

Глава первая

У ИСТОКОВ

(железнодорожные профсоюзы
в период революции 1905–1907 годов)

1.

**Научно-практическая конференция РПЛБЖ
«Столетие «Кровавого воскресенья» и возникновения
массового профсоюзного движения на железнодорожном
транспорте России: Уроки истории и современность».
Москва, 22.01.2005 (9 января по ст. ст.)**

1.1.

Е.А.Куликов, «Об исторических
предшественниках РПЛБЖ и РОСПРОФЖЕЛа»

Сегодня исполняется 100 лет расстрела мирной демонстрации рабочих Санкт-Петербурга. Поэтому мы собрались здесь, прежде всего для того, чтобы почтить память тех наших братьев, которые погибли тогда на Дворцовой площади.

Эти жертвы были не напрасны, так как волна народного возмущения содеянным, которая прокатилась по всей России зимой-весной 1905 года, дала мощный толчок стихийному стремлению к объединению сил трудящихся в

* Даты до февраля 1918 года приведены по юлианскому календарю – по старому стилю.

деле защиты своих насущных интересов. Одним из проявлений этого стало массовое возникновение профсоюзов наемных работников, которое сегодня принято считать датой начала массового российского профсоюзного движения. Это – также одна из причин созыва сегодняшней конференции РПЛБЖ.

Вообще-то говоря, изначально проводить данное мероприятие брался наш партнер – Центр поддержки профессиональных союзов и гражданских инициатив, сокращенно – ПРОФЦЕНТР. И проходить оно должно было так же сегодня, 22 января, в формате II всероссийского съезда рабочих (I всероссийский съезд рабочих состоялся, как вы помните, в июне 2004 года).

К сожалению, ПРОФЦЕНТРУ не удалось осуществить задуманное, так как на него было оказано небывало мощное давление со всех сторон. Например, со стороны государственных структур, которые задействовали так называемый «административный ресурс», чтобы не допустить его проведения. О силе этого давления говорит, к примеру, то, что в период непосредственной подготовки съезда 19 и 20 января в офисе Профцентра была полностью отключена телефонная связь.

Было оказано давление и на организации, финансировавшие съезд. В результате сначала ПРОФЦЕНТР был вынужден изменить его формат: число участников сократилось с 500–600 до 100. А затем, буквально накануне открытия – вообще отказаться от его проведения из-за отсутствия у него финансовых возможностей.

По нашим сведениям, активно подсуенилось в деле срыва II съезда рабочих и руководство ФНПР, которое также внесло свою лепту в то, чтобы не допустить его проведения. Вообще-то эта линия на подавление свободного профсоюзного движения является обычной для нынешних лидеров ФНПР, полностью воспринявших здесь давнюю традицию большевиков сталинского типа. Они, как известно, всегда действовали по правилу: кто не с нами, тот против нас, – убирая со своего пути всех несогласных с их курсом. Придерживаясь такой установки, руководство ФНПР сделало все, чтобы не допустить, например,

проведения I съезда рабочих. Однако, самое большое, чего ему удалось тогда достичь, так это вынудить Леха Валенсу, лидера польской «Солидарности» и экс-президента Польши отменить свое участие в нашем съезде, сумев так привлечь на свою сторону некоторых видных профсоюзных лидеров российского и международного уровня. Как известно, ФНПР, присвоившая гигантское имущество ВЦСПС, платит в Международную конфедерацию свободных профсоюзов значительные для нее взносы, а сам Шмаков стал вице-президентом МКСП. Но всероссийский съезд рабочих все же состоялся, хотя и в заметно сжатом формате, чем намечался.

Сегодня давление на ПРОФЦЕНТР с целью воспрепятствовать его проведению было несравненно сильнее. Мы объясняем это тем, что памятная для нас столетняя годовщина «Кровавого воскресенья» припала на момент резкого обострения социальных противоречий в российском обществе, вызванного правительственной пенсионной реформой и отменой льгот. По стране сегодня катится вал настоящих бунтов пенсионеров. Поневоле в голову приходят аналогии с январско-февральскими событиями 1905 года, когда недальновидная политика правящих кругов царской России привела к образованию в стране настоящей революционной ситуации.

И мы не исключаем того, что в создавшейся обстановке кое-кому среди высокопоставленных чиновников властных структур могло показаться, что проведение II всероссийского съезда рабочих в память январской трагедии 1905 года и возникновения массового боевого профсоюзного движения может еще более обострить и без того довольно-таки напряженную ситуацию в стране.

Уверен также, что кое-кто в руководстве ФНПР из числа, так сказать, уже давно «вошедших во власть» самого высокого уровня, вполне мог приложить свою руку для укрепления этих опасений с помощью традиционного для этих «рабочих» лидеров шантажа угрозой «русского бунта, бессмысленного и беспощадного». Для высшей номенклатуры ФНПР такого рода аппаратная комбинация из арсенала привычной для них «подковерной борьбы» в

коридорах власти выгодна еще и тем, что она позволяет им еще раз попытаться решить важную тактическую задачу в проводящейся в настоящее время с большим размахом пропагандистской компании – убедить трудящихся России, что именно ФНПР – и только лишь она – может считаться сегодня истинным правопреемником первых массовых российских профсоюзов, которые возникли на гребне волны революции 1905–1907 годов.

Подтверждением сказанному может служить, к примеру, факт подготовки руководством РОСПРОФЖЕЛА объемного издания по истории профсоюзного движения. В нем предпринимается попытка обосновать тезис, что в апреле сего года РОСПРОФЖЕЛ намерен отпраздновать не более и не менее как свое столетие!?

Имеющиеся в нашем распоряжении документы и материалы по истории профсоюзного движения железнодорожников России убедительно доказывают полную абсурдность данного утверждения. Но коль скоро оно официально озвучено руководством РОСПРОФЖЕЛА, то мы не можем оставаться в стороне перед лицом такой грубой фальсификации истории профсоюзного движения России. Тем более, что одной из движущих сил процесса формирования массового боевого профдвижения на железнодорожном транспорте России были машинисты паровозных бригад, которые своей самоотверженной борьбой за интересы трудящихся сумели провести в нашей стране первую – и успешную – действительно демократическую Октябрьскую революцию. Так назвали современники знаменитую всеобщую политическую стачку в октябре 1905 года, которую, кстати, начали машинисты и конторщики Московско-Казанской железной дороги, и результатом которой был подписанный Императором Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Вот почему проблема преемственности традиций профессиональных союзов железнодорожников также является важным вопросом повестки дня нашей сегодняшней встречи. Тем более, что еще десять лет тому назад, в марте 1995 года, на своем II съезде РПЛБЖ официально объ-

явил о том, что считает себя правопреемником Всероссийского профессионального союза паровозных бригад, основанного в марте 1917 года, будущие члены которого сыграли весьма важную роль и в профдвижении железнодорожников времен революции 1905–1907 годов.

Посвящая нашу конференцию памяти жертв январских событий 1905 года и столетию возникновения в России массового профсоюзного движения, мы рассматриваем ее не как чисто научное мероприятие. Для нас это не только хорошая возможность сопоставить нашу работу с деятельностью первых российских профсоюзов железнодорожников, но и удобный повод еще раз обсудить актуальные проблемы сегодняшней борьбы за насущные интересы работников железнодорожной отрасли, а по большому счету, за права всех наемных трудящихся России, которые сегодня нарушаются сплошь и рядом.

С учетом всего изложенного предлагается следующая повестка для конференции:

1. Дискуссия по теме: столетие «Кровавого воскресенья» и 100-летие возникновения массового профсоюзного движения на российском железнодорожном транспорте России: «Уроки истории и современность».

2. О ситуации в ОАО «Российские железные дороги», тактике работы нашего Профсоюза и ближайших задачах РПЛБЖ.

Согласны? Принято единогласно.

В начале я хотел бы подчеркнуть, что, несмотря на то, что хотя на всероссийском, федеральном, как сказали бы сегодня, уровне профессиональное движение машинистов организационно оформилось в марте 1917 года, первые профсоюзы работников паровозных бригад возникли еще в 1903 году. В годы первой российской революции они уже действовали, как вполне самостоятельные оргструктуры на местном и даже на региональном уровнях, подавляющее большинство которых входило в профессиональные секции Всероссийского союза железнодорожных служащих и рабочих или, как еще говорили тогда, Всероссийского железнодорожного союза (ВЖС).

ВЖС возник на волне подъема стачечного движения железнодорожников, которое прокатилось по России в январе-феврале 1905 года. Поэтому нет ничего удивительного в том, что для ВЖС и его членских организаций забастовка тогда была главным, а, чаще всего, единственным средством достижения поставленных им целей, особенно в том, что касалось защиты социально-трудовых интересов членов входивших в него организаций. Вот почему ВЖС являлся неременным участником не только всех крупнейших забастовочных выступлений рабочих в 1905–1907 годах, но и сыграл, по меткому выражению советского ученого Б.П.Гусарова, роль «локомотива» первой российской революции.

Путь, который прошли первые железнодорожные синдикаты – члены ВЖС на заре российского профдвижения, был во многом повторен спустя 90 лет. И сделал это его прямой наследник – Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников.

Что бы там не заявляли на этот счет наши «доброжелатели», мы имеем полное моральное и формальное право говорить так. Прежде всего потому, что, как и наши предшественники из ВЖС, мы также создавались на базе спонтанного социального творчества рядовых масс железнодорожников, не спрашивая разрешения высокого начальства из МПС. Мы, как и наши деды в 1905 году, выросли из стачкомов работников железных дорог России, наиболее известным из которых был в 1991 году Московский координационный совет по социально-экономической защите железнодорожников (МКС). И также, как и рабочие активисты, члены ВЖС, он был вынужден сделать забастовку своим главным средством воздействия на несговорчивого работодателя в лице железнодорожной администрации. За что, кстати, тоже стали объектом многолетних преследований со стороны «железнодорожных генералов».

Что же касается РОСПРОФЖЕЛта, то у него с самого начала был иной, чем у нас, как и у профсоюзов, входивших в ВЖС, алгоритм развития.

Независимый профсоюз железнодорожников и транспортных строителей создавался не на митингах и собра-

ниях рабочих активистов, а в тиши министерских кабинетов. Причем вся эта, так называемая перестройка профсоюзной деятельности, проходила при самом активном участии железнодорожной администрации. В результате, произошло то, что и должно было случиться: «железнодорожные генералы» сумели не только сохранить свой контроль над всеми звеньями оргструктуры РОСПРОФЖЕЛА, в том числе и непосредственно возглавляя их, но и заставить его придерживаться прежней, советской схемы регулирования трудовых отношений в отрасли, где он, фактически, по-прежнему выступает не как профсоюз работников, а как специфическое социальное подразделение системы управления ОАО «Российские железные дороги».

Отсюда вывод: РОСПРОФЖЕЛ не имеет морального права считать себя продолжателем дела ВЖС, который в течение всей своей истории последовательно боролся против большевистской концепции профсоюзной деятельности, лежавшей, если вы помните, в основе советской «модели» профсоюза. Вот почему мы и говорим нынешним руководителям РОСПРОФЖЕЛА: «Ваши ноги растут не из Всероссийского железнодорожного союза образца 1905-1907 гг., а из Всероссийского профессионального союза рабочих и служащих железнодорожного транспорта, возникшего в марте 1919 года на осколках разгромленного большевиками ВЖС, преобразованного затем (октябрь 1922 года) посредством многоступенчатой оргреформы, во Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта, высший исполнительный орган которого – ЦЕКПРОФСОЖ возглавил коммунист А. Андреев».

Не имеет морального права РОСПРОФЖЕЛ считать себя продолжателем дела ВЖС в современном профдвижении России еще и потому, что все трескучие заявления его руководителей в СМИ о том, что именно он является наиболее последовательным защитником интересов трудящихся, совершенно не подтверждаются конкретными действиями в живой профсоюзной работе. Готов биться об заклад, что нынешнее руководство РОСПРОФЖЕЛА никогда не возьмется претворять в жизнь следующие положения из

программного заявления III съезда ВЖС (декабрь 1906 года), где, в частности, говорится: «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 железнодорожных 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 (подчеркнуто мною. – Е.К.), 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».

Что же до нас, то мы с первых лет своего существования ведем тяжелую борьбу против административного произвола в отношении тружеников железных дорог. И в нашем профсоюзе работодателям и их представителям никогда не найдется места: эта позиция была зафиксирована еще в первой редакции Устава РПЛБЖ, принятого его учредительным съездом в январе 1992 года. Иначе говоря, мы всей своей практической работой постоянно доказываем приверженность принципам действительно свободного демократического профдвижения, одним из наиболее ярких представителей которого были профсоюзы ВЖС. Сегодня мы готовы отстаивать эти принципы, которые лежат в основе деятельности всего мирового свободного профдвижения, всеми имеющимися в нашем распоряжении законными средствами. В том числе и с помощью всеобщей забастовки и других разновидностей стачки, которую ВЖС считал «главнейшим средством экономической борьбы», а РОСПРОФЖЕЛ, похоже, полностью

исключил из своего арсенала способов воздействия на не-
стговорчивого работодателя.

Тут недавно у меня состоялся телефонный разговор с
Председателем ЦК РОСПРОФЖЕЛА Н.Никифоровым. В
числе прочих, был затронут и вопрос о перспективах со-
трудничества между РОСПРОФЖЕЛОМ и РПЛБЖ. Гос-
подин Никифоров считает, что такое сотрудничество воз-
можно ... только через вступление нашего профсоюза в
РОСПРОФЖЕЛ. Я ответил ему, что сегодня так вопрос
ставиться не может, ввиду того, что у нас с РОСПРОФ-
ЖЕЛОм существуют принципиальные разногласия по це-
лому блоку вопросов повседневной борьбы. «И какие же
это разногласия?» – поинтересовался Никифоров. «Ну,
например, по вопросу об отношении к забастовке, – отве-
тил я. – Наш профсоюз считает, что забастовка сегодня
является первейшим инструментом защиты прав работ-
ников и важным средством давления на работодателя. А
вы от забастовок отказываетесь вообще, в принципе!»

И знаете, что мне ответил председатель ЦК РОС-
ПРОФЖЕЛА? «Ну почему же? – сказал он. – Я – за заба-
сточки, но ... естественно, не на железнодорожном транс-
порте!» И после таких заявлений ведомственная пресса
ОАО «РЖД» смеет утверждать, что в сравнении с РОС-
ПРОФЖЕЛОМ РПЛБЖ – «желтый», т.е. стоящий на
принципах соглашательства профсоюз?!

Можно было бы провести еще целый ряд примеров и
аналогий из истории и современной практики профсоюз-
ного движения железнодорожников на тему о правопре-
емственности в деятельности железнодорожных профсо-
юзов прошлого и настоящего. Вывод все равно был бы
один: сегодня только мы, свободные профсоюзы, можем
считаться продолжателями дела первых профессиональ-
ных союзов железнодорожников, создавших ВЖС, кото-
рые сыграли выдающуюся роль в Октябрьской револю-
ции 1905 года. И если бы тогда, 100 лет назад, царское
правительство сделало верные выводы из январской тра-
гедии 1905 года и закрепило в реальной жизни завоеван-
ные трудящимися в октябре права и свободы, глядишь,
России и не потребовалось бы пережить, на этот раз в

1917 году, второй, большевистский сценарий Октябрьской революции. А в 1990-е годы – подвергать наш народ тяжелейшим испытаниям, заставив его вынести на своих плечах всю тяжесть антисоциальных экспериментов новых российских реформаторов. Думаю также, что не было бы и нашего спора с нынешним руководством РОСПРОФЖЕЛА по обозначенным выше вопросам истории железнодорожных профсоюзов. Ведь в условиях демократического процесса общественных преобразований большевикам никогда бы не удалось навязать российскому профдвижению свою концепцию профсоюзной деятельности, которая может работать только в условиях тоталитарного или авторитарного режима.

Но, как часто говорят наши ученые – эксперты, «история не терпит сослагательного наклонения». И в железнодорожной отрасли мы сегодня имеем то, что имеем: практически не реформированную в рыночном духе систему управления трудом, в которой свободным профсоюзам до сих пор не находится места, несмотря на все заявления администрации МПС о необходимости развивать социальное партнерство.

Что же касается РОСПРОФЖЕЛА, то нельзя отрицать, что он имеет свою собственную историческую биографию. Она, однако, существенно отличается от того исторического пути, который прошли свободные профсоюзы железнодорожников России.

Нам понятно также и желание руководства РОСПРОФЖЕЛА развернуть эту биографию вглубь истории. Более того, мы готовы помочь ему сделать это, углубив ее в прошлое еще 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, контролирувавшихся администрацией, руководители РОСПРОФЖЕЛА найдут гораздо больше общего со своей работой по защите профессиональных интересов своих членов, чем с деятельностью ВЖС. Так, что господа-товарищи из вер-

хушки РОСПРОФЖЕЛа, можете начинать готовить новое издание, посвященное 150-летию вашего профсоюза. А нам оставьте то, что принадлежит РПЛБЖ: право вести борьбу в защиту насущных интересов железнодорожников на базе принципов, лежавших в основе деятельности профсоюзов ВЖС в годы первых российских буржуазно-демократических революций начала прошлого века. Так что, как говорится: «каждому свое...!»