

Часть первая

Глава I. Роспрофжел: веки истории

С развитием производства профсоюзы вначале возникли в Англии в конце XVIII века, позднее они получают распространение во Франции, Германии, США, затем и в России. А что же было прообразом будущего профсоюза железнодорожников нашей страны?

Еще в 1895 году в главных мастерских Московско-Казанской железной дороги работал *кружок рабочих*. Цель железнодорожников состояла в подготовке к активному выступлению против существующих порядков на дороге. В результате объявлена забастовка, закончившаяся победой рабочих. Впоследствии волна забастовок и крупных стачек прокатилась по Сибирской и Закавказской и всем другим железным дорогам. Бастовавшие требовали повышения заработной платы, отмены сверхурочных часов и ночных работ, улучшения гигиенических условий труда, недопущения грубости со стороны администрации. Всё это способствовало росту рабочего движения.

К началу революции 1905-1907 годов уже существовали вполне оформившиеся профсоюзные организации. Например, «Союз железнодорожных служащих всех служб Юга России» Харьковского железнодорожного узла. 20-21 апреля 1905 года представители (в основном управленческие служащие) десяти железных дорог (и Московско-Ярославско-Архангельской в том числе), собравшиеся в Москве на совещание, единодушно высказались за создание **Всероссийского союза железнодорожников** - внепартийной и корпоративной организации. На съезде были приняты «Платформа» и «Устав Союза», определяющие цели и задачи: улучшение жизни и защита экономических, правовых, социальных интересов рабочих и служащих. Но решения съезда не пользовались особым авторитетом у широких масс железнодорожников. Хотя в мае циркуляром Министерства путей сообщения рабочий день был сокращен на час, это не удовлетворило рабочих. В июле 1905 года в Москве нелегально работал уже второй Всероссийский съезд профсоюза железнодорожников. На нем обсуждался вопрос о всеоб-

щей забастовке. Осенью забастовочное движение на транспорте получило огромный размах. В октябре *всеобщая забастовка* повсеместно парализовала все движение на транспорте. 2 декабря правительство вынуждено было запретить забастовки на железнодорожном транспорте («вплоть до предания военному суду»). Но это не помешало движению рабочих и служащих за свои права.

Мы можем только гордиться, что и фактами местной истории можем проиллюстрировать события столетней давности. Да какими яркими и впечатляющими фактами! Всероссийскую октябрьскую стачку начали московские железнодорожники. 7 октября 1905 года забастовали рабочие и служащие управления и всей линии Московско-Казанской железной дороги. На следующий день Центральное бюро Всероссийского железнодорожного союза объявило всеобщую забастовку. К 11 октября бастовало уже 14 дорог, в их числе и Пермская дорога с железнодорожной веткой Вятка - Котлас. Массовые забастовки транспортников продолжались до декабря.

Замечательный исследователь-краевед, почетный гражданин Котласа Василий Федотович Ракитин, основываясь на изысканиях в государственном архиве Пермской области и архиве Октябрьской революции, оставил нам, современным читателям, довольно подробную картину котласских событий.

Митинг и рабочая демонстрация на станции Котлас состоялись в начале декабря. Участники предъявили администрации дороги требование установить восьмичасовой рабочий день, улучшить условия труда. Появились и листовки с призывами увеличить заработную плату. На станции возник забастовочный комитет. Его возглавил врач 18-го участка И. И. Рыков. В комитет вошли конторщик 16-го участка пути А. К. Мыков, телеграфист А. А. Володин, дорожный мастер Е. С. Москвин, обер-кондуктор Д. Е. Жгилев, кондуктор И. Н. Павлов, слесарь паровозного депо Э. А. Шницмахер, всего девять человек.

Комитет был тесно связан с центром, получал оттуда директивы и действовал по его указаниям. Забастовочный комитет фактически играл роль органа власти. Движение поездов на линии Котлас - Вятка определялось его указаниями. Ни один поезд не мог выйти без ведома комитета. Так, 8 декабря не был отправлен поезд № 4. Пассажирам возвращались деньги за проданные билеты. Три

дня в первой декаде месяца классные вагоны в этом поезде отправлялись запломбированными. Поезд № 3 ходил в уменьшенном составе. С 14 по 21 декабря из Котласа не отправлялись почтовые вагоны из-за неприбытия их из Вятки.

Начальник Пермской дороги в январе 1906 года рапортовал в центр, что забастовочный комитет станции Котлас взял на себя распорядительную власть на этой тупиковой линии. Он проявлял исключительную выдержку и стойкость. Принял решительные меры к недопущению в Котлас поездов с карательными отрядами. Распространял революционные листовки среди крестьян близлежащих деревень. Накала забастовка достигла в середине декабря. Не исключалась возможность вооруженных выступлений. На станцию Котлас тайно переправлялось оружие.

После поражения декабрьского вооруженного восстания в Москве начался спад и выступлений железнодорожников Пермской железной дороги. На этой северной магистрали начались репрессии. Руководителя Котласского забастовочного комитета И.И. Рыкова арестовали. Членов комитета Бабенко, Малыгина, Пермякова и активных участников забастовки уволили с работы и занесли в «черные списки». На квартирах работников депо и путейских служащих произвели обыски. Начальнику станции Котлас Лазареву объявили строгий выговор.

Так железнодорожники-котлашане вписали незабываемую страницу в борьбу за свои права, в нашу историю. Спустя десятилетия, в декабре 1986 года горожане торжественно открыли мемориальную доску, посвященную горячим дням первых массовых солидарных выступлений. Ее укрепили на здании вокзала станции Котлас-Южный. На ней выгравировали текст: «На станции Котлас в декабре 1905 года под руководством забастовочного комитета происходила стачка рабочих и служащих, ставшая крупным организованном выступлением котласского рабочего класса против самодержавия».

Так что нынешним поколениям борцов за права работников есть возможность брать пример с событий даже столетней давности!

В начале декабря приказом МПС Всероссийский железнодорожный союз был запрещен, он ушел в подполье. Третий съезд железнодорожного союза состоялся в декабре 1906 года в Финляндии. Усиливаются гонения на профсоюзы. Закрылась профсоюзная газета железнодорож-

ников «Подъем». Несмотря на разгул реакции, ряды профсоюза продолжали расти и в нелегальных условиях. Так, на Северной дороге профсоюзную организацию возглавлял *институт цеховых старост*.

С первых дней *Февральской революции 1917 года* профсоюзное движение на транспорте активизировалось. На предприятиях *организуются месткомы*. Начали создаваться узкопрофессиональные союзы кондукторов, паровозников, коммерческих работников, мастеровых, рабочих. Появился проект Устава профсоюза мастеровых и рабочих. Если предыдущий Всероссийский железнодорожный союз отмежевывался от политической борьбы, то Союз мастеровых и рабочих, наоборот, считал себя частью общероссийского движения. В июле в Москве собрался Всероссийский учредительный съезд союза железнодорожников. Почти сорок дней заседания так и не дали ответа, каким быть профсоюзу железнодорожников. Исполнительный комитет (ВИКЖЕЛЬ) занял позицию уступок правительству.

Ко времени *Октябрьского вооруженного восстания* профсоюзные организации на транспорте представляли уже большую силу. Из двух миллионов рабочих, организованных в профсоюзы по всей России, 500 тысяч были железнодорожники. Но ВИКЖЕЛЬ объявил нейтралитет и вскоре исчерпал себя. В это смутное время появился также Всероссийский исполнительный комитет союза железнодорожников. ВИКЖЕ-ДОР обладал большими полномочиями по организации транспорта. А миссию объединения многочисленных профорганизаций взял на себя Всероссийский совет профсоюзов железнодорожников. **Всефрофжель** был чисто федеративным органом, временной мерой в защите прав и интересов отдельных категорий и профессий.

Такая распыленность мешала развитию профдвижения на всей сети дорог. Поэтому *21 февраля 1919 года* в Москве, в Колонном зале Дома Союзов открылся первый Всероссийский съезд железнодорожников, на котором и был создан производственный союз. Был положен конец господствовавшей цеховщине. В своем решении съезд записал, что профсоюз берет на себя обязанность бороться за установление трудовой дисциплины, за проведение нормирования труда и подъем его производительности. Съезд избрал Центральный комитет союза (**Цекпрофсож**).

В годы гражданской войны Цекпрофсож обратился в Комиссию содействия Красной Армии при ВЦСПС с просьбой разрешить частичную мобилизацию железнодорожников на фронт, ушли 90 тысяч человек. По призыву профсоюза формировались бригады обслуживания бронепоездов. Весной и летом 1991 года по решению Центрального коми-

тета железнодорожники дали фронту еще около 200 тысяч человек. В это тяжелое время в депо Москва-Сортировочная возгорелся **Великий почин**: именно железнодорожники стали зачинателями коммунистических субботников. Массовые субботники по инициативе профсоюзов сыграли большую роль в оздоровлении транспорта.

17 июля 1920 года открылся второй Всероссийский съезд союза рабочих и служащих железнодорожного транспорта. Он констатировал положительные итоги после размежевания функций профсоюза и административных органов. Профсоюз стал плотнее заниматься удовлетворением нужд железнодорожников. Но выяснилось несовершенство структуры профсоюза, были слабые связи с управлениями дорог. Поэтому были созданы Дорпрофсожи. А в сентябре этого года пленум ВЦСПС решил слить воедино профсоюзы железнодорожников (1258 тысяч человек) и водников (250 тысяч человек). Объединенный профсоюз стал самым крупным в России. Механическим путем был создан единый орган - Центральный комитет союза транспортных рабочих (**Цектран**). 22 марта 1921 года в Москве открылся первый Всероссийский съезд объединенного союза, на котором с речью выступил Ленин. Профсоюзная работа стала на путь нормальной рабочей демократии. Следом за избранием Цектрана прошли выборы в дорожные, участковые и местные комитеты. Однако существовали огромные организационные сложности, и в 1922 году снова произошло разъединение.

Решение задач первых пятилеток было бы невозможным без активного участия широких масс трудящихся. Руководство страны небезуспешно использовало профсоюзы в целях подъема трудового героизма. Наш профсоюз организует соревнование за повышение производительности труда и снижение себестоимости перевозок. Ширится движение ударников и так называемых сквозных бригад. Состязание выделило из своих рядов целую плеяду передовиков труда. Яркой страницей вписаны в летопись истории стальных магистралей страны имена машинистов паровозов депо Всполие (Северная дорога) В. А. Томке и депо Славянск П. Ф. Кривоноса, многих диспетчеров и билетных кассиров, других тружеников транспорта.

В 1930 году ЦК профсоюза объявил призыв под лозунгом «Дадим 300 тысяч новых ударников-железнодорожников». Под лозунгами ударничества, внедрения передового производственного опыта проходят седьмой-десятый Всесоюзные съезды профсоюза железнодорожников (с 1924 по 1931 годы). В августе 1931 года ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников и НКПС объявили Всесоюзный конкурс паровозных спарен-

ных бригад. 10 июля 1933 года принимается постановление о создании политотделов на железнодорожном транспорте. В это время вместо транспортной кооперации создаются отделы рабочего снабжения.

В 1934 году пленум ВЦСПС принял решение о разукрупнении профсоюзов. На сети дорог были созданы отдельные профсоюзы - Центральные железных дорог, железных дорог Юга, Востока и Дальнего Востока, Средней Азии, а также профсоюзы рабочих заводов железнодорожного транспорта и рабочих железнодорожного строительства и метрополитена. В 1948 году все эти профсоюзы снова объединились.

В 1951 и 1954 годах работали двенадцатый и тринадцатый съезды нашего профсоюза. В 1956 году состоялся XIV съезд профсоюза, а в 1958 году - XV съезд. Зарождается новое движение - за коммунистический труд. Итоги его были подведены на XVI съезде в 1960 году.

На XXIII съезде в 1982 году произошло переименование в «Профсоюз рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства». Предыдущие десятилетия проходят под флагом укрепления трудовых традиций, всевозможных починов, распространения передового опыта, заботы о тружениках стальных магистралей.

Но уже год 1989 был ознаменован крутым поворотом в деятельности профсоюзных организаций и в целом отраслевого профсоюза. Положено начало переориентации работы профсоюза, усилению его защитных функций. Идет процесс поиска своего места в социальном партнерстве. Права тружеников отстаиваются через заключение отраслевых тарифных соглашений, повышение роли коллективных договоров.

Период по 2000 год характеризовался задержками выплаты зарплаты, нарушением многих социальных устоев, реформированием железнодорожного транспорта. Все органы профсоюза (центральные и первичные комитеты) вели взвешенную разъяснительную работу. Они добивались стабилизации положения в отрасли. На XXV (внеочередном в 1990 году) съезде, последнем в рамках СССР, тоже появилось другое название: «Независимый профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей». Спустя два года прошла его первая конференция, утвердившая новый Устав.

В 1990-94 годах падали объемы перевозок. Трудности финансирования бюджетной сферы. Профсоюз изыскивает помощь бюджетным организациям. Растет ответственность профкомов в решении проблем надежной социальной защиты членов профсоюза. С девяностого по двухтысячный годы снова намечается рост объема перевозок. В основном выполняются обязательства по коллективным договорам и отраслевому тарифно-

му соглашению. Знаковый для отрасли - 2003 год. После реформы МПС создано ОАО «РЖД». Реформируются и профсоюзные структуры.

Только факты

- Исследователи всегда называли их *бойцами ленинской гвардии*. Большую роль в борьбе за права трудящихся в начале прошлого века сыграли члены *Котласской группы РСДРП (б)*. Она возникла 20 марта 1917 года. Чуть позже обособленная группа рабочей партии появилась в местном паровозном депо. Вот несколько имен активистов того времени.

Василий Иванович **Валуев** родом из Чердыни, в партию большевиков вступил в Перми. В Котлас прибыл в августе 1917 года в качестве начальника *паровозного депо*. Избирался чрезвычайным комиссаром транспорта. Дмитрий Иванович **Мезенев** - из Никольска на Вологодчине. В Котласе проживал с 1907 года. Разнорабочий, потом слесарь железнодорожного депо. Один из организаторов Советской власти в городе. Первый секретарь партячейки железнодорожников. Украинец Филипп Михайлович **Полуботко** за революционную деятельность был сослан в Яренск и Великий Устюг. Остался в Котласе и работал помощником машиниста, машинистом паровозного депо. Адольф Авелевич **Сегаль** - выпускник медицинского факультета Киевского университета, в Котласе обосновался в 1915 году. Как врач обслуживал работников железнодорожного транспорта. Был избран заместителем председателя Северо-Двинского губисполкома.

- С образованием Ярославской железной дороги (1936 год) был создан и *дорожный комитет* профсоюза рабочих железнодорожного транспорта. С объединением Ярославской и Северной железных дорог (1953 год) произошло и объединение их Дорпрофсожей. В 1959 году по решению Совмина СССР (20 июня) к Северной железной дороге присоединили Печорскую железную дорогу, объединились и профсоюзные органы. Нынешний Дорпрофсож объединяет почти 105 тысяч членов профсоюза.

- Дорпрофсож Северной дороги в разные годы возглавляли председатели: **Сорокин** - 1936 год, **Вараксин** - 1941-44, **В.Н. Мартьянов** - 1944, **Васильченко** -1946, **Е.С. Лыпко** -1958, **Д.Н. Мичурин** -1963—74, **В.Е. Проценко** - 1974-86 годы. С 1986 года по настоящее время лидером профсоюза на магистрали является **А.А. Харченко**.