



# Локомотивсоюз

Спецвыпуск № 10 (77)

Октябрь, 2005 г.

## 100 лет профсоюзам России

**«От какого исторического наследия не должны отказываться сегодня профсоюзы России».**

Одной из примечательных черт сегодняшней российской профсоюзной жизни является то, что она проходит под сенью воспоминаний о бурных событиях 1905 года. Ныне все без исключения течения профсоюзного движения не только отмечают столетие возникновения в России профсоюзов как массовой организованной силы, оказавшей огромное влияние на всё последующее развитие нашей страны, но активно пытаются найти в тогдашних профсоюзах своих аналогов и даже прямых исторических предшественников.

Эта своеобразная сверка исторических часов под иконостасом героев первой российской революции 1905-1907 годов происходит по-разному, что в общем-то не выглядит противоестественным, если принять во внимание плюралистический, - т.е. отличающийся присутствием в нём разных концепций деятельности, - характер современного профсоюзного движения России. Удивляет другое, а именно: непреодолимое стремление определённой части нынешних профсоюзных руководителей монополизировать право представительства исторического наследия профсоюзов 1905-1907 годов в современной профдвижении России.

Речь идёт, конечно же, о руководстве ФНПР, которое вот уже почти целое десятилетие пытается убедить общественное мнение, что именно Федерация независимых профсоюзов России, является главной, если не сказать - единственной - правопреемницей первых российских профессиональных союзов наёмных работников. Как говорилось на научно-практической конференции в Москве 19 октября 1995 года, организованной Федерацией независимых профсоюзов России Всеобщей конфедерацией профсоюзов (ВКП) и Академией труда и социальных отношений (АТиСО), ФНПР заслуживает этого, во-первых, потому, что сегодня именно она является «преемницей лучших исторических традиций профсоюзов нашей страны, накопленных за десятилетия их развития - от истоков до наших дней», и, во-вторых, потому, что «российские профсоюзы от своих истоков формировались как профсоюзы будущего СССР»<sup>1</sup>. То есть, на базе той концепции деятельности, которую современные традиционные профсоюзы России вот уже пятнадцать лет пытаются адаптировать к новым историческим условиям.

Свой вклад в развитие российского профсоюзозведения внесли и некоторые руководители отраслевых структур ФНПР. Причём кое-кто из них настолько вошёл

в роль, что даже попытался закрепить за своими организациями роль истинных первопроходцев, а порой даже – движущей силы в деле создания и развития массового профсоюзного движения в России.

Так, к примеру, поступил председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Н.А.Никифоров, который, обосновывая тезис о «вековой истории» РОСПРОФЖЕЛа, заявил недавно: «100 лет назад в апреле 1905 года начал отсчёт времени один из первых в России отраслевой профсоюз железнодорожников, заложивший основу всего рабочего и профсоюзного движения».<sup>2</sup>

Ошибаетесь, господин Никифоров! В апреле 1905 года действительно был учреждён Всероссийский железнодорожный союз, который однако, согласно его Уставу, имел юридический статус профессионально-политической организации, а не отраслевого профессионального союза и который оставался таковым вплоть до последних дней своего существования, т.е. до января 1918 года. Так что придётся Вам поискать другую удобную для Вас формальную «точку отсчёта времени» существования РОСПРОФЖЕЛа.

С нашей точки зрения, ею может быть, да и то с существенными оговорками, скажем, февраль-март 1919 года, когда на осколках ВЖС был образован Всероссийский профессиональный (производственный) союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта, исполнительный орган которого – Президиум ЦЕКПРОФСОЖа возглавил коммунист И.А.Пятницкий. Но точнее всего, если учесть специфику концепции профсоюзной деятельности, точкой «отсчёта времени» существования РОСПРОФЖЕЛа следует считать октябрь 1922 года. Тогда произошло «разукрупнение» Объединённого Всероссийского производственного союза работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих), из которого был, в частности, выделен и Всероссийский союз железнодорожного транспорта. Во главе восстановленного в то же время ЦЕКПРОФСОЖа также стал коммунист А.А.Андреев.

Впрочем, господин Никифоров, Вы можете последовать и совету председателя Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Е.А.Куликова, который в своём выступлении на научно-практической конференции РПЛБЖ «Столетие «кровавого воскресенья» и возникновение массового профсоюзного движения на железнодорожном транспорте: уроки истории и современности», (Москва, 22 января 1905 года), в частности, заявил: «Нам понятно (...) желание руководства РОСПРОФЖЕЛа развернуть свою биографию вглубь истории. Более того, мы готовы помочь ему сделать это, углубив её в прошлое ещё этак... лет на 50. Скажем, к 1858 году, когда администрация начала создавать первые кассы взаимопомощи в мастерских Николаевской железной дороги. Может, я ошибаюсь, но мне почему-то кажется, что в деятельности этих ранних организационных форм профессионального движения железнодорожников, контролировавшихся администрацией, руководители РОСПРОФЖЕЛа найдут гораздо больше общего со своей работой по защите интересов своих членов, чем с деятельностью ВЖС».

Не соответствуют историческим фактам и утверждения о прямой концептуальной преемственности блока традиционных профсоюзов во главе с ФНПР, с

идейным наследием российских профессиональных союзов времён революции 1905-1907 годов. Вспомните, на какой концептуальной основе возникла ФНПР? Ответ прост: на идейном наследии ВЦСПС, правопреемником которого в нашей стране является Федерация независимых профсоюзов России. Причём не времён меньшевика Гриневича, а того ВЦСПС, во главе которого уже стояли коммунисты, управлявшие им в строгом соответствии с советской концепцией профсоюзной деятельности.

А ведь её-то в 1905-1907 годах как раз и не было даже у большевиков, которые рассматривали тогда профсоюзы не как «школу коммунизма», а как инструмент своей партии для борьбы за ниспровержение царизма.

Напомним так же, что влияние большевиков в тогдашнем профсоюзном движении было отнюдь не преобладающим. Особенно на железнодорожном транспорте, где оно в 1905-1907 годах, практически, не выходило за рамки отдельных железнодорожных мастерских. Об этом убедительно свидетельствует, в частности, и история Всероссийского железнодорожного союза, в основе деятельности которого во время революции 1905-1907 годов лежали классические принципы демократического профсоюзного движения.

Современные свободные профсоюзы России имеют, следовательно, гораздо больше прав, формальных и моральных, считать себя прямыми наследниками первых российских профсоюзов, реальными продолжателями того дела, которое последние начали сто лет тому назад. Кстати, именно поэтому, они, в отличие от ФНПР, связывают факт возникновения массового профсоюзного движения в нашей стране не с такими оргмероприятиями как, например, первая всероссийская конференция профсоюзов (сентябрь-октябрь 1905 года), а, в первую очередь, с судьбоносными для России акциями трудящихся в защиту своих прав и насущных интересов: с январско-февральскими выступлениями протеста трудящихся против расстрела рабочей демонстрации на Дворцовой площади в Санкт-Петербурге 9 января 1905 года, со всеобщей экономической стачкой железнодорожников в феврале 1905 года – этой своеобразной репетицией февральской революции 1917 года и, конечно же, со всероссийской политической стачкой в октябре 1905 года. С нашей точки зрения, именно это историческое наследие является одной из важнейших лучших исторических традиций профдвижения нашей страны потому, что она более всего соответствует общественной функции профсоюзов – адекватно представлять и эффективно защищать интересы своих членов.

Право считать себя продолжателями дела первых российских синдикатов имеют также те руководители, активисты и рядовые члены традиционных профсоюзов, которые не на словах, а на деле ведут сегодня тяжёлую борьбу за права и интересы наёмных работников. Вместе с коллегами из других свободных профсоюзов они своими действиями в новых исторических условиях претворяют в жизнь один из главных принципов первых российских синдикатов, который очень удачно сформулировал III съезд Всероссийского железнодорожного союза (декабрь 1906 года) в своём программном заявлении. В нём, в частности, говорилось: «Всякая организация среди рабочих и служащих должна иметь в основе практическую цель

этих последних, а именно: улучшение экономических, правовых, культурных, общегражданских и других условий существования железнодорожных работников (...). Единственный путь, который может вести к достижению этой цели, заключается в постоянной организованной борьбе самих трудящихся, и, следовательно, организация среди рабочих и служащих должна, прежде всего, отвечать следующему основному условию: она должна дать железнодорожным труженикам возможность с наибольшим успехом вести борьбу, во-первых, с хозяевами железнодорожных предприятий и железнодорожной администрацией, поскольку действия их направлены во вред интересам трудящихся, и, во-вторых, с общим политическим строем страны, поскольку последний является орудием эксплуатации и угнетения масс трудящегося населения и поскольку он противоречит гражданским, правовым, культурным, экономическим и другим интересам».

Сможет ли подписаться под этим заявлением нынешнее руководство ФНПР, похоже, претендующее, на право быть едва ли не «умом, честью и совестью» нашей профсоюзной истории? Едва ли. А если так, то выходит, что сегодня ФНПР управляют люди, которые по своим социальным устремлениям, образу и уровню жизни являются своего рода, как метко выразился однажды Ю.Н.Миловидов, «олигархами от профсоюзов».<sup>3</sup> То есть, скорее особой фракцией правящей элиты и отечественного предпринимательства, нежели органичной частью рабочего движения нашей страны.

Они, естественно, также имеют своих исторических предшественников в революции 1905-1907 годов, которые, однако, были... по другую сторону баррикад от боровшихся за свои права наёмных работников. Независимо от того, делали ли это такие «борцы» за народное счастье в рядах «партии власти» в стенах Государственной Думы или же с помощью «уличной дипломатии», выводя безоружных рабочих на улицу для диалога с работодателями... под дулами солдатских ружей.

Рупец В.Г.

#### Источники и литература

- 1). См.: Федерация независимых профсоюзов России – Всеобщая конференция профсоюзов – Академия труда и социальных отношений, «Профсоюзному движению России 90 лет»: (Материалы научно-практической конференции Профсоюзам России 90 лет), Москва, 1996, стр.45,58.
- 2). См.: «Сильны единством. 100 лет РОСПРОФЖЕЛ», «Краткий сборник очерков о дорожных и территориальных организациях. 1905-1005», Москва, изд-во «Железнодорожное дело», 2005, с.3.
- 3). См.: Ю.Миловидов, «Шмаковский тупик или Олигархи от профсоюзов» - «Рабочая сила», август-сентябрь 1999г.

**Учредитель и издатель:** ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: [rplbgi@mail.magelan.ru](mailto:rplbgi@mail.magelan.ru) Тел./факс: (095) 156-8545

**По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:** Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-8