

ПРОФСОЮЗЫ И ИДЕЙНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ БОРЬБА ВОКРУГ ПЛАНА ПЛАМБА



С. В. Листиков

Период 1917—1919 гг. был отмечен небывалым подъемом рабочего движения США, активности трудящихся масс. Война ускорила монополизацию экономики США и усилила процесс подчинения политического аппарата страны кучке финансовых магнатов.

Революционные события в мире, и прежде всего победа Октябрьской революции в России, дали мощный, дополнительный толчок росту недовольства широких масс ухудшением жизненных условий, наступлением капитала на права трудящихся, ускорили радикализацию американского рабочего движения.

Этот процесс радикализации проявился по-разному. Подъем стачечной борьбы (всеобщая забастовка в Сиэтле, выступления сталелитейщиков, горняков), борьба рабочих масс в защиту Советской Республики свидетельствовали о широком распространении боевых настроений в профсоюзах, в рабочих массах. Процесс полевения рабочего движения нашел выражение и в размежевании внутри Социалистической партии США, в образовании Коммунистических партий, что создавало объективную возможность соединения научного социализма с массовым рабочим движением. Важным представляется и то, что общая тенденция радикализации проявилась в выдвижении лозунгов и требований, выходивших за рамки традиционных тред-юнионистских, в сдвигах в классовом самосознании рабочих¹.

Движение железнодорожников позволяет проследить эти изменения уже потому только, что организации рабочих транспорта оказались в состоянии выдвинуть позитивную, весьма широкую программу общественных преобразований, в основе которой лежала идея национализации железных дорог. В настоящей статье сделана попытка исследовать истоки, характер и результаты этого движения.



Еще до войны плачевное состояние железных дорог — ключевого звена американской промышленности — стало явлением общепризнанным. Вступление в войну лишь обострило кризис на транспорте, вызванный различными причинами: недостаточными

капиталовложениями, плохим состоянием железнодорожных путей и оборудования и т. п. Серия попыток повысить эффективность работы железных дорог, сделанных частными компаниями с октября 1916 г. до апреля 1917 г., к успеху не привела². Введение 26 декабря 1917 г. государственного контроля на транспорте³ — крайней меры в условиях войны — диктовалось, помимо учета роли транспорта для организации военной экономики, резким ухудшением отношений между рабочими и владельцами железных дорог. Государственный контроль был установлен именно в тот момент, когда с особой силой разгорелась борьба железнодорожников за 8-часовой рабочий день и повышение заработной платы.

К началу войны железнодорожники были одним из наиболее многочисленных, хорошо организованных и боевых отрядов американского пролетариата. В 1916 г. на железных дорогах страны было занято 1701 тыс. человек⁴. Наибольшей силой и влиянием среди железнодорожников пользовалась знаменитая «большая четверка» братств рабочих поездного состава. Профсоюзы механиков, кондукторов, кочегаров, проводников, созданные в 60—80-х годах прошлого века, еще до войны объединяли 80% рабочих

¹ Общие проблемы рабочего движения в военный и послевоенный период основательно освещены в работах историков-марксистов. См.: История рабочего движения в США в новейшее время: В 2-х т. М., 1970—1971; *Фонер Ф.* История рабочего движения в США. М., 1949—1969. Т. 1—4; *Ованесьян С. А.* Подъем рабочего движения в США в 1919—1921 гг. М., 1961; *Козенко В. Д.* Рабочее движение США в годы первой мировой войны. Саратов, 1965; *Зубок Л. И.* Очерки истории рабочего движения в США (1865—1918). М., 1962; *Петров П. С.* Возникновение Коммунистической партии США и ее борьба за легализацию. М., 1971; *Краснов И. М.* Классовая борьба в США и движение против антисоветской интервенции (1919—1920). М., 1961. Многие буржуазные авторы, рассматривая план Плама как показатель полевения рабочего движения в послевоенные годы, лишь поверхностно касаются сущности этого явления, упоминают о нем как о мелком, малозначащем эпизоде. См.: *Murray R. K.* Red Scare. A Study in National Hysteria, 1919—1920. Minneapolis, 1955, p. 109—111; *Soule G.* Prosperity Decade. From War to Depression, 1917—1929. New York, 1947, p. 196—197. Другая группа авторов, специально не касаясь плана Плама, вместе с тем признает, что он явился отражением радикализации рабочего движения и роста классового самосознания американских рабочих. Однако они, как правило, не увязывают эти процессы с общими сдвигами в международном рабочем движении, связанными с наступлением новой фазы развития мирового капитализма — с наступлением его общего кризиса. См.: *Montgomery D.* The «New Unionism» and the Transformation of Workers Consciousness in America 1909—1922.— *Journal of Social History*, 1974, N 4, p. 511, 516—517; *Derber M.* The American Idea of Industrial Democracy, 1865—1965. Urbana; Chicago; London, 1970, p. 148—151; *Idem.* The Idea of Industrial Democracy in America, 1915—1935.— *Labor History*, 1967, vol. 8, N 1, p. 5.

² *Stover J. E.* The Life and Decline of American Railroads. New York, 1970, p. 160—162.

³ *Hines W. D.* War History of American Railroads. New Heaven, 1928, p. 234.

⁴ Historical Statistics of the United States, 1789—1945. Washington, 1949, p. 206.

этих профессий⁵. Эти братства, существовавшие с 70-х годов XIX в. как чисто благотворительные организации (главной целью их было оказание материальной помощи своим членам посредством создания страховых фондов), к середине 90-х годов превратились в типично «деловые профсоюзы» с консервативным руководством. Однако наступление предпринимателей на права профсоюзов в начале века вызвало сначала охлаждение, а затем резкое обострение отношений между владельцами железных дорог и «большой четверкой». Новая, боевая позиция, занятая последней, нашла свое выражение в совместных выступлениях союзов. Кульминацией этих выступлений стало особенно напугавшее буржуазию движение всех четырех братств рабочих поездного состава за 8-часовой рабочий день.

Процесс полевения перед войной шел и в других организациях железнодорожников. Образованные в 80—90-х годах шесть профсоюзов рабочих мастерских (Shop-craft Unions), братства станционных кочегаров, конторских служащих, телеграфистов, рабочих путей, сигнальщиков вели на рубеже двух веков упорную борьбу за признание своих союзов со стороны предпринимателей, право на профессиональную организацию рабочих, отстаивали экономические интересы железнодорожников.

Широкое участие братств в борьбе за непосредственные интересы своих членов способствовало развитию классового самосознания рабочих, появлению новых идей и программ со включением в них требований не только экономического, но и политического характера. История классовых сражений американского пролетариата — стачки 1877 г., 80-х годов XIX в., Пульмановская стачка 1894 г. — показывает, что железнодорожники зачастую шли в авангарде борьбы рабочих США и были связаны с организациями, на позиции которых заметное влияние оказывало распространение социалистических идей.

Эволюцию братств влево перед первой мировой войной наглядно иллюстрирует пример Межнационального союза машинистов⁶. Еще в конце XIX в. он был «типичным» профсоюзом АФТ. Руководители организации Т. Тальбот, Д. О. Коннелс исповедовали «простой и чистый тред-юнионизм».

Однако с 80—90-х годов под влиянием различных факторов намечается отход от прежней линии. Некоторые идеи «Рыцарей труда», популистов, Д. Де Леона (активное участие в политической борьбе, антимонополизм, справедливое распределение доходов) стали созвучны мироощущению членов союза. Активное участие в стачечной борьбе способствовало изменению традиционной позиции союза. Значительные технологические новшества конца XIX в., приведшие к исчезновению многих профессий и связанного с ними социального статуса⁷, ускорили рост боевых настроений.

Уже в 1903 г. в преамбуле конституции союза появились положения о том, что он «основан на принципах классовой борьбы», а одной из конечных целей деятельности союза объявлялось

«использование природных богатств, средств производства и распределения в интересах всех граждан»⁸. В руководящих звеньях союза усилились позиции социал-демократических групп. Опираясь на поддержку рядовых членов союза, в 1912 г. президентом его стал социалист В. Х. Джонсон (1912—1926 гг.)⁹. Новое руководство значительно демократизировало порядки внутри союза, открыло доступ в него рабочим различных профессий и разной квалификации. Была одобрена идея построения профсоюзов на основе производственного принципа и сделаны шаги к сближению с другими союзами железнодорожников. На съездах АФТ представители союза выступали в поддержку программы социального законодательства и присоединения АФТ к социалистической платформе. Среди руководителей профсоюза были сильны настроения в пользу независимых политических действий рабочего класса. Тем не менее многие радикально настроенные члены союза, особенно в калифорнийских местных отделениях, остались недовольны мерами правосоциалистического руководства, справедливо считая их половинчатыми.

Оценивая влияние социалистической идеологии в Межнациональном союзе машинистов, Дж. Леслетт писал: «Исследование влияния социализма на этот союз окончательно убеждает в том, что не только в тех профсоюзах, где основную массу членов составляли неквалифицированные, непривилегированные рабочие либо немцы и евреи, социализм пользовался популярностью. Он получил широкое распространение среди квалифицированных мастеров американского происхождения»¹⁰. И все же нельзя, разумеется, преувеличивать распространение социалистических идей среди американских рабочих-железнодорожников. «Новое» и «старое» в сознании как рядовых членов, так и руководителей профсоюзов тесно переплеталось, образуя самые причудливые сочетания. Так, многие члены союза машинистов, квалифицированные рабочие, одобрявшие принципы социализма и поддерживавшие идею производственного построения союзов, в то же время стремились отстоять свою «профессиональную исключительность», утвердить свое превосходство над другими, менее квалифицированными рабочими, сохраняли расовые предубеждения и т. д.

Рост числа членов профсоюзов железнодорожников, новые формы их профессиональной организованности, укрепление единства действий рабочих транспорта, усиление влияния среди них левых групп превратили железнодорожников перед войной в значитель-

⁸ Wolf H. The Railroad Labor Board. Chicago, 1927, p. 59.

⁹ Populism, Socialism, and International Association of Machinists.— In: Laslett J. M. Labor and the Left. A Study of Socialism and Radical Influence in American Labor Movement, 1881—1924. New York; London, 1970.

⁷ Montgomery D. The «New Unionism»..., p. 512—522.

⁸ Laslett J. M. Op. cit., p. 157.

⁹ Ibid., p. 162.

¹⁰ Ibid., p. 145.

ную силу, с которой должны были считаться как предприниматели, так и государство. Учитывая общую ситуацию, последнее нашло нужным выработать особую политику по отношению к железнодорожникам. Уже к началу войны было принято весьма либеральное законодательство для урегулирования трудовых конфликтов на транспорте, опиравшееся на принципы добровольного арбитража.

Потребности войны стимулировали усиленное государственное вмешательство как в экономику, так и в трудовые отношения. Введение временного контроля на транспорте в декабре 1917 г. означало большой шаг в этом направлении; была найдена промежуточная ступень между собственностью частной и государственно-капиталистической. В соответствии с принятым 21 марта 1918 г. законом каждой компании было обещано, что все принадлежащее ей оборудование в период деятельности Железнодорожной администрации будет сохраняться в хорошем состоянии, будут также произведены необходимые улучшения (для чего на первое время выделялось 500 млн. долл.)¹¹. При установлении ежегодной компенсации за использование собственности владельцев государство исходило из средней прибыли за три предшествующих года. Управляющие железных дорог, временно превращенные в государственных служащих, сознавали, что государственный контроль не вечен, а потому постоянно оглядывались на прежних владельцев и вели дела с учетом главным образом их интересов.

В Железнодорожную администрацию, возглавлявшуюся министром финансов Мак-Аду, вошли наиболее крупные специалисты по проблемам транспорта, занимавшие до 1917 г. важные посты в ведущих железнодорожных компаниях (так, У. Хайнз, в 1919 г. унаследовавший от Мак-Аду пост Генерального директора железных дорог, до войны был председателем совета директоров «Санта-Фе»)¹². Мероприятия, проведенные Железнодорожной администрацией, несомненно, способствовали улучшению работы транспорта, а следовательно, и всей экономики в период войны. Однако к «финишу» своей деятельности (1 марта 1920 г.) она подошла с дефицитом в 900 млн. долл.¹³

Еще в период ее работы стал усиленно обсуждаться вопрос о том, действительно ли Железнодорожная администрация организовала работу транспорта во время войны лучше, чем это сделали бы частные компании. Признание успеха администрации с необходимостью вело к выводу о том, что в условиях мирного времени следует либо сохранить государственный контроль над железными дорогами, либо, развив дальше идеи управления, выдвинутые и реализованные в период войны, национализировать их. Одно это объясняет, почему общественная полемика вокруг «дела» о железных дорогах приобрела такую остроту. К заключению о полезности усилий администрации для мобилизации экономики пришли многие специалисты по вопросам транспорта: Ф. Х. Диксон, Э. Джопс, Ч. Бейкер и др.¹⁴ Однако противники

государственного контроля, представленные главным образом владельцами железных дорог, не собирались складывать оружие. Было ясно, что вопрос о дальнейшем участии государства в управлении железными дорогами мог быть решен борьбой общественных сил, поддерживавших ту или иную точку зрения.

Важным аспектом деятельности администрации в период войны было регулирование трудовых отношений на железнодорожном транспорте. Политика, проводившаяся Железнодорожной администрацией, отличалась умеренностью. Следует, однако, постоянно помнить, что уступки, на которые шло правительство в условиях государственного контроля, диктовались постоянной угрозой выступления братств в случае их недовольства мероприятиями Железнодорожной администрации и были вынужденными. 8-часовой день, введенный законом Адамсона 1916 г., в целом соблюдался; все сверхурочные работы оплачивались в полуторном размере¹⁵. Была значительно повышена заработная плата многим категориям железнодорожников. Особое значение имел принятый 21 февраля 1918 г. Общий приказ № 8, запретивший «дискриминацию» против рабочих по причине их принадлежности к профсоюзу¹⁶. Братства вскоре стали фактически узаконенными представителями рабочих на железных дорогах; именно с ними Железнодорожная администрация заключила целую серию национальных соглашений¹⁷.

Результатом такой политики стало значительное усиление ряда братств; так, профсоюз рабочих-путейцев увеличился с 30 тыс. до 300 тыс., вагоновожатых — с 50 тыс. до 200 тыс. и т. д.¹⁸. Была разработана благоприятная в целом для рабочих система разбора трудовых конфликтов. Первым шагом к ее созданию было учреждение Отдела труда в рамках Железнодорожной администрации. Возглавил его Картер, руководитель братства кочегаров. Это событие, отразившее процесс усиления организованного рабочего движения на транспорте в период войны, способствовало появлению у некоторых профсоюзных лидеров заинтересованности в более обстоятельном ознакомлении с управлением производством. Приказом № 27 женщины уравнивались в правах с мужчинами, были предприняты также меры с целью помешать дискриминации негритянских рабочих¹⁹.

¹⁵ *Stover J. E.* Op. cit., p. 166.

¹⁶ *Ibid.*, p. 165.

¹⁷ *Ibid.*, p. 169.

¹⁸ *Laidler H. W.* Public Ownership Here and Abroad. Before, during and after the War.— In: League for Industrial Democracy. New York, 1931, p. 23—24.

¹⁵ American Federation of Labor. Report of Proceedings of the 38th Annual Convention, held at St. Paul (Minn.), June 10 to 20, 1918 (далее — AFL, Proceedings, 1918). Washington, 1918, p. 66.

¹⁶ *Ibid.*, p. 67.

¹⁷ *Wolf H.* Op. cit., p. 40.

¹⁸ *Ibid.*, p. 58.

¹⁹ AFL, Proceedings, 1918, p. 66.

Следует вместе с тем отметить, что в деятельности администрации было немало моментов, вызывавших у железнодорожников чувства протеста и разочарования. Так, заработная плата их постоянно отставала от роста цен. Общее недовольство вызвал **Общий приказ № 48**, запрещавший профсоюзам расходовать деньги на политические цели²⁰. В нем ясно проглядывались опасения усиления независимых политических действий со стороны экономически усилившихся профсоюзов, тем более что в последних все сильнее проявлялись радикальные настроения.

Как руководители, так и рядовые члены братств в целом позитивно оценивали проводившуюся государством политику. В подготовленном Отделением рабочих железнодорожного транспорта в 1919 г. приложении к докладу Исполнительного совета АФТ говорилось: «В настоящее время невозможно даже кратко перечислить те многочисленные выгоды, которые получили железнодорожники в период, когда железные дороги находились в руках государства»²¹. Признание пользы государственного контроля (при всех его минусах) для экономики в целом и для улучшения положения трудящихся наталкивало на мысль превратить национализацию временную и неполную в постоянную и окончательную. Так, среди членов профсоюзов железнодорожников родилось и окрепло движение в защиту лозунга передачи железных дорог в руки государства.

План национализации и управления государством железными дорогами был разработан юрисконсульт братств Гленном Пламбом²². Однако есть все основания утверждать, что основные принципы, положенные в основу этого проекта, были сформулированы руководителями организаций железнодорожников; Пламб взялся лишь связать их воедино и дать правовое обоснование общей идеи. Доказательством этого можно считать тот факт, что идеи, заложенные в плане, совпадали со взглядами лидеров братств на социально-экономические и политические условия современной им Америки, излагавшимися на страницах печатного органа железнодорожных братств газеты «Лейбор»²³. Идеино-политическая позиция газеты несла на себе печать новых настроений, овладевших сознанием широкой массы рабочих-железнодорожников.

Начать с того, что «Лейбор» выделяла рабочих как самостоятельный класс общества, призывая к сплочению всех рабочих — организованных и неорганизованных — в единый фронт для отпора реакции²⁴. Газета весьма четко определяла главного врага трудящихся — монополию, выделяя в особую группу промышленных и финансовых магнатов, которые с помощью системы «перекрещивающихся директоратов» осуществляли полный контроль над основными отраслями производства²⁵. Признание противоположности интересов рабочих интересам промышленников и банкиров проглядывало во многих выступлениях газеты. Она призывала рабочих не верить капиталистической прессе, доказывавшей, что в американском обществе существует социальная гармония²⁶.

Более того, многие профсоюзные лидеры не скрывали, что противоречия эти обострились до крайности в разных странах мира, что эта тенденция не обошла стороной США и впереди ожесточенные столкновения между предпринимателями и рабочими²⁷.

Газета отмечала, что, став полновластными хозяевами в экономической жизни страны, монополии прибрали к рукам и весь механизм политической власти. Выступления «Лейбор» свидетельствовали о развивавшемся и уже весьма далеко зашедшем «кризисе доверия» к государству, выполнявшему волю капиталистов. «Рабочим следует осознать, что как конгресс, так и правительственные административные ведомства объединились с капиталистами для борьбы против рабочих», — говорилось в одной из статей²⁸. Осознание полярности интересов монополистической олигархии и трудового народа усваивалось тем прочнее, чем яснее выявлялась пропасть имущественного неравенства, раздвигавшая разбогатевшую на войне кучку монополистов от основной массы городских и сельских тружеников, едва-едва сводивших концы с концами.

Значительно сложнее оказалось определить отношение к другим, помимо монополистов, общественным слоям и классам, которые в представлении «Лейбор» в совокупности составляли весьма аморфную по своему социальному положению массу, именуемую «общественностью» (public). Газета выделяла две основные ее категории: мелкий и средний бизнес и фермерство. Считая мелкий и средний бизнес, как и всех промышленников вообще, приверженными «системе наибольших прибылей»²⁹, «Лейбор» вместе с

²⁰ The American Labor Year Book, 1919—1920. New York, 1920, p. 65.

²¹ American Federation of Labor. Report of Proceedings of the 39 th Annual Convention, held at Atlanta City (N. J.), June 9—23, 1919 (далее — AFL, Proceedings, 1919). Washington, 1919, p. 172.

²² Пламб Гленн (30 сентября 1866 г. — 1 июля 1922 г.) — юрист, в 1892 г. окончил Школу права Гарвардского университета. Впоследствии юрисконсульт железнодорожных братств. См.: Who was Who in America? A Companion Volume to Who's who in America. Vol. 1. 1897—1924. Chicago, 1943, p. 978. Многие считали взгляды Пламба более умеренными, чем настроения рабочих, от имени которых он предложил свой план. Так, ультраконсервативная (по мнению рабочей прессы) «Балтимор сан» отмечала, что лекции Пламба посещают многие люди, которые «не соглашались ни со взглядами господина Пламба, ни со взглядами, которые выражают более радикальные настроения, свойственные рабочим в профсоюзах» (Labor, 1919, 20 Dec., p. 1).

²³ В редакционный совет, определявший направленность газеты, входили президент Отделения рабочих железнодорожного транспорта АФТ (А. О. Вартоп), президент братства конторских служащих (Д. Форрестер), один из руководителей братства механиков. См.: Labor, 1919, 20 Dec., p. 1. Редактором «Лейбор» был Э. Киттинг.

²⁴ Labor, 1919, 8 Nov., p. 4; 15 Nov., p. 4.

²⁵ Ibid., 8 Nov., p. 4.

²⁶ Ibid.

²⁷ Railroad Democracy, 1919, 21 Aug., p. 3.

²⁸ Labor, 1919, 8 Nov., p. 1.

²⁹ Ibid., 1 Nov., p. 4.

тем подчеркивала, что монополистические объединения, игнорируя интересы своих более мелких конкурентов, являлись полновластными хозяевами положения в экономике и политике³⁰. Что касается фермерства, то руководители организаций железнодорожников, не принимая в расчет процесс социального расслоения фермерства, относили рабочих и всех фермеров к «производительным классам» (producing classes)³¹ общества по одному признаку — вложению человеческого труда в «полезные для общества» продукты.

При всех недостатках такого подхода нельзя не видеть, что газета, учитывая недовольство фермерства и наличие у него сильных организаций, считала фермерство естественным союзником рабочих. Сближение тружеников города и деревни могло произойти в борьбе против монополий, за демократизацию политического строя. Не только рабочий, но «и каждый предприниматель, каждый фермер, каждый независимый производитель живет по милости четырех финансовых группировок», — указывал печатный орган братств³². Тем самым признавалась возможность для сплочения всех этих сил на основе общедемократической и антимонополистической платформы с учетом интересов всех входящих в эту будущую коалицию общественных элементов.

Расставив «по местам» общественные силы и определив свое отношение к государственной власти, железнодорожные братства предложили проект реформ, которые должны были значительно демократизировать политическую систему, преобразовать общественное производство и распределение как в интересах рабочих, так и всего народа в целом.

Реформа государственной власти объявлялась одним из ведущих пунктов в программе железнодорожников. Сразу скажем, что идея революционного переворота отвергалась в принципе как «неамериканская»³³. Борьба политическая понималась руководителями братств как борьба исключительно парламентская, за усиление позиций и влияния рабочих в органах законодательной власти. Однако вывод о том, что ни правительство, ни существующие политические партии с их реакционным составом не служат более интересам народа и, следовательно, ни одна из полезных для него программ не имеет шансов на успех при сложившемся составе конгресса, с неизбежностью приводил к мысли об активном вторжении в политику³⁴. Ставилась задача подчинить политический механизм интересам народа, избрав в конгресс представителей рабочих и иных «трудящихся классов»³⁵. Учитывая, что трудящиеся составляли большинство населения США, такая перспектива казалась руководителям железнодорожников вполне реальной. Вместе с тем братства выступали против создания независимой, третьей партии как дела «трудного и дорогостоящего»³⁶.

Такой взгляд отражал традиционную приверженность профлидеров сложившейся двухпартийной системе. По мнению руководства профсоюзов, успеха можно было добиться, подчинив коалиции демократических сил аппараты либо республиканской, либо де-

мократической партий на местах и выдвинув по спискам ведущих партий кандидатов рабочих³⁷. В сущности мы сталкиваемся здесь с промежуточной формой между традиционной гомперсистой позицией «вознаграждай друзей и наказывай врагов» и идеей создания независимой рабочей партии, с которой выступила Чикагская федерация труда.

Самым важным структурным изменением политической организации, согласно «Лейбор», должно было стать устранение — путем внесения поправки в конституцию — сената как наиболее консервативного органа³⁸. Однопалатный конгресс, завоеванный изнутри «трудящимися классами» в ходе избирательных кампаний, находился в центре концепции государственного устройства того общества будущего, пропагандистом которого выступала «Лейбор». Обращение к политической борьбе как к способу решения многочисленных социальных и экономических проблем само по себе было шагом вперед рядом с безбрежным профсоюзным экономизмом, воздержанием от политики, проповедуемым гомперсистами. Но, выдвинув идею общественного переустройства исключительно через избирательный бюллетень, в условиях сохранения двухпартийной системы и государственного аппарата в руках буржуазии, лидеры железнодорожных братств делали ее несбыточной, утопичной.

О характере реформ в общественном производстве, которые намечали руководители братств, можно судить по выдвинутому союзом железнодорожников плану реорганизации железнодорожного транспорта. Доказывая конституционность этого предложения Г. Пламб опирался в своих рассуждениях на решения американских судов в 70-х годах XIX в. в связи с рядом дел, признававших законным регулирование деятельности железнодорожных компаний со стороны государства как выразителя «общественных интересов»³⁹. Но Пламб шел дальше, утверждая, что деятельность частных компаний вообще изжила себя. Общество, говорил он, имеет полное право на отчуждение их собственности государством за определенную компенсацию. Размеры последней следует поставить в зависимость от выполнения владельцами железных дорог требований, определенных в свое время хартиями компаний либо другими юридическими документами⁴⁰.

³⁰ Ibid., 8 Nov., p. 4.

³¹ Ibid., 6 Dec., p. 1.

³² Ibid., 8 Nov., p. 1.

³³ Ibid., 29 Nov., p. 4.

³⁴ Labor, 1920, 10 Jan., p. 1; 1919, 15 Nov., p. 4.

³⁵ Ibid., 1919, 15 Nov., p. 4.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid., 21 Nov., p. 3.

³⁸ Ibid., 6 Dec., p. 4.

³⁹ Lecht L. A. Experience under Railway Labor Legislation. New York, 1955, p. 14.

⁴⁰ Колебалась, по различным оценкам, в размере 12—18 млрд. долл. См.: Congressional Record (далее — CR), vol. 59, Pt 1, p. 934.

Для оценки собственности железнодорожных компаний предполагалось созвать «форум» представителей различных общественных сил: фермеров, рабочих, предпринимателей. За оценкой собственности должно было последовать немедленное ее приобретение, для чего предусматривался выпуск государственных 4-процентных облигаций на сумму, определенную «форумом». Ежегодно подлежала оплате определенная часть их до полного выкупа ⁴¹.

Все эти рассуждения радикальностью не отличались. Однако, как показывает дальнейший анализ плана, из этих положений, не выходящих за рамки буржуазной законности, делались далеко идущие выводы.

Уже сама операция замещения привилегированных акций государственными облигациями должна была, по словам самого Пламба, «устранить частный капитал» из одной из ведущих отраслей экономики, лишить его реальной власти над железными дорогами. Со временем, после выкупа облигаций у их держателей — представителей различных общественных слоев, их бывшие владельцы лишились бы возможности оказывать какое-либо влияние на порядки, установленные на транспорте ⁴².

Для управления и использования приобретенной государством собственности план Пламба предусматривал создание особой Национальной корпорации железных дорог (National Railway Operating Corporation) во главе с Советом директоров (Board of Directors). По мысли авторов плана, треть его членов должна избираться рабочими-железнодорожниками (по терминологии Пламба — *classified employees*). Другую треть Совета директоров, как предполагалось, будут составлять представители «общественности» (*public*), к которой относили, за вычетом рабочих и крупных предпринимателей, всех остальных граждан США безотносительно их социального положения. Право занимать оставшиеся места в Совете предоставлялось инженерно-техническому персоналу (*official employees, managers*). Четко разграничивая низшие и средние звенья управленческого аппарата и его высших руководителей, осуществлявших контроль над железными дорогами в интересах фактических владельцев собственности, — верхушку управляющих, Пламб считал необходимым отстранить последнюю от руководства железными дорогами, уничтожить «диктатуру Уолл-стрит» над работниками транспорта ⁴³.

Говоря кратко, Пламб предлагал передать все управление корпорацией в руки органа, две трети членов которого были либо рабочие, либо поставленные в новое положение — государственные служащие — работники управленческого аппарата. Авторы плана Пламба понимали, что между этими двумя категориями сохраняются различия и разногласия. Однако предусмотренное уничтожение власти «частного капитала» над управляющими, как мыслилось, должно было сблизить их с рабочими по положению в системе производства, устранив главную причину конфликтов между этими группами.

По мнению «Лейбор», управляющие хотели, но не могли наладить «гармоничные отношения» с рабочими-железнодорожниками, поскольку в условиях «акционерной системы управления железными дорогами рабочие и управляющие, которыми руководят и за которыми постоянно наблюдают финансисты, не могут иметь никаких общих целей»⁴⁴. Вывод напрашивался сам собой — этот контроль следует ликвидировать, и тогда все встанет на свои места. Предвидя, однако, что «гармоничные отношения» между управленческими кадрами и рабочими отнюдь не исключают некоторые трения между ними, наиболее важные проблемы (уровень заработной платы, условия труда) должно было решать специальное Управление (Board of Wages and Working Conditions) с равным представительством в нем от обеих групп. Для решения всех иных вопросов проект предусматривал создание трех Управлений по урегулированию, построенных по тому же принципу⁴⁵.

Согласно плану под контроль рабочих и управляющих переходило управление на местах. План предполагал деление всей железнодорожной сети страны на несколько районов и создание в каждом районного совета железных дорог (District Railway Council). Треть представителей в этот совет выбирали рабочие района, треть — управляющие, треть назначалась сверху Советом директоров⁴⁶. Внутренний демократизм должен был стать неотъемлемой чертой порядков системы управления, осуществляемой под эгидой корпорации. Так, рабочие могли в любое время отозвать любого своего представителя из Совета директоров, если были не удовлетворены его работой. Такими же правами обладали и инженерно-технические сотрудники⁴⁷.

План определял финансовые условия функционирования корпорации. Никаких субсидий ей не полагалось. Авторы проекта, рассматривая железные дороги в известном смысле слова как «хозрасчетную единицу», надеялись, что увеличение эффективности работы транспорта, главным образом за счет координации деятельности транспорта отдельных районов страны из единого центра, а также увеличения производительности труда рабочих и служащих, принесет значительную прибыль. Все полученные от работы транспорта средства предполагалось использовать в определенном порядке. Некоторая сумма выделялась на содержание железных дорог в хорошем состоянии и восполнение необходимого оборудования, строительство новых путей (по рекомендации Междугштанной торговой комиссии). Часть средств планировалось использовать для оплаты государственных 4-процентных облига-

⁴⁴ AFL, Proceedings, 1919, p. 206.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid., p. 206.

⁴⁴ Railroad Democracy, 1919, 22 Jul., p. 3.

⁴⁵ The American Labor Year Book, 1919—1920, p. 278—279.

⁴⁶ CR, vol. 59, Pt 4, p. 568.

⁴⁷ The American Labor Year Book, 1919—1920, p. 278.

ций и создания амортизационного фонда для дальнейшей выплаты по ним.

Всю оставшуюся сумму предлагалось разделить поровну между государством и Национальной корпорацией железных дорог. Вся прибыль, получаемая корпорацией, имела бы значение своеобразного «материального стимула к труду» и распределялась бы между рабочими и управляющими прямо пропорционально получаемой каждым из них заработной плате⁴⁸. Самой корпорации не полагалось иметь иного капитала, кроме «мастерства и способностей директоров, управляющих и рабочих»⁴⁹.

Функционирование подобной системы, по мнению авторов проекта, со временем могло привести к весьма важным результатам. Как они считали, рабочие должны были получить новые стимулы к труду: не только материальные, но и моральные — удовлетворение от возможности участвовать в управлении производством и трудиться на благо общества. Предполагалось, что после выплаты государственных облигаций рабочие и управляющие будут осуществлять полный контроль над внутренними порядками в корпорации. Авторы плана рассчитывали, что интересы «общественности» были бы также полностью соблюдены. Эффективная работа транспорта привела бы через сокращение тарифов на перевозки, с одной стороны, к снижению цен на товары, а следовательно, и стоимости жизни. С другой стороны, уменьшение расходов на транспорт стало бы стимулом для подъема производства в других отраслях промышленности. Наконец, вся деятельность транспорта была бы подчинена не извлечению прибыли, а наилучшему обслуживанию людей.

Преобразования на транспорте должны были стать только началом серьезных перемен, началом приобщения рабочих к управлению производством. Рабочие-железнодорожники не стремились, судя по всему, останавливаться на преобразовании формы собственности в своей отрасли, превращая ее в островок «рабочего контроля» среди безбрежного моря частного предпринимательства. Руководители братств призывали рабочих, в случае успеха плана Пламба, не останавливаясь на достигнутом, распространить его идеи на другие отрасли промышленности⁵⁰. Пропагандируя тему национализации, газета «Лейбор» предполагала начать огосударствление собственности монополий и в других важных отраслях промышленности⁵¹.

Таким образом, предложенная руководителями организаций железнодорожников программа была нацелена на важные социальные, политические и экономические изменения и отражала разочарование железнодорожников в существовавшей системе производственных отношений. «Классовое самосознание рабочих,— писал В. И. Ленин,— есть понимание рабочими того, что единственное средство улучшить свое положение и добиться своего освобождения заключается в борьбе с классом капиталистов и фабрикантов, которые созданы крупными фабриками и заводами. Далее, самосознание рабочих означает понимание того, что

интересы всех рабочих данной страны одинаковы, солидарны, что они все составляют один класс, отдельный от всех остальных классов общества. Наконец, классовое самосознание рабочих означает понимание рабочими того, что для достижения своих целей рабочим необходимо добиваться влияния на государственные дела, как добились и продолжают добиваться этого землевладельцы и капиталисты»⁵².

В программе, выдвинутой железнодорожниками, перечисленные элементы были представлены с разной степенью определенности, но реальность укоренения этого образа мышления, которое может быть условно обозначено как «стихийно социал-демократическое»⁵³, бесспорна. Придерживаясь классификации уровней классового самосознания, выработанной В. И. Лениным, можно сделать вывод, что железнодорожники подошли к пониманию «значения и сущности эксплуатации в целом»⁵⁴.

Важно отметить, что сами руководители братств осознавали происходивший в профсоюзном движении процесс радикализации и рассматривали план Пламба именно под этим углом зрения. «Рабочие сегодня сильны, как никогда. Они приобрели новое чувство солидарности, по-новому понимают свои классовые интересы и готовы бороться плечом к плечу со своими товарищами — рабочими других профессий и отраслей промышленности», — отмечала газета братств⁵⁵. Примечательны слова У. Стоуна, главы братства механиков, заявившего в августе 1919 г., что «план Пламба знаменует собой шаг, сделанный организованным трудом от требований повышения заработной платы к требованиям изменения системы прибылей в промышленности»⁵⁶. Разработка плана Пламба и его обсуждение в рядах рабочего движения стали свидетельством (отнюдь не единственным) полеведения рабочего движения, стремления рабочих, пускай зачастую еще инстинктивного, «перешагнуть» рамки существующей системы, перестроить ее на коллективистских началах, хотя как сам Пламб, так и руководители Лиги борьбы за план Пламба отвергали сыпавшиеся на них как из рога изобилия обвинения в социализме, радикализме, революционности⁵⁷. Только очень немногие осмеливались в обстановке усиления реакции заявить, как это сделала одна из рабочих газет в штате Орегон: «Если он (план Пламба. — С. Л.)

⁴⁸ AFL, Proceedings, 1919, p. 206.

⁴⁹ The American Labor Year Book, 1919—1920, p. 277.

⁵⁰ См., например, выступление Тимоти Ши — главы братства кочегаров: Labor, 1919, 29 Nov., p. 4.

⁵¹ Ibid., 27 Dec., p. 4.

⁵² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 2, с. 102.

⁵³ Там же, т. 12, с. 86.

⁵⁴ Там же, т. 2, с. 104.

⁵⁵ Labor, 1920, 10 Jan., p. 1.

⁵⁶ Railroad Democracy, 1919, 21 Aug., p. 5.

⁵⁷ Labor, 1919, 13 Dec., p. 2; Railroad Democracy, 1919, 21 Aug., p. 3.

социалистический — пусть у нас будет больше такого социализма»⁵⁸.

Однако, чем бы ни было мотивировано стремление доказать свою «непричастность» к социализму, можно утверждать, что знакомство ряда руководителей профсоюзов с социалистическим учением повлияло на разработку программы, выдвинутой в 1919 г. железнодорожниками. Э. Киттинг упоминает, что «один или двое из них» в молодости были связаны с социалистической партией⁵⁹. Начало деятельности таких руководителей, как В. Х. Джонсон, совпало по времени с периодом наиболее значительного подъема в США социалистического движения. Эволюция взглядов некоторых вождей братств от типично тред-юнионистских к социалистическим через активное участие в классовой борьбе отнюдь не была невозможной. Достаточно вспомнить пример Ю. Дебса, прошедшего тот же путь.

Весьма показательна позиция, занятая самими американскими социалистами по отношению к плану Пламба. В принятой съездом социалистической партии, проходившем в Нью-Йорке в мае 1920 г., резолюции содержалось требование, чтобы государство «немедленно национализировало железные дороги США, возложив все управление на агентство, состоящее из рабочих, служащих и представителей общественности в соответствии с общими принципами, изложенными в плане Пламба»⁶⁰. Н. Томас назвал программу Пламба «обещающей»; высокого мнения о ней был и исполнительный директор социалистической Лиги за индустриальную демократию Г. Лейдлер⁶¹.

Как известно, В. И. Ленин рассматривал национализацию промышленности и установление демократического контроля над ней как одну из промежуточных мер, создающих важные предпосылки для победы нового общественного строя⁶². Разработанная братствами программа отвечала ряду требований, на которые В. И. Ленин указывал как на необходимые при осуществлении рабочего контроля при национализации отраслей производства⁶³. Таким образом, выдвигая свою программу, рабочие-железнодорожники приближались к постановке именно тех задач, которые объективно стояли на повестке дня американского рабочего движения того времени.

Это, однако, не противоречит тому, что предложенный братствами проект имел множество изъянов, а в ряде положений походил на заурядное прожектерство. Прежде всего это относилось к противоречию между детально разработанной схемой управления железными дорогами после их выкупа и явной утопичностью способов реализации планов создания Национальной корпорации железных дорог. Наивная вера в демократизм американских политических институтов, в возможность избрания в законодательные органы вместо представителей класса собственников представителей «трудящихся классов», их прохождения в конгресс по спискам двух ведущих буржуазных партий говорит о том, что если монополии уже успели дискредитировать себя в глазах рабочих,

то беспочвенные надежды поставить себе на службу двухпартийную систему все еще сохранялись у большинства рабочих. Сама борьба вокруг плана Пламба продемонстрировала еще раз несостоятельность иллюзий добиться победы народоправия, не выходя за рамки традиционной двухпартийной системы.

Выдвижение плана Пламба летом 1919 г. произвело, по мнению известного экономиста Д. Саула, «сенсацию»⁶⁴, хотя ничего неожиданного в инициативе сторонников этого плана не было. Железнодорожные братства, объединившие около 2 млн. человек, имевшие развитые формы сотрудничества, немалый опыт стачечной борьбы, представляли собой серьезную силу, с которой нельзя было не считаться. Руководство братств тем не менее решило еще более упрочить свои позиции, обеспечив единство действий. В этих целях в июле 1919 г. была создана общенациональная политическая организация — Лига борьбы за план Пламба⁶⁵, куда на правах вице-президентов вошли руководители 13 ведущих организаций железнодорожников⁶⁶. Президентом ее стал У. Стоуп (братство механиков), казначеем — У. Нейвилл (братство конторских служащих), управляющим делами Лиги — бывший член конгресса Э. Китинг.

Укрепив свой фронт, братства попытались заручиться поддержкой других отрядов организованного рабочего движения США. Американская федерация труда представлялась наиболее желательным союзником для инициаторов движения. Поэтому в июне 1919 г. «большая четверка» братств, проводившая в целом независимую от АФТ политику, обратилась к ней с просьбой об объединении. Вскоре, однако, братства сами отказались от этой идеи. Столь быстрое изменение позиции братств объяснялось, по словам самого Гомперса, отказом Исполнительного совета АФТ поддержать план Пламба⁶⁷. Отклонение плана Пламба руководством АФТ, помимо несоответствия его тред-юнионистскому экономизму, диктовалось и рядом практических соображений. Так, признание плана Пламба со стороны верхушки АФТ могло уско-

⁵⁸ *Railroad Democracy*, 1919, 28 Aug., p. 3.

⁵⁹ *Keating E.* The Story of «Labor». Thirty-three Years on the Rail Worker's Fighting Front. Douglas; Washington, 1953, p. 37.

⁶⁰ *Socialist Party (United States). A Political Guide for Workers. Socialist Party Campaign Book*, 1920. Chicago, 1920, p. 43.

⁶¹ *Derber M.* The American Idea of Industrial Democracy, 1865—1965, p. 254—256.

⁶² См.: *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 30, с. 71.

⁶³ См.: Там же, т. 32, с. 195—196.

⁶⁴ *Soule G.* Op. cit., p. 197.

⁶⁵ Членами ее могли быть как местные отделения профсоюзов, так и любые сторонники проекта, пожелавшие вступить в нее в индивидуальном порядке. См.: CR, vol. 59, Pt 8, p. 8344. Э. Китинг в мемуарах указывал, что общая сумма, внесенная рабочими организациями в фонд лиги (помимо денег, собранных при подписке на «Лейбор»), составила 87 454 долл. См.: *Keating E.* Op. cit., p. 29.

⁶⁶ *Labor*, 1919, 20 Dec., p. 4.

⁶⁷ *Taft Ph.* The A. F. of L. in the Time of Gompers. New York, 1957, p. 465.

ритель начавшийся после войны общий процесс радикализации профдвижения. Гомперс был полон решимости этого не допустить.

Совсем по-иному, нежели лидеры АФТ, восприняли план рядовые члены этой организации. Съезд АФТ, состоявшийся в Атлантик-Сити (Нью-Джерси), приветствовал Г. Пламба, выступившего перед делегатами и нарисовавшего в общих чертах основные положения своего плана⁶⁸. После этого руководителями 10 организаций железнодорожников был предложен проект соответствующей резолюции (№ 180). В нем говорилось: «39-й съезд Американской федерации труда... поддерживает план реорганизации железнодорожной промышленности, представленный комитету сената по междуштатной торговле от рабочих-железнодорожников... Мы обязуемся использовать все имеющиеся в нашем распоряжении законные средства для принятия конгрессом закона, в основу которого будет положен план (Пламба.— С. Л.)»⁶⁹. Съезд поддержал подготовленное комитетом по резолюциям решение, в котором содержалось одобрение принципа «государственной собственности на железные дороги или государственного контроля над ними», а Исполнительному совету предлагалось осуществить «постоянное сотрудничество» с организациями железнодорожников в борьбе за реализацию плана Пламба⁷⁰. Тем самым по вопросу о плане Пламба Исполнительному совету АФТ было выражено недоверие.

Выступление секретаря-казначея АФТ Ф. Моррисона, с гомперсистских позиций оценивавшего роль и место профсоюзов в американской системе, было, можно сказать, отражением равновесия сил, достигнутого в борьбе между противниками и сторонниками плана Пламба в рамках крупнейшего профсоюзного объединения страны. От лица 4700 тыс. членов АФТ Моррисон пообещал, что в следующем году АФТ «попытается обеспечить одобрение плана Пламба какой-либо одной из двух либо обеими политическими партиями»⁷¹.

Вслед за АФТ многие федерации штатов высказались в пользу плана Пламба⁷². Это свидетельствовало о настроении в поддержку его прежде всего среди рядовых членов профсоюзов. Калифорнийская федерация труда рекомендовала всем входившим в нее рабочим организациям изучить проект железнодорожников как «лучшую из возможных программ» с тем, чтобы впоследствии применить изложенные в нем идеи в других отраслях промышленности⁷³. Наиболее активно поддерживал план Пламба союз шахтеров. 13 сентября 3500 горняков, делегатов съезда этого тред-юниона, восторженно встречали Пламба; в тот же день была принята резолюция, в которой братствам предлагалось объединиться с профсоюзом шахтеров для совместных действий, преследующих цель национализации как угледобывающей промышленности, так и железных дорог. Из того, что горняки предполагали ввести в угледобывающей промышленности «демократическое управление» с равным представительством в нем как от рабочих,

так и от управляющих, становилось очевидным, что шахтеры брали идеи плана Пламба за основу для преобразования этой отрасли промышленности ⁷⁴.

План Пламба постепенно завоевывал признание и становился одним из пунктов программы действий тех организаций рабочего класса, которые занимали позиции левее официального курса АФТ. Так, во время проводившегося в ноябре 1919 г. по инициативе Чикагской федерации труда общенационального рабочего съезда делегаты его, по сообщению «Лейбор», единодушно поддерживали план Пламба ⁷⁵. Американская рабочая партия штата Нью-Йорк в августе 1919 г. высказалась за обобществление городского железнодорожного транспорта на основе принципов плана ⁷⁶.

Труднее, несомненно, определить степень влияния идей, заложенных в плане Пламба, на рядовых рабочих. Тем не менее информация «Лейбор» о вовлечении в Лигу борьбы за план Пламба новых членов, о создании отделений лиги в различных городах и районах позволяет сказать, что она была весьма значительной. Росту популярности плана в рабочих массах в немалой степени способствовали успешная пропаганда его идей, осуществлявшаяся через «Лейбор», Лекционное бюро при Лиге борьбы за план Пламба, а также агитационные поездки по стране ее руководителей ⁷⁷.

Так, результатом пребывания Пламба в Новой Англии стали, по словам «Лейбор», «увеличивающаяся поддержка плана Пламба, большой приток новых членов в Лигу борьбы за план Пламба, а также поступление многочисленных запросов практически от всех наиболее важных округов на лекции г-на Пламба» ⁷⁸.

О размахе движения в поддержку проекта железнодорожников свидетельствует тот факт, что в стране было создано до 600 местных отделений Лиги борьбы за план Пламба ⁷⁹. Движение активно развивалось даже в тех местах, где профсоюзы с трудом сдерживали бешеный натиск предпринимателей, мечтавших об их

⁶⁸ AFL, Proceedings, 1919, p. 204—207.

⁶⁹ Ibid., p. 243—244.

⁷⁰ Ibid., p. 328.

⁷¹ Railroad Democracy, 1919, 21 Aug., p. 6.

⁷² Railroad Democracy, 1919, 4 Sept., p. 3; Labor, 1919, 25 Oct., p. 3; 20 Dec., p. 1.

⁷³ Labor, 1919, 18 Sept., p. 1.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ Labor, 1919, 29 Nov., p. 2. Съезд, на котором присутствовали 1200 делегатов от 48 штатов страны, принял решение о создании независимой Национальной рабочей партии. Председателем ее был избран социалист, представитель союза типографских рабочих М. Хейес.

⁷⁶ Railroad Democracy, 1919, 4 Sept., p. 4.

⁷⁷ Labor, 1919, 20 Jan., p. 4; 25 Oct., p. 4.

⁷⁸ Ibid., 25 Oct., p. 2.

⁷⁹ Olssen E. The Making of a Political Machine: the Railroad Unions Enter Politics.— Labor History, 1978, vol. 19, N 3, p. 376.

полном уничтожении. В Пенсильвании, где царил произвол, в одном только Скрентоне насчитывалось 5 тыс. членов Лиги борьбы за план Пламба, а в находившемся в 18 милях от него Вилкес-Барре ее сторонники намеревались довести число приверженцев лиги до 3 тыс. Застрельщиками движения в северо-восточных районах Пенсильвании были железнодорожники и шахтеры⁸⁰. Впрочем, в той же Пенсильвании в округе Блейр в комитет, возглавлявший местное отделение лиги, вошли представители «всех профессий рабочих»⁸¹.

Судя по всему идеи, изложенные в плане, находили одобрительный отклик у рядовых рабочих. С мест поступали сведения о массовом вступлении рабочих в Лигу борьбы за план Пламба. Рабочий из Нью-Йорка Дж. Харрингтон писал в газету, что «нет ничего проще, чем вовлекать новых членов в Лигу борьбы за план Пламба», ибо они прекрасно осознали смысл проводимой ею кампании. По свидетельству редакции газеты, она получала сотни таких писем⁸². О широкой поддержке, оказанной проекту братств рабочими, можно судить также по весьма серьезному давлению, которому подвергались многие члены конгресса после внесения плана Пламба в высший законодательный орган. Член палаты представителей Дж. М. Роуз получил 2 тыс. писем с требованием поддержать этот план⁸³. Сенаторы в своих выступлениях постоянно ссылались на петиции, приходившие им от различных местных организаций железнодорожников, в которых выражалась надежда, что рабочие не обманулись в своих ожиданиях, поддержав в свое время на выборах того или иного члена верхней палаты⁸⁴.

Рабочая печать была, конечно, склонна несколько переоценивать размах кампании, считая, что проблема плана Пламба отодвинула на второй план такие вопросы, как заключение мирного договора с Германией и создание Лиги наций. Однако она справедливо напоминала своим читателям, что не следует верить буржуазным органам, стремившимся преуменьшить остроту дебатов, разгоревшихся в стране в связи с планом железнодорожников⁸⁵.

Весьма важным свидетельством успеха проведенной кампании по популяризации плана Пламба следует считать мнение лиц, враждебно к нему настроенных. Так, М. Л. Амстер, президент ультраконсервативной бостонской Национальной лиги граждан, забил тревогу после поездки по южным и юго-западным штатам, обнаружив там «значительные успехи», которых достигло движение за план Пламба, и это в то время как среди его противников царит «опасное благодушие». Принимая во внимание всю серьезность ситуации, он призывал к сплочению сил, поддерживавших идею передачи железных дорог в частные руки⁸⁶. Напуганная размахом движения, буржуазная печать высказала предположение, что рабочие-железнодорожники готовят стачку на случай провала соответствующего законопроекта. «Лейбор», руководство железнодорожников отвергли эти «необоснованные об-

винения»⁸⁷. Стоун заявил, что ни одна организация не собирается начать стачку только для того, чтобы добиться принятия плана Пламба⁸⁸.

Фронт сторонников плана Пламба не ограничивался рабочими организациями. План Пламба одобрила Беспартийная лига фермеров⁸⁹. Некоторые члены законодательных собраний штатов открыто объявили о своей поддержке проекта железнодорожников. Мнение члена легислатуры Миннесоты К. Брилла и иных высказавшихся в пользу плана «Лейбор» считала весьма «типичным» для законодателей западных штатов⁹⁰.

План Пламба и разработанная им система вызвали большой интерес в научных кругах. «В ведущих колледжах и университетах страны,— сообщала «Лейбор»,— план Пламба подвергся самому тщательному рассмотрению...» Были названы университеты штатов Миннесота, Иллинойс, Айова, Северо-Западный колледж (Бостон), Высшая школа Лафайета (Буффало)⁹¹. План Пламба поддержала созданная 8 августа 1919 г. группой либеральной интеллигенции Конференция за демократический контроль над железными дорогами (Conference for Democratic Control of Railroads)⁹². «Лейбор» отмечала любое проявление интереса к плану среди представителей тех сил, которые занимали по отношению к нему в целом негативную позицию⁹³.

Как сам план Пламба, так и движение в его поддержку стали одним из показателей развивавшейся в годы войны и в послевоенный период тенденции качественного роста рабочего движения. Однако правящие круги сделали все, чтобы не допустить распространения радикальных идей в рабочем движении. Была выдвинута весьма широко трактовавшаяся идея приверженности индивидуалистической философии, которая объявлялась мерилом «истинного американизма». Наоборот, коллективистские идеи в любой, даже самой умеренной их форме искоренялись. Конкретное выражение борьба против опасностей, подстерегавших, по мнению реакционеров, «американскую систему», нашла в пальмеровских рейдах, депортации инакомыслящих, полицейском разгуле, травле прогрессивных деятелей, чистке законодательных

⁸⁰ Labor, 1919, 25 Oct., p. 3.

⁸¹ Ibid., 18 Oct., p. 3.

⁸² Ibid., 20 Jan., p. 4.

⁸³ Railroad Democracy, 1919, 22 Jul., p. 6.

⁸⁴ CR, vol. 58, Pt 8, p. 8053, 8343.

⁸⁵ Railroad Democracy, 1919, 14 Aug., p. 6.

⁸⁶ Labor, 1919, 15 Nov., p. 3.

⁸⁷ Railroad Democracy, 1919, 14 Aug., p. 1.

⁸⁸ Ibid., 21 Aug., p. 5.

⁸⁹ Labor, 1919, 1 Nov., p. 2; 27 Dec., p. 3.

⁹⁰ Ibid., 15 Nov., p. 1.

⁹¹ Ibid., p. 3.

⁹² Ibid., 18 Oct., p. 2.

⁹³ Railroad Democracy, 1919, 4 Sept., p. 2. См. также: Labor, 1919, 6 Dec., p. 2.

собраний от депутатов, заподозренных в сочувствии социализму и т. д.

В число «радикалов» попали даже правые социалисты (В. Бергер был лишен места в конгрессе)⁹⁴. Гонения обрушились на американские профсоюзы. «Считается, что шахтеры, работники сталелитейной промышленности, да и вообще все рабочие стали приверженцами революционных идей», — писала «Лейбор»⁹⁵. Но помогли и торжественные заявления вождей профсоюзов о верности американским идеалам и системе. Реакции удалось добиться поставленных целей. Социалисты и только что образованные коммунистические партии были серьезно ослаблены; организованное рабочее движение понесло огромные потери. И, что самое главное, основная масса американцев если и не поддержала бесчинства реакции, то во всяком случае сохраняла нейтралитет; лишь немногие осмеливались открыто выступать против них.

Проводившаяся силами противников плана Пламба кампания стала одним из составных элементов борьбы против организованного рабочего движения. Руководящая роль в ней принадлежала владельцам железных дорог, их наиболее высокооплачиваемым служащим, объединенным в Ассоциацию должностных лиц железных дорог (Association of Railway Executives). О размахе кампании за возвращение железных дорог в руки частных владельцев можно судить по появившемуся в ноябре 1919 г. в одной из газет сообщению о том, что члены Ассоциации намерены в ближайшие шесть недель истратить 1 млн. долл. с целью «разъяснить гражданам США, законодателям и служащим государственных исполнительных ведомств» пользу частных компаний на транспорте и добиться принятия нового законодательства. Пресса добросовестно отработывала полученные деньги.

Дело дошло до того, что сенатор Норрис (Небраска) внес резолюцию, предусматривавшую расследование методов, применявшихся железнодорожными компаниями для оказания влияния на конгресс с целью добиться нужного им законодательства⁹⁶. По мнению конгрессмена Хаддлстона, магнаты железных дорог располагали в Вашингтоне «самым хорошо оплачиваемым лобби», обслуживаемым «лучшими умами, которые можно купить»⁹⁷. Многочисленные «патриотические» организации поддерживали борьбу против плана Пламба⁹⁸. К ним примкнули, к огорчению сторонников плана, организации фермерства. Американская федерация фермерских бюро, «Нэшнл грейндж», Ассоциация президентов фермерских союзов отвергли проект железнодорожников. В решении съезда грейнджеров утверждалось, что лишь «всестороннее развитие права частной собственности может увековечить личную инициативу и конкуренцию, лежащие в основе демократии»⁹⁹.

Антирабочая истерия в стране в сочетании с прямым искажением сути и деталей плана, обвинениями его создателей и сторонников в радикализме и иных «грехах» делали свое дело. Борьба в защиту «священного принципа частной собственности», за возвращение железных дорог их прежним владельцам вызывала

симпатии в буржуазных слоях. Объективные наблюдатели, например М. Риди в «Сент-Луис миррор», отмечали, что «средний американец» был хорошо обработан и плац, значительно усиливавший роль рабочих в решении проблем ведущей отрасли промышленности, не мог получить у него поддержки. «Нынешнее состояние общественного сознания,— писал Риди,— не таково, чтобы благожелательно отнестись к любому предложению, дающему рабочим возможность занять более важное положение по сравнению с тем, которое оно им отводит»¹⁰⁰.

К отрицательным моментам, значительно ослаблявшим кампанию в поддержку лозунга национализации железных дорог, следует отнести также и позицию многих профсоюзов, которые лишь формально поддерживали план на съезде АФТ и не сделали ни единого реального шага дальше. Руководство АФТ, вынужденное под давлением снизу несколько изменить свою позицию, оставалось враждебно настроено к плану и его создателям. Гомперс истратил целый день на беседу с Пламбом, стремясь доказать ему бесперспективность борьбы за реализацию проекта¹⁰¹.

Расстановку политических сил лучше всего отразила борьба в конгрессе после того, как член палаты представителей Симмс (Теннесси) внес по просьбе братств в палату представителей билль, в основу которого был положен план Пламба¹⁰². Сразу выяснилось резко отрицательное отношение к плану большинства американских законодателей; не говоря уже о консерваторах, его не поддерживали и либеральные члены конгресса. Показательно, что ни один из сенаторов так и не осмелился внести билль в верхнюю палату (о чем не без ехидства сообщил своим коллегам сенатор от Висконсина Ленрут)¹⁰³.

Аргументация противников плана была весьма разнообразной; в основе ее лежали доводы, изложенные все тем же Ленрутом и сенатором Померином (Огайо)¹⁰⁴. Как явствовало из их выступлений, главной причиной оппозиции плану, возникшей в конгрессе, стала содержавшаяся в нем идея рабочего контроля над приобретенной государством собственностью. Братства обви-

⁹⁴ Labor, 1919, 15 Nov., p. 2.

⁹⁵ Ibid., p. 4.

⁹⁶ CR, vol. 59, Pt 1, p. 529.

⁹⁷ Labor, 1919, 22 Nov., p. 3.

⁹⁸ Ibid., 13 Dec., p. 2.

⁹⁹ CR, vol. 59, Pt 3, p. 2287.

¹⁰⁰ Labor, 1919, 6 Dec., p. 4.

¹⁰¹ Gompers S. Seventy Years of Life and Labor: An Autobiography. New York, 1967, vol. 2, p. 552.

¹⁰² CR, vol. 58, Pt 4, p. 3586.

¹⁰³ CR, vol. 59, Pt 1, p. 566. За идею передачи железных дорог в собственность государства высказались левые республиканцы во главе с сенатором Лафоллеттом. См.: Ibid., p. 527—529, 951—952. Однако ничто не указывает на то, что эта группа представляла себе национализацию в том же виде, как Пламб и руководители братств. См.: Язьков Е. Ф. Фермерское движение в США (1918—1929). М., 1974, с. 82.

¹⁰⁴ CR, vol. 58, Pt 4, p. 3751; vol. 59, Pt 1, p. 567—569.

нялись в забвении интересов общества, попытках «классового управления» железными дорогами, купленными на «средства народа». Так, сенатор Камминз (Айова) подчеркнул, что нет ничего общего между национализацией, как он ее себе представлял, и идеями Пламба; последние суть идеи «классового управления собственностью»¹⁰⁵. Плану Пламба давались отнюдь не лестные характеристики. Его именовали «советским», «ужасным», «антиамериканским»¹⁰⁶.

Хотя обвинения авторов плана Пламба содержали изрядную долю демагогии, нельзя не признать, что многие законодатели не без основания усмотрели в нем стремление, пускай зачастую инстинктивное, к изменению существующей системы производственных отношений. В этом смысле весьма показателен следующий диалог между сенаторами:

«Ленрут (Висконсин): Этот план предусматривает конституционный метод приобретения железных дорог и столь же конституционный метод их использования... Однако принятие его станет началом конца наших институтов...

Уотсон (Индиана): Иными словами, план формально конституционен. Но его применение будет означать уничтожение конституции.

Ленрут: Именно так»¹⁰⁷.

В конгрессе план Пламба рассматривали прежде всего как признак усиления влияния и радикализации рабочего движения. Страхи реакционеров выдал А. Херсей (Мэн), предсказавший возможность установления союза между большевиками России и лидерами АФТ, рабочими металлургической промышленности под руководством Фостера и угольной под руководством Льюиса, железнодорожными братствами, «Индустриальными рабочими мира» — союза, способного поставить под угрозу само существование системы американских буржуазных политических институтов¹⁰⁸.

Мнение членов комитета палаты представителей по внешней и междуштатной торговле, куда был направлен билль 2 августа¹⁰⁹, лучше всего передал конгрессмен Рэйберн (Техас), заявивший: «Комитет никогда не согласится одобрить план Пламба... Народ, по мнению его членов, хочет, чтобы железные дороги были возвращены их владельцам. Если ничего непредвиденного не произойдет и никто не выдвинет доводов, убедительно доказывающих, что США придется пойти на такую крайность, как принять принципы социализма, план Пламба останется в комитете»¹¹⁰. Уже 4 сентября в «Рейлроуд демокраси» появилась заметка о том, что комитет палаты отверг план Пламба¹¹¹. Все дальнейшие попытки железнодорожников путем петиций обратить внимание членов конгресса на план Пламба, побудить их вернуться к его обсуждению к успеху не привели.

Поражение в конгрессе создало новую ситуацию. Хотя братства и не собирались снимать общий лозунг национализации железных дорог, однако проект Пламба постепенно отступал на задний план. Так, несмотря на то что разгоревшаяся на Монреаль-

ском съезде АФТ борьба между сторонниками национализации железных дорог и ее противниками в 1920 г. завершилась в пользу первых, председатель союза машинистов Джонсон, как и ряд других делегатов, в своем выступлении отрицал, что план Пламба и национализация, за которую они голосуют, — одно и то же. Накануне следующего съезда АФТ независимые братства заявили, что не будут настаивать на этом пункте программы, поскольку перед ним стоит «более насущный вопрос» — урегулирование отношений с железнодорожными компаниями. Вслед за ними воздержались от обсуждения проблемы национализации железных дорог и рабочие мастерских. Интересно отметить, что на съезде вопрос национализации всплыл опять, и резолюция, одобрявшая ее, была вновь принята¹¹².

Так постепенно изменялась позиция железнодорожных союзов. В условиях 20-х годов, характеризовавшихся укреплением позиций буржуазии и ослаблением организованного рабочего движения, железнодорожники не могли и мечтать о реализации своего радикально звучащего проекта. Идея национализации железных дорог все более превращалась не более чем в пожелание и перестала быть программой действий, как это было ранее.

Борьба за план Пламба имела тем не менее весьма важные последствия. Прежде всего идеи, заложенные в нем, оказали весьма сильное влияние на рядовых рабочих-железнодорожников, надолго отложились в их сознании. Об этом можно судить по корреспонденции, ежедневно поступавшей в «Лейбор». Показательно письмо рабочего Х. Л. Лоувера (Нью-Йорк), написанное им в январе 1920 г., когда борьба за план Пламба была фактически проиграна. Он писал: «Насколько я знаю, „Нью-Йорк уорлд“ уже четырежды помещала информацию о том, что Лига борьбы за план Пламба мертва. И каждый раз оказывалось, что эта организация становилась еще сильнее, чем прежде. Эти заявления, как и сообщения о смерти Марка Твена, «несколько преувеличены». Тот факт, что они постоянно упоминают нашу организацию, доказывает, что они надеются нанести ей смертельную рану. План Пламба убить невозможно, это — идея. Она бессмертна»¹¹³.

Окрепло единство рабочих-железнодорожников. Создание Лиги борьбы за план Пламба и «Лейбор» — единой политической организации и газеты, совместная борьба за претворение в жизнь

¹⁰⁵ CR, vol. 59, Pt 1, p. 124.

¹⁰⁶ См.: выступления конгрессменов Сандерса (Индиана), Кинга (Юта), Янга (Северная Дакота). См.: CR, vol. 58, Pt 4, p. 3750; Pt 7, p. 7217; Pt 8, p. 8343.

¹⁰⁷ CR, vol. 59, Pt 1, p. 569.

¹⁰⁸ CR, vol. 58, Pt 9, p. 8863.

¹⁰⁹ Ibid., Pt 4, p. 3586.

¹¹⁰ Railroad Democracy, 1919, 14 Aug., p. 6.

¹¹¹ Ibid., 4 Sept., p. 3.

¹¹² Taft Ph. Op. cit., p. 469—472.

¹¹³ Labor, 1920, 10 Jan., p. 4.

единой программы, наконец, общие задачи, вставшие в связи с послевоенным наступлением предпринимателей, способствовали дальнейшему сближению железнодорожных братств и развитию новых форм сотрудничества между ними¹¹⁴. В ходе борьбы за план Пламба начал складываться союз организаций, которые впоследствии, в феврале 1922 г., образовали Конференцию за прогрессивные политические действия (КППД). Идею национализации железных дорог и установления демократического контроля над ними поддерживали профсоюзы, стремившиеся проводить независимую политику (союз горняков, например), Чикагская федерация труда, выдвинувшая в целом более радикальную программу, нежели братства, и ряд федераций труда других штатов, отдельные фермерско-рабочие партии на местах, Беспартийная лига, наконец, Социалистическая партия США.

Но костяк прогрессивных сил составляли именно железнодорожники. О их весе в коалиции свидетельствует тот факт, что пять членов «Комитета пятнадцати» — руководящего органа движения — были руководителями братств¹¹⁵. В программу КППД в 1924 г. вошел следующий пункт: «...установление общественной собственности на железные дороги и их демократическое управление. Введение гарантий против бюрократического контроля»¹¹⁶.

Окрепшее в ходе движения за план Пламба единство действий железнодорожных братств¹¹⁷ помогло им оказать стойкое сопротивление послевоенному наступлению предпринимателей. Главным вопросом, по которому произошло столкновение обеих сил, стало новое железнодорожное законодательство. Два весьма похожих билля были внесены на обсуждение обеих палат — председателем сенатского подкомитета по междущтатной торговле Камминзом (Айова) и председателем комиссии палаты по внешней торговле Эшем (Висконсин) соответственно 23 октября и 10 ноября 1919 г.¹¹⁸ Билли эти, по мнению сенатора Лафоллетта, почти полностью соответствовали проекту, предложенному комитету и комиссии конгресса Ассоциацией должностных лиц железных дорог с некоторыми изменениями, внесенными в него в интересах организации, объединявшей держателей акций¹¹⁹. Рабочие статьи законопроекта Эша—Камминза предусматривали принудительный арбитраж и полное запрещение стачек на транспорте (для всех участников «беспорядков» предполагалось наказание 6 месяцами тюрьмы и штраф в 500 долл.)¹²⁰.

Попытки реакционеров в конгрессе протащить антирабочее законодательство вызвали единодушный протест организованных рабочих. Если Лига борьбы за план Пламба оказалась не в состоянии успешно провести борьбу за реализацию проекта братств, то роль ее в организации сопротивления принятию в 1920 г. биллей Эша и Камминза с их антирабочими статьями трудно переоценить. Все силы брошены в бой; даже Гомперс появился перед членами сенатского комитета, чтобы выразить свое отрицательное отношение к запрещению стачек и принудительному

арбитражу¹²¹. Ряд организаций, например машинисты, готовились начать стачку в том случае, если билли Эша и Камминза получат одобрение в конгрессе и право на стачку будет законодательно запрещено¹²². Борьба железнодорожников не прошла даром. Хотя железные дороги и были возвращены их владельцам, в своем окончательном варианте билль Эша—Камминза не содержал статей, вызвавших тогда возмущение рабочих.

Выдвижение братствами весьма радикально звучащей программы — плана Пламба и широкая поддержка, полученная им среди рабочих, активные, боевые выступления организованных железнодорожников против политики правительства (закона 1920 г.), знаменитая стачка 1922 г. рабочих железнодорожных мастерских заставили и капитал, и государство в условиях 20-х годов, характеризовавшихся в целом усилением позиций буржуазии, искать компромисса с профсоюзами железнодорожников. Наиболее ярким примером поисков возможного «взаимовыгодного» сотрудничества между менеджментом и профсоюзами стал разработанный в начале 20-х годов план «Балтимор — Огайо». В нем, правда, в весьма искаженной форме по сравнению с планом Пламба нашла свое косвенное отражение идея привлечения профсоюзов к решению некоторых производственных проблем. Временный компромисс между предпринимателями и братствами был достигнут и в национальном масштабе с принятием закона 1926 г. (Уотсона — Паркера). В условиях 20-х годов он был, несомненно, достаточно либеральным и выделялся из общей системы решения проблем труда и капитала в стране в период «просперити». В нем были заложены некоторые принципы, которые впоследствии получили развитие в законодательстве «нового курса», когда рабочее движение страны вступило в фазу подъема.

¹¹⁴ У. Фостер, называвший рабочих-железнодорожников прогрессивным крылом профсоюзного движения США, ожидал, что следующим шагом будет слияние всех цеховых, узкопрофессиональных союзов в единый, производственный, превращение его в ведущую силу американского профсоюзного движения. См.: *Foster W. Z. American Trade Unionism. Principles and Organization, Strategy and Tactics: Selected Writings.* New York, 1947, p. 262.

¹¹⁵ В. Х. Джонсон (союз машинистов), Е. Д. Манион (союз телеграфистов), У. Стоун, Д. А. Франклин (братство механиков), редактор «Лейбор» Э. Китинг. См.: *Machinists Monthly Journal*, 1922, vol. 34, N 4, p. 270.

¹¹⁶ *National Party Platforms, 1840—1968 / Compl. by K. H. Porter, D. B. Johnson.* Urbana, 1972, p. 256.

¹¹⁷ Вместе с тем сохранившаяся разобщенность союзов железнодорожников, приверженность руководства старой, цеховой структуре построения их организаций свидетельствовали о том, что постоянно существовала опасность раскола еще полностью не достигнутого, не окрепшего единого фронта. В критический момент — летом 1922 г. — раскол стал фактом; из 14 братств в стачке участвовали лишь 6 организаций рабочих мастерских.

¹¹⁸ CR, vol. 58, Pt 7, p. 8204.

¹¹⁹ Labor, 1919, 13 Dec., p. 1.

¹²⁰ CR, vol. 59, Pt 1, p. 522.

¹²¹ Labor, 1919, 8 Nov., p. 3.

¹²² Ibid., 15 Nov., p. 3.