

Мария Ахметова

Норма и ее нарушение в «профессиональном тексте» (рассказы об употреблении алкоголя машинистами паровозов)

В данной статье будут рассмотрены нарративы, через которые профессиональное сообщество железнодорожников осмысляет употребление алкоголя машинистами. Публикуемые тексты были записаны в двух городах, являющихся крупными железнодорожными узлами, — Муроме (фольклорная экспедиция Государственного республиканского центра русского фольклора) и Бологое (межвузовская фольклорно-этнографическая экспедиция) в 2005–2007 гг.

Один из главных принципов работы на железной дороге — безопасность движения. Это обуславливает топос ответственности, во многом определяющий «профессиональный текст» железнодорожников и собственно работников локомотивных (ранее паровозных) бригад. Ответственность предполагает, в числе прочего, трезвость. Однако в рассказах машинистов находят отражение факты употребления алкоголя. Следует сказать, что «сухой закон» у железнодорожников отсутствует; они подчеркивают, что ничто человеческое, в том числе употребление спиртного, им не чуждо:

Мария Вячеславовна Ахметова
Журнал «Живая старина»,
Москва
malinxi@rambler.ru

[Собиратель: *Пристрастия к напиткам?*] Как у обычного человека. [Собиратель: *То есть рюмку водки, другую — нормально?*] Да это вообще ничего [2].

Что ж мы — трезвенники какие, что ли? [9].

Рассматриваемые рассказы можно разделить на две группы. Первая включает тексты о «нормативной» выпивке — в нерабочее время, после поездки, в день выдачи зарплаты и т.д.; иной раз употребление алкоголя, наоборот, скорее выглядит как традиция.

[После рассказа о тостах:] *День железнодорожника у нас регулярно два раза в месяц, иногда три раза. Как дают деньги — так день железнодорожника. <...> Это прекрасный день. <...> Раз деньги дают, почему бы и нет* [2].

*Я был маленькой, у меня дед работал машинистом. <...> Они ездили 60 километров. Они туда [в дом отдыха паровозных бригад. — М.А.] приезжали, там обед варили, там это... плита была, в дом-отдыхе. И она [жена] всегда белую головку доставала. Ну они придут, выпьют, конечно, ну когда снят там... и обратно едут. [Собиратель: *Белая головка это поллитра?*] Да. Поллитра, но такая... всегда с сургучом белым* [4].

Ну приедешь там с Калинина, там с... с Москвы приедешь, на фиг, ну машинист выходит: «Ну, ребятки, у кого сколько?» У кого сколько? А ведь раньше шалманов-то было полно. Первые шалманы — как идешь в депо, первый шалман был у этого, где холодильник. Тут первый шалман. Ну мы, когда у нас на бутылку есть там, мы не пили в этом шалмане. Мы к озеру. Приходили [нрзб.], там загудишь [1].

Характерно, что младший в бригаде (кочегар) мог не принимать участие в такого рода застольях:

Вот мне рассказывал бывший, значит, здесь бывший выпускник, который был, работал кочегаром, потом, значит, помощником, но по состоянию здоровья не стал [работать машинистом], в промышленность ушел. Вот он рассказывал. «Мы пришли на промывку паровоза, все бригады собрали. Всё драим. Отдраили. Пришли, значит, в столовую железнодорожную. Меня как молодого послали, как это говорят, в шалман, я взял несколько бутылей. Сели. Они разлили. “Ну ты теперь, сынок, можешь идти”. Хотя я, — говорит, — был здоровый кочегар». Нет. То есть табель о рангах соблюдался. Они сели, эти вот машинисты, два литра выкушали. Как они говорят: «Будем кушать». Кушать, да. Они кушали водку [7].

Известен сюжет, согласно которому «в старое время» прибывший на станцию машинист или даже вся бригада получала водку и закуску:

Насколько я знаю, во времена царя-гороха, до революции, после поездки машиниста встречал начальник станции и наливал ему стакан водки и бутерброд с икрой [13].

Поезд пассажирский приходит на вокзал — смотрит по расписанию. Если пассажирский из Ленинграда или с Москвы приходит, в былые времена, стоит от ресторана официант с подносом там, и три фужера стоит, и по бутерброду. Приехал, прибыл. Значит, встречает, что вовремя приехал. <...> Это было при царе и до этого... Понятно, при советской власти уже этого не было [8]¹.

По рассказам, до середины 1950-х гг. в конце месяца машинисты, относившиеся тогда к военному ведомству, получали «наркомовские сто грамм». Еще по одному свидетельству, у машинистов было своеобразное реноме — «самые дисциплинированные и самые пьяницы» [8]. Даже среди локомотивщиков известен сюжет о человеке, который мог выпить очень много без особенного ущерба для себя:

Многие машинисты, которые, может быть, и не видели того ветерана <...> но знают. Спросишь: «А вот такой инструктор был?» — «А, ну это... был такой... А вот этот был вот такой, два литра откушивал, только брал кусочек хлеба и все, такие вот» [7].

Эти рассказы описывают употребление алкоголя в нерабочее время, что не противоречит нормам техники безопасности. Пьянство же на рабочем месте или приход на работу пьяного машиниста, безусловно, ситуация, выходящая за пределы нормы. Согласно железнодорожной поговорке, «пьяный не приходи, красный не проезжай — всю жизнь отработаешь машинистом» [8]; не говоря уже о юридической стороне дела. Правила техники безопасности запрещали машинистам приступать к работе в нетрезвом виде [Правила 1948: 6]; имели место случаи как временного отстранения машинистов от работы², так и увольнения за пьянство³, а нарушение машинистом в нетрез-

¹ Через два года тот же информант повторил этот сюжет в несколько иных словах: «Если “Стрела” приехала или скорый поезд точно по расписанию, это, оцепляется паровоз, и вот там от ресторана держат три шкалика — машинисту, кочегару, помощнику — и бутерброд» [8].

² Ср. воспоминания Т.В. Ребяковой, работавшей на Свердловской железной дороге: «А штатных грузчиков не было. Мне давали “штрафников” — помощников и машинистов, которых ссылали на два-три месяца на подсобные работы за появление в нетрезвом виде» [Деньгин 2008].

³ Ср.: «За пьянство и другие факты грубого нарушения трудовой дисциплины 18 машинистов сняты с работы. Некоторые товарищи пытались поставить под сомнение правомерность принятия таких строгих мер административного воздействия. Но они не правы. Партия, народ нам не простят, если машинистами паровозов будут работать люди, позволяющие себе такую вольность, как приход на работу в нетрезвом виде» [Истомин 1961].

вом виде правил движения преследовалось согласно уголовному кодексу¹.

О нарушениях нормы свидетельствует другая группа рассказов, герой которых — пьяный машинист за работой. Эти рассказы относятся к прошлому, и машинисты эти — паровозники. Пьянство машинистов в наших записях практически не становится сюжетом фабульных текстов; информанты скорее лишь упоминали о нем. Диапазон описываемых состояний машинистов разный: от рюмки водки, выпитой перед поездкой, до тяжелого опьянения, когда героя рассказа затаскивали на паровоз. Примечательно, что информанты, несколькими минутами раньше говорившие о том, что работа машиниста — это прежде всего внимание и ответственность, как правило, рассказывали о выпившем машинисте в нейтральном тоне.

В 1950-е гг., по рассказам, вполне обычной была ситуация, когда машинист брал с собой в поездку не только еду, но и бутылку:

Вот шарманка [саквояж машиниста. — М.А.] там эта железная. Так в эту шарманку у его там и еда взята, и там эта — маленькая или... в зависимости от аппетита. <...> Ну так-то не упивались, как сейчас — он начинает и до поросычьего визга. Он для аппетита там [8].

Даже сюжет о поднесении машинисту рюмки может переноситься в ситуацию поездки:

274-й километр тут есть этот, называется Ивана Петрова перевал. Понятно? Ну а почему Ивана Петрова называется этот перевал, а потому что в Пасху и в большие престольные дни или в Новый год этот Иван Петров выставлял стол, в честь их самогон, и машинист, который ехал, должен остановиться, из уважения к нему слезть и выпить стаканчик самогону. [Собиратель: А он кто был такой?] Путьевой обходчик. Но это в царские времена, я говорю, почему называется Иван Петров. Это такой гостеприимный был Иван Петров, путьевой обходчик, у него стол накрыт. В Пасху, Новый год, в большой какой-то... Троицу. Такой, кто едет, должен остановиться, выпить там по сто грамм и ехать дальше [8].

Обычно рассказчики стараются оправдать выпившего машиниста. В качестве оправдания выступает физически тяжелая работа на паровозе или привычки, сохранившиеся со времени

¹ Например, в юридическом издании приводится прецедент: машинист паровоза, в нетрезвом виде проехавший закрытый светофор (что могло привести к столкновению поездов), был осужден на год условно по статье 85 («нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта»), однако условный приговор был отменен, поскольку действия машиниста могли повлечь за собой тяжкие последствия [Михлин 1969: 96].

войны; часто оговаривается, что в случае «некондиционности» машиниста его мог заменить помощник, что как бы нивелирует потенциальную опасность, которую являет собой пьяный машинист:

Даже затаскивали машиниста. Да. Помощники все водили, даже кочегары могли управлять паровозом. Все как смежные профессии [3].

[После рассказа о том, что раньше машинисты могли выпивать перед поездкой:] *Но тогда было время паровозов, надо было физически работать на паровозах, а не как сидишь — пялишься... Я еще застал... Ну, работали на паровозах, знаем, что это такое. Чтоб пять минут на паровозе посидеть — вот такого не было. Надо обязательно работать. Надо смазывать его постоянно. [Собеседник, диспетчер: Протрезвеешь.] Там через час буквально уже будешь трезвый [2].*

А раньше этого [проверки алкотестерами. — М.А.] не было. Этого раньше не было. И, в общем-то, конечно, когда вот на паровозах работали, нередки были случаи, когда приходили на работу из-за стола. День рождения там, что-нибудь такое, ну мало ли бывает таких вот семейных застолий. И было такое. А сейчас это исключено. Вы знаете, сейчас физически работать стало несоизмеримо легче, ведь на паровозе сколько надо было перекидать угля в стокер [11].

Значит, первый машинист у меня был в 54-м году — подводник. 7 с половиной лет он прослужил в подводном флоте. И каждый день ему давали кагор для аппетита. Если 7 с половиной лет давать вам по сто грамм — то кто вы будете на 8-м году? Или вам? Потому что они уже и... кочегар он был — пять лет отслужил тоже на флоте. Они придут — у их еще и руки трясутся. Пока они по стакану не выпьют... Понятно? Они как и выпьют — и заговорят, и морские песни, и все движется у их, все работает. Поняли? Потому что комиссии как таковой не было. Здесь был наркомовский магазин, это я уже это — продолжение. «Семен¹, сбегай-ка, купи бутылку, это, а то на контроль надо выезжать». Контроль строго — чтоб у них. Сказано в 10 минут прибыть — значит в 10 минут. Прибегаешь в наркомовский, тут был магазин — очередь большая. «Слушайте, это, дайте бутылку там вне очереди. На контроль выезжаем». — «Дайте, дайте ему быстрее, чтобы он на контроль не опоздал». Уже было и среди населения, и среди работников — только дайте, чтобы только на контроль не опоздал. Понятно? Дак вот, кто прошел такую службу или такие передраги после войны, многие, это, соображали, потому

¹ Здесь и далее в цитатах из интервью подлинные имена и фамилии заменены вымышленными.

что... или от горя, или так их приучили. Всем сто лил — давайте я вам буду наливать. Вы уже будете, по идее, уже будете приговоренный алкаш. Все. Уже надо лечить. Заслуженные люди, по 7 с половиной на флоте служили, родину защищали, жизнью своей, всю войну прошли. Ну я так говорю суть, что в основном такие люди. После войны пришли. В войну тоже в передовых или где — тоже боевые сто грамм. Также все время наливали [8].

Коллеги даже могли «прикрывать» выпивших машинистов, что по сути является должностным преступлением и нарушением техники безопасности:

Вот я помню, у меня был случай. Я работал дежурным. Я помню, машинист приходит — я его посылаю на медосмотр. [нрзб.] Он приходит со штампом «здоров». Я подписываю, он идет на станцию проверяться. [нрзб.] вечером, когда смена, 19 времени: [стучит] в окошко. Выхожу — Женька. «Коль! Я немножко это... Отдай маршрут. Не посылай меня на медосмотр». Я говорю: «Жень! Ты едешь с пассажирским поездом, — с пригородным правда, я говорю, — это как понимать-то?» — «Да у меня все нормально, только я выпил [?]» Я говорю: «Жень, я не могу это сделать. Ты понимаешь?» Он говорит: «У меня помощник сильный, помощник справится». Я говорю: «А кто у тебя помощник?» Он мне назвал фамилию, я не помню. Ну машинист. Я говорю: «Ну ладно. Тогда я пойду на преступление. Но запомни, я тебя спасаю первый и последний раз. Больше такого не будет». Ну, в общем, они пошли. Так я домой пришел — я ехал вместе с ними [видимо, мысленно. — М.А.]. Я так переживал. <...> Я потом, когда они уже приехали, я позвонил в отделение, диспетчерам: «Ну как там этот съездил?» — «А че ты спрашиваешь?» Я говорю: «Да он мне нужен был». Ну вот аврал там <...> А так, в общем-то, ответственный народ. Все свои [3].

В книге председателя Всероссийского общества любителей железных дорог А.Б. Вульфова также приводятся воспоминания о пьяницах-паровозниках. Вульфов объясняет факты пьянства тем, что машинисты пользовались почетом и получали большие зарплаты, что давало им чувство безнаказанности. Пересказывает он истории о пьяных машинистах (некоторые из этих историй носят отчетливо анекдотический характер), тем не менее, красочно и иногда едва ли без восхищения удалю, видимо, передавая интонации своих рассказчиков:

Савелич рассказал мне, как однажды, работая еще помощником, привез своего напившегося машиниста на паровоз на санках, кое-как втащили они его с кочегаром в будку, положили на левое сиденье, открыли дверь, чтобы его дорогой проветривало, и некоторое время ехали вдвоем, пока механик [здесь: машинист. — М.А.] не пробудился и не взялся за управление. Машинист депо Осташков

А.П. Померанцев рассказывал автору, что работал он помощником на трофейном паровозе по прозвищу «фрау» со старым дедом-машинистом, который не уезжал в поездку без двух четвертинок: одну выпивал перед отправлением, другую — в середине пути, на одном и том же месте, где валялось немало этих его выкинутых бутылочек.

В среде московских паровозников ходили легенды о действительно существовавшем в 1940-х годах некоем машинисте Макарове, который был разжалован из высокого начальства за пьянство и буйство и тем же занимался потом на паровозе <...> Наиболее знаменитые эпизоды из паровозной саги о Макарове — с летчиком и про пивной ларек. Однажды, после войны, попросился к Макарову на Киевском вокзале на паровоз военный летчик, весь в орденах, доехать до Малоярославца. Ну и сказал тот летчик что-то вроде того: мы вот в небе храбрецы, а вы тут на этом самоваре — что? Ну, Макаров посылает кочегара, протянув ему скрученную стопку денег, в магазин: «Купишь водки». Кочегар принес. И как начни Макаров пить, отправившись с Киевского, и летчика поить и вошел в раж, регулятор упер «в пятку, а реверс — на площадку», как говорили паровозники, и достиг невероятной скорости и тряски, от которой помощник с кочегаром чуть не полегли на пол, а летчик со страху едва сознание не потерял. «А ты говоришь — на самоваре! Тут страшнее, чем у вас, будет!» — орал Макаров и пил прямо из горлышка, забыв о дороге. Станции, где надо было вставать, проехали мимо (а ехали с пригородным), дежурный из Шемякина звонит в Малоярославец: «Пьяная бригада, вызывайте милицию!» Пришли в Малом милиционеры, стали залезать на паровоз (это был пассажирский С^у), так Макаров с ними боролся, словно в осаде, отбивался и лопатой, и скребкой, пока его не связали, так и то он весь непримиримостью исходил, когда его в отделение везли.

Прогнали его за это из Москвы-Киевской, и попал он в депо Великого Почина, на Сортировку. Едет в Рязань на «лебедянке», с грузовым, лето, жара — захотелось ему пива. А тут, где дачи, в районе Малаховки, как раз у путей пивной ларек и очередь. Макаров встает с поездом на перегоне и посылает кочегара с баклагой за пивом. Тот возвращается: меня не пустили без очереди. «Как они посмели?! Паровозника не пустить?!» Подъезжает с паровозом строго напротив ларька и... сметает его с лица земли, словно артиллерийским залпом, потоком пара из крана Эверластинга — вместе с продавицей. После этого случая, как говорят паровозники, Макарова все-таки «убрали», хотя и был он выходец из высокого министерского начальства [Вульффов 2007: 391–392].

Однозначное осуждение пьянства машинистов находим в интервью лишь с несколькими информантами. Один из них — че-

ловека, который всю жизнь проработал лишь помощником, то есть был вынужден страдать от пьянства старшего товарища:

А я, а я работал помощником. Сорок, сорок три... [года] вот 16[-го] исполнилось — знаю, знаю, как машинисты водку жрали... <...> Бывало, сам и ведешь паровоз, он тут вот раскорячит, до Торжка ехать еще, ёб, а он рот корытом уже. «Сенька, ладно, я полежу». На леву сторону заваливается и спит. <...> А теперь машинист запьет, дак... Под жопу... ой, извините... под жопу колёнкой выгонят сразу. <...> А раньше, раньше, бывало, Копытин придет, машинист, подшофе, даже еще пособят на паровоз поднаться ему [1].

Другой такой информант — бывший начальник депо:

Ну я щас не вправе об этом говорить, а когда работал, у меня машинисты пьяные работали, хорошо, водили поезда быстро. За что меня чуть не сняли. У меня был такой случай, я забыл фамилию машиниста, Василь Палыч. По Арзамасу напился, в Сергаче приняли поезд, а у него в этот день — день рожденья, у машиниста. Помощника проводил осматривать локомотив, а сам сбегал — там рядом продавали водку — в Арзамасе, взял две или три бутылки здоровых вот этих вот, вина. Ну и уже в Арзамасе, а уже в это самое, в Слезавку — это первое... там разъезд 408-й, а такая станция — Слезавка — он тащить поезд не мог. Вот до какой степени напился. И уже нашего ма... диспетчер нашего встречного машиниста попросил: «Разберись, в чем дело, не отвечает и не въезжает, и перекрыл всё, и не въезжает». В общем, остановил движение. А когда наш машинист остановился напротив него — а он пьянущий в доску. Так вот, его побил наш машинист. Товарищ товарища как бы побил. Но хороший товарищ плохого товарища побил. <...> У нас же было, машинист, который поехал в поездку, он доехал до Велетьмы, напился и в общей сложности забыл о работе. Были. Но это ж единичные случаи. Он осуждался очень здорово в коллективе. И коллектив его просто-напросто с таким вот негодованием осуждал. То есть они это очень редко. Ну а где их не бывает, в каком коллективе не бывает таких дурачков? <...> Я сам-то вот когда, я же машинистом работал тепловоза, я не помню случая, чтобы я себе позволил даже кружку пива перед этим, поездкой. Если мне сегодня ночью ехать, я днем ни в коем случае [5].

Наконец, в женских текстах факт пьянства может просто отрицаться, например:

Вот такие были машинисты. Были очень хорошие. Очень... Ни пьяниц-то не было [9].

Особенно горячо о недопустимости и невозможности пьянства говорила женщина-начальник, с возмущением отрицая изложенные выше сюжеты:

Машинист — это святое. И вообще, тот, кто идет в смену на работу, об этом даже речи быть не может. <...> [Собиратель: А вот истории, которые нам рассказывали про старые времена, еще довоенные, когда машинисты поддатые были на паровозах, это, получается, легенды?] Я не верю в это. <...> Я, например, таких вот историй никогда не слышала. Чтобы пьяный машинист был за... Если он был пьяный, его допустили, то не дай Бог. Это надо... это... и так и было — там отстраняли от работы и... вплоть до начальника депо. Вот. Ну что вы, это вообще-то недопустимо, это просто... это нонсенс. Поэтому я не верю. Ни в какие времена я не верю, чтобы... Потому что безопасность движения — она во все времена была самым ответственным моментом в работе железных дорог. Поэтому ничему я, никаким легендам этим не верю. <...> Вот, допустим, тот же машинист — а у него помощник скажет: «А чё ты пришел такой? Я, что ли, за тебя должен весь рейс, значит, вкалывать за тебя? Ты, пожалуйста, приведи себя в порядок и приходи на работу в подготовленном виде» [12].

Позволю себе предположить, что рассказы о пьянстве паровозников отчасти могут быть репликой на постоянно устражающий медицинский осмотр работников паровозных, а затем локомотивных бригад. Медкомиссии на железной дороге появились лишь в 1960-е гг. [Вульфова 2007: 392], причем алкотестеры использовались не сразу. С 2000 г. внедряется автоматизированный предрейсовый медосмотр, предполагающий использование компьютерных технологий для измерения давления, пульса и наличия алкоголя в организме [Ефимов 2004]. Работники локомотивных бригад нередко воспринимают эту инновацию негативно, поскольку любое отклонение от нормы (пусть оно даже не связано с употреблением алкоголя) может стать причиной недопуска к поездке. Машинисты могут прибегать к различным ухищрениям, чтобы «обмануть» компьютер; показательно в этом смысле свидетельство главного врача дорожной клинической больницы им. Н.А. Семашко А.Е. Митичкина: «Слишком хорошо он знает, сколько эмоций вызвал переход на автоматизированную систему предрейсовых осмотров. В них машинисты видят не помощь, а препятствие своей работе. “Перед осмотром пьют горстями таблетки от давления, не думая о последствиях, потом два-три часа приходят в себя”, — говорит он» [Белые одежды 2007]. Вообще многие информанты-машинисты, особенно те, кто водит поезда и сейчас, говорят о компьютерном тестировании как об унижительном вмешательстве в жизнь. В частности, употребление алкоголя категорически исключается за сутки до поездки:

И потом работа у нас, особенно грузовая, она фактически без графика. То есть приехал с поездки, 16 часов дома, и потом ты,

может быть, 16 часов ты отдыхаешь, можешь куда угодно сходить, а потом ты должен выходить на работу. Ждать вызова, а ждать можно и сутки, двое, трое. Ну как щас электровозники сидят, у них вообще работы нет, они по 7 суток ждут. Вот так получается тебе никуда не сходить, ни [нрзб.], ни праздника, ни тем более за стол [не] сесть. Потому что щас у нас здоровье проверяется чисто на компьютере. Любое отклонение — оно считается. [Собиратель: То есть в любой момент могут вызвать?] В любой момент. Ты абсолютно трезвый. Безусловно [13].

А теперь за сутки не выпьешь. Там у них такие аппараты [смеется]. [Собиратель: Сухой закон есть?] Не, сухой-то не бывает, они в выдыха пойдут, если на двое суток, могут выпить [4].

Практически всегда, когда речь заходит о нетрезвых машинистах, информанты говорят, что «в те времена» перед поездкой проверяли не настолько строго, а вопрос допуска к работе мог решаться конвенционально — между машинистом и дежурным по депо. Да и методы определения трезвости были поначалу несовершенными:

Надо быть ответственным за все. Особенно вот это дело. [Собиратель: В смысле пьянство?] Да-да-да. Там все в том, что перед каждым рейсом проверяют на алкоголь, на все это. Кто этим увлекался — их всех убирали в принципе. <...> Щас вот работает мой внук на инструктаже. Он фельдшер и пропускает. Но щас вот не как раньше вот — наденут жгут, качают. А щас раз — компьютер, нажимают и все показывает. Давление, пульс, алкоголь. <...> [Собиратель: А вот когда раньше не было этих компьютеров, как проверяли?] Да как так? Если не падает человек — значит, он... Ну как могли? На запах только если [10].

[Собиратель: А когда не было аппаратуры, как проверяли?] Нет, тоже проверяли, но там... как сказать, выборочно. То есть не каждую поездку. <...> Давали уж им в виде чистого исключения — дуй в стакан. Ну она подставляет стакан: дуй. Дышишь — ха! — принюховается [6].

Комиссии медицинской не было, комиссии медицинской. Никто тебя не нюхал, и в мои года. То есть если там чисто возник вопрос между дежурным нарядчиком — ты пьян или не пьян: «Ну-ка, подь, пройди по половичине». По половичине прошел — значит, ты трезв. <...> Половичина называется — ну как доска на полу. Значит, ты прошел и не оступился, по этой доске прошел — значит, тебя и нечего браковать. Значит, ты готов. Потому что если ты поедешь, как... на СО [модель паровоза. — М.А.], тебе надо 15 тонн угля кинуть в котловище, или 20, 18 тонн назад... <...> На усмотрение дежурного по депо, как ты. И нарядчик, который вызывает, посмотрел: нормальный? — нормальный. А что там

запах или что-то там — нет. Или как если кочегара там или помощника — возьмут его или не возьмут? Ну возьмут, чё — свой парень — не возьмут? Он очухается у нас. Понятно? Это я говорю — 50-е годы [8].

Они [старые машинисты. — М.А.] вспоминали, как они работали. А работа была гораздо проще. И даже были случаи тогда, когда мы шли, нас вызывали в поездку, значит, там вот паровоз пришел на станцию... он был, ну, мягко сказать, не подготовлен. Не очень подготовлен... [Собираетел: Пьяный?] Да-да-да. Ну и перед тем как его отправить, значит, в поездку, заставляли по одной половичине пройти. Не сворачивая. Если он проходил, все нормально. Он ехал в поездку. В то время не было медосмотра, ни компьютеров, как сейчас, которые проверяют как раз перед поездкой. Ни алкотестеров. Ну, и вообще, не было такого строгого отношения к здоровью. В этом смысле. Было нормальное отношение, человеческое [2].

Таким образом, «старое время», когда машинисты, нарушая нормы безопасности движения, выпивали перед работой и на работе, выглядит в нарративах более привлекательным, поскольку тогда все было построено на доверии, а сейчас на смену «человеческому отношению» пришел бездушный компьютер. В целом же осмысление фактов употребления алкоголя машинистами как нормальных или как нарушающих норму зависит от нескольких факторов: во-первых, от времени и места употребления алкоголя; во-вторых, от исторического периода, к которому относятся эти факты; в третьих, от социального положения рассказчика и его гендера.

Позволю себе предположить, что в «старые времена» отношение к пьянству машинистов у их коллег все же было не таким благодушным, как в приведенных здесь рассказах, но, возможно, в новых рабочих условиях «ненормальные» факты из прошлого переосмысляются и описываются как «нормальные».

Библиография

- Белые одежды // Московский железнодорожник. 2007, 6 апреля.
- Вульфов А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. 452 с.
- Деньгин С. Характер как дорога — железный // Уральская магистраль [Екатеринбург]. 2008, 29 августа.
- Ефимов Н. Предрейсовые осмотры — в автоматическом режиме // Медицинская газета [Москва]. 2004, 24 декабря. С. 9.
- Истомин М. В обстановке острой критики // Ленинец [Печора]. 1961, 18 июня.
- Михлин С. Последствия преступления. М.: Юридическая литература, 1969. 104 с.

Правила по технике безопасности для паровозных машинистов, их помощников и кочегаров. [М.]: Изд. и 5-я тип. Трансжелдориздата, [1948]. 33 с. Цит. по: Вокзал фотографий / Station of photos < http://vokzal.kondakov.ru/Docs/ptb6_7.htm>.

Список информантов

1. Мужчина, около 1935 г.р., работал помощником машиниста, Бологое, записали М.В. Ахметова, В.В. Головин.
2. Мужчина, 1958 г.р., машинист, Бологое, записали М.В. Ахметова, В.В. Головин.
3. Мужчина, 1937 г.р., работал дежурным по депо, машинистом, директором ДК железнодорожников, Муром, записала М.В. Ахметова.
4. Мужчина, 1925 г.р., работал машинистом, Бологое, записали М.В. Ахметова, В.В. Головин.
5. Мужчина, около 1935 г.р., работал машинистом, начальником локомотивного депо, Муром, записала М.В. Ахметова.
6. Мужчина, 1947 г.р., работал машинистом, Муром, записала М.В. Ахметова.
7. Мужчина, около 1955 г.р., машинист, преподаватель железнодорожного училища, Бологое, записали М.В. Ахметова, В.В. Головин, М.В. Калашникова, М.Л. Лурье, А.А. Сенькина.
8. Мужчина, 1935 г.р., работал машинистом, машинистом-инструктором, заведовал музеем локомотивного депо, Бологое, записали К.И. Зорина, Е.В. Кулешов, С.Н. Милкина в 2005 г.; М.В. Ахметова, Е.В. Кулешов в 2007 г.
9. Женщина, 1925 г.р., работала стрелочницей, Бологое, записали М.В. Ахметова, В.В. Головин.
10. Мужчина, 1930 г.р., работал машинистом, Муром, записала М.В. Ахметова.
11. Мужчина, 1928 г.р., работал машинистом, Муром, записала М.В. Ахметова.
12. Женщина, около 1945 г.р., работала начальником дирекции по обслуживанию пассажиров, Бологое, записала М.В. Ахметова.
13. Мужчина, 1956 г.р., машинист, Бологое, записали М.В. Ахметова, Е.В. Кулешов.