

19. Коллективизация транспорта, связи и коммунального хозяйства

Большая часть инфраструктуры лоялистской Испании во время Гражданской войны в той или иной степени была коллективизирована профсоюзами. Инициатива исходила преимущественно от НКТ, хотя обычно с ней сотрудничал, порой с энтузиазмом, Всеобщий союз трудящихся.

Мало того что железные дороги были конфискованы и по большей части управлялись профсоюзами, то же самое происходило в муниципальном транспорте – трамвайных, автобусных линиях, метро – в Барселоне, Валенсии и других крупных городах. Кроме того, в разных частях страны в различной степени был коллективизирован пассажирский и грузовой автотранспорт. Специфические обстоятельства, порождённые войной, сделали этот процесс более трудным в морском транспорте. Наконец, коммунальные предприятия, такие как службы газа, электричества и водоснабжения, также были в широком масштабе коллективизированы рабочими организациями.

Коллективизация железных дорог

Хотя железнодорожная система лоялистской Испании немедленно была взята под контроль союзами железнодорожных рабочих в соответствующих регионах, прошло время, прежде чем был создан Национальный железнодорожный совет (Consejo Nacional de Ferrocarriles). Он включал шесть представителей от республиканского правительства, трёх от Национального железнодорожного синдиката ВСТ и трёх от Национальной федерации железнодорожной отрасли НКТ. Этот совет должен был осуществлять общее наблюдение и координацию работы железных дорог в тех частях страны, которые остались под контролем Республики.

Одним из итогов работы совета стало создание единой железнодорожной службы вместо значительного числа частных компаний, многие из которых были иностранными, существовавших до 19 июля. Эта единая система сохранялась и при режиме Франко, под названием Национальная сеть железных дорог Испании (РЕНФЕ).

Национальный железнодорожный совет имел четыре секции, занимавшиеся коммерческими вопросами, кадрами, бухгалтерским учётом и технической частью соответственно. Каждая из этих секций управлялась субкомитетом, состоявшим из председателя – представителя

правительства, секретаря – от одного из профсоюзов и третьего члена – от другого профсоюза.

Влияние анархистов до определённой степени отразилось на работе кадрового субкомитета Железнодорожного совета, секретарём которого являлся Франсиско Дьесандино, в начале войны возглавлявший НФЖО НКТ. Субкомитет пытался, и в целом успешно, стандартизировать оплату труда железнодорожников по всей стране, чтобы рабочие одной категории получали одинаковую зарплату, обычно по высшей ставке. Кроме того, были введены оплачиваемые отпуска для всех рабочих и установлено правило, по которому фактические супруги железнодорожных рабочих имели те же права на социальные выплаты – по старости и в случае потери кормильца, – что и законные жёны.

Некоторые из наиболее сложных проблем Национального железнодорожного совета были связаны с границей. Прежде всего, железные дороги республиканской Испании во многом зависели от импорта угля из Великобритании, поскольку электрификация была сравнительно ограниченной, а большая часть угольных шахт страны вскоре оказалась в руках Франко. Совет видел, что его усилия по получения угля в значительной степени саботируются британской стороной. Сообщения часто искажались, британцы по ничтожным поводам отказывались обналичивать чеки совета, и, наконец, они не продавали угля, не получив предварительно полную плату. Однако, когда Национальный железнодорожный совет переключился на Советский Союз в качестве источника угля, оказалось, что его поставки также нужно было оплачивать предварительно.

Трудности другого рода отражает случай, произошедший в апреле 1937 г. Совет направил миссию в Голландию, чтобы договориться о доставке вагонов, которые были заказаны на венгерском заводе через голландскую фирму до начала Гражданской войны. Правительство, сформированное генералом Франко, предъявило свои права на эти вагоны, но миссии Национального железнодорожного совета удалось доставить их в лоялистскую Испанию¹.

Некоторые проблемы были связаны с тем, что 17 из конфискованных железнодорожных предприятий принадлежали иностранным фирмам. Одним из них была Центральная железная дорога Арагона, которой владели бельгийцы. Министр иностранных дел Бельгии Поль Спаак, социалист, заявил официальный протест против конфискации этого предприятия и потребовал от премьер-министра Испании Франсиско Ларго Кабальеро, также социалиста, выплатить компенсацию за конфискованное имущество. Ларго Кабальеро ответил, что дорога была реквизирована на военные нужды и вопрос о компенсации может быть обсуждён после окончания войны. Когда Франко выиграл войну, он не выплатил бельгийской компании никакой компенсации, и линия осталась частью централизованной железнодорожной системы, сохранённой режимом Франко.

Национальный железнодорожный совет также сталкивался с внутривластными проблемами. Коммунисты выступили против консолидации железных дорог, утверждая, что такие решения должны приниматься собраниями рабочих, а не Национальным железнодорожным советом. Однако эта попытка демагогически использовать анархо-синдикалистские лозунги не помешала совету создать единую железнодорожную систему, так как влияние коммунистов среди железнодорожных рабочих было минимальным².

Железнодорожники-анархисты, очевидно, рассматривали военные меры по организации их отрасли и управлению ею как временные, которые после войны должны быть заменены полностью коллективной формой организации. Национальный пленум Федерации железнодорожной отрасли в марте 1937 г. принял резолюцию, детализировавшую предложения НКТ по переходу к рабочему контролю на железных дорогах страны.

Эта резолюция включала в себя 24 статьи, озаглавленные «Основные принципы коллективизации». Первая из них провозглашала: «Все железные дороги Испании должны войти в состав единого Коллектива, организация и администрация которого должны быть определены самими рабочими». Статья 2 гласила: «К Коллективу перейдут все активы и пассивы бывших частных фирм, но финансовые обязательства, такие как долги со времени до 19 июля перед неколлективизированными фирмами, будут аннулированы, хотя международные транспортные соглашения будут соблюдаться».

Большинство остальных статей относились к внутренней организации железнодорожного коллектива. Высшим руководящим органом должен был стать Национальный комитет Федерации, избранный Национальным пленумом, а ниже его стояли региональные комитеты, избираемые региональными пленумами. На каждом уровне, кроме того, следовало создать «профессиональные комитеты» (назначение которых не было четко оговорено), члены которых входили в региональные и национальный комитеты с совещательным голосом. В состав Национального профессионального комитета также включались три делегата с совещательным голосом от «органа, регулирующего жизнь нации» (по-видимому, правительства), по одному от «департаментов промышленности и торговли, финансов и общественных работ».

Резолюция предусматривала, что прибыльные сектора национальной железнодорожной системы будут финансировать убыточные, и, если железнодорожная система в целом окажется в дефиците, «орган, регулирующий жизнь нации, будет обязан восполнить дефицит». Вся прибыль, которая могла быть получена от работы железных дорог, должна была идти «на улучшение железнодорожных услуг и материалов». Предусматривалась «полная унификация тарифов, правил, сигналов, прав и обязанностей и проч., и проч.».

В традиционном для анархистов стиле резолюция объявляла: «Каждый товарищ, вступающий в Коллектив, будет назначен на работу, к которой он проявляет предпочтение и способности, чтобы его энергия была наилучшим образом использована к выгоде Коллектива».

Железнодорожный коллектив также должен был работать над созданием координированной общенациональной транспортной системы, включающей железнодорожный, автомобильный, морской и воздушный транспорт³.

Через несколько лет после Гражданской войны Фернандо де лос Риос, социалист, во время конфликта бывший послом Республики в США, говорил, что общее регулирование железных дорог профсоюзами было успешным: «Эксплуатация железных дорог была поручена комитету, в котором профсоюзы были преобладающей силой. Учитывая все обстоятельства и трудности управления, результат был благоприятным»⁴.

Каталонские железные дороги при рабочем контроле

Несмотря на формальное объединение железных дорог республиканской Испании, союзы железнодорожников в разных регионах страны сохраняли широкую автономию в управлении железнодорожной системой. Это особенно относилось к Каталонии, Арагону и Леванту.

Один из первых выпусков «Информационного бюллетеня» НКТ-ФАИ описывал меры, принятые каталонскими рабочими в отношении железных дорог региона. В понедельник 21 июля рабочие конфисковали линии МСА (Мадрид – Сарагоса – Аликанте) и «Север»:

“ «Они создали революционные комитеты и организовали для защиты станций охрану с винтовками и пулемётами. На МСА товарищи из НКТ были первыми, кто занялся реорганизацией отрасли. Однако места в революционном комитете станций были разделены с ВСТ поровну. На линии “Север” инициативу в этом деле также взяли на себя синдикаты НКТ, позднее разделившие ответственность с ВСТ на равных началах...

Через железнодорожный телеграф на все станции передали, что синдикат НКТ конфисковал фирму. Эти новости повсюду были встречены с удовлетворением. Был избран станционный комитет НКТ, которому были подчинены полиция и все вспомогательные службы. Далее циркуляром, ратифицировавшим распоряжения, переданные в первый момент, были назначены революционные субкомитеты на важнейших станциях: Сабадель, Терраса, Манреса, Гранольерс, Вик и Риполь. Была установлена связь с Леридой, где товарищи образовали комитет».

В той же статье отмечалось, что железнодорожные мастерские в Сан-Андресе покрыли бронёй два локомотива и два автомобиля, которые почти сразу же были использованы для переброски милиционеров на Арагонский фронт. Кроме того, по требованию Центрального комитета милиции был подготовлен санитарный поезд5.

В то время, пока на местах предпринимались действия по установлению на железнодорожных станциях контроля НКТ (и позднее НКТ-ВСТ), в Барселоне происходила организация общерегионального управления железными дорогами. Гастон Леваль описывает, как происходил этот процесс на предприятии «Мадрид – Сарагоса – Аликанте»:

«20 июля, когда бои ещё продолжались, был собран руководящий персонал компании. Переговоры, которые проходили в комнате административного совета, имели драматическую окраску. Рабочие делегаты много раз бывали в этой комнате, чтобы изложить проблемы от имени своих товарищей. Администраторы принимали их с высокомерием, даже не предлагая сесть. Теперь же здесь собралось около тридцати

техников и администраторов, которые стояли, неспособные поверить в то, что они видели. Трое рабочих – три члена синдиката – сидели в креслах, до того предназначенных для руководства, в то время как группа рабочих, вооружённых винтовками, ждала в коридоре, и уверенно говорили: “Мы вызвали вас, чтобы потребовать вашей отставки, а также отказа от всех прав, которые вы могли приобрести в компании”.

Эмоции захлестнули тех, кто раньше были надменными хозяевами. Некоторые начали плакать, особенно когда директор, который как всегда опаздывал, появился и увидел ситуацию. Они были вынуждены уйти в отставку и поставить свою подпись. Рабочие приняли на себя руководство железнодорожной сетью»⁶.

Через несколько дней был официально санкционирован переход к рабочим контроля над каталонскими железными дорогами. 31 июля вышло обращение «Ко всему персоналу», подписанное советником по внутренним делам Хенералидада и представителями железнодорожных организаций НКТ и ВСТ, которое уведомяло об этом. В обращении говорилось, что профсоюзные организации «проинформировали Хенералидад Каталонии» об установлении своего контроля на железных дорогах и Хенералидад, «приняв это во внимание, не выдвинул никаких возражений и признаёт факт конфискации» при соблюдении четырёх условий. Эти условия были следующими: в течение четырёх дней составить реестр конфискованного имущества; учесть денежные средства, хранившиеся в сейфах фирм; всё прочее, что могло принадлежать конфискованным фирмам, также следует инвентаризировать; Хенералидад «оставляет за собой право на интервенцию». Эта «интервенция» должна была осуществляться через «делегата... чья задача будет состоять исключительно в том, чтобы наблюдать за эксплуатацией и доходами, получаемыми с каждой из её стадий, с основной целью, что последние будут расходоваться на оплату труда и улучшения, а также следить за издержками на эксплуатацию и амортизацию, причём следует понимать, что обязательства, касающиеся прежних прав держателей акций и облигаций, ни в коем случае не будут сюда включены».

И наконец, документ объявлял, что Хенералидад Каталонии «признаёт право вышеупомянутых профсоюзных организаций организовать все виды работ, технические и производственные, равно как и бюрократические, тем способом, который, по их мнению, является наиболее подходящим», в то же время обещая предоставить «все консультации, которые он считает полезными в техническом аспекте, когда это потребуется»⁷.

Первые недели после начала Гражданской войны на каталонских железных дорогах наблюдалась некоторая сумятица, которую я испытал на себе. Прибыв в Портбоу примерно через месяц после начала конфликта, я спросил у членов местного комитета милиции – после того как получил разрешение отправиться в Барселону, – сколько стоит билет до каталонской столицы. К моему удивлению (и удовольствию), мне сообщили, что теперь поездки по каталонским железным дорогам бесплатны. Так было, по крайней мере на линии Портбоу–Барселона, в августе 1936 г.

Гастон Леваль подтверждает, что каталонская железнодорожная система в первые месяцы войны отличалась децентрализацией и импровизациями: «До середины 1937 г. центральный комитет в Барселоне не давал никаких директив. С одной стороны, рабочие, входившие в

него, не могли сразу же заменить собой бывших администраторов, а с другой – такая замена не была необходимой. Работа просто шла, как и всегда. Персонал каждого отделения просто продолжал выполнять свои рабочие обязанности. Члены Центрального комитета довольствовались наблюдением за общей деятельностью и координацией линий. Они медленно объединяли части организма и подготавливали большее единство в будущем»⁸.

Был создан региональный центральный комитет, который отвечал за все железнодорожные пути сообщения в Каталонии. Он состоял из председателя, секретаря, одного представителя от каждого из трёх подразделений системы – движения, технической службы и администрации – и одного от субсекций, занимавшихся различными вопросами работы предприятия⁹. В центральном комитете были поровну представлены железнодорожные союзы НКТ и ВСТ¹⁰.

Рабочий контроль действовал на всех уровнях каталонской железнодорожной системы. Согласно Левалю:

“ «Все комитеты подразделений были составлены из равного числа представителей НКТ и ВСТ. Для организации движения выделены демаркационные зоны со своими комитетами, члены которых, представляющие службы, выполняют свою работу, а после рабочего дня собираются на заседание. Они контролируют общую деятельность и передают в комитеты подразделений свои отчёты и предложения. Они либо избраны напрямую рабочими этих зон, либо назначены центральным комитетом с одобрения соответствующих подразделений. Каждый демаркационный комитет выбирает человека, ответственного за административную функцию на местном уровне.

В каждой вспомогательной службе, станции, мастерской или бригаде рабочие свободно избирают ответственного делегата, ответственного за руководство и координацию служб. Отделения каждой линии, которые считают это необходимым, создают контрольный комитет. В населённых пунктах, где существуют отделения разных линий, создаётся координационный комитет...»¹¹

Рабочий (и особенно сэнэтистский) контроль на железнодорожных линиях Каталонии был ослаблен после Майских дней 1937 г. и переезда через несколько месяцев национального правительства в Барселону. Спустя некоторое время Рафаэль Эрнандес, социалист-железнодорожник из Астурии, которому удалось бежать в Барселону, был назначен «комендантом Барселонской транспортной комиссии». Он, по прошествии нескольких десятилетий, рассказывал Рональду Фрейзеру, что каталонские железные дороги на тот момент работали неважно, потому что «никто за них не отвечал». Он добавлял:

“ «Начальники больше не отвечали за свои станции. Вместо них был станционный комитет, состоявший из охранников и представителей прочего железнодорожного персонала, и комитет машинистов. Если последний

отклонял решение первого, чтобы поезд направили, например, к границе, поезд не отправлялся».

В итоге, согласно Фрейзеру, Эрнандес «собрал начальников станций и их заместителей и объявил им, что их задача – направлять работу железнодорожной службы, находящейся в их подчинении, согласно расписанию. Любой, кто выступает против них, будет заключён в тюрьму. Если они окажутся не в состоянии выполнять свои обязанности, они будут отвечать своей головой...»¹²

Каталонские железные дороги испытывали серьёзные проблемы в связи с войной. Одной из них были трудности с получением угля. Хотя некоторое его количество поступало из Астурийского региона, а также из Великобритании, прилагались усилия по разработке ресурсов Каталонии. Существующие шахты, дававшие энергетически бедный уголь, были расширены. Вдобавок, по инициативе местных жителей в одном из городов, примерно в 60 километрах от Барселоны, началась разработка залежей низкосортного угля. Железнодорожные рабочие сами добывали его, хотя это было очень сложно, так как среди них не было шахтёров и отсутствовало нужное оборудование.

Чтобы противостоять дефициту угля, те, кто отвечал за каталонские железные дороги, разрабатывали планы по электрификации путей сообщения в регионе¹³. Хотя условия войны сделали осуществление этих планов по большей части невозможным, Жозеп М. Брикаль отмечает, что каталонское правительство выделило около 480 тысяч песет на электрификацию железных дорог¹⁴.

Кроме того, после захвата Бильбао силами Франко железные дороги Каталонии остались без железных и стальных деталей, в которых они нуждались, особенно для замены вагонных осей, которые были повреждены или изношены. Это заставляло рабочих заниматься «вредительством»: снимать оси, которые были ещё пригодны, со списанных вагонов и устанавливать их на те вагоны, что были на ходу¹⁵.

Железные дороги в части Арагона, отвоёванной лоялистскими силами, также контролировались каталонским региональным центральным комитетом. Здесь рабочие линии МСА, «при участии коллективов некоторых арагонских деревень и энергичном руководстве товарища инженера Вилы, в рекордный срок построили железнодорожную ветку от Пуэбла-де-Хихара к угольным шахтам Утрильяса».

Одной из наиболее серьёзных проблем, с которыми столкнулась профсоюзная администрация каталонских железных дорог, было значительное неравенство в зарплате между разными группами рабочих. Те, кто были наняты финансово слабыми фирмами, получали зарплату, которой едва хватало на жизнь. Было решено установить для всех рабочих системы заработную плату 10 песет в день.

Кроме того, проблемой было наличие большого числа временных рабочих, особенно занятых обслуживанием железнодорожных путей. Много лет спустя анархическая эмигрантская газета «НКТ» писала:

«Чтобы они не перестали быть временными, что не позволяло им выдвигать требования и получать мелкие уступки, которые делались постоянным рабочим, начальникам было предписано увольнять их через три месяца, и, что интересно, сегодня их рассчитывали, а завтра снова брали на работу».

Было решено, что все они станут постоянными рабочими на синдикализованных железных дорогах. Каталонские железнодорожники из НКТ также потребовали, чтобы то же самое было сделано в отношении временных рабочих на железных дорогах в других частях республиканской Испании. К их удивлению, в республиканской железнодорожной администрации не только представители правительства, но и представители ВСТ поначалу выступили против этого. Тем не менее спустя некоторое время на всех железных дорогах Республики временные рабочие получили постоянный статус¹⁶.

Валенсийские железные дороги при рабочем контроле

Утром 18 июля 1936 г. секретарь валенсийского отделения железнодорожной федерации НКТ получил звонок из Мадрида и узнал, что в столице начался военный мятеж, что там объявлена всеобщая стачка и что НКТ приняла решение конфисковать железные дороги, чтобы помешать перемещениям армии. Ему поручили собрать местный комитет железнодорожных рабочих, обойти все станции и депо в городе и уволить начальников, заподозренных в нелояльности. Глава местного союза железнодорожных рабочих ВСТ, со своей стороны, проинформировал лидера НКТ, что получил аналогичное сообщение из мадридской штаб-квартиры ВСТ. Они совместными силами отстранили сомнительных управленцев.

Одним из таких служащих оказался баск-католик, сеньор Санарту, который возглавлял службу пути и занимал крайне консервативные политические позиции. Однако, когда рабочие его подразделения поручились за него, профсоюзные руководители согласились оставить его на посту. Впоследствии местный лидер НКТ одобрил его вступление в профсоюз НКТ, когда был принят декрет, согласно которому все работавшие на железной дороге должны были состоять в НКТ или ВСТ. В конечном итоге большинство уволенных управленцев были восстановлены в прежней должности, но оставались под постоянным наблюдением профсоюзных лидеров.

Валенсийским железнодорожникам пришлось решать одну специфическую проблему, связанную с железнодорожными рабочими, которые бежали из районов, захваченных Франко, и которые, согласно заключённым ранее коллективным договорам, имели право на трудоустройство в Валенсийском регионе и на особые выплаты для переведённых. Эта двойная плата железнодорожникам из других областей вызвала серьёзные протесты среди валенсийских рабочих. Местным лидерам железнодорожных рабочих НКТ в итоге удалось найти компромисс по этому вопросу: двойная плата выдавалась лишь до тех пор, пока вынужденно переведённые не найдут работу и жильё на новом месте. Это было одним из

аспектов более широкой проблемы наплыва беженцев, который продолжался по мере продвижения армий Франко.

При рабочем контроле были предприняты шаги по снижению неравенства в оплате труда между работниками железнодорожного транспорта Валенсии. До 19 июля самая низкооплачиваемая категория рабочих, вахтёры, получала лишь 2,5 песеты в час, тогда как машинисты зарабатывали 1 000 в месяц. Минимальная зарплата для всех рабочих была повышена до 10 песет в час, что соответствовало жалованью солдат Народной армии¹⁷.

Железные дороги и прочий транспорт в северных регионах

Как и в других частях лоялистской Испании, в Астурии ранее существовавшие железнодорожные компании были слиты в единую систему в январе 1937 г. по решению новой лоялистской администрации этого региона – Межпровинциального совета Астурии и Леона. В следующем месяце Совет предложил властям Сантандера и Страны Басков создать единую железнодорожную систему в трёх республиканских регионах Севера. Но лишь в июле, когда уже полным ходом шла кампания сил Франко по ликвидации северной группировки республиканских войск, Национальный железнодорожный совет официально одобрил создание такой объединённой системы.

Декрет Национального железнодорожного совета предусматривал объединение железнодорожной системы на Севере в рамках общей схемы создания единой железнодорожной сети для всей страны. Управление железными дорогами на Севере возлагалось на орган, в котором должны были быть представлены профсоюзы НКТ и ВСТ. Хотя у нас отсутствует конкретная информация о том, как во время войны были организованы железные дороги Севера, можно предположить, что фактическое управление ими, особенно в Астурии, находилось в руках этих двух профсоюзов.

Более трудной, по сравнению с железными дорогами, была на Севере проблема автомобильного транспорта. В начале войны местные ревкомы реквизировали автобусы, грузовики и даже личные автомобили. Провинциальный комитет Астурии издал приказ, согласно которому местные комитеты должны были передать все транспортные средства в распоряжение провинциального департамента транспорта, но очевидно, что эта мера вызвала значительное сопротивление.

В начале октября Провинциальный комитет конфисковал крупнейшую автотранспортную компанию Астурии – «Аутомóвилес Луарка СА», которая занималась автобусными перевозками и доставкой почты. Она была реорганизована под названием «Омнибус АЛЬСА» и стала управляться комитетом, состоявшим преимущественно из представителей профсоюзов НКТ и ВСТ, непосредственно избранных рабочими и служащими¹⁸.

Коллективы городского транспорта в Барселоне

Одна из инициатив по коллективизации, которыми анархисты гордились больше всего, была предпринята в городском транспорте Барселоны и её окрестностей. Во всех отношениях, важнейшей частью этой транспортной системы являлись трамвайные линии, общим числом около 60, с 7 000 рабочих, из которых 6 500 входили в Синдикат транспорта и связи НКТ. Кроме того, имелись меньшие по численности секции метро, автобусов и такси¹⁹.

Трамвайная сеть Барселоны пострадала от боёв 19–20 июля, когда на улицах строились баррикады и были повалены десятки столбов, несущих контактные провода. Если верить статье в «Рабочей солидарности», посвящённой трамвайному коллективу, рабочие ещё до полного окончания боёв очистили улицы и поставили столбы на место²⁰. 20 июля, когда в Барселоне ещё продолжались перестрелки, трамвайная секция профсоюза отправила делегацию из семи человек, чтобы захватить контору трамвайной компании. Затем этот комитет собрал делегатов всех подразделений, включая электростанцию, ремонтную мастерскую, диспетчерскую и другие, и на этом собрании было решено реорганизовать трамвайное предприятие.

На следующий день весь персонал, рабочие и техники, явился на общее собрание, где было ратифицировано решение об установлении контроля над трамвайной системой. Через пять дней после окончания вооружённой борьбы трамваи вновь начали ходить по городу, окрашенные в красный и чёрный цвета и с надписью «CNT-FAI»²¹.

Даже неанархисты были впечатлены той скоростью и эффективностью, с которой рабочие возобновили работу общественного транспорта. Андрес Нин, лидер ПОУМ, сравнивал медленное восстановление общественного транспорта после большевистской революции в России, затянувшееся на месяцы, со стремительным выполнением той же задачи анархическими рабочими в Барселоне.

Гастон Леваль описал организацию контролируемого рабочими предприятия:

“ «Каждое подразделение возглавляли инженер, назначенный по согласованию с профсоюзом, и представитель рабочих. На втором уровне выборные делегаты составляли местный общий комитет. Секции проводили отдельные собрания, когда они обсуждали свои особые мероприятия. А когда затрагивались проблемы общего характера, все рабочие всех категорий приходили на общее собрание. Организация была федеративной снизу доверху...»²²

В тот период, когда трамвайная система находилась под контролем рабочих, в ней было сделано множество усовершенствований. Были установлены новые конструкции для подвески контактных проводов, что позволило убрать многие, если не большинство

металлических столбов, часто служивших причиной несчастных случаев на узких улицах Барселоны. Кроме того, в сотрудничестве с Синдикатом воды, газа и электричества, были «более рационально» размещены многие трансформаторы, которые раньше заставляли трамваи делать резкие повороты и также вызывали происшествия.

Оборудование мастерских было значительно улучшено. Во Франции был приобретён новый токарный станок, разработанный в США, за 200 000 песет. Также закупили два сверлильных станка стоимостью 80 000 песет, электропечь, используемую для изготовления опорных подшипников, и прочие разнообразные машины²³.

В результате этого переоснащения предприятие стало более самодостаточным. В марте 1938 г. «Рабочая солидарность» писала, что трамвайные мастерские обеспечены 98% оборудования, необходимого для ремонта трамваев, по сравнению с 2% перед тем, как предприятие было конфисковано рабочими. Говорилось, что единственной вещью, которую не могли производить мастерские предприятия, были литые изделия²⁴.

С точки зрения оказываемых услуг и даже с финансовой точки зрения трамвайный рабочий коллектив был успешным. «Рабочая солидарность» в марте 1938 г. отмечала, что если трамваи перевезли 97 937 748 пассажиров с 1 января по июль 1936 г. и 85 605 516 с 24 июля по 31 декабря, при общем итоге 183 543 361 за весь год, то в 1937 г. они перевезли 233 557 508, то есть увеличение составило более 50 млн пассажиров.

Эта же статья описывала, с какими финансовыми трудностями столкнулся рабочий контрольный комитет, когда он принял предприятие, и как они были преодолены. Первый день выплаты пришёлся на 20 июля, и нужно было единовременно выплатить 259 535,65 песет по заработной плате, а также оплатить счета за материалы, которые остались от старой компании, на общую сумму 1 272 322,18 песет. Комитет не только погасил эти срочные задолженности, но и сохранил к концу 1936 г. остаток в 3 313 594,70 песет. «Рабочая солидарность» заключала:

“ «Триумф воли и разума был достигнут. Тот бухгалтерский баланс, который в последние дни июля 1936 г., казалось, предвещал финансовый крах из-за нехватки средств, вызванной очевидной ненормальностью работы в подобных исключительных обстоятельствах, был исправлен без какой бы то ни было государственной помощи и к удовлетворению всех: публики, которой было обеспечено функционирование трамвая и других городских транспортных служб, столь важных для жизни города, благодаря творчеству и организаторским способностям самих рабочих; и рабочих, которые удостоверились, что их усилия окупились превосходными результатами и естественным удовлетворением от исполненного долга»²⁵.

Система оплаты проезда на трамвае была упрощена. До 19 июля цена билета варьировалась от 10 до 40 сентесимо, в зависимости от длины маршрута. Теперь для всех поездок была установлена стоимость в 20 сентесимо, которая не менялась почти два года²⁶. В конце декабря 1937 г. контрольный комитет объявил, что с 1 января 1938 г. всем школьникам до 15 лет включительно будет предоставлен бесплатный проезд до школы и обратно²⁷.

Барселонский коллектив городского транспорта был легализован, в соответствии с декретом о коллективизации Хенералидада Каталонии, 28 июня 1937 г. С этих пор, согласно Вальтеру Бернеккеру, в коллективе стали расширяться полномочия руководящих органов синдиката в отношении контрольных комитетов подразделений. Но ещё до этого синдикат распоряжался большей частью прибыли предприятия, которая использовалась для субсидирования финансово слабых линий и для выплаты налогов Хенералидаду. После создания в конце 1937 г. Кассы промышленного и торгового кредита большая часть прибыли коллектива стала уходить в неё²⁸.

Трамвай был лишь частью, хотя и самой крупной, барселонской транспортной системы. Рост его пассажирооборота, конечно, отчасти объяснялся растущей сложностью получения бензина для автомобильного транспорта, в особенности такси, но также и автобусов.

К счастью для нас, сохранились записки о коллективе, организованном рабочими бывшего АО «Генеральная автобусная компания Барселоны», который действовал под названием «Автобусы-Г» и, безусловно, являлся крупнейшим автобусным рабочим коллективом в Барселоне. Записки эти оставил Х. Баркони, член контрольного комитета коллектива. Он указывает, что компания была конфискована автобусной секцией Синдиката транспорта и связи ещё до того, как полностью завершились бои на улицах Барселоны.

Группа из шести рабочих составила временный контрольный комитет предприятия, очевидно утверждённый общим собранием. Когда они взяли документы прежнего руководства, они нашли там, среди прочего, списки «опасных» и «весьма опасных», с его точки зрения, профсоюзных лидеров, а также списки шпионов компании.

Хотя высшие должностные лица фирмы бежали, большая часть технического персонала осталась. Новые рабочие лидеры коллектива предложили им продолжить работу, уволив лишь трёх, заподозренных в нелояльности новому режиму. Согласно Баркони, техники с энтузиазмом участвовали в работе коллектива, так как им предоставили гораздо больше свободы действия, чем было прежде, и их предложения по улучшению работы предприятия серьёзно рассматривались рабочим руководством.

Канторские служащие «Автобусов-Г» были собраны в одном большом офисе, где они находились в тесном контакте, могли работать более эффективно и в атмосфере общительности.

На предприятии вскоре было установлено новое оборудование, и ремонтные мастерские были объединены. Коллектив впервые начал выпускать собственные автобусы, а впоследствии – и военную продукцию²⁹.

Очевидно, ремонтные мастерские автобусной системы какое-то время являлись показательным производственным участком НКТ. Когда я был в Барселоне, примерно через месяц после начала Гражданской войны, меня взяли на экскурсию в эти мастерские, после того как я попросил, чтобы мне показали одно из контролируемых рабочими предприятий в каталонской столице. Теперь, более полувека спустя, единственное, что я помню об этом посещении, – это утверждение рабочих, что им удалось значительно увеличить

производительность ремонтных мастерских, включая сборку новых автобусов.

Примерно в это же время Франц Боркенау также осмотрел мастерскую барселонского транспортного коллектива:

“ «Спустя только три недели после начала гражданской войны, спустя две недели после окончания всеобщей стачки, она работает так гладко, что кажется, будто ничего и не происходило. Я видел людей, стоящих за станками. Помещение выглядело чистым, работа выполнялась обычным порядком. После социализации эта мастерская отремонтировала два автобуса, закончила сборку ещё одного и собрала один новый. Последний носил надпись “Выпущено при рабочем контроле”. Он был собран, как утверждали руководители, за пять дней, тогда как при прежнем руководстве требовалось в среднем семь дней...

Мастерской не могли нарочно придать привлекательный вид, чтобы произвести впечатление на посетителя: неразбериха действительно была страшной. Также я не думаю, что делались какие-либо приготовления к моему визиту. И всё же из этого наблюдения, конечно, не стоит делать общих выводов»³⁰.

Коллективом «Автобусы-Г» были внесены различные изменения в оказываемых услугах. Были введены новые автобусные маршруты, и ими были охвачены новые районы. Бесплатный проезд был предоставлен членам коллектива, а также школьникам (которым в школах выдавались особые значки), солдатам и инвалидам. Кроме того, те, кому приходилось стоять на передней площадке автобуса, также могли ездить бесплатно.

Были внесены и некоторые изменения в условиях труда. Кондукторам и водителям каждый год выдавалось по три комплекта спецодежды. Рабочим мастерских, выполнявшим самую тяжёлую работу, регулярно выдавалось молоко. Различия в заработной плате сохранялись, но количество её категорий значительно сократилось. Кроме того, вследствие необходимости войны, женщины на предприятии всё больше занимали место мужчин, которые уходили в вооружённые силы.

Также произошли изменения в социальном обеспечении. Пенсии для вдов служащих были отменены (так как их не получали и вдовы рабочих), но женщинам взамен предлагали работу в коллективе. Предоставлялась денежная помощь всем детям членов коллектива, которые продолжали своё обучение в школе. Коллектив содержал больницу для заболевших и выздоравливающих членов.

Вначале шесть членов контрольной комиссии часто проводили встречи со своими коллегами в других коллективах транспортного синдиката. Впоследствии был создан орган, состоявший из двух делегатов от каждого коллектива. Однако Баркони настаивал, что это была «федеративная» организация, в которой сохранялась автономия различных коллективов.

Когда Хуана Коморера из сталинистской Объединённой социалистической партии Каталонии стал советником по экономике в правительстве Каталонии, он начал наступление на все коллективы НКТ, включая «Автобусы-Г». Пытаясь подорвать этот коллектив, он без согласования предоставил право бесплатного проезда полицейским, которые заполнили автобусы. Коморера отказался предоставить коллективу иностранную валюту для импорта оборудования, необходимого в мастерских. Однажды ночью был совершён налёт на контору коллектива, и находившиеся там бумаги были разбросаны. Наконец, члены муниципального совета от ОСПК попытались протолкнуть решение о «муниципализации» городской системы общественного транспорта, очевидно, чтобы передать контроль над ней от НКТ сталинистам. Однако пленум барселонской НКТ единогласно отклонил эту идею, и после этого не предпринималось никаких посягательств на имущество транспортных коллективов НКТ, вплоть до взятия города силами Франко³¹.

Ещё одним сектором транспорта, подвергшимся коллективизации, были грузовые автомобили. Этот сектор делился на две части, военную и гражданскую, и обе они контролировались НКТ, по крайней мере в первый год Гражданской войны. НКТ конфисковала все фирмы, занимавшиеся автомобильными перевозками, и организовала их в коллектив, обслуживавший нужды гражданского населения.

Наряду с этим, Департамент обороны Хенералидада имел собственную военно-транспортную службу. По крайней мере до устранения анархистов из каталонского правительства, она также возглавлялась представителями профсоюза транспортных рабочих НКТ, которые тесно сотрудничали с гражданским коллективом.

Время от времени военно-транспортная система каталонского правительства бывала вынуждена использовать грузовики из гражданского коллектива. По крайней мере в первый год войны, коллектив обычно предоставлял необходимые грузовики во временное пользование Департаменту обороны, вместо того чтобы сдавать их в аренду правительству³².

Коллективизация городского транспорта в Валенсии

В Валенсии муниципальная транспортная система также была коллективизирована. Возник Объединённый авто-трамвайный синдикат, в который вошли 1 300 работников из Трамвайной и железнодорожной компании Валенсии и 214 из Валенсийской автобусной компании. Значительное большинство рабочих перед началом войны входило в НКТ, и на общем собрании было решено провести голосование, по итогам которого профсоюз, получивший большинство, включит в свой состав тех, кто принадлежит к другой организации. Таким образом, все рабочие присоединились к НКТ.

Рабочий совет Объединённого авто-трамвайного синдиката состоял из семи членов, пяти от трамваев и двух от автобусов. Каждая секция синдиката имела свои подразделения: диспетчерскую, мастерские, путевую, техническую и административную службы. В каждом

подразделении был свой совет, избранный работниками, который решал его специфические проблемы.

Одной из первых трудностей, с которыми столкнулся рабочий коллектив, было то, что значительное большинство пассажиров, как на трамваях, так и на автобусах, отказывались платить за проезд. Рабочий совет, управлявший предприятием, заручился поддержкой всех значимых профсоюзных и политических организаций в регионе, и к концу 1936 г. за проезд взималась регулярная плата.

Рабочее предприятие расширило мастерскую трамвайной системы. Также были выделены средства на обеспечение беженцев с территорий, занятых Франко, и на строительство нескольких школ и санатория. Наконец, коллектив создал фонд для выплаты пенсий по старости и пособий по болезни своим членам и их семьям.

Средняя зарплата работников коллектива увеличилась с 10 песет в день до 13,5–14,5. Одновременно 200 тысяч песет было выделено для 100 членов коллектива, которые сражались в силах милиции на разных фронтах³³.

Другая часть транспортной системы Валенсии была конфискована и организована Синдикатом транспорта Леванта НКТ. Этот коллектив включал 2 350 грузчиков, работавших в гавани, 1 700 грузчиков, работавших на железнодорожных станциях, в порту и на складах, 1 300 извозчиков, у которых было 800 лошадей и 1 500 повозок, 200 автобусных водителей и кондукторов, 425 водителей такси, имевших 315 машин, и разные группы подсобных рабочих.

Общее собрание синдиката избирало комитет, руководивший его работой. Действовал центральный секретариат, в котором были представлены все секции синдиката и который координировал транспорт в городе и его окрестностях. Была организована специальная железнодорожная служба, «чтобы перевозить все виды товаров в столице и за её пределами... что существенно облегчило работу, устранив препятствия в этом классе услуг... которые строго контролировались, ничто не терялось и не шло по неправильному маршруту». Водители такси создали аварийную службу, работавшую ночью и днём. Одним словом, коллектив следил за тем, чтобы его службы функционировали семь дней в неделю³⁴.

Коллективизация прочего наземного транспорта

На большей части республиканской Испании профсоюзы, в частности входившие в НКТ, взяли под свой контроль другие виды наземного транспорта, такие как междугородные автобусные линии и предприятия грузового автотранспорта. У нас нет точных цифр относительно масштабов этой коллективизации, хотя по некоторым признакам можно судить, что она была широко распространённой.

В северном регионе Сантандера социалистический Всеобщий союз трудящихся конфисковал местную трамвайную систему, находившуюся в частной собственности. Председатель союза трамвайных рабочих ВСТ стал председателем коллектива, а другие члены исполнительного органа союза стали директорами предприятия. Трамвайная система, как сообщали, хорошо работала под профсоюзным контролем и получала большой доход. Одной из причин этого было устранение конкуренции со стороны мелких семейных автобусных фирм, водители которых не входили ни в какой профсоюз. Как только началась война, автобусы были реквизированы и отправлены с милиционерами на фронт³⁵.

Многие, если не большинство сельских коллективов в разных частях страны имели в своём распоряжении по крайней мере несколько грузовиков, как и некоторые коллективизированные городские промышленные предприятия. В главе 27 я расскажу, как контролируемый анархистами Совет Арагона организовал автобусное сообщение от одного края региона до другого. Но, помимо всего перечисленного, местные синдикаты и комаркальные и региональные федерации транспортных союзов создавали свои собственные коллективы.

В сельскохозяйственных районах и в городах транспортные союзы НКТ стремились не только обеспечивать нужды вооружённых сил и обслуживать гражданское население, но и организовать свой сектор экономики на долгосрочной основе, в таком соответствии с анархическими идеями, какое было возможно при данных обстоятельствах. Это нашло своё отражение в резолюциях, принятых региональным пленумом транспортных союзов Центра, который прошёл в Мадриде в середине марта 1937 г.:

«Чтобы структурировать социализированную экономику транспортной отрасли, будут созданы экономические советы, занимающиеся регулированием контрактации предоставляемых услуг и одновременно удовлетворением нужд отрасли, таких как хранение материалов, определение и выплата зарплаты тем, кто участвует в социализации, и, наконец, непрерывное развитие, в котором нуждается отрасль, чтобы расти с каждым днём. Эти советы, в региональной, провинциальной и комаркальной федерации и в синдикатах, будут поддерживать близкие взаимоотношения, чтобы знать потребности друг друга, так что, когда одна из организаций нуждается в поддержке, она сможет получить её от тех, которые находятся в лучшей ситуации».

Пленум также предпринял шаги по обеспечению равенства между разными группами, входящими в региональную транспортную федерацию. Хотя пленум не пытался в один момент установить полное равенство в заработной плате членов, было решено работать над продвижением к такому равенству. Также было предусмотрено, что прибыль, полученная более успешными синдикатами или местными и комаркальными федерациями, должна передаваться региональной федерации, которая будет использовать её, чтобы помочь менее обеспеченным организациям. Аналогично, было принято решение, что местные группы, которые имеют больше грузовиков или автобусов, чем им необходимо, предоставят их тем, у которых не хватает подвижного состава, – хотя было оговорено, что группы, получившие в пользование транспортные средства других частей региональной федерации, должны будут сами нести расходы по их обслуживанию³⁶.

Проблема милитаризации транспорта

Одной из проблем, встававших перед транспортными коллективами НКТ, была угроза «милитаризации» транспорта республиканским правительством. НКТ решительно выступала против этого, хотя демонстрировала полную готовность предоставить транспортные средства вооружённым силам в чрезвычайных ситуациях.

Национальный комитет транспортных синдикатов Испании, представлявший региональные федерации Центра, Леванта и Каталонии, в июне 1937 г. выпустил обращение «К антифашистскому и революционному народу», в котором он возражал против милитаризации транспорта:

«Вот уже некоторое время ведётся разговор о милитаризации транспорта, но без достаточных оснований, без твёрдых аргументов, которые могли бы убедить нас. Гражданский транспорт имеет задачу, отличную от задачи военного транспорта; хотя между ними есть некоторая взаимосвязь, её недостаточно для того, чтобы отобрать у синдикатов то, что по логике принадлежит им. Милитаризация гражданского транспорта равнозначна созданию военного корпуса, в котором рабочие будут простыми функционерами государства, находящимися на службе и обязанными лишь подчиняться, без права высказывать своё мнение. Если государство возьмёт на себя эксплуатацию этой отрасли, рабочие полностью утратят свою личность, будучи подчинёнными суровой дисциплине, будучи низведёнными до состояния автоматов...

Милитаризация транспорта – очередной манёвр тех людей, которые воплощают и защищают авторитарный централизм и тем самым полностью уничтожают человека как ведущий элемент производства и потребления и как основной фактор в экономическом развитии государства...

Региональные транспортные федерации, подписывающие это обращение совместно с Национальным комитетом, не потерпят милитаризации гражданского транспорта, поскольку они верят, что компетентностью для эксплуатации этих служб обладают только синдикаты, а не Министерство общественных работ или любой другой официальный орган»³⁷.

К ноябрю 1937 г. союзы транспортных рабочих НКТ в значительной степени изменили своё отношение. Пленум транспортных федераций Леванта, Центра и Каталонии, прошедший в этом месяце, принял резолюцию, где, помимо прочего, говорилось:

«Синдикаты НКТ, действующие в различных частях транспортной отрасли и особенно в гужевом и автомобильном транспорте, не будут, до тех пор пока уважается их индивидуальность, оказывать какого-либо сопротивления реквизиции материалов, гаражей и проч., но лишь при условии, что персонал этих предприятий будет нанят правительством, которое будет выплачивать ему положенную зарплату...

Транспортные синдикаты, следуя декретам, изданным Министерством национальном обороны, обязуются предоставить в распоряжение антифашистского дела персонал, который по своему физическому состоянию и технической компетентности окажется пригодным для того, чтобы выполнять возложенную на него работу».

Резолюция заканчивалась на почти жалобной ноте: региональные федерации обещали «защитить, насколько мы в состоянии, коллективы, которые уже созданы и которые могут быть созданы, но лишь при условии, что это не создаёт препятствий для экономики и не вредит военным задачам»³⁸.

Рабочий контроль на морском транспорте

Рабочий контроль на испанском республиканском торговом флоте был во всех отношениях менее развит, чем в наземной экономической деятельности. Хотя профсоюзы, в первые дни и недели после подавления военного мятежа на значительной части прибрежной Испании, стали занимать управления важнейших судоходных линий страны, республиканское правительство также поспешило установить контроль над возможно большей частью торгового флота. Кроме того, почти с самого начала войны торговые суда лоялистов подверглись нападениям не только тех единиц испанского военного флота, которые были захвачены мятежниками, но и иностранных, в частности итальянских, кораблей и субмарин. Как следствие, острой необходимостью стало поддержание дисциплины на судах и сохранение на службе опытных офицеров торгового флота.

В этих условиях на судах и даже в портах, по-видимому, преобладала несколько видоизменённая система коллективных договоров, на доиюльских принципах. Она была дополнена введением профсоюзных делегатов, которые помогали обеспечивать эффективность судоходства и следили за капитанами и другими офицерами, чья лояльность вызывала сомнения. На национальном уровне морские союзы НКТ и ВСТ пытались оказывать влияние на работу торгового флота, насколько это позволяли военные условия.

В барселонском порту главным изменением, произошедшим после 19 июля, было устранение трудовых подрядчиков и других посредников, которые процветали здесь прежде. Аугустин Сухи описывал эту ситуацию:

“ «За счёт низкой зарплаты и плохих условий труда для портовых грузчиков, берег до 19 июля находился во власти вымогателей. От берега разило взяточничеством, растратами и воровством. Мошенники и судовые агенты, капитаны судов и начальники грузчиков – все они были в сговоре...»

Далее Сухи описывает изменения: «После 19 июля портовые и морские профсоюзы избавились от вымогателей и их агентов. Они решили напрямую, без посредников, вести переговоры с капитанами судов и судоходными компаниями. Это привело к передаче всех

рабочих операций вновь созданному коллективу портовых рабочих. Хотя контракты, уже заключённые между иностранными судоходными компаниями и их агентами, не могли быть отменены, профсоюзы пристально следили за финансовыми операциями испанских агентов иностранных компаний»³⁹.

Издание НКТ того периода писало о соглашении между профсоюзом НКТ и фирмами, действовавшими в порту:

“ «Административная хунта [профсоюза] будет получать плату за погрузку и разгрузку в соответствии с существующими расценками, она организует группы рабочих и будет выдавать им зарплату. Склады, судовладельцы и агенты не будут признавать никакой иной организации, кроме Единого синдиката транспорта НКТ. Этим фактом Конфедерация, в дополнение к предпринятым большим шагам в направлении социализации собственности, устанавливает абсолютный контроль...

Благодаря этому коллективному договору станет известно движение в барселонском порту: приход и отход судов, тоннаж и виды товаров и т.п., поскольку контроль полностью переходит в руки Синдиката транспорта»⁴⁰.

Сухи отмечал: «Эти изменения принесли намного более высокую зарплату и лучшие условия труда для портовых грузчиков. Наряду с определённой суммой с каждой разгруженной или погруженной тонны, была обеспечена защита от безработицы, болезней и несчастных случаев и другие льготы»⁴¹.

Управление Трансатлантической компании в Барселоне, одной из основных испанских океанических судоходных линий, вначале было занято членами ВСТ. Однако вскоре был создан совместный центральный комитет ВСТ-НКТ, включавший трёх членов от каждого профсоюза, а также представителей каталонского и республиканского правительств. К комитету перешли не только суда компании, но и её наличные средства и банковские счета.

Центральный комитет уволил всех высших должностных лиц компании, однако все техники остались на своих местах.

Рабочий комитет согласился предоставить каталонскому Центральному комитету милиции два судна для использования в качестве тюрем и одно в качестве плавучего госпиталя. Остальные суда вернулись к обычной работе. Было зафиксировано, что «прежние судовые комитеты продолжают осуществлять свои функции, в качестве технических комитетов, находясь в подчинении центрального комитета». По крайней мере поначалу, матросы отказались принять 40-часовую рабочую неделю, установленную Хенералидадом Каталонии, и продолжали работать 48 часов. Они также отказались от 15-процентного повышения зарплаты, декретированного Хенералидадом⁴².

В период широкой каталонской автономии, с июля 1936 г. по май 1937 г., суда и катера, выходившие из каталонских портов, находились в ведении Департамента общественных служб регионального правительства. Как сообщает сэнэтист Хуан Доменек, когда он

возглавлял этот департамент, в портах каталонских городов работали шесть больших судов, водоизмещением 16 тысяч тонн и более, и «сотни» судов от 180 до 300 тонн, при общем тоннаже около 600 тысяч⁴³.

Хотя имеется сравнительно мало информации об организации той части республиканского торгового флота, которая в первый год войны действовала в северных регионах Бискайи, Сантандера и Астурии, у нас есть декларация, выпущенная работниками морского транспорта этой части Республики в мае 1937 г., незадолго до начала генерального наступления армии Франко на Северном фронте. Декларация извещала о создании Межрегионального комитета морского транспорта «организациями ВСТ и НКТ из Бильбао, Сантандера и Хихона и “Баскской [рабочей] солидарностью” из Бильбао». Последняя группа была профсоюзной организацией, связанной с Баскской националистической партией.

Это воззвание особенно подчёркивало, что моряки, верные Республике в борьбе с испанским, итальянским, германским и португальским фашизмом, должны продолжать судоходство, несмотря на угрозу от вражеских военно-морских сил, и наблюдать в своих собственных рядах за теми, чья лояльность может оказаться сомнительной:

“ «Мы всё теснее и теснее сплачиваем наш союз; мы пожертвуем всем, чем должны пожертвовать, чтобы сокрушить в Испании международный фашизм, который пытается завоевать нашу страну. На руинах Испании мы построим общество, о котором мы мечтали, где не существует эксплуататоров и эксплуатируемых»⁴⁴.

В конце 1937 г., после падения Бискайи, Сантандера и Астурии, Национальная федерация транспорта, рыболовства и морской отрасли НКТ и Национальный синдикат морского транспорта ВСТ создали координационный комитет, «исполнительного характера» и с равным представительством обеих профсоюзов. Прокламация о создании этого органа гласила:

“ «Обе профсоюзные организации признают, в качестве первого шага на пути к социализации морского транспорта, а также для лучшей и скорейшей реорганизации экономики в целом и ради высочайшей эффективности в использовании для военных задач, полный переход отрасли в ведение правительства Республики».

Далее обещалось, что обе организации «будут поддерживать и содействовать очищению и реорганизации Главного управления торгового флота... организуя своё руководство в соответствии с... нуждами национальной экономики». Предлагалось создать орган для рассмотрения этого вопроса и разработки проекта реорганизации.

Документ содержит любопытные указания на то, как был организован и функционировал торговый флот в то время: говорилось, что сохранится «существующая» структура судовых комитетов и что «во время пребывания судна в море или в порту функции комитета будут ограничиваться внутренними вопросами: 1. контроль над администрацией и сотрудничество

в судовых работах; 2. моральная и интеллектуальная подготовка личного состава с помощью газет, книг, лекций...»

Далее говорилось, что члены профсоюзов на каждом судне будут избирать «профсоюзного делегата», который будет служить посредником между командой и профсоюзами, после каждого рейса информируя профсоюзы обо всём произошедшем во время плавания. Кроме того, «в случае, если возникают трудности в море, они должны быть известны профсоюзному делегату».

В общих чертах была обрисована ситуация на судах республиканского торгового флота: «Организация работы на судах будет находиться под ответственностью капитана, при условии, что его сочувствие [антифашистскому] делу было доказано...» Капитан мог передать свои полномочия «первому помощнику – на палубе и старшему машинисту – в машинном отделении... Политические комиссары, действующие на судах на основании декрета от 12 июня, будут избираться по выдвижению морских профсоюзных организаций, с равным представительством ВСТ и НКТ».

Последний раздел документа говорил о «судовых премиях», которые должны были выплачиваться тем, кто выходил в море перед лицом угрозы вражеского нападения⁴⁵.

Как мы видим, на торговом флоте не было всеобщей коллективизации наподобие той, что имела место в национальной железнодорожной системе и в различных отраслях промышленности республиканской Испании. Тем не менее торговый флот не обошла стороной революционная волна, поднявшаяся в Республике в начале Гражданской войны.

Коллективизация каталонских предприятий коммунального обслуживания

Предприятия коммунальной сферы – службы газа, электричества и водоснабжения – в той или иной степени были коллективизированы рабочими республиканской Испании. Как и в других частях республиканской экономики, в этих экспериментах по рабочему контролю наблюдалось значительное разнообразие.

Поумистский лидер Хуан Андраде, рассматривая рабочие коллективы начала 1937 г., отмечал, что в области коммунального хозяйства преобладала организация на основе профсоюза, а не местной мастерской: «Синдикализация в этих отраслях прошла сравнительно легко. Можно сказать, что рабочие синдикализированных предприятий коммунального хозяйства сегодня пользуются привилегированным положением, в смысле гарантированности дохода и, следовательно, получения зарплаты. Так как им удалось не только сохранить свою зарплату, но и во многих случаях увеличить её, они по достоинству оценили выгоды от изменения ситуации. По мере поступления доходов стало возможно

трудоустроить всех тех, кто раньше были безработными, тогда как в других сферах безработица не только не снижалась, но и росла. Отсутствие конкуренции позволяет регулировать цены»⁴⁶.

В Каталонии с 1927 г. действовал профсоюз НКТ, объединявший рабочих электросетей, газоснабжения и водоснабжения в регионе. Именно эта организация взяла на себя управление коммунальным хозяйством, когда военный мятеж был подавлен.

20 июля 1936 г., когда на улицах Барселоны всё ещё шла вооружённая борьба, группа рабочих собралась, чтобы принять меры по обеспечению работы этих трёх служб после окончания боёв. Вскоре состоялось общее собрание работников, на котором было решено какое-то время продолжать работу так, как это делалось до 19 июля. Лишь в конце августа НКТ и ВСТ официально решили социализировать электричество, газ и воду по всему региону, и Хенералидад Каталонии спустя недолгое время санкционировал их действия.

В Каталонии насчитывалось 610 электротехнических сооружений, от больших гидроэлектростанций в Тремпе и Камарасе до многочисленных одиночных трансформаторов и других установок. Многие из них до революции были организованы как отдельные компании. Через шесть месяцев после начала войны 70% фирм, дававших 99% электроэнергии, были слиты в единое предприятие.

После того, как анархисты были удалены из правительства Каталонии и советником по экономике был назначен глава ОСПК Хуан Коморера, контролируемая НКТ Объединённая служба электричества Каталонии была интервенирована Хенералидадом: в октябре 1937 г. во главе её были поставлены комиссия «из трёх делегатов Хенералидада и консультативный орган, состоящий из рабочих и выполняющий роль контрольного комитета». Затем, в апреле 1938 г., республиканское правительство учредило Генеральный комиссариат электричества и подчинило ему каталонскую энергетическую систему. Это было сделано «по предложению министра национальной обороны», одновременно бывшего премьер-министром, Хуана Негрина.

Коллектив газовщиков также перешёл в подчинение каталонского правительства в октябре 1937 г., по-видимому на тех же условиях, что и электросети⁴⁷. Аналогично тому, что происходило в службе электричества, дореволюционные предприятия газовой отрасли были объединены в одно. Напротив, водоснабжение к началу конфликта по большей части находилось в руках одной частной испанской фирмы и в таком виде было социализировано.

Большинство занятых в этих трёх отраслях были квалифицированными рабочими. В ходе профсоюзной реорганизации самой мелкой единицей стала секция, состоявшая из 15 или более рабочих определённой квалификации. Если к специальности относилось меньшее число рабочих, секция формировалась из двух или нескольких близких друг к другу специальностей. Каждая секция избирала двух делегатов, одного технического и другого – чтобы направлять работу секции.

Эти делегаты секций избирали «комитет объекта», который ведал обслуживанием местного сооружения. Обычно этот комитет состоял из рабочего, техника и административного

служащего, иногда вводили ещё одного члена, чтобы сохранить равновесие между НКТ и ВСТ. Первый делегат занимался проблемами, которые возникали в разных секциях, и принимал предложения рабочих по найму и увольнению персонала. Он также «служил посредником между низами и генеральным отраслевым советом и созывал периодические общие собрания секций».

Делегат техников контролировал работу секций, изыскивая способы повысить их производительность, осматривал линии электропередачи и вёл производственную статистику. Административный делегат отвечал за документооборот, хранение материалов и переписку.

Третью ступень в иерархии составляли три отраслевых совета: электричества, газа и воды. Каждый совет состоял из восьми членов, четырёх от НКТ и четырёх от ВСТ; половина из них избиралась общими собраниями членов НКТ и ВСТ в данной отрасли, другая половина избиралась делегатами технических секций, что позволяло включить в совет людей с соответствующей подготовкой.

На вершине иерархии находился Генеральный совет электричества, газа и воды, также из восьми членов, поровну разделённых между НКТ и ВСТ. Согласно Гастону Левалю:

“ «Этот совет координирует деятельность всех трёх отраслей, упорядочивая распределение продукции и сырья с региональной, национальной и международной точек зрения; говоря в общем, он принимает и применяет все инициативы, переданные ему производителями как группой, для производства и иных нужд. Но он всегда должен вести свою работу под контролем профсоюзных собраний»⁴⁸.

В коммунальном хозяйстве были произведены различные изменения. Были введены единообразные цены на электричество, газ и воду, тогда как раньше они различались по районам. Кроме того, была отменена плата за аренду счётчиков. Адольфо Буэсо утверждает, что коллектив барселонского водоснабжения «удвоил свой капитал, полностью обновил все сооружения, а также построил дешёвое жильё для персонала»⁴⁹.

Как и железные дороги, газовая отрасль Каталонии страдала от нехватки угля, вследствие того, что силы Франко контролировали большинство угольных шахт страны. Основным источником угля для газификации была Великобритания, поставки осуществлялись транзитом через Оран (Алжир)⁵⁰.

Регулярное обслуживание коммунальных сетей продолжалось с начала Гражданской войны до захвата Каталонии войсками Франко. Даже бомбардировки с воздуха вызывали лишь временное прекращение подачи электричества и газа⁵¹.

Одним из наиболее известных коммунальных предприятий в Барселоне, коллективизированных рабочими, была телефонная сеть, которая принадлежала Национальной телефонной компании Испании – дочерней компании Международной телефонной и телеграфной корпорации (ИТТ). Бернетт Боллотен отмечает, что она «была

поставлена под контроль объединённого комитета НКТ-ВСТ, вследствие чего – по свидетельству анархо-синдикалистов, влияние которых в этом органе было преобладающим, – у руководства не осталось практически никакой иной функции, кроме учёта доходов и расходов, и оно не могло распоряжаться средствами без согласия комитета»⁵².

И конечно же, именно попытка полиции, находившейся под командованием сталинистов, захватить «Ла Телефонику» открыла собой Майские дни 1937 г. в Барселоне. После фактической капитуляции анархистов в конце Майских дней контроль над телефонной сетью в Барселоне и по всей Каталонии перешёл от рабочих к правительству.

Рабочий контроль в коммунальном хозяйстве Валенсии

Как и в Барселоне, в Валенсии имелся региональный союз НКТ, охватывавший водную, газовую или электрическую отрасли, который был создан в 1930 г., в конце диктатуры Примо де Риверы. После 19 июля он принял коммунальные предприятия Валенсии и близлежащих районов, важнейшими из которых были «Электра Валенсьяна», «Энерхия Электрика де Михарес», «Динамис», «Гас Леблон», «Агуас Потаблес» и «Гас Валенсия».

Правление союза было преобразовано в синдикальный совет. В его подчинении был создан ряд субсекретариатов, включая технико-производственный, технико-административный, профсоюзный, юридический, культуры и образования, занимавшихся различными сторонами деятельности коллектива.

НКТ в своём «Информационном бюллетене» отмечала: «Синдикальный совет является всем, после общего собрания, и имеет, в качестве делегированных административных органов отрасли, технико-административные советы для каждой из специальностей... Также были созданы комитеты на каждом предприятии, в каждом населённом пункте и на каждом объекте...»

Профсоюзная администрация валенсийского коммунального хозяйства, в течение года с лишним после коллективизации, удерживала цены на его услуги на том же уровне, что был до 19 июля. Это делалось несмотря на то, что производственные затраты значительно и в некоторых случаях резко повысились. Это в особенности относилось к углю, который был основным сырьём для газовых заводов, но также было верным в отношении транспортных расходов – и профсоюзная администрация жаловалась на то, что профсоюзы НКТ, контролировавшие перевозки в регионе, удвоили свои цены за первый год революции.

Некоторые предприятия коммунального хозяйства, очевидно, приносили существенную прибыль при рабочем управлении. Профсоюз пожертвовал значительную часть этой прибыли на организацию военно-медицинской службы и, кроме того, выделил 406 тысяч песет на отправку нескольких десятков грузовиков с продовольствием во время битвы за Мадрид⁵³.

Газовая секция коллектива во время войны приносила особенно большой доход. Часть её прибыли передали секции электричества, чтобы помочь ей расширить услуги на некоторые малонаселённые районы провинции.

Коллектив старался использовать технический персонал старых фирм. Так, глава контрольного комитета газовой секции настоял, вопреки оппозиции некоторых своих коллег, чтобы главного инженера оставили на своём посту. Однако позднее у главы контрольного комитета появились основания полагать, что главный инженер добавляет в газ примеси. Когда последний попытался сбежать, он был заключён в тюрьму – и после победы Франко полиция нового режима приняла его за бывшего главу контрольного комитета⁵⁴.

Деятельность НКТ в отрасли связи

В отличие от большинства других предприятий инфраструктуры в довоенной Испании, предприятия связи за пределами Каталонии по большей части контролировались правительством. Это существенно ограничивало возможность создания профсоюзных коллективов в данной отрасли. Участие НКТ сводилось, главным образом, к коллективным переговорам и лоббированию.

Это отразилось в решениях I Национального пленума синдикатов связи НКТ в январе 1937 г. Единственный отрывок главной резолюции этого пленума, имевший отношение к политике коллективизации, гласил: «Следует учредить Национальный совет связи, под председательством представителя правительства и с равным количеством членов от двух профсоюзных организаций, который в срочном порядке рассмотрит и предложит наиболее безотлагательные реформы в оказании услуг и организационном преобразовании корпораций, контролирующих общественные функции национальных коммуникаций. Также следует добиваться создания, с аналогичными задачами и составом, региональных и провинциальных советов связи».

Большинство остальных пунктов резолюции были посвящены коллективным договорам, а не организации рабочего контроля или администрации. Они предусматривали увеличение зарплаты для работников отрасли и расширение их прав на ведение переговоров с властями, контролировавшими различные предприятия данной отрасли⁵⁵.

Заключение

Значительная часть инфраструктуры испанской республиканской экономики, так же как и сельскохозяйственный и промышленный секторы, была коллективизирована профсоюзами, в особенности входившими в Национальную конфедерацию труда, после частичного подавления военного мятежа 18–19 июля 1936 г. Имеются многочисленные указания на то, что при рабочем контроле эти предприятия управлялись успешно, на них были введены различные улучшения и, конечно, были улучшены условия труда их работников.

Версия #1

Зверобой создал 10 мая 2025 15:35:15

Зверобой обновил 10 мая 2025 15:41:57