

Из истории Всероссийского профессионального союза паровозных бригад (Парбрига)

9.1.

В.Большаков, «Машинист – это звучит гордо!»

«В бурном 1905 Председатель Совета министров Сергей Витте принимал делегацию Всероссийского железнодорожного союза. Как вспоминал лидер ВЖС Михаил Орехов, делегаты были сплошь из революционно настроенных служащих, лишь один делегат от рабочих – машинист Строков, совершенно ошалевший в вельможных апартаментах. Витте обращается к присутствующим: «Неужели и вам необходимо Учредительное Собрание?» Делегаты солидно и аргументировано отвечают, и только Строков «вопит»: «Да, Ваше сиятельство, жить стало невмочь!»

Ну как не улыбнуться над полуграмотным стариком-машинистом, «забитым царским режимом». А вот почему рабочие послали к Витте не деповца, не путейца, а машиниста – читателю и невдомек. Между тем, работа машиниста считалась на железных дорогах «сердцевинной». Это была профессия сплошной грамотности. И вообще, достаточно почитать собственноручные требования и заявления паровозных бригад того же 1905 года, чтобы сильно усомниться в конфузе бедного машиниста перед всемогущим Витте.

Да, служба в паровозных бригадах по престижу не уступала воинской. Были здесь свои чины: кочегар, старший кочегар депо, помощник машиниста, машинист. Старшинство соблюдалось по чинам и между бригадами, которые делились на маневровые, товарные и – высшего класса – пассажирские.

Работа была сложной и тяжелой: сутками в пути враскачку на ногах, на нервах, в грохоте день и ночь.

Но соответственно этот труд и оплачивался. Не как сейчас. Уже к 1905 году 2/3 машинистов и их помощников получали 60–100 рублей в месяц. По тарифной сетке это равнялось окладу начальника небольшой станции. Для сравнения: булка белого хлеба стоила пятак, кило свинины – полтинник, штиблеты – 12 рублей. К окладу добавлялись наградные, вещевое довольствие, паек. В зоне отчуждения дороги в рассрочку на 12 лет можно было купить участок земли с домом. С 1893 года железнодорожники стали выходить на пенсию, скоро их начали страховать. И надежность тех полисов, насколько известно, превышала нынешние «гарантированные» мыльные пузыри.

Начальство заботилось о дисциплинировании профессии не только нравочениями на инструктажах. По службе тяги паровозные бригады выделялись в особые участки, что делало их корпорацией независимой в административном отношении от других служб. В 1902 году машинистов специально перевели из рабочих в «должностные лица», то есть занятые сложным физическим трудом вкупе с ответственностью за безопасность пассажиров. Это сопровождалось включением паровозных бригад в штат дороги, что давало квартиру натурой или «квартирные», а также разъездные (командировочные) и «личноприсвоенные» деньги. Подобные операции, кстати, проделали с наиболее квалифицированной частью мастеровых депо: монтеров, слесарей, наставников – т.е. лиц, от которых непосредственно зависело качество ремонта подвижного состава.

Пестуя фасонистость паровозных бригад, администрация поддерживала их высочайшую ответственность на линии, исключительный профессионализм. Все было подчинено одной цели – безопасности движения. Теперь этого нет. Видимо, нынешнее железнодорожное начальство ставит перед собой какую-то иную цель...

Естественно, корпоративный дух, сильный у железнодорожников вообще, в рядах паровозников доминировал. Вопросы профессиональные, отношений с администрацией, решали сообща, уговором. Нежелательных в корпорацию не принимали, и с этим негласным законом начальст-

ву приходилось считаться. Вряд ли широко известен такой факт: всероссийская политическая стачка, вырвавшая у царя Манифест 17.10.1905, началась забастовкой паровозных бригад Московско-Казанской железной дороги.

Паровозники давно тяготели к организованному оформлению своей личности. Сначала это были общественные библиотеки, ссудосберегательные кассы, вообще любые легальные общества. В 1905 году машинисты Москвы создали инициативную группу, опубликовали проект устава Профсоюза паровозных бригад. Он предусматривал федеративное строение, обязательное членство (корпорация!). В межреволюционный период профессиональные общества на транспорте были запрещены и разгромлены, но идея витала в воздухе. Поэтому, сразу после Февральской революции в марте 1917 года Профессиональный союз паровозных бригад (сокращенно – Паровозосоюз или Парбриг) утвердился окончательно. В него вошли сразу 11 дорог Московского узла. Через пару месяцев Союз стал всероссийским, принял устав, экономические требования.

Тем временем революционерами был возрожден ВЖС во главе с Викжелем – Всероссийским исполкомом железнодорожников. Это «профессионально-политическое объединение» включало не только железнодорожников, но и «лиц полезных для дела», отвергало профсоюзы (т.е. объединения по профессиональному, а не по производственному принципу. – *Прим. ред.*) как «устаревшую» форму самоорганизации и ставило задачу захвата дорожного хозяйства в свои руки. Профсоюзы, во главе с Паровозосоюзом и Союзом инженеров, добились равноправного вхождения в ВЖС, но с огосударствлением последнего в начале 1918 года вышли из него и создали Всепрофжель – Всероссийский совет профсоюзов железнодорожников.

По стране прокатывались валы революций и интервенций. Раздиравшие ее разноцветные власти в первую очередь боролись за транспорт. Паровозосоюз всеми силами старался не политизироваться. В дни октябрьского переворота 1917-го он потребовал недопущения гражданской войны и отказался перевозить войска враждующих сторон. Летом следующего года машинисты участвовали во Всеобщей железнодорожной стачке на оккупирован-

ной немцами Украине; в Совдепии включились в антисоветское движение, в Закаспии – в антибольшевистское восстание, поставившее во главе нового правительства машиниста Федора Фунтикова. Во время забастовки на Китайско-Восточной железной глава военных сил адмирал Колчак «мариновался» на глухом разъезде: вагон будущего «верховного правителя» России паровозная бригада, по решению стачкома, просто отцепила. И уехала.

Только борьбой весь 1918 года паровозникам удалось отстоять свою независимость при любых режимах, удержать контроль над биржами труда, перемещениями по работе и увольнениями своих товарищей. По большинству производственных вопросов начальство общалось с корпорацией через союз. Могло ли это устраивать власть?

«Для того, чтобы завоевать профдвижение на дорогах целиком, – вспоминал большевик Осип Пятницкий, – необходимо было войти во внутрь Всопрофжеля». Так в составе Всопрофжеля оказался Союз мастеровых и рабочих. Он строился не по профессиональному, а по производственному принципу. Квалифицированные корпорации в нем были задавлены общей массой, в которой господствовали большевики. Теперь этот же механизм предполагалось использовать против профессий линейных служащих.

Началось все с запланированного саботажа администрацией дорог декрета Наркомтруда о зарплате и нормировании рабочего времени. Комиссары немедленно развернули «в низах» агитацию, обвиняя в этом «разобщенные» профсоюзы и кивая на другие отрасли, где рабочие уже были загнаны в производственные союзы и где новые тарифы выплачивались более исправно.

Осенью 1918-го, используя пресловутое «большинство», большевики начали кампанию за объединение в «единый мощный производственный союз». Например, на Петроградской конференции за их проект голосовало 152 делегата (в том числе 107 от Союза мастеровых и рабочих). За федералистский проект, предложенный Телеграфо- и Паровозосоюзами, подали 82 голоса (все – от профессиональных союзов). В ряде мест такое жульничество комиссаров профессионалов не устраивало, и они не шли ни на какие объединения. Тогда в декабре 1918 года

на дорогах было введено военное положение, многие непокорные организации (в том числе Паровозосоюз) были разогнаны и включены в производственный союз.

В январе 1919 года 3-й съезд Парбрига (34 делегата от 4000 членов паровозных бригад) единогласно принял вариант объединения всех железнодорожных союзов в федерацию с широкой автономией профессиональных групп. Однако через месяц Общежелезнодорожный профсоюзный съезд принес победу большевикам. Под ликование пролетарского крыла съезд принял централистский устав и постановил влить все «курятники» в Профсоюз работников железнодорожного транспорта. Угрожая расколом, Паровозосоюз, телеграфисты и агенты технико-распорядительного движения настояли на принятии также Положения о профессиональной секции, правда, с очень урезанными правами.

В течение двух лет после этого Парбриг был по частям проглочен по всей России. Машинисты еще сопротивлялись, отстаивали остатки своей секции, работали через Общество взаимопомощи им. машиниста Ухтомского. Последняя организация Паровозосоюза – на КВЖД – «большинством голосов» была упразднена к началу 1921 года.

Постепенно машинистов лишили большинства льгот, искусственно объединили с ремонтной службой, пресекали всякие попытки самоорганизоваться. Но профессия осталась, как и гордость за нее. И в 1992 году машинисты возродили организацию. Нынешнее их объединение – Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников – тоже «пионер профессионального движения» на дорогах, как уважительно называли в свое время Паровозосоюз. Первый председатель Локомотивосоюза Валерий Курочкин, как и глава Парбрига Николай Федотов, – машинист с направления, прежде называвшегося Московско-Курской железной дорогой. В разные годы, но в один день – 23 марта, был учрежден Паровозосоюз, а Профсоюз локомотивных бригад – занесен в минюстовскую книгу регистрации. История повторяется. Так что будущее на транспорте за Локомотивосоюзом и его собратьями других железнодорожных профессий».

март 1995 года

(Текущий архив РПЛБЖ)