

2.2.  
Учредительный съезд ВЖС  
(Москва, 15.07–25.08.1917)

2.2.1.  
По воспоминаниям М.Д.Орехова  
(председателя съезда)

«[...] Конструировался линейный союз. Болезненно чувствовались вопросы, связанные с улучшением материального положения. Заработок рабочих и служащих оставался неизменным при быстро растущих ценах на все предметы потребления и в особенности на предметы первой необходимости.

Произведенные выборы в главный дорожный комитет выдвинули меня в качестве председателя комитета, а выборы на предстоящий учредительный съезд всероссийского железнодорожного союза оторвали меня надолго от линии. Учредительный съезд начался в середине июля 1917 года. Председателем и здесь выбрали меня. Это была ошибка. Я согласился вести съезд, – это была еще большая ошибка. Оторванный в течение двенадцати лет от русской, и, в частности, от железнодорожной жизни, не принимавший по той же причине участия на конференции, бывшей за несколько месяцев до того; незнакомый с работами бюро по созыву съезда, – я не мог ни руководить съездом, ни направить его работы. Я обрек себя на пассивную роль, которая не отвечала ни моему характеру, ни моим целям.

По счастью, товарищами председателя были избраны т.т. Шеханов и Сенюшкин, которые вместо меня повели съезд. Впоследствии было избрано три председателя: я, Шеханов и Розанов. Мне оставалось лишь появляться на председательском месте в торжественных случаях или в случаях назревающих конфликтов и взять на себя хозяйственные дела съезда. Съезд сосредоточил свои работы на организационных вопросах, но и здесь чувствовалось, что материальные вопросы тревожат делегатов. Мировая война продолжалась, разруха росла, цены подымались...

В самом начале произошла попытка сорвать съезд. Старый нелегальный железнодорожный союз 1905 года поневоле был организован по станциям, и выборы, какие могли происходить, производились всеми членами союза данного пункта. Также был построен союз и 1917 года. Однако, его легальность, а также рост профессиональных союзов, привели некоторые круги к мысли организовать железнодорожников по союзам. Образовались не один, а множество союзов, на каждой дороге, которые расщепили единую организацию.

Выборы на учредительный съезд были произведены по территориальному признаку. Профессиональные союзы, принимавшие участие в выборах и пославшие своих делегатов от всей линии, выбрали сверх того делегатов по союзам. Получилась на съезде лишняя сотня представителей. Вопрос мог бы быть миролюбиво улажен, если бы во главе «профессионалов» не встал инженер Васильев, поведение которого вызвало у членов съезда едва ли не справедливые подозрения.

Мандатная комиссия, указывая на двойное представительство, полученное смешением выборов территориальных с выборами по профессиям, предложила допустить к занятиям на съезде делегатов от профсоюзов, но с правом совещательного голоса. Произошли бурные прения. Профессионалы протестовали. Особенно выделялся инженер Васильев. Съезд не согласился с их доводами, и профессионалы демонстративно оставили зал заседания. Профессионалы открыли свою конференцию. Результаты ее мне неизвестны. Слышал только, что там быстро раскусили роль инженера Васильева и удалили с конференции. Слышал также, что профессионалы обращались к министру (Некрасова уже не было, и его замещал временно управляющий министерством инженер Ливеровский). Временное разногласие о порядке выборов превращалось в раскол. Этого, по-видимому, и добивались маленькие и большие власти. После всеобщей забастовки железных дорог в 1905 году, союз наш был бельмом на глазу у правительства. Чего не делалось, чтобы разрушить его. Аресты, ссылка, увольнение, провокация, сыпались на нас, как из рога изо-

бия. Двадцать тысяч железнодорожников потеряли свои места к началу 1906 года. И все же, едва грянула революция, как союз возродился. Двухмиллионная армия – сила немалая. Будет ли она тесно связана и спаяна или ее разест ржа разногласий? Мы боролись за спайку, контрреволюционные силы – за разложение. Кто кого одолеет?

Сами профессионалы не принимали навязываемой им роли и инстинктивно упирались от «дружеских» подталкиваний «друзей» революции. Они, по-видимому, не хотели отрываться от союза и искали пути возвращения к нему. Одним из таких путей они выбрали «бабушку революции[...]». (Имеется в виду известный тогда левый российский политик Екатерина Константиновна Брешко-Брешковская. – *Прим. Р.В.*)

«[...] Крупное значение железнодорожного союза учитывалось не одной «бабушкой революции». Временное правительство стояло на той же точке зрения. Ко дню открытия учредительного съезда нам была доставлена из Петрограда телеграмма Керенского от 15 июля. Привожу ее целиком.

«Москва. Всероссийскому съезду железнодорожников.

Занятый делами чрезвычайной важности и срочности, к глубокому сожалению, присутствовать на съезде не могу. Шлю свой сердечный привет вам, товарищи-железнодорожники. В тяжелую годину собрались вы на первый всероссийский съезд железнодорожных служащих и рабочих с целью создания объединяющего вас всех союза на основах, провозглашенных свободным революционным народом. В тот момент, когда полчища врагов угрожают дальнейшим вторжением в пределы России и грозят гибелью добытой столь дорогою ценою свободы, я взываю, товарищи, к вашему гражданскому долгу перед родиной и приглашаю вас к неустанной дружной работе. Несите свой тяжелый ответственный труд, скованные дисциплиной, столь же необходимой на железных дорогах, как и в армии, и в целях единения всего революционного народа. Стремитесь согласовать вашу работу на съезде с теми задачами, которые вам изложит управляющий министерством путей сообщения в соответствии с взглядами времен-

ного правительства. Да здравствуют организованные то варищи-железнодорожники и их энергичная работа, столь нужная для спасения революции и родины. Министр-председатель А. Керенский».

И, действительно, управляющий министерством путей сообщения явился, да не один, а с министром труда Скобелевым. «Управляющим» оказался не кто иной, как революционер Тахтамышев. Из старшего инспектора он превратился в товарища министра, а с назначением Некрасова заместителем министра-председателя, стал управлять министерством. Хорошего ждать нечего было.

Скобелев произнес горячую, тонко построенную речь, в которой, указывая, между прочим, на необходимость организации твердой власти, опирающейся на волю большинства, уверял, что власть эта в любой момент может быть передана этому большинству. Было ли это мнением одного Скобелева или это была только красивая фраза, не знаю. Когда же большинство пожелало взять власть в свои руки, правительство не нашло в себе достаточно мужества отказаться от власти. Мало того, оно ставило препятствия или не желало устранять препятствия, когда «большинство» железнодорожников пыталось постепенно подойти к осуществлению власти организованного большинства железнодорожников на ж.д. Власть, как известно, слишком сладка, чтобы от нее отказываться добровольно. [...]

[...] Итак, съезд начался очень торжественно. Временное правительство проявляло к нему очень большое внимание и, казалось, железнодорожники могли вздохнуть свободно, заняться своей организацией и улучшить свое крайне тяжелое положение... Но это только казалось.

Когда теперь, по прошествии пяти лет, я перебираю в памяти все обстоятельства того времени. Когда я читаю сохранившиеся документы, в особенности «Дело Корнилова» А.Ф. Керенского, в душу мою вползает нечто гадкое, близкое, сверх-интеллигентское.

Я не обвиняю само Временное правительство, но из слов Керенского заключаю, что в то время, когда железнодорожный съезд осыпали знаками внимания, управляющий военным министерством Борис Савинков вырабатывал проект

закона о применении смертной казни в тылу не только в войсках, но и на железных дорогах, фабриках и заводах. Савинков явился выразителем черной сотни из среды железнодорожной аристократии, которая употребляла все усилия, чтобы задушить ненавистный и грозный для него союз.

Правда, закон этот был Керенским отвергнут, но разве инженер Ливеровский, временно управляющий министерством путей сообщения, за неделю до приветственной телеграммы Керенского не распространил постановления правительства в отношении фронта о разных карах за всякого рода неповиновение на железнодорожников и разве инженер Шуберский не строчил в то время доклад, который должен был доказать, почему необходимо выступить на путь чрезвычайных репрессий, и разве министр труда, социалист-миллионер Скобелев не излагал по этой записке свои обвинения железнодорожников в речи, произнесенной им на Государственном Совете? И разве в то же самое время начальники управляющие на своем съезде не выработали мер, направленных против рабочих и служащих на железных дорогах, а затем дружным и одновременным натиском не провоцировали железнодорожников на эксцессы?

Временное правительство любезничало с нами, в то же время расточая улыбки противной стороне. Оно не понимало, что в революционные дни нельзя сидеть на двух стульях, а надо становиться в разгоравшейся классовой борьбе либо на одну, либо на другую сторону. В противном случае оно рискует сесть между двумя стульями, что, в конце концов, и было блестяще проделано. И та, и другая сторона отказалась поддерживать правительство Керенского. Но это впоследствии. В момент же съезда оба стула трещали, но выдерживали Керенского. Работы съезда шли в намеченном порядке, и съезд принял твердое намерение всемерно поддерживать временное правительство. [...]

Работа шла вокруг организаций союза (Работа велась по трем платформам: первая группа стояла на основе всеобщего союза, отвергавшего принцип экономической борьбы, вторая группа, возглавляемая с(оциал)-демократами, стояла в вопросе профессионального строительства

не на чисто классовой позиции, и, наконец третья группа, в частности Октябрьская ж.д. выдвигала национализацию. (Прим. Истпрофтранса) и выяснения путей для улучшения материального положения [...] Вскоре по окончании государственного совещания подошли к концу и занятия нашего съезда.

В эти дни был изжит раскол между территориалистами и профессионалами. На состоявшихся совместных совещаниях выработаны были основы соглашения, среди которых был и такой пункт: ввести в состав предстоящего избранию Центрального Исполнительного Комитета семь представителей профсоюзов.

23 августа была разослана по дорогам такая телеграмма: «Всем ЛЦ, Правлениям профессиональных союзов. Копия всем Н, ЛМ. Москва, I Кур. Бюро конференции.

Товарищи, причины, послужившие к расколу железнодорожников на учредительном съезде (в) Москве устранены. Все требования представителей объединившихся профессиональных союзов съездом удовлетворены. (В) целях единения, достижения и укрепления успеха намеченных революционной демократией, в лице железнодорожников, работ на пользу народа, в состав Ц.И.К. вошли представители от всероссийских профессиональных союзов. Товарищи, к единению. Да здравствует единый всероссийский железнодорожный союз.

Представители профессиональных союзов: коммерческих агентов по передаче грузов и обмена вагонов – Беляков, составителей, сцепщиков, стрелочников и пр. – Житкин, технических бригад по вагонному делу – Кузнецов, паровозо-союза – Федотов, кондукторов – Алихашкин, весово-технического – Суслов.

Председатель бюро конференции профессиональных союзов – Добытин, Председатель учредительного железнодорожного съезда – Орехов».

Объединение было как раз своевременно. Через несколько дней грянул гром, правда, «не из тучи», но, во всяком случае, рознь в наших рядах подлила бы воды на колесо контрреволюции.

25 августа закончился съезд, избрав Ц. И. Комитет.

На его составе необходимо остановиться. Вместе с ближайшими товарищами я составил список кандидатов, но совсем не по партийным признакам. В него вошли все профессии, все дороги большого протяжения. На пятнадцать интеллигентных профессий, считая телеграф, конторы и пр. приходилось двадцать пять рабочих, в том числе из мастерских: литейщик, слесарь, кузнец, токарь, из депо – слесарь. Я включил еще четырех из семи представителей профес[сиональных] союзов: составителей, паровозо-союза, кондукторов и технических бригад. Трех остальных я не включил и тем самым провалил все дело. Противная сторона, сторонница партийно-коалиционного списка, завопила о нарушении договора с профессионалами, что было верно, и провела свой список. Треть его были с(оциалисты)-р(еволюционеры), треть-с(оциал)-д(емократы), треть – так называемые беспартийные с[оциалисты], к[онституционные]-д[емократы] и еще кто-нибудь. Такое единение было весьма трогательно, но для союза и его практических работ чревато последствиями. К тому же три четверти списка были составлены из интеллигентов. Они начали с того, что разъехались по домам, оставив нас несколько человек на один месяц (это во время революции) конструировать комитет и вести дела союза. Мои настойчивые просьбы собраться хоть один раз, чтобы наметить предстоящую работу и потом разъехаться, не привели ни к чему.

27 августа мы сообщили по линии, что из состава Ц.К. выделено временное бюро в составе: председатель – Орехов, товарищи председателя – Шеханов, Малицкий, секретари – Казанович. Суслов, Холщевников, казначей – Платонов.

Это все, что осталось верным принятому долгу [...]».

(М.Д.Орехов, «Полуреспублика семнадцатого года. (Керенский и железнодорожники по личным воспоминаниям).

В сб.: Центральный комитет Всероссийского союза рабочих железнодорожного транспорта, «Очерки по истории Союза. 1917 год».

Сборник комиссии по изучению истории профессионального движения на транспорте – «Испрофтранс». – М., 1924, с.12–13, 15–16, 24–25; далее – М.Д.Орехов, ук.произв.)