

## К. В. Епифанцев

### К вопросу о "рельсовой войне" в Кузбассе

В последние годы на постсоветском пространстве произошёл ряд «демократических революций», в ходе которых были задействованы широкие народные массы. Одной из основных причин поддержки новой власти на Украине, в Киргизии и Грузии явился комплекс социально-экономических проблем. Поддержка новой элиты является одной из форм социального протеста. В России также сохраняются многие социально-экономические проблемы, истоки которых уходят в 1990-е годы. В это время наблюдалась волна массовых забастовок, которые принимали такие радикальные формы, как, например, «рельсовая война».

«Рельсовая война» стала в 1990-е годы широко распространённой формой социального протеста. Не обошло перекрытие железной дороги и провинциальный городок Кемеровской области – Юргу. Следует заметить, что город Юрга занимает важное стратегическое значение, так как находится практически в центре Транссибирской железнодорожной магистрали.

Характерной особенностью Юрги являлось и является то, что основная масса жителей города – это работники Юргинского машиностроительного завода, бывшего предприятия 4-го Главного управления Министерства общего машиностроения СССР. Функционирование города напрямую зависело от стабильности на этом градообразующем предприятии, имевшем впечатляющие производственные мощности<sup>1</sup>.

Снятие оборонного заказа с Юргинского машзавода в 1989 году потребовало реорганизации производства в сторону выпуска товаров народного потребления<sup>2</sup>. Для этого были необходимы немалые средства – на приобретение нового оборудования, материалов и комплектующих. Однако закон о конверсии 1989 года, предусматривающий помощь государства в реорганизации, не был реализован. Это привело к остановке ряда цехов, сокращению числа рабочих и долговременным задержкам по выплате заработной платы и, в целом, к обострению социальной напряжённости в городе.

После шести месяцев задержки заработной платы в 1998 году руководство завода стало рассчитывать талонами, так называемыми «еса-

---

Епифанцев Кирилл Валерьевич, Юргинский технологический институт Томского политехнического университета, механико-машиностроительный факультет, кафедра горно-шахтного оборудования, группа 10730.

Эл. почта: yarrisl@mail.ru

<sup>1</sup> *Гласность*. – 1998 г. – 22 марта.

<sup>2</sup> *Галкин Н. В.* История Юрги. 2001. – 472 с.

улками» (названные так по имени директора предприятия Владимира Есаулова). На них можно было купить продовольственные и промышленные товары в магазинах, находящихся на территории завода. Однако эта продукция имела незначительный ассортимент и стоимость значительно превышающую рыночную. Сложившаяся ситуация вела к росту недовольства рабочих.

В результате на заводе был создан Первый забастовочный Комитет, в который вошли работники отделов Заводуправления. Но Первый забастовочный комитет не дал никаких существенных результатов по причине абсолютного большинства в его составе административных работников, которые были настроены достаточно лояльно к руководству предприятия, старались затянуть решение проблем. Между тем, Забастовочный комитет принял решение отправить в Москву для поиска конверсионных средств инициативных и уважаемых рабочих цеха № 18 А. Ярощука и цеха № 22 С. Гузка. Поддержку в поиске долгожданных денег из Москвы своим землякам оказал тогдашний депутат Государственной Думы от Кемеровской области Т. Г. Авалиани <sup>1</sup>. Он обеспечил А. Ярощуку и С. Гузку столь необходимые беспрепятственные пропуски в нужные министерства. Т. Г. Авалиани связался с московскими средствами массовой информации и в оппозиционной газете «Гласность» была опубликована статья, в которой обнажались проблемы далёкого сибирского завода. Однако в Министерстве Общего машиностроения двум юргинским посланникам не удалось добиться правды. Чиновникам нужно было много времени, чтобы найти нужные документы о выделении конверсионных средств для завода.

А. Ярошук и С. Гузок не имели возможности долго оставаться в столице и поэтому вскоре вернулись. По возвращению в Юргу, А. Ярошук предлагает организовать новый, Второй забастовочный комитет, и обратиться к трудящимся города для создания городского забастовочного комитета, чтобы придать масштабность народному протесту. Вскоре на машзаводе был создан забастовочный комитет, который возглавил председатель профкома завода Г. Д. Карманов. Таким образом, профсоюзный комитет встал на сторону рабочих. Бастующих машзавода активно поддерживали работники бюджетных организаций города, которые также испытывали многомесячные задержки зарплат.

Тем временем, забастовками были охвачены шахтёрские города Кузбасса – Анжеро-Судженск и Междуреченск. Причинами массовых забастовок трудящихся Кузбасса являлось следующее: рост безработицы, а также низкая заработная плата, которую регулярно задерживали. Для многих юргинцев ярким примером защиты своих прав явились события в городе Анжеро-Судженске, где бастующие вышли на рельсы и перекры-

---

<sup>1</sup> Кузнецкий край. – 1998 г. – 20 января.

ли железную дорогу. Второй Забастовочный комитет поддерживал связь и постоянно сотрудничал с другими забастовочными комитетами городов области, чтобы не быть в информационном вакууме и проявлять солидарность с рабочим Кузбасса. На митинге у Заводоуправления рабочие выступили с поддержкой требований шахтёров Кузбасса и призвали юргинцев последовать их примеру – перекрыть железную дорогу.

События, предрешившие «рельсовую войну» в Юрге, начались 18 мая 1998 года. Первым забастовал металлургический цех № 10, в любой момент был готов забастовать и цех № 14. Металлурги начинали бастовать первыми, потому что именно их тяжёлый труд, невозможен без хорошего питания. Решение выйти на рельсы принял штаб, организованный на Юргинском машзаводе. В руководстве штаба – учителя, медики, ветераны, работники автотранспортного предприятия. Координатором акции выбран председатель профкома завода Г. Д. Карманов, которому доверяла основная масса рабочих. Костяк участвующих в акции – машиностроители. Акция началась 20 мая 1998 года в 15 часов со сбора пикетчиков на площади Советов в центре города. Вскоре последовал выезд участников в район пикетирования, который находился между станцией Юрга-I и Юрга-II. На место проведения акции пикетчики прибыли организованно: автотранспортное предприятие выделило автобусы.

Первыми пикетчиками стали члены забастовочного комитета. Штаб принял решение: электропоезда местного значения пропускать. И движение на станцию Болотное, по направлению в Новосибирск, не перекрывалось, также было принято пропускать поезда стратегической важности, направлявшиеся на химический комбинат в город Северск Томской области. Бастующие в свою очередь приступили к обустройству места блокады – началась установка палаток, разведение костров для приготовления пищи и т. д. Таким образом, бастующие заявили, что они пришли сюда надолго.

Ситуация с перекрытием железной дороги показала, что власть была не способна удержать бастующих от такой крайней формы протеста. Глава города О. Абашкин ещё в 10 часов утра этого же дня вместе с начальником городского отдела милиции Я. Богером побывали в забастовочном штабе, находившемся на рельсах. Они обговорили с руководителями акции протеста ряд организационных моментов. В итоге было принято решение: рабочие дружины возьмут под свой контроль и обеспечат порядок в районе пикетирования с целью избежания инцидентов. Глава города следующим образом оценил происходящее: «Я должен был бы выступать против таких акций, но, как юргинец, как человек, я людей понимаю – они не видят другого выхода из сложившегося положения. Однако последствия подобной акции мы ощутим на себе в самое ближайшее время на примере снабжения Теплоэнергоцентрали машзавода топливом: подвезти уголь из того же Красноярска мы уже не сможем, и

вновь станет вопрос о снабжении города горячей водой!»<sup>1</sup>.

20 мая был самым горячим днём за все время «рельсовой войны». В 12 часов этого дня юргинские учителя провели конференцию, на которой высказали своё мнение о реформе образования в России и материальном положении учителя. На конференции было принято решение поддержать акцию протеста шахтёров Анжеро-Судженска и юргинских машиностроителей, перекрывших Транссибирскую магистраль.

21 мая стал вторым днём «рельсовой войны» в Юрге и седьмым – в Анжеро-Судженске. Недельное перекрытие рельс шахтёрами Анжеро-Судженска в Кемеровской области сложилась чрезвычайная ситуация – серьёзно осложнилась поставка в область необходимых продуктов питания, материалов и средств, необходимых для предприятий с непрерывными технологическими процессами. Полностью была остановлена перевозка пассажиров на Дальний Восток и обратно. После нескольких дней рельсовой войны в Юрге, поезда скопились от станции Юрга-I до Екатеринбурга и от Анжеро-Судженска до Читы.

22 мая Правительственная делегация прибыла в бастующий регион и провела первую встречу с протестующими горняками Прокопьевска. Туда направляются представители от координационного комитета и глава города Юрги, чтобы выразить перед комиссией мнение всех юргинцев и в целом охарактеризовать обстановку в городе.

Рост внимания к «рельсовой войне» увеличивался с каждым часом. Местные и Всероссийские телерадиокомпании постепенно стягивались к месту событий. Центральное телевидение постоянно сопровождало Правительственную делегацию и юргинцы стали «знаменитыми» на всю Россию. Вечером программа «Время» сообщило о том, что в результате перекрытия Транссиба на Западно-Сибирской железной дороге остановлено движение почти 300 пассажирских и свыше 350 грузовых составов.

По приезду в Кузбасс О. Сысоев заявил, что будет рассматривать только экономические вопросы и предложения, а политические требования невыполнимы – для отставки Президента нужны более веские причины. Но пикетчики не собирались менять требования.

Сочувствие, поддержка и помощь пикетчикам шли от многих горожан. Жители привокзальной части города приносили бастующим молочные продукты, а также обеспечивали подвоз дров. Интересный факт – многие из них, видимо, предполагая возможность гражданской войны, просили у организаторов пикета выдать им «расписку» о том, что в случае восстановления Советской власти они были на стороне пикетчиков. Люди думали об изменении политического режима. Это ещё раз доказывает всю серьёзность сложившейся ситуации.

23 мая ожидался приезд О. Сысоева с комиссией в Юргу, но планы

---

<sup>1</sup> *Резонанс*. – 1998 г. – 4 июля.

чиновника меняются и он вылетает в Анжеро-Судженск. Поступает сообщение, что после переговоров в Междуреченске, длившихся до часу ночи, шахтёры с рельсов ушли, и движение по югу области было возобновлено. А в Юрге прибывают представители Минтопэнерго, министерств экономики, финансов и путей сообщения, чтобы провести встречу с бастующими и, возможно, открыть движение поездов.

В результате работы комиссии в этот же день был разработан и подписан совместный протокол. От властных структур протокол подписали: от Минтопэнерго – министр В. Е. Зайденберг, от Минфина – министр В. В. Зотов, от МПС – министр В. В. Мощенко, от областной Администрации – А. А. Гребенников, от города – глава Администрации г. Юрги О. М. Абашкин. Забастовочный комитет оставил за собой право: в случае невыполнения условий протокола до 1 июня 1998 года акция возобновится. 24 мая 1998 года движение поездов было открыто.

Больше всех пострадала железная дорога. Железнодорожники в результате перекрытия путей сообщения потеряли около 80 млн. рублей. Эти потери – во многом результат долгих действий Правительства, отсутствия точного и согласованного плана действий по выходу из сложившегося в регионе положения.

Стоит заметить, что Правительство и чиновники не спешили решить ситуацию как можно быстрее. Требования рабочих выполнялись в очень ограниченном объёме. Первое действие, которое последовало со стороны правительства – снятие с должности директора завода В. Есаулова

Полностью были выполнены лишь два требования пикетчиков. Первое: Минфин России перечислил 21 млн. рублей ОАО «Кузнецкуголь» и ОАО «Ленинскуголь» для непосредственной оплаты Юргинскому машзаводу за изготовленные им механизированные комплексы в счёт средств угольной промышленности. Второе: в целях загрузки АООТ «Юрмаш» Минтопэнерго РФ до 20 июня рассмотрело и утвердило проекты на изготовление горно-шахтного оборудования для модернизации очистных забоев.

Ещё два требования были выполнены менее чем на половину. Во-первых, Министерство экономики и Министерство финансов из 25 млн. рублей конверсионных средств выплатил Юргинскому машзаводу только 4 600 миллионов рублей. Во-вторых, Министерство обороны частично погасило в июне 1998 года задолженность перед Юргинским гарнизоном Сибирского военного округа, из 15 млн. рублей долга военные получили 11,7 млн. рублей<sup>1</sup>.

В целом забастовка не принесла тех результатов, которые ждали горожане. К бастующей Юрге не присоединились другие города Кузбасса и России. Администрация Кемеровской области, а также Администрация

---

<sup>1</sup> Личный архив В. И. Зелинского.

города Юрги на словах поддерживали трудящихся, а на деле пунктуально исполняли указания Правительства. Составленные наспех, перед приземлением правительственной комиссии требования, не были достаточно конкретными и обоснованными, что и дало возможность комиссии использовать их в своих интересах. Цель у комиссии была одна – как можно меньше сделать уступок для рабочих. И это ей удалось.

Как следствие забастовочных движений, 30 июня 1998 года в Кемерово прошёл II съезд Ассоциации содействия представительным органам государственной власти и местного самоуправления. Суть обращения – осуждение антикризисной правительственной программы как антинародной и требование немедленной отставки президента Б. Ельцина. Координационный совет городов Кузбасса поставил в известность вице-премьера О. Сусоева о невыполнении подписанных протоколов, и инициировал пикетирование железной дороги в Анжеро-Судженске, Юрге и Прокопьевске. Таким образом, начался второй этап «рельсовой войны».

1 июля 1998 года в Юрге прошло очередное пикетирование железной дороги без остановки движения поездов. Акция прошла без остановки производств на Юргинском машзаводе. В течение первых двух суток акция выражалась в пикетировании железной дороги по 8 часов в день<sup>1</sup>. На третий день дорога была перекрыта пикетчиками. Милиции был отдан приказ о недопущении перекрытия железной дороги, но пикетчики опередили милиционеров. Главное требование – отставка президента Б. Ельцина и правительства. Экономические требования остались прежними<sup>2</sup>.

В то же время к пикетчикам поступали телеграммы из разных городов области со следующим, одинаково похожим содержанием: «Мы поддерживаем требования участников пикета, но железную дорогу просим не перекрывать и избрать другие формы протеста. Блокада железной дороги наносит, в первую очередь, вред Кемеровской области»<sup>3</sup>.

Глава города Юрги О. Абашкин поддерживает требования пикетчиков, но в то же время говорит, что нужно искать другие пути выхода из сложившейся ситуации. Мнения жителей Юрги разделились: кто-то согласен с перекрытием железной дороги, кто-то нет, но требования пикетчиков поддерживают все<sup>4</sup>.

Новый виток напряжённости взволновал Правительство. И вскоре к пикетчикам приходит телеграмма от вице-премьера О. Сусоева: «Предлагаю приостановить перекрытие железной дороги на время переговоров об экономических требованиях». Но члены штаба решили про-

---

<sup>1</sup> *Воспоминания* В. И. Зелинского. Стенограмма беседы от 10 мая 2006 г.

<sup>2</sup> *Резонанс*. – 1998 г. – 23 мая.

<sup>3</sup> *Трудовой Кузбасс*. – 1998 г. – 10 сентября.

<sup>4</sup> *Архив краеведческого музея г. Юрги.*

должить блокаду железной дороги<sup>1</sup>.

Губернатор Кемеровской области А. Г. Тулеев поддерживает пикетчиков и направляет обращение к Председателю Правительства С. Кириенко и пикетчикам, в которой говорит, что вторичное перекрытие железной дороги спровоцировано членами Правительства во главе с вице-премьером, которые не выполнили условия подписанных протоколов и игнорируют справедливые требования пикетчиков. В ответ Губернатору приходит Правительственная телеграмма от Первого заместителя министра путей сообщения Ковалёва о том, что в результате блокирования железной дороги в мае–июне, был нанесён ущерб в размере 140 млн. рублей. Тем самым Правительство попыталось переложить вину за происходящее на региональную власть.

Блокаду железной дороги просят снять у машиностроителей и перейти к иным формам протеста и муниципальные предприятия г. Юрги: «Тепловые сети», «Водоканал», «Энергия», «Дорожник». Эти организации, отвечающие за жизнеобеспечение города, не могли производить летний ремонт в связи с задержкой ремонтных материалов на рельсах. Томичи также требуют изменить форму протеста, так как именно в это время начинается завоз северянам на зиму продовольствия и других товаров жизнеобеспечения, стройматериалы для городов и посёлков нефтяников и газовиков.

В результате давления «со всех сторон», 19 июля 1998 года блокада железной дороги была прекращена, участники акции протеста перешли к пикетированию, которое продолжалось до конца месяца. В распространённом 20 июля 1998 года заявлении представителей координационных Советов Кузбасса отмечалось: во-первых, приезд заместителя Правительства О. Сысоева стал признанием того факта, что причиной вторичного блокирования железной дороги явилось невыполнение высшим органом исполнительной власти протокола от 25 мая 1998 года. И хотя сам приезд О. Сысоева не снял остроты ситуации, координаторы учли заявление вице-преьера о приезде 21 июля в область комиссии для подготовки специального заседания Правительства по Кузбассу и приняли решение о временном разблокировании железной дороги<sup>2</sup>.

Тем временем, юргинская межрайонная прокуратура возбудила уголовные дела на лидеров забастовочного комитета Ярощука, Хохолова и Карманова по факту незаконного перекрытия железной дороги<sup>3</sup>. Аресты были призваны запугать участников блокады, отбить желание вновь идти на рельсы. Заводчанами и участниками акции пикетирования железной дороги стали организовываться многочисленные митинги у прокура-

---

<sup>1</sup> *Воспоминания* А. В. Ярощука. Стенограмма беседы от 17 апреля 2006 г.

<sup>2</sup> *Архив* музея Юргинского машиностроительного завода.

<sup>3</sup> *Воспоминания* А. В. Ярощука. Стенограмма беседы от 17 апреля 2006 г.

туры в поддержку своих лидеров. Во время собраний рабочих коллективов было собрано более 20 тысяч подписей в пользу своих товарищей. 19 ноября 1998 года областная прокуратура судебное преследование прекратило из-за отсутствия состава преступления.

Изменился социально-политический климат Юрги: был подорван авторитет руководства завода и местной власти. Перекрытие Транссиба могло принести и более серьёзные последствия. Государство больше потеряло от простоя поездов, чем от выплаты заработной платы рабочим.

По мнению лидеров забастовочного движения, можно было избежать блокады Транссиба, существовали и другие пути выхода из экономического кризиса в Юрге, а именно: во-первых, выплата правительством денег для перестройки производства на машзаводе; во-вторых, объявление завода банкротом с введением внешнего управления, замораживание долгов, выдача долгосрочных кредитов; в-третьих, выпуск на Юрмаше крупных изделий с большой серией, таких как, например, городских автобусов, ремонт грузовых железнодорожных вагонов, оборудование для нефтеперерабатывающей отрасли, наращивание и внедрение технологического оборудования для комплекса горношахтного оборудования; в-четвёртых, реализация продукции без посредников, которые забирают большую часть прибыли завода; в-пятых, возвращение Юргинского машзавода в число оборонных предприятий России.

Правительство извлекло определённые уроки из «рельсовой войны». Уже осенью 1998 года начинается поэтапное погашение задолженности перед работниками Юргинского машзавода <sup>1</sup>. Власть реформировало правовую базу, что позволило решать подобные кризисы. Появились такие законы как «О банкротстве предприятий и введении внешнего управления», «Об уголовной ответственности руководителей предприятий за задержку выплат заработной платы» и т. д.

Таким образом, «рельсовая война» в Юрге и других местностях России в 1998 году показала, прежде всего, неспособность Правительства решать вполне посильные задачи. Кризисная ситуация в г. Юрге выявила и не зрелость российского рабочего класса достигать поставленных целей.

---

<sup>1</sup> Юргинский машиностроительный завод. – М., 2003. – 320 с.