 1929 г. насчитывал уже около 1 тыс. чел. На 1 января 1927 г. только на КВЖД работало 520 членов медицинского профсоюза [6, 150; 10, 82-83].

В 1923 г. союз вышел из состояния секции Дорпрофсожа и заработал в полную силу. В конце 1924 г. председателем правления Медикосантуду являлся советский гражданин Батура [7]. До 1926 г. его функционирование осуществлялось динамично и по директивам из ГСПС ОРВП, но затем на Медикосантруд резко усилились нападки китайской полиции, участились аресты и обыски в помещениях союза. В начале 1929 г. медицинский профсоюз стоял на грани закрытия, 29 ян-

варя этого года в Харбине был арестован председатель союза Чехович, в апреле снова произошёл арест председателя и технического работника. В мае того же года, т. е. за два месяца до советско-китайского конфликта на КВЖД, Медикосантруд был вынужден уйти на нелегальное положение, а на местах были организованы руководящие тройки для конспиративной работы. В начале конфликта 11 июля 1929 г. с КВЖД была уволена первая группа советских медиков в количестве 16 чел. В основном это был актив Медикосантруда, из которых 4 чел. выслали в СССР, остальные посажены под домашний арест, а помещение правления союза занято китайской полицией. В дальнейшем увольнениями и арестами актив союза был сильно ослаблен, но тройки продолжали оказывать посильную финансовую поддержку безработным и выселенным из квартир членам Медикосантруда. Указания высших профсоюзных инстанций к проведению забастовки и самоувольнению по отделу здравоохранения касались только административно-хозяйственного аппарата и конторских работников, поэтому большая часть членов Медикосантруда, а именно врачей и вспомогательного медицинского персонала, оставалась на рабочих местах. Деятельность главной союзной тройки во время конфликта заключалась в основном в материальной и моральной поддержке пострадавших от репрессий членов профсоюза и поддержании связи с «членской массой» через специально оставленных на местах лиц. После конфликта часть имущества Медикосантруда так и не была возвращена полицией. Пройдя стандартную для всех союзов в постконфликтный период процедуру членской чистки, профсоюз продолжил функционировать небольшой организацией, локализованной главным образом в медицинских учреждениях КВЖД [10, 83; 12, 3].

С определёнными особенностями развивалось профсоюзное движение среди работников маньчжурского водного транспорта (так называемых «водников»). Трудящиеся этого сектора экономики в организационно-профсоюзном плане делились на две категории. Те из них, кто служил в речном пароходстве КВЖД, обслуживались сильным Дорпрофсоюзом и составляли с железнодорожниками одно целое. Но в Северной Маньчжурии действовало множество других пароходных компаний и частных судовладельцев, и работники этих предприятий создавали собственные профессиональные объединения. Ещё одной особенностью стало то, что рабочие и служащие этих компаний территориально по роду деятельности были привязаны ко всему Амурскому речному бассейну (частью которого является и река Сунгари), и создаваемые ими в первое время союзы нередко выступали отделениями более крупных с центрами в городах Приамурья. И ещё одно своеобразие: несмотря на малочисленность, сунгарийские речники нередко проявляли повышенную протестную активность в области экономических интересов, хотя она носила сезонный характер.

Первое профессиональное объединение харбинских водников, не имевших прямого отношения к КВЖД, возникло в январе 1917 г. как общество машинистов и их помощников. Появление этого объединения стало отголоском экономической забастовки амурских водников под руководством благовещенского общества машинистов и их помощников. Бастующие требовали от синдиката Амурского флота повышения зарплаты и передали это требование членам своего общества, зимующим в Харбине. На общем собрании они выбрали собственное правление и предъявили аналогичные требования Харбинскому агентству Амурского флота. Тогда стачка увенчалась успехом. В ноябре 1917 г. организовался профессиональный союз амурских судоводцев с центром в Благовещенске и филиалами в Хабаровске, Харбине, Сретенске и Николаевске-на-Амуре. Союз создавался не по производственному принципу, а по узкоцеховому и структурно включал 5 равноправных обществ: командиров и их помощников, машинистов и машинных команд, лоцманов и их помощников, судовых команд, береговых тружеников и рабочих пароходных предприятий. Все эти фракции сохраняли свою корпоративную самостоятельность, имея собственные правления, кассу, собирая дополнительные взносы поверх тех, которые отчислялись в союз. Это разобщало ассоциацию, а на корпоративных собраниях часто принимались резолюции, расходившиеся с общесоюзными [10, 92].

В политическом плане многие водники в 1917 – 1920 гг. сочувствовали левым партиям и были на стороне антибелогвардейских сил. Впервые это проявилось с началом российской гражданской войны в 1918 г. За помощь в эвакуации пароходами красноармейских частей многие вод-

ники подверглись телесным наказаниям со стороны «белых» и японских интервентов, некоторые были расстреляны. В ходе войны половина судов Амурского речного флота оказалась угнанной в Харбин и продана за бесценок нескольким крупным фирмам, в том числе китайской судоходной компании «У-Тун», что прибавило рабочие места местным водникам. Одновременно в Маньчжурию усилился поток русских беженцев, чей приход неизбежно взвинтил привычно низкие цены и вызвал падение курса слабых денежных знаков. Снижение уровня жизни привело весной 1919 г. к забастовке русских речников, работавших в товариществе «У-Тун», которую организовал харбинский филиал союза амурских судоходцев во главе с его председателем Фёдоровым. Основным требованием стало поднятие заработной платы, но стачка быстро потерпела поражение. Она была объявлена стихийно, руководство союза слабо к ней подготовилось, солидарность среди бастующих оказалась не на высоте, да и заменить их большим количеством безработных штрейкбрехеров оказалось для компании делом нехитрым. В результате 62 чел. были уволены и лишены служебных квартир, предоставлявшихся товариществом «У-Тун». После провальной забастовки наступила полная бездеятельность харбинского филиала союза, числившегося только на бумаге. Из 160 его членов в рядах осталось не более десятка, а в кассе – всего 117,36 р. [10, 92].

Постепенно профсоюз амурских судоходцев в Северной Маньчжурии реанимировался. Инициативная группа членов союза созвала 13 января 1920 г. общее собрание речников, которое выбрало новое правление из 7 чел., приступившее к ликвидации задолженности по взносам и проработке коллективных договоров с хозяевами предприятий об улучшении условий труда и регулировании тарифов по зарплате. В марте 1920 г. эта работа была ненадолго прервана, когда харбинские водники приняли самое деятельное участие в антихорватовской политической забастовке на КВЖД. По сигналу стачкома почти все из них бросили работу и оставили затоны. После отстранения Д. Л. Хорвата от власти в полосе отчуждения КВЖД правление союза активизировало переговорный процесс по колдоговорам с предпринимателями, но на уступки пошли владельцы только двух пароходов. Этот конфликт с судовладельцами закончился организацией на общем собрании стачечного комитета, призвавшего 4 апреля 1920 г. сунгарийских речников к так называемой «итальянской» забастовке. В приказе стачкома № 1 по этому поводу уточнялась тактика действий: «...всем судовым служащим работы по ремонту пароходов производить равномерно, но ни одно судно не должно быть выпущено из затона в плавание до особого предписания стачечного комитета» [10, 93]. Несмотря на отсутствие стачечного денежного фонда и проявления штрейкбрехерства, через две недели забастовка окончилась относительной победой стачкома. Четверть судоходных предприятий приняла условия бастующих полностью, остальные частично [10, 92-93].

В январе 1921 г. харбинские речники получили циркуляр из Благовещенска о том, что союз амурских судоходцев реорганизован по советскому образцу и вошёл в производственный Всероссийский союз работников водного транспорта. На общем собрании в Харбине членам союза было объявлено о ликвидации корпораций в его составе и передаче касс обществ в общесоюзную кассу. Сунгарийские речники были выделены в Харбинский подрайонный комитет союза работников водного транспорта – ХСРВТ (в документах именовался «подрайкомвод»), подчинённый районному комитету профсоюза Амурского и Селенгинского бассейна в Благовещенске. Дважды в год члены харбинского подрайона съезжались на общее собрание союза для решения вопросов его существования. В ОРВП союз водников также входил в подчинение местному ГСПС, причём связь с ним у ХСРВТ была гораздо более устойчивой и продуктивной, чем с благовещенской инстанцией. Дело доходило до того, что вышестоящий профорган, имея слабое представление о ситуации в Маньчжурии, часто смешивал ХСРВТ с водниками КВЖД, состоявшими тогда в Дорпрофсоже [10, 93, 95].

В 1921 г. ХСРВТ вырос количественно до 340 чел. (из них 47 китайцев). Безработных и финансовых затруднений почти не было, но уже к концу года деятельность союза пошла по нисходящей траектории, особенно в области тарифной работы. Начались проблемы с материальным обеспечением подрайкомвода. Сказывалась одна из особенностей профсоюза водников – привязанность к сезонной деятельности, которая будет проявляться и во все последующие годы существования объединения. В зимние месяцы речники оставались без работы, поэтому сбор членских

взносов в это время года практически замирал. Летом многие водники разъезжались в рейсы на весь период навигации и работа союза также затихала. Помощь от райкома из-за удалённости была почти нулевой. Отсутствие единства во взглядах членов союза на политические события привело к его расколу. Выделившаяся инициативная группа, назвавшая себя «работниками амурского речного дела», созвала 5 июня 1921 г. общее собрание судоводителей и поставила на обсуждение два вопроса:

1. о выражении поддержки вновь образованному меркуловскому правительству в Приморье;
2. о выборе делегатов для отправки на несоциалистический съезд во Владивосток.

Инициативную группу поддержала меньшая часть членов союза, ушедшая из него и создавшая своё объединение. В основном это были настроенные против левых партий речники из числа приамурских беженцев и служащие харбинских судовладельческих компаний [10, 93].

Раскол в североманьчжурском ХСРВТ и вызванная этим чистка рядов привели к снижению количества его членов. В начале 1922 г. в союзе состояло 216 чел., китайцев уже не было (сказались запреты властей). Мероприятий союз почти никаких не проводил, за исключением двух направлений, реализованных совместно с отделом молодёжи: сбор однопроцентных отчислений от зарплаты в пользу голодающих России и осуществление нескольких драматических постановок в клубе. На общем собрании харбинского подрайона 3 декабря 1922 г. водники переизбрали правление профсоюза и дали ему наказ о взносах. Собрание требовало: ужесточения санкций к злостным неплательщикам сборов, вплоть до исключения из союза; с желающих восстановиться в союзе взыскивать задолженность за время их отсутствия в организации; с вновь вступающих брать процент отчислений наперёд за весь период навигации. Следующее очередное общее собрание ХСРВТ 24 декабря 1922 г. избрало своего члена Рылока делегатом на IV районный съезд союзов водников Амурского и Селенгинского бассейна в Благовещенске, прошедший в январе 1923 г. Съезд признал сложное правовое положение ХСРВТ во внесоветской обстановке и постановил просить через высшие профорганы Совнарком СССР о принятии дипломатических мер по охране труда сунгарийских речников. Благовещенскому райкому профсоюза водников поручалось также усилить работу по улучшению условий деятельности хабринского подрайкомвода [10, 94].

Реализовать постановления съезда на территории Маньчжурии, которую контролировала милитаристская группировка, в принципе относившаяся к профсоюзам отрицательно, оказалось невозможно. Благовещенский райком также оказался бессилем что-либо сделать. Задержки зарплаты в государственных и частных судоводительских компаниях, игнорирование требований речников привели к стихийному росту среди них протестных настроений. Воспользовавшись этим, весной 1923 г. перед самым началом навигации ХСРВТ организовал забастовку русских рабочих и служащих крупнейшего маньчжурского пароходства «У-Тун». Стачка проходила по уже опробованной схеме «итальянской» забастовки, чтобы не выглядеть явным протестом, запрещённым властями. Однако колебания в рядах протестующих, замеченные правлением товарищества «У-Тун», привели к обратному эффекту. Фирма выдвинула всем своим работникам три условия:

1. сокращение зарплаты на 10-25 % по усмотрению товарищества;
2. оставление части жалования как залога в предприятии, чтобы нужный специалист не мог уволиться в разгар навигации;
3. предоставление каждому служащим поручительств от китайских фирм в смысле благонадёжности.

Забастовка уже практически терпела поражение, но 27 машинистов и их помощников, зная о своей незаменимости на местном рынке труда, решили идти до конца, заручившись круговой порукой и взаимным письменным обязательством. Этот поступок стимулировал к продолжению протестной компании большинство трудившихся в «У-Тун» речников. Срывая план навигации, они заявили об отказе работать на таких условиях. В итоге компромисс был достигнут – пароходство отменило свои три пункта и выплатило задолженности, после чего суда вышли в рейс, но двух членов союза водников оно уволило, считая их виновниками в организации стачки [10, 94].

После навигации на общем собрании ХСРВТ 2 декабря 1923 г. было переизбрано правление профсоюза, членов которого насчитывалось 203 чел. (работающих из них оказалось только

38 чел.). Сезонная безработица привела к пятидесятипроцентной задолженности по сбору членских взносов. Поэтому 18 февраля 1924 г. произошла перерегистрация членов союза и 52 чел. были исключены как злостные неплательщики. Весенне-летнее время навигации выразилось в работе харбинского подрайкомвода только хождением по пароходам и предприятиям платного технического работника профсоюза в целях сбора членских взносов. ХСРВТ даже не смог послать в апреле своего делегата на V съезд работников амурского водного транспорта [10, 94-95].

Вслед за временным улучшением советско-китайских отношений в Маньчжурии, вызванным заключением межгосударственных соглашений и приходом СССР на КВЖД в 1924 г., курирующие партийно-профсоюзные органы обратили на ХСРВТ более пристальное внимание, продолжив его дальнейшую советизацию. В начале октября 1924 г. в Благовещенске состоялась конференция профсоюзов работников водного транспорта Амурского бассейна, на которой был заслушан делегат из Харбина. По результатам его выступления президиум конференции утвердил постановление в отношении ХСРВТ из пяти пунктов, решив усилить производственное объединение:

1. Учитывая отсутствие в союзе опытных работников, срочно послать в харбинский подрайкомвод двух профработников для постоянной работы.

2. Обратиться в ЦК Всесоюзного СРВТ о создании дополнительного фонда в харбинском подрайкомводе для помощи безработным и стачечной борьбы.

3. Ещё раз акцентировать внимание благовещенского райкома на харбинском подрайоне.

4. Подрайонному комитету ХСРВТ расширить работу по вовлечению в союз всех работающих на речных судах.

5. Райкому союзной организации амурских водников через Дальбюро РКП(б) и ВЦСПС наладить тесное взаимодействие с ГСПС ОРВП [10, 95].

В январе 1925 г. количество членов союза харбинских водников немного возросло до 195 чел. (из них 91 безработный), а 63 чел. стали участниками организованной кассы взаимопомощи. Снижение числа безработных выровняло финансовое состояние союза. Связь с судовыми командами, помимо ответственного профработника, поддерживали избранные делегаты. В ходе скандального советско-китайского конфликта на КВЖД в декабре 1925 – январе 1926 гг. ХСРВТ вместе с другими профсоюзами был закрыт властями и временно перешёл на нелегальное положение, продолжая осуществлять связь среди членов с помощью делегатов. В этот период 13 членов союза водников, в том числе и его председатель М. П. Сироткин, подверглись аресту за проведение собрания в помещении правления организации. При обыске полицией были изъяты книги и отчёты. Китайская прокуратура возбудила против 12 чел. уголовное дело по обвинению в создании профсоюза с целью пропаганды коммунизма, запрещённой в ОРВП законом. Приговором 1-й инстанции все арестованные были приговорены к 6 месяцам тюремного заключения каждый, но суд 2-й инстанции, рассмотревший дело по жалобе защиты, уменьшил наказание до 5 дней ареста. Последствием этого дела явилось опечатывание помещения союза и библиотеки, причём помещение так и не было возвращено. Позднее, в том же 1926 г., при обыске в квартире бывшего секретаря правления харбинского профсоюза работников водного транспорта Т. Дешко был обнаружен архив старых дел союза. Дешко был арестован и привлечён к ответственности за организацию запрещённого объединения. После длительного разбирательства решением суда от 9 апреля 1927 г. он был приговорён к 11 месяцам тюремного заключения [10, 95; 12, 1-2].

Результатом разгрома профактива ХСРВТ в декабре 1925 г. стало решение ГСПС ОРВП об отделении местного комитета водников КВЖД (в составе 120 чел.) от Дорпрофсожа и подчинении его харбинскому подрайкомводу с 1 января 1926 г. Теперь ХСРВТ насчитывал 330 членов (из них 110 безработных), возглавляемых правлением из 7 чел. и месткомом из 5 чел. В начале года в союз было привлечено ещё 30 чел., но одновременно продолжалось очищение объединения от политически неблагонадёжных членов, и таковых было исключено около 20 чел. Слияние союзов водников пошло на пользу ХСРВТ. Финансирование организации резко увеличилось, а тарифная работа затронула в основном речников КВЖД. Развернулась как никогда культурно-массовая работа: действовал клуб водников КВЖД, заработали многочисленные кружки (драматический, спортивные и др.), вновь открыта библиотека на 5 тыс. книг. Однако короткий этап расцвета союза водни-

ков закончился очередным конфликтом на КВЖД между совладельцами. В сентябре 1926 г. маньчжурский диктатор маршал Цжан Цзолинь, невзирая на протесты СССР, изъял все суда и имущество пароходства КВЖД, объявив их национализированными. Все профсоюзные помещения водников в очередной раз были конфискованы. После ликвидации аппарата судоходства КВЖД его работники были устроены на дорогу и из ХСРВТ выбыло сразу 120 членов и местком. На оставшихся 180 членов союза приходилось 100 безработных. В ГСПС ОРВП думали о полном закрытии союза водников, но временно перевели его как самостоятельную секцию в состав профсоюза служащих. Укрепить секцию решили распространением её влияния на небольшие предприятия, где работали представители судоходных профессий, например, харбинский яхт-клуб [10, 95-96].

В конце 1926 – 1927 гг. секция союза работников водного транспорта сделала ставку на тарифную работу среди нескольких категорий служащих речфлота, а именно: лоцманов, командиров судовых команд, машинистов и их помощников – т. к. все остальные должности в сфере судоходства китайские власти и частные компании быстро заменили своими соотечественниками. Основным вопросом для союза водников стала борьба за отмену выплаты жалования премиальным порядком, дававшую место для произвола и злоупотреблений со стороны работодателей, и установление твёрдых гарантированных ставок оплаты труда. Весной 1927 г. союз водников выдвинул требование судовладельцам государственного Северо-Восточного пароходства по установлению фиксированной зарплаты лоцманам за весь период навигации и поднятие её на 240 китайских долларов по сравнению с прошлым годом. Харбинские лоцманы (16 чел.) и их коллеги, нанятые в Благовещенске (10 чел.), поддержали это требование и не стали подписывать контракты, оставив без движения 55 % всех сунгарийских судов. В профсоюзном обзоре по этому поводу говорилось, что при таком раскладе 26 лоцманов и членов союза «...это уже не кучка, а сила большой величины» [10, 97]. Заменить лоцманов компаниям было нечем, и, предвидя большие убытки, они начали переговоры 4 апреля 1927 г. Позднее часть командиров команд и машинистов также выдвинула похожие требования, после чего среди них начались аресты по подозрению в организации забастовки. После нелёгких переговоров и открытого шантажа руководству компаний через месяц пришлось подписать контракты с лоцманами на их условиях. Таким образом, борьба за увеличение тарифов лоцманов увенчалась успехом, но другие категории речников в 1927 г. ничего не добились, поскольку поздно подключились к требованиям, а машинное оборудование уже было готово к навигации [10, 96-99].

Постепенно союз опять стал самостоятельной организацией, наладилась и культурно-просветительская работа. Вновь заработало несколько кружков, проводились экскурсии, для жён водников открылись пункты ликвидации неграмотности. Был организован отдел по работе с женщинами, а также детская площадка на 80 детей. Постепенно в союз стали принимать новых членов, и к началу 1928 г. он насчитывал 199 чел. (из которых в зимний период 50 % являлись безработными). Сам союз территориально был разбит на три месткома, а каждый делегат охватывал по пять членов. С февраля 1928 г. началась усиленная подготовка к проведению новой компании за улучшение тарифной оплаты труда другим категориям речников Северо-Восточного пароходства по образцу лоцманов. Союз проводил с ними постоянный инструктаж по выработке тактики действий во время предстоящей забастовки. Основными лозунгами негласного протеста стали «долой подёнщину», «долой премию», «за повышение зарплаты» [10, 99-100].

С 22 февраля 1928 г. началось запланированное стачечное движение водников, главным образом машинистов и их помощников, а также командиров судовых команд и некоторых других редких специалистов. Очередная «итальянская» забастовка внешне выглядела как подача заявлений об уходе на другое место работы в самый горячий подготовительный период к навигации, когда машины требуют сборки после зимнего ремонта. В день увольнялись по 2-3 специалиста, и к середине марта, за полмесяца до открытия навигации, Северо-Восточный пароходный синдикат лишился уже 20 машинистов и их помощников, не считая остальных категорий трудящихся. Чтобы не вызвать подозрений в спланированном увольнении и избежать обвинений в открытой забастовке, по заранее достигнутой договорённости с Дорпрофсоюзом КВЖД уволившихся на время устраивали в механические мастерские или другие предприятия дороги. К увольнявшимся приме-

няли запугивание возможными арестами, судовладельцы пытались нанять штрейкбрехеров. Заменить ушедших вызвался исповедовавший фашистскую идеологию белоэмигрантский «Союз национальных синдикатов» (СНС), но высококвалифицированных кадров, готовых справиться с оборудованием, почти не оказалось [10, 100-102].

Между тем увольнения продолжались, и, не видя иного выхода, государственное пароходство издаёт циркуляр о том, что каждый увольняющийся работник должен предупредить о своём намерении за месяц, а в случае невыполнения приказа виновные будут арестованы и высланы из ОРВП как забастовщики. Часть ушедших машинистов пытались заменить помощниками, среди которых нашлись и члены союза водников. Тем не менее перед дирекцией стояла реальная угроза срыва навигации, и она постепенно пошла на уступки, в частности, подняла ставки подённой оплаты. Далее администрация пригласила уволившихся машинистов побеседовать о причинах ухода с работы и обсудить условия их возвращения. Но здесь активизировался эмигрантский профсоюз водников (называемый в советских документах «фашистским» за причастность к СНС), гарантируя необходимое количество классовых специалистов и доказывая, что ушедшие механики машин являются скрытыми большевиками. Некоторые представители дирекции из русских эмигрантов поддержали это мнение и потребовали не возвращать машинистов. Всё же трезвый финансовый расчёт в пароходстве возобладал, и многие из уволившихся, кроме 5 чел., были взяты обратно на их условиях. Союз водников хорошей подготовкой и слаженностью действий за месяц с небольшим сумел реализовать почти полностью протестную программу – ликвидировать премиальный метод оплаты труда и подённую, заменив их твёрдыми ставками, а также поднять зарплату на 85 % от планируемой суммы [10, 102-104].

Достигнутые успехи тарифной работы сохранились и в следующем году. Подобных условий для лоцманов удалось добиться и на нескольких частных пароходах. На 1 января 1929 г. профсоюз водников ОРВП включал 230 чел. (из них в кассе взаимопомощи состояли 137 чел.). Весной среди членов союза стала замечаться нервозность вследствие усилившегося нажима китайских властей на позиции СССР в Маньчжурии. В первом полугодии 1929 г. культурно-массовая, организационная работа и сбор взносов почти прекращаются. Зимой и весной приток взносов и так был минимален, он начинался с июня, а перед конфликтом многие члены союза, подверженные тревожным ожиданиям, и вовсе перестали производить отчисления. Руководство союзом речников не питало больших иллюзий и констатировало, что большая часть «членской массы» платили взносы лишь для того, чтобы как члены профсоюза воспользоваться льготой и получить дешевле советский паспорт или продление вида на жительство. Правление союза взяло курс на отбор надёжных членов организации на случай ухода в подполье, неблагонадёжные (около половины) перестали обслуживаться союзом [10, 105-106].

Начавшийся летом 1929 г. советско-китайский конфликт на КВЖД привёл к арестам среди профактива, союз окончательно ушёл на нелегальное функционирование. Управление на себя взяла сформированная из правления тройка, а оставшиеся после весенней чистки члены профсоюза (187 чел., из них 14 безработных) были разбиты на пятёрки. С началом конфликта число работающих в союзе водников сократилось до 85 чел., т. к. многие граждане СССР были уволены с судов государственного пароходства по инициативе судовладельцев из опасения, что они будут заниматься вредительством. На частных предприятиях речфлота, наоборот, уволенных советских граждан почти не наблюдалось, поскольку замену им найти было очень тяжело и владельцы пароходов предоставляли в полицию поручительства об их благонадёжности. Союзная тройка распространила среди членов союза, работавших на частных судах, установку о том, что в случае военизации пароходов совграждане должны немедленно покинуть службу. Однако эта директива была выполнена меньшей частью членов профсоюза, а 14 из них вообще не подчинились распоряжению и продолжали служить, занимаясь перевозкой войск и т. п. Касса союза оказалась пустой, и помогать безработным он мог только из средств, выделяемых вышестоящими профорганами [10, 106].

В 1930 г. советский профсоюз водников ОРВП сильно уменьшился численно по двум причинам. Во-первых, многие члены сами его покинули в период конфликта, а во-вторых, после его окончания была проведена внушительная чистка рядов среди оставшихся. Союзной работы, особенно с

безработными, никакой не проводилось. В начале 1931 г. по решению североманьчжурских партийно-профсоюзных органов водники были слиты с Местраном (автомобилистами) в один транспортный союз, о чём говорил в своём отчёте проверяющий из Далькрайкома ВКП(б) [9, 123].

Советские профессиональные союзы водников, печатников и медицинских работников на территории Северной Маньчжурии не отличались относительной многочисленностью, хотя в их работе были периоды наивысшего расцвета. В основном это время связано с кратковременной нормализацией советско-китайских отношений в конце 1924 – 1925 гг., связанной с оформлением совместного владения КВЖД. Конфликт 1929 г. непоправимо подорвал положение всех советских профсоюзов в ОРВП, а рассмотренные нами профсоюзы хотя и продолжали существовать здесь до 1935 г., но уже в качестве по-настоящему «малых» союзов и в смысле численности, и по влиянию на рабочее движение в регионе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андреев, Г. И. Революционное движение на КВЖД в 1917 – 1922 гг. / Г. И. Андреев. – Новосибирск: Наука, 1983. – 142 с.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-734. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-82.
3. ГАРФ. Ф. Р-5465. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-58.
4. ГАРФ. Ф. Р-5525. Оп. 1. Д. 10. Л. 1-9.
5. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-44. Оп. 1. Д. 394. Л. 1-12.
6. ГАХК. Ф. П-1965. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-340.
7. Как живёт управление КВЖД // Новости жизни. – 1924. – 26 декабря. – № 273.
8. Ратманов, П. Э. И на земле далёкой оставили свой след... Штрихи к портрету российского здравоохранения в Китае / П. Э. Ратманов // Медицинская газета. – 2008. – 17 сентября. – № 70. – С. 14-15.
9. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 117-131.
10. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 3. Д. 2. Л. 1-106.
11. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 15. Л. 1-71.
12. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 51. Л. 1-3.