

2.2.2.

В описании РОСПРОФЖЕЛа

«[...] 15.07.1917 в Москве собрался Всероссийский учредительный съезд железнодорожников.

В самом начале съезда произошла попытка срыва его работы. Она была спровоцирована эсеро-меньшевистской частью делегатов под предлогом наметившегося раскола в профсоюзном движении на железнодорожном транспорте.

В конечном счете, как такового раскола в профсоюзе не произошло. Сами «профессионалы» не хотели отрываться от союза и всячески искали пути возвращения в него, несмотря на то, что территориальные (линейные) профсоюзные организации представляли интересы так называемой интеллигенции, в то время, как профессиональные организации – интересы рабочих.

Забегая вперед, необходимо заметить, что в конце работы проходившего в течение 42 дней съезда его делегаты констатировали: «раскол между территориалами и профессионалами изжит».» На совместных совещаниях были выработаны основы соглашения между ними, один из пунктов которого гласил о введении в состав предстоящего к избранию Центрального Комитета (ЦИК) семи представителей от «профессионалов».

В преддверии съезда профсоюз представлял собой довольно мощную и организованную силу. С этим не могли не считаться власти. Достаточно сказать, что ко дню открытия съезда в его адрес поступила телеграмма от министра-председателя Временного правительства Керенского «с пожеланиями согласования работы на съезде с задачами, поставленными Управляющим Министерства путей сообщения в соответствие с взглядами Временного правительства». Телеграмма заканчивалась словами: «Да здравствуют организованные товарищи-железнодорожники и их энергичная работа во имя спасения революции и Родины».

Работа съезда началась с бурного обсуждения вопроса: каким должен быть профсоюз железнодорожников? По ходу этого обсуждения выявились [...] три платформы. Первая стояла на позициях всесловного союза. Вторая,

выдвинутая социал-демократами, стояла на позициях профессионального строительства не на чисто классовой основе. И, наконец, третья, выразителями которой были представители Николаевской железной дороги, выдвигала идею национализации железных дорог. Жаркие споры возникли на съезде по поводу содержания деятельности профсоюза. Одни утверждали, что основная задача профсоюза состоит в отстаивании экономических прав железнодорожников. Другие стояли за «государственный союз» (союз, – говорили они, – это часть государственного аппарата управления, берущего на себя выполнение разного рода административных функций). Третья высказывалась за производственный и строго классовый союз, связывающий все свои действия с общими политическими и экономическими задачами рабочего класса. В конце концов, съезд так и не дал ответа на этот вопрос, отложив дальнейшее его обсуждение на неопределенное время.

В конце июля 1917 года, т.е. в период работы съезда в газетах появилось сообщение о том, что Временное правительство созывает в Москве Государственное совещание представителей общественных организаций. Железнодорожному съезду на этом совещании было отведено пять мест. Их заняли делегаты съезда во главе с председательствующим на съезде Ореховым М.Д. От имени съезда он заявил, что профсоюз, как демократическая организация, присоединяется к декларации совета рабочих и крестьянских депутатов и полностью поддерживает Временное правительство. Вне всякого сомнения, Государственное совещание оказало влияние на дальнейшую работу съезда, предопределило в последствие действия «верхушки» профсоюза под флагом буржуазно-демократических реформ.

На съезде был избран Всероссийский исполнительный комитет Союза железнодорожников (Викжель) в количестве 40 человек. Преобладающим большинством в составе Викжеля были служащие и чиновники. В него входили 12 высших конторских служащих, 10 инженеров и техников, 3 юриста, 2 врача, 2 машиниста и 8 рабочих. Председателем Викжеля был избран А.Л.Малицкий [...]».

(«Этапы...», ук.произв., с.33–35)