

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ НАКАНУНЕ РЕВОЛЮЦИИ 1905—1907 гг.

(К ВОПРОСУ О СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПОЛОЖЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ)

И. М. ПУШКАРЕВА

В начале XX в. Россия располагала значительной сетью железных дорог, которая в конце 1905 г. равнялась 57 652 верстам (без Финляндии, где протяженность железнодорожных линий составляла 2932 версты). Железных дорог общего значения было 55 602 версты, местного — 2050 верст¹. Хотя по густоте железнодорожной сети Россия уступала ряду государств Европы, по протяженности железнодорожных линий она значительно превосходила Германию, Францию, Австро-Венгрию, Великобританию, уступая лишь США².

К 1905 г. на железнодорожном транспорте России была занята большая армия рабочих и служащих. По данным министерства путей сообщения, в это время на всех дорогах общего значения насчитывалось штатных, поденных и временных рабочих и служащих 751 197 человек³.

Многотысячная армия железнодорожников являлась непосредственной участницей революционных событий 1905—1907 гг. Но изучение политической активности железнодорожников до сих пор не имеет серьезного экономического обоснования. Правда, в той или иной мере этот вопрос получил освещение как в общих, так и в специальных работах. Из последних следует прежде всего отметить статью А. Г. Рашина «О заработной плате железнодорожников в 1884—1914 гг.»⁴, из работ прошлых лет — труд Н. Ростова⁵ «Железнодорожники в революционном движении 1905 г.», в которых собран значительный материал о положении железнодорожников. Однако многие стороны экономического положения железнодорожников еще слабо освещены. К их числу относится и вопрос о заработной плате железнодорожников, которая является одним из важнейших показателей уровня материального положения трудящихся. Цель настоящего сообщения — анализ заработной платы железнодорожников накануне революции 1905—1907 гг.

В работе использованы источники, до сих пор не введенные в научный оборот. Это, во-первых, архивные материалы фонда Управления железных дорог, находящиеся в ЦГИАЛ⁶. Они дают сведения о численном составе рабочих железнодорожных мастерских и о реальной заработной плате некоторых категорий железнодорожников.

¹ «Статистический сборник МПС», вып. 89, СПб., 1907, стр. VII. Государству принадлежало 38 645 верст железнодорожных линий, предпринимателям акционерам — 16 957 верст.

² Там же, стр. LXXIV; журнал «Железнодорожник», 1906, № 138, стр. 2—3.

³ «Статистический сборник МПС», вып. 89, Таблица XII, стр. 11.

⁴ Сб. «Вопросы планирования, экономики и статистики», М., 1957.

⁵ Н. Ростов. Железнодорожники в революционном движении 1905 г., М.—Л., 1926.

⁶ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 407, лл. 89—90; д. 364, л. 77; д. 328, лл. 24, 26, 28; д. 343, л. 37; д. 350, л. 271; д. 313, л. 43; д. 345, л. 15; д. 373, лл. 50 и др.

Во-вторых, опубликованные, но еще не использованные исследователями «Ведомости штатного содержания»⁷. В них имеются данные о 23 казенных железных дорогах или о 227 134 рабочих и служащих, предполагавшихся к зачислению в штат, что составляло 71% постоянных рабочих и служащих всех железных дорог России⁸. В «Ведомостях» содержатся сведения о занимаемой должности и приблизительном годовом окладе железнодорожных рабочих и служащих, обеспечении их квартирой или деньгами, компенсирующими расходы на квартиру, и суммах денег, выдаваемых дополнительно к зарплате лицам, от которых зависела бесперебойная работа дороги. Сведения даются отдельно по каждой дороге и по пяти службам: I — коммерческой, II — управления дороги, III — службе пути и сооружений, IV — службе движения и телеграфа, V — службе тяги и подвижного состава. К сожалению, в отделе пятом отсутствуют сведения о машинистах, их помощниках, кондукторах и обер-кондукторах, а также о рабочих мастерских.

«Ведомости» дополняются данными «Статистического сборника МПС» за 1905 г.⁹, так как в нем имеются сведения о числе и содержании рабочих и служащих всех железных дорог. Очень важно, что в числе прочих сведений здесь указана сумма заработной платы машинистов, их помощников, паровозных кочегаров, кондукторов и обер-кондукторов, стрелочников, составителей поездов, путевых и переездных сторожей и сторожих. Однако по сравнению с «Ведомостями», в «Сборнике МПС» отсутствует дифференциация штатно-должностной зарплаты, а имеются только общие итоговые цифры.

«Ведомости» и «Сборник МПС» — это такие источники, на основании которых можно составить представление лишь о номинальной заработной плате. Для выяснения реальной заработной платы железнодорожников нет обработанных систематических данных. В качестве источника по этому вопросу была использована мемуарная литература, журналы и пресса того времени. Например, корреспонденции в газетах социал-демократического направления: «Искре» и «Вперед», а также данные о материальном уровне жизни главным образом железнодорожных служащих, опубликованные в буржуазно-либеральном журнале «Железнодорожник».

Чтобы составить представление о жизненном уровне железнодорожников накануне революции 1905 г., необходимо, прежде всего, определить их номинальную заработную плату.

В приводимых таблицах (см. Приложение, табл. 1—4) указана заработная плата различных категорий железнодорожников по «Ведомостям штатного содержания» 23 казенных железных дорог. Подсчет произведен по каждой дороге и суммирован по службам. По размерам заработной платы рабочие и служащие разделены на пять групп: в первой указаны лица, получающие до 10 руб. в месяц, во второй — от 10 до 30 руб., в третьей — от 30 до 60 руб., в четвертой — от 60 до 100 руб., в пятой свыше 100 руб. Выделить именно такие группы, во-первых, подсказала сама «Ведомость», в которой чаще всего встречаются вышеуказанные цифры номинальной заработной платы; во-вторых, зарплата в 30 руб. в месяц была самой высокой для основной массы постоянных, поденных и временных железнодорожных служащих и рабочих. Свыше 30 руб. в месяц получали наиболее квалифицированные железнодорожники, а также имеющие среднее (полученное в специальных училищах или приобретенное на практике) или высшее специальное образование и начальники различных отделов.

Итоговые цифры в таблицах по горизонтали обозначают число железнодорожников данной службы по каждой дороге, а итоговые цифры по вертикали — общее число железнодорожников каждой службы, получающих определенную заработную плату (по всем дорогам).

Анализ таблиц показывает, что из общего числа железнодорожников в 227 134 человек, работавших на 23 казенных железных дорогах, получавших до 10 руб. в месяц,

⁷ «Ведомости штатного содержания, квартирного довольствия и лично присвоенного содержания служащих казенных железных дорог на 1905 г.», СПб., 1905.

⁸ На железных дорогах России к 1905 г. больше, чем на других предприятиях, было распространено привлечение на службу рабочих и служащих без зачисления их в штат, так называемых лоденных и временных рабочих и служащих. На 1905 г. из 751 197 всех рабочих и служащих постоянных было 400 223 человека, временных 42 510, поденных — 308 464 («Статистический сборник МПС», вып. 89, Таблица XII, стр. 9—10.)

⁹ «Статистический сборник МПС», вып. 89, Таблица XII, стр. 1—15.

насчитывалось 19 141, или 8,42% общего числа, от 10 до 30 руб.— 134 047, или 59,02%, от 30 до 60 руб.— 54 256, или 23,89%, от 60 до 100 руб.— 12 339, или 5,43%, свыше 100 руб.— 7351, или 3,24%. Но эти сведения охватывают рабочих и служащих лишь 23 казенных железных дорог. Привлечение данных «Статистического сборника на 1905 г. позволяет составить более полное представление о зарплате железнодорожников¹⁰.

Если из общего числа постоянных рабочих и служащих всех дорог — 400 223 человека вычесть неучтенное «Ведомостями» число паровозных машинистов и их помощников, паровозных кочегаров — 34 241 человека, кондукторов и обер-кондукторов — 44 865 человек (всего 79 106), то получим 321 117 постоянных рабочих и служащих. Сюда входят 227 134 постоянных рабочих и служащих 23 казенных железных дорог, что составляет приблизительно 71% всех постоянных рабочих и служащих и 93 983 (29%), работавших на частных дорогах общего и местного значения и казенной Ташкентской железной дороге, которой нет в «Ведомостях».

Если предположить, что на этих дорогах зарплата была близка к той, которую получали железнодорожники 23 казенных железных дорог, то из этих 93 983 человек получали зарплату: до 10 руб.— 7827 человек, от 10 до 30 руб.— 56 040 человек, от 30 до 60 руб.— 22 176 человек, от 60 до 100 руб.— 5048 человек, свыше 100 руб.— 3006 человек.

Учтя зарплату паровозных машинистов и кочегаров, кондукторов, временных и поденных рабочих¹¹, можно составить таблицу, показывающую номинальную зарплату железнодорожников всех дорог общего значения (см. табл. 1).

Из таблицы видно, что подавляющая часть железнодорожников (77,6%) получала заработную плату до 30 руб. в месяц. Кем были железнодорожники, получающие до 30 руб. в месяц по специальности? От 2 до 5 руб. получали сторожики, от 5 до 10 руб.— сторожа, истопники, слесари, сиделки в железнодорожных больницах, горничные в пассажирских вагонах, носильщики, сцепщики, кочегары, помощники машинистов, рабочие на водокачках и в мастерских.

Особо следует остановиться на рабочих депо и мастерских. В «Ведомостях» и «Сборниках МПС» эта категория рабочих не выделяется. В «Сборниках МПС», дающих представление о численности железнодорожников в целом, рабочие депо и мастерских входят в число так называемых поденных, отчасти временных, рабочих и буквально только единицы долго прослуживших и квалифицированных рабочих, числились в штатах.

В общем числе железнодорожников поденные и временные рабочие и служащие, т. е. получавшие не повременную, а сдельную заработную плату, составляли 350 974 человека из 751 197, т. е. 46%¹². Такое положение не случайно. Для железнодорожных предпринимателей была более выгодной сдельная заработная плата. Устанавливая определенные, заниженные расценки на сдельную работу, они объективно увеличивали интенсивность труда рабочего или служащего, стремящегося повысить свой дневной заработок. Среди общего числа поденных и временных рабочих и служащих (350 974) около половины — 164 067 человек работало в мастерских и депо. Причем «мастерских» (так в источниках названы более квалифицированные рабочие) среди них было 120 464, а «рабочих», т. е. лиц более низкой квалификации,— 43 603¹³.

¹⁰ Отметим, что по штату на 1905 г. предусматривалось 227 134 постоянных рабочих и служащих 23 казенных железных дорог. Это число несколько расходится с их количеством (289 961 человек) по «Статистическому сборнику МПС» (вып. 89, Таблица XII, стр. 9), так как он был составлен в конце 1905 г. К первой цифре необходимо прибавить число паровозных машинистов и их помощников, кочегаров, кондукторов и обер-кондукторов 23 казенных железных дорог, всего 59 394 человека (там же, стр. 12), так как они отсутствуют в «Ведомостях». В итоге различие составит всего 3433 человека и можно полагать, что получаемая ими зарплата в очень незначительной степени влияла на соотношение указанных выше пяти групп, на которые были разделены железнодорожники по размерам их месячной зарплаты.

¹¹ «Статистический сборник МПС», вып. 89, Таблица XII, стр. 10—12. Необходимо отметить, что в графах зарабатывающих от 30 до 100 руб. «Статистический сборник» объединяет более квалифицированных паровозных машинистов с зарплатой от 60 до 100 руб. с кочегарами, получающими, как правило, от 30 до 60 руб. в месяц.

¹² «Статистический сборник МПС», вып. 89, Таблица XII, стр. 10—11.

¹³ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 407, л. 89.

ТАБЛИЦА 1

Категории железнодорожников	Зарплата в месяц						всего
	до 10 руб. в месяц		от 10 до 30 руб.	от 30 до 60 руб.	от 60 до 100 руб.	свыше 100 руб.	
	всего	в том числе до 5 руб.					
Постоянные рабочие и служащие 23 казенных железных дорог по «Ведомостям»	19 141	13 370	134 047	54 256	12 339	7 351	227 134
Постоянные рабочие и служащие частных и казенной Ташкентской железных дорог	7 809	5 475	55 998	22 146	5 032	2 998	[93,983
Паровозные машинисты и их помощники, кочегары всех железных дорог	—	—	—	6 933	27 308	—	34 241
Обер-кондукторы всех железных дорог	—	—	15 928	28 937	—	—	44 865
Всего постоянных рабочих и служащих	26 950	18 845	205 973	112 272	44 679	10 349	400 223
В % к итогу	7	—	51	28	11	3	100
Временные рабочие и служащие всех железных дорог	—	—	42 510	—	—	—	42 510
Поденные рабочие всех железных дорог	—	—	308 464	—	—	—	308 464
Всего . . .	26 950	18 845	556 947	112 272	44 679	10 349	751 197
В % к итогу. . .	3,6	—	74	15	6	1,4	100

По имеющимся сведениям «Статистического сборника МПС» за 1905 г. поденные рабочие получали на казенных дорогах 21 руб. в месяц, на частных — 20 руб.¹⁴ Эти данные приблизительны, так как расчет произведен путем деления общей суммы расходов «содержания» поденных рабочих на примерное число поденных рабочих, занятых на железных дорогах. Известно, например, что на Московско-Брестской железной дороге после январских стачек 1905 г., управлением дороги был разработан проект повышения зарплаты некоторым рабочим мастерских, который впоследствии так и не был реализован. По этому проекту квалифицированные рабочие мастерских в Москве должны были получать не менее 18 руб. 75 коп. в месяц; в Минске — 16 руб. 25 коп.; в депо Вязьма — 15 руб.; в депо Смоленск, Орша, Погодино — лишь 13 руб. 75 коп.¹⁵, т. е. зарплата была здесь, как правило, ниже 20—21 руб.

На Александровском заводе, бывшем по существу главными мастерскими Николаевской железной дороги в Петербурге, самая высокая ставка у рабочих сборочного цеха равнялась 1 руб. в день, или около 26—27 руб. в месяц, в кузнечном — около 22—23 руб.; в среднем для квалифицированных рабочих — около 20 руб., а для менее квалифицированных, не говоря о чернорабочих и учениках, — около 18 руб. в месяц¹⁶.

Правда, в некоторых мастерских высшие разряды квалифицированных рабочих получали и более 30 руб. Например, в литейном, кузнечном, токарном цехах омских мастерских Сибирской железной дороги (ставки здесь были больше в связи с особым положением дороги в 1905 г. как военной коммуникации, см. Приложение, табл. 1, 4), некоторые рабочие получали 36 руб. и даже 57 руб. в месяц. Но и в этих мастерских большинство рабочих получало до 20 руб. в месяц, а чернорабочие и ученики — 10—12 руб.¹⁷.

Всобщее, чтобы получать 30 руб. в месяц, нужен был большой стаж работы и особое расположение начальства. В мастерских Юго-Восточных железных дорог, отмечала газета «Вперед», рабочие получали 60 коп. в день, и нужно было проработать лет пять, чтобы добраться до 1 рубля¹⁸.

Удельный вес собственно железнодорожного пролетариата в 1905 г. был невелик и составлял около 10% общего числа фабрично-заводских рабочих важнейших производств (1691 тыс. человек)¹⁹. Но к этой категории тесно примыкал многочисленный отряд низших служащих железных дорог, которые по уровню материальной обеспеченности составляли одну группу с железнодорожным пролетариатом. В. И. Ленин называл железнодорожников полупролетариями²⁰.

Заметим, что зарплата 30 руб. в месяц для рабочих и служащих низших квалификации, таких специальностей, как сторожа, швейцары, рассыльные, нумеровщики, различная прислуга, водопроводчики, слесари низкой квалификации, дворники, ремонтные рабочие, кузнецы, молотобойцы, кочегары, истопники, трубочисты, артельные старосты, стрелочники, сигналисты, проводники, ламповщики, пломбиривщики, кочегары в мастерских и депо, телефонисты и др., была почти недостижимым пределом. Стрелочник обычно получал 10—15 руб., чернорабочие по обтирке вагонов — 10—12 руб., путевые обходчики — 15—20 руб. Немного более 20 руб. получали в месяц лишь кондукторы, некоторые старшие рабочие пути, смазчики да очень незначительная часть служащих управлений²¹.

¹⁴ «Статистический сборник МПС», вып. 89, Таблица XII, стр. 11.

¹⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 343, лл. 33—34 об.

¹⁶ Там же, д. 316, л. 27.

¹⁷ Там же, д. 584, лл. 410—415.

¹⁸ «Вперед», «Пролетарий». Первые большевистские газеты 1905 г. под ред. М. С. Ольминского, вып. 1, М.—Л., 1925, стр. 17.

¹⁹ В. И. Ленин. Соч., т. 16, стр. 374.

²⁰ Там же, т. 10, стр. 360.

²¹ С. м. Ф. Березовский. Таежные застрельщики, Омск, 1955, стр. 67; И. в. Марута. Очерки по истории революционного и профессионального движения на Московско-Киево-Воронежской железной дороге, вып. 1, Курск, 1925, стр. 13; Ю. Серый. Рабочие Владикавказской железной дороги в революции 1905—1907 гг. (Канд. дисс.), Ростов-на-Дону, 1950, стр. 56—59; И. С. Соколов. 1905 г. на Рязано-Уральской железной дороге, М., 1925, стр. 18; «1905 год на Казанке», М., 1925, стр. 28;

Таким образом, зарплату до 30 руб. в месяц получали преимущественно рабочие-железнодорожники и низшие категории служащих.

Часть железнодорожников получала сравнительно с работниками других профессий большую заработную плату: от 30 до 60 руб. в месяц. Большинство из них, как видно из таблиц, данных в приложении, работало в управлениях дорогами, во врачебных пунктах, конторах службы пути и сооружений в качестве телеграфистов, старших служащих службы движения и тяги и прочих. Зарплату от 30 до 60 руб. в месяц получали также многие кондукторы и обер-кондукторы и приблизительно 25% всех паровозных машинистов и кочегаров (см. табл. 1).

Большая часть машинистов и кочегаров службы тяги принадлежала к еще более высокооплачиваемой категории железнодорожников, получавшей от 60 до 100 руб. в месяц. Но эта категория составляла только 6% общего числа служащих и рабочих всех железных дорог. Кроме 27 308 паровозных машинистов и кочегаров, в эти 6% входило до 15 тыс. различных административных лиц управленческого аппарата дорог и около 2000 монтеров и рабочих высокой квалификации.

Наибольшую заработную плату, свыше 100 руб. в месяц, и иногда в несколько сот или даже тысяч рублей, получали начальники различных участков, отделов, служб, высший технический персонал, администраторы. Они составляли 10 349 человек, т. е. приблизительно 1,4% общего числа железнодорожников (см. табл. 1).

Мы рассмотрели номинальную зарплату железнодорожников. У подавляющей части рабочих и служащих она была ниже 30 руб. в месяц. Однако номинальная заработная плата не может свидетельствовать о материальном положении железнодорожников.

Прежде всего, необходимо отметить, что номинальная зарплата значительно снижалась штрафами и взысканиями.

В 1903 г., по данным П. Задерацкого, девять десятых лиц, работавших на всех железных дорогах, стояли в разряде штрафованных²². Непомерно высокие суммы, в несколько рублей, вычитались из зарплаты за неявку на работу во время болезни, за опоздания. При этом не принималось во внимание то обстоятельство, что, не имея жилья поблизости от железной дороги, рабочие уходили домой в деревни и села, расположенные в нескольких километрах от места работы²³. С машинистов очень много удерживалось за перерасход топлива, что при тогдашней технике было частым явлением²⁴.

Еще в большей мере, чем от штрафов и вычетов, реальная зарплата зависела от цен на предметы потребления и стоимости квартиры. Необходимо отметить, что у нас нет статистических сведений, позволяющих судить о реальной зарплате всех железнодорожников в различных районах страны. Поэтому здесь приходится ограничиться иллюстративным материалом, т. е. определять реальную заработную плату железнодорожников выборочно, по отдельным районам, сведения о которых есть в источниках.

Один из корреспондентов «Сибирского вестника» (впоследствии это сообщение было перепечатано журналом «Железнодорожник») приводит примерный месячный расход служащего Сибирской железной дороги, имеющего оклад 50 руб в месяц²⁵. Из подсчета видно, что плата за квартиру составляла 19 руб. 70 коп., а расходы на питание достигали 25 руб. 20 коп. На остальные нужды — на одежду, обувь, белье, на повышение культурного уровня, на обучение детей и прочее оставалось немногим более 5 руб. в месяц, что было совершенно недостаточно. Служащий Николаевской железной дороги, имеющий оклад 50 руб. в месяц и содержащий семью в 5 человек, имел такие расходы²⁶:

«1905 г. в Харькове», Харьков, 1925, стр. 146; «Железнодорожник», 1903, № 19, стр. 11; 1905, № 90, стр. 8; № 91, стр. 7; № 94, стр. 11; 1906, № 135, стр. 11; «Вперед», «Пролетарий». Первые большевистские газеты 1905 г., под ред. М. С. Ольминского, вып. 1, стр. 17.

²² П. Задерацкий. Наши недуги, М., 1903, стр. 96.

²³ «Железнодорожник», 1905, № 91, стр. 7; «Вперед», «Пролетарий». Первые большевистские газеты 1905 г., под ред. М. С. Ольминского, вып. 5, стр. 45.

²⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 328, лл. 24—24 об.

²⁵ «Железнодорожник», 1903, № 19, стр. 11.

²⁶ Там же, 1904, № 83, стр. 15.

Плата: за квартиру	10 руб.
за воду, дрова, стирку и прочие услуги	6 »
стол	35 »

Итого . . . 51 руб.

Учитывая другие расходы, этой семье не хватало минимум 10 руб. в месяц.

Подобные примеры неоднократно приводились на страницах «Железнодорожника» как в отношении положения железнодорожников Сибири²⁷, так и в отношении сравнительно высокооплачиваемых служащих других железных дорог России.

С трудом сводил концы с концами и одинокий служащий Московско-Киево-Воронежской железной дороги, получавший 32 руб. 90 коп. в месяц. Подробное перечисление его расходов давалось в воззвании, написанном в период стачки²⁸:

Квартира	7 руб.
Стол	14 руб. 20 коп.
Одежда, обувь и др.	7 руб.

Итого . . . 28 руб. 20 коп.

П. Задерацкий подсчитал расходы семьи железнодорожника из четырех человек. Только на самые необходимые нужды, не считая обуви, одежды, средств на удовлетворение культурных запросов, нужно было 36 руб. 40 коп. в месяц. А номинальная зарплата служащего, о котором говорил П. Задерацкий, составляла, без вычетов, 480 руб. в год, или 40 руб. в месяц²⁹.

Таким образом, сравнительно высокооплачиваемым железнодорожникам, получавшим свыше 30 руб. в месяц и не имевшим никаких других средств, едва хватало зарплаты на содержание семьи. Тем же, кто получал менее 30 руб. в месяц, едва доставало средств даже на основные продукты питания и одежду. Так, для обеспечения семьи в пять человек рабочему Самаро-Златоустовской железной дороги требовалось³⁰:

На хлеб (5 пудов)	8 руб. 50 коп.
» картофель (4 пуда)	1 » 60 »
» дрова	4 » 50 »
» керосин	1 » 20 »

Итого . . . 15 руб. 80 коп.

Зарплата рабочего равнялась здесь 15 руб. и ее хватало только на хлеб, картофель и приготовление пищи. А ведь еще нужны были средства на квартиру, которая стоила минимум 4 руб. в месяц³¹, одежду и другие расходы.

Интересен в этом отношении подсчет врача С. Трегубова, изучавшего жизнь и быт железнодорожников Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги. Путьевой сторож получал 11 руб. в месяц, жена его, работая барьерной сторожихой, — 3 руб. Семья состояла из 4 человек. Расходы только на один хлеб составляли 5 руб. в месяц³².

Таким образом, низкооплачиваемые железнодорожники, а их было большинство, систематически не имели достаточных средств для воспроизводства рабочей силы, которая, говоря словами К. Маркса, в данном случае могла «поддерживаться и проявляться лишь в хиреющем виде»³³.

Кризис 1900—1903 гг., а также война, затеянная самодержавием на Дальнем Востоке, еще более ухудшили экономическое положение железнодорожников.

²⁷ «Железнодорожник», 1905, № 95, стр. 6.

²⁸ И в. М а р у т а. Указ. соч., стр. 14.

²⁹ П. З а д е р а ц к и й. Указ. соч., стр. 61.

³⁰ Расчет сделан на основании имеющихся цен на товары и предметы первой необходимости в районе Самаро-Златоустовской железной дороги ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, л. 364, л. 77.

³¹ С. Т р е г у б о в. Опыт изучения в санитарном отношении быта железнодорожного служащего в пределах Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги, Харьков, 1904, стр. 65, 67, 68.

³² Т а м ж е, стр. 46.

³³ К. М а р к с. Капитал, т. I, 1956, стр. 179.

Повышение заработной платы отставало от роста цен на продукты питания и одежду. В качестве примера возьмем положение рабочих и служащих Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Таблица 2 показывает увеличение заработной платы различных категорий железнодорожников с 1899 по 1905 г.³⁴

Отметим, прежде всего, что зарплата железнодорожников к 1905 г. увеличилась главным образом у счетоводов и конторщиков, меньше — у стрелочников, незначитель-

ТАБЛИЦА 2

Должность	Заработок в месяц (руб.)		1905 г. в % к 1899 г.
	1899 г.	1905 г.	
Барьерные сторожа	2—3	3—3,25	125
Путевые сторожа	9	9	100
Стрелочники	11	12—12,5	111
Рабочие пути	15—20	18—20	108
Кондукторы	15—20	17—20	106
Квалифицированные рабочие	28—40	28—40	100
Машинисты	30—40	30—40	100
Телеграфисты	30—40	30—40	100
Конторщики	30—40	35—50	121
Счетоводы	30—40	30—60	129
Дорожные мастера	40—45	40—45	100
Итого . . .	—	—	109

но у кондукторов и рабочих пути. Заработок у самой низкооплачиваемой категории железнодорожников — барьерных сторожей — фактически увеличился незначительно, хотя относительное увеличение в процентах является заметным. У других специальностей заработок остался неизменным. Для поденных и временных рабочих на железных дорогах в это время сохранялись расценки 1898 г.³⁵

Посмотрим теперь, как изменились цены на продукты первой необходимости (табл. 3). Цены 1890—1899 гг. приняты за 100%.

ТАБЛИЦА 3

Наименование продуктов	Годы					
	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Хлебные продукты	99,3	106,7	111,2	101,1	105,2	115,4
Животные »	117,8	115,3	121,8	121,9	121,7	127,8
Масляничные »	108,0	132,1	113,3	94,3	96,7	102,0
Прядильные товары	124,5	131,0	124,8	130,0	134,1	127,0
Москательные »	103,2	101,5	99,4	98,9	102,7	105,3
Бакалейные »	102,2	106,4	102,3	103,3	108,0	111,3
Ископаемые ³⁶	131,1	109,1	96,5	98,2	106,9	119,0

Таким образом, из сравнения двух таблиц можно сделать вывод, что за период 1899—1904 гг. цены на продукты заметно выросли, в то время как зарплата рабочих и служащих никаких изменений не претерпела, т. е. за пять лет, предшествующих революции 1905 г., реальная зарплата стала ниже.

³⁴ Таблицы 2 и 3 взяты из указ. соч. Ив. Маруты, стр. 13, 14, который таблицу заработной платы составил по данным, взятым из послужных списков, а также по материалам «Ноябрьской комиссии», назначенной для расследования Октябрьской забастовки в Конотопских мастерских. Таблица средних цен на продукты за 1899—1905 гг. взята им из труда Н. Рубакина («Россия в цифрах», СПб., 1912, стр. 191). Процентное изменение в оплате труда в 1905 г. по сравнению с 1899 г. сделано мною.

³⁵ Ю. Серый. Указ. соч., стр. 59; «Статистический сборник МПС», вып. 10, СПб., 1885; вып. 46, СПб., 1897; вып. 88, 89, СПб., 1907; вып. 89, СПб., 1907.

³⁶ Так в источнике. По-видимому, имеются в виду уголь, керосин, соль.

В 1905 г. заработок рабочих и служащих возрос в среднем на 9%, а цены на продукты соответственно возросли на 15,4 %, т. е. рост зарплаты вновь отставал от роста цен на предметы потребления.

Данные, приведенные в таблице 2, относящиеся к Московско-Киево-Воронежской железной дороге, несомненно, имеют не частное, а общее значение, так как средняя зарплата на этой дороге не разнилась от средних ставок по другим дорогам (см. Приложение). Быстрый рост цен в условиях войны имел место и в других районах страны. Так, в 1905 г. выборные Самаро-Златоустовской железной дороги представили в Управление дороги список цен на продукты питания и одежду в 1895 и 1905 гг. «Увеличение цен,— по их мнению,— приходится на последние 2—3 года, особенно на последние 1904—1905 гг., когда город Самара обратился в полувоенный город»³⁷.

Рост дороговизны особенно чувствовался в крупных городах. По сообщению «Русских ведомостей» стоимость продуктов питания в Москве поднялась с 1897 по 1903 г. в среднем от 25 до 60%³⁸. «При дороговизне городской жизни вообще, в особенности же петербургской,— писали служащие управления Балтийской и Псково-Рижской железной дороги,— скудное содержание служащих в 20 руб. не может удовлетворять условиям экономическим. Отсюда вытекают и долги, и опять та же нищета и бедность. Поэтому нужен оклад не менее 35 рублей»³⁹.

Начальник Юго-Западных железных дорог К. С. Немешаев в официальном донесении в министерство путей сообщения вынужден был признать, что «если принять во внимание дороговизну киевской жизни, с одной стороны, и оклады низших служащих, с другой,— то для каждого беспристрастного человека станет ясным, что сводить концы с концами для таких служащих дело нелегкое, а зачастую даже невозможное»⁴⁰.

Таким образом, в целом уровень материальной жизни основной массы железнодорожников был низким. Интересно сравнить зарплату железнодорожников с зарплатой других категорий рабочих.

Известный исследователь-экономист начала XX в. И. М. Козьминых-Ланин подсчитал заработную плату фабрично-заводских рабочих 740 промышленных предприятий Московской губернии с 234 056 рабочими. Несмотря на то, что эти данные относятся к 1908 г., их можно использовать для наших целей, так как происшедшие за три года изменения были незначительными.

Зарплату менее 10 руб.	в	месяц	имело	9,9%	всех	рабочих
от 10 до 30	»	»	»	78,2	»	»
свыше 30	»	»	»	11,9	»	»

т. е. 88,1% фабрично-заводских рабочих Московской губернии получали зарплату до 30 руб. в месяц⁴¹. Причем свыше 30 руб. в месяц получали зарплату 46% рабочих-металлистов, но только 1,6% рабочих — по обработке льна и пеньки; 32,9% рабочих последней категории имели оклад до 10 руб. в месяц.

Таким образом, можно сделать сравнение номинальных окладов железнодорожников с оплатой фабрично-заводских рабочих Московской губернии, наиболее типичной в определении заработной платы всех фабрично-заводских рабочих. Большинство железнодорожников (78%) также имели зарплату менее 30 руб. в месяц, т. е. положение основной массы железнодорожного и фабрично-заводского пролетариата было примерно одинаковым. И только сравнительно незначительное число железнодорожников имело преимущества перед фабрично-заводскими рабочими. Они заключались не только в том, что несколько больший процент железнодорожников получал повышенные оклады, но и в том, что среди этой категории железнодорожников имелись такие, которые получали льготы.

³⁷ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 364, л. 77.

³⁸ «Русские ведомости», 13 февраля 1905 г.

³⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 313, л. 43 об.

⁴⁰ Там же, д. 345, л. 15. О росте дороговизны см. также д. 343, л. 27 об.; д. 373, л. 50.

⁴¹ И. М. Козьминых-Ланин. Зарботки фабрично-заводских рабочих Московской губернии, М., 1911, стр. 4. И. М. Козьминых-Ланин использовал в своем исследовании данные не только по ведущим отраслям промышленности Москвы, но и сведения о предприятиях самого различного профиля Московской губернии.

Из 227 134 штатных служащих и рабочих 23 казенных железных дорог дополнительные квартирные деньги или бесплатную квартиру получали 151 721 человек, т. е. 67%. Допустив, что такой же процент железнодорожников частных дорог получал квартирное довольствие или жилплощадь, при 400 223 постоянных рабочих и служащих на квартирные деньги или бесплатную квартиру могли рассчитывать 268 150 человек (67% штатных служащих).

Как правило, рабочие и мелкие служащие этих льгот не имели. Жили многие из них или в деревнях, находящихся зачастую за много километров от железных дорог, или в казармах, построенных недалеко от дороги из шпал, а то и прямо в землянках⁴².

Железнодорожники службы пути (стрелочники, путевые обходчики, сигналисты, отчасти ремонтные рабочие) получали иногда земельные участки. Размеры их зависели от оклада. Например, на Самаро-Златоустовской и Сибирской дорогах дорожные мастера с зарплатой 40 руб. получали по три десятины земли; артельные старосты, получавшие 20—30 руб., — две десятины; остальные получали одну десятину⁴³. Земля бесплатно не выдавалась, расчет за нее производился в течение многих лет. Так, за 12 лет должны были выплатить стоимость земли арендаторы-железнодорожники вблизи станции Конотоп Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Ссуды на получение земли выдавались на Сибирской, Московско-Курской, Нижегородской, Курско-Харьково-Севастопольской и других дорогах⁴⁴. Обладание любым по величине участком земли было для низкооплачиваемых служащих необходимо. Земля давала часто не дополнительные, а основные продукты питания железнодорожному служащему, главным образом в виде картофеля и других овощей. Хотя обладание небольшими участками земли облегчало нужду железнодорожников, сам факт выделения этих участков был в конечном счете методом снижения заработной платы железнодорожных рабочих и служащих, представлявших собой типичных рабочих с наделом. Выдача сравнительно больших участков земли была исключением и допускалась преимущественно к востоку от Волги. В центральных районах, даже на Украине, земельные наделы железнодорожников были значительно меньше. Путевые сторожа, отмечал С. Трегубов, здесь получали клочок земли, на котором можно было развести лишь маленький огород. Его хватало обыкновенно только для картофеля⁴⁵.

При этом не следует забывать, что земельные наделы получал лишь небольшой процент железнодорожников. Например, рабочие железнодорожных мастерских и депо никаких дополнительных льгот не имели. Получение денежных вознаграждений и наличие индивидуальных хозяйств у некоторой категории железнодорожных служащих, во-первых, не всегда значительно улучшало материальное положение, во-вторых, не являлось характерным для основной массы железнодорожников и не могло оказать влияния на существенное различие в общем положении большинства железнодорожников и массы городских рабочих.

Подведем итоги. Заработная плата большинства железнодорожников накануне революции 1905—1907 гг. была низкой. Фактически она не обеспечивала потребностей даже тех железнодорожников, которые получали 30 руб. в месяц. В этом отношении железнодорожники не представляли исключения среди других категорий рабочего класса: заработная плата большинства рабочих и низших служащих железных дорог была в основном такой же, как и у большинства фабрично-заводских рабочих России. «...Рабочие своим трудом кормят и самих себя и всех тех, кто сам не работает,— писал В. И. Ленин в 1903 г. — Но за позволение работать на помещичьей земле, на фабрике или на железной дороге рабочий отдает даром собственнику все, что вырабатывается, получая сам только на скудное содержание»⁴⁶.

Анализ заработной платы железнодорожников дает, таким образом, возможность более конкретно судить о положении трудящихся масс России накануне революции 1905—1907 гг.

⁴² С. Трегубов. Указ. соч., стр. 40.

⁴³ «Железнодорожник», 1905, № 3, стр. 17—18.

⁴⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 407, лл. 89—90.

⁴⁵ С. Трегубов. Указ. соч., стр. 45—46.

⁴⁶ В. И. Ленин. Соч., т. 6, стр. 338.

Приложение

ТАБЛИЦА 1

Управление дорогами, коммерческий отдел, материальная служба, врачебная часть

Название железных дорог	Зарплата в месяц					Всего
	до 10 руб.	от 10 до 30 руб.	от 30 до 60 руб.	от 60 до 100 руб.	свыше 100 руб.	
	сиделки в больницах, некоторые сторожа	сторожа, швейцары, рассыльные, нумеровщики, вертельщики, водопровод- чики, слесари низкой квали- фикации, рабо- чие постоянные и др.	служащие различных отделов	служащие различных отделов	служащие начальст- вующего состава	
Балтийская, Псково-Рижская	—	103	507	81	52	— 743
Екатерининская	66	229	1 128	267	123	—1 813
Забайкальская	—	220	116	340	112	— 788
Закавказская	—	236	601	120	108	—1 065
Курско-Харьково-Севастопольская	—	231	773	136	93	—1 233
Либаво-Роменская	—	126	629	120	87	— 962
Московско-Брестская	—	261	369	117	83	— 830
Московско-Курско-Нижегородская и Муромская	15	192	712	145	104	—1 168
Московско-Ярославо-Архангельская	—	140	600	127	84	— 951
Николаевская	20	267	718	214	104	—1 323
Пермская	20	127	461	79	70	— 757
Привислинская	25	197	767	163	135	—1 287
Полесская	—	84	532	52	81	— 749
Риго-Орловская	20	142	603	125	85	— 975
Самаро-Златоустовская	20	96	453	76	59	— 704
Сибирская	20	245	589	271	145	—1 270
СПб.-Варшавская	10	178	737	213	100	—1 237
Средне-Азиатская	—	177	379	211	90	— 857
Сызрано-Вяземская	40	108	536	70	68	— 822
Уссурийская	—	98	111	111	116	— 436
Харьково-Николаевская	—	120	682	140	71	—1 013
Баскунчакская	—	15	10	4	3	— 32
Юго-Западная	—	626	1 631	171	225	—2 653
Всего . . .	256	4 218	13 644	3 353	2 198	—23 669

Прило
Служба ремонта пути и сооружений,

Название железных дорог	Зарплата								
	До 10 руб.		от 10 до 30 руб.						
	1—5 руб.	5—10 руб.	рассыльные, сто- рожь, дворники	ремонтные рабо- чие, кузнецы, молотобойцы	кочегары, истоп- ники	аргельные ста- росты	прочие (саловни- ки и т. п.)	ито- го	
сторожники	истопники, слесари, сторожа								
Балтийская, Псково- Рижская	753	—	747	811	17	238	9	1 822	
Екатерининская	1 551	—	1 989	2 630	132	588	9	5 348	
Забайкальская	—	62	130	—	15	—	—	145	
Закавказская	522	—	1 549	1 822	20	355	13	3 759	
Курско-Харьковская Се- вастопольская	1 008	5	1 525	1 783	21	382	9	3 720	
Либаво-Роменская	979	—	910	1 133	33	253	16	2 345	
Московско-Брестская	786	—	1 092	1 320	40	320	4	2 776	
Московско-Курско- Нижегородская и Му- ромская	653	—	1 285	1 462	39	298	15	3 099	
Московско-Ярославско- Архангельская	607	—	899	1 337	32	345	2	2 615	
Николаевская	336	—	1 173	1 214	37	233	3	2 660	
Пермская	671	—	960	1 606	30	393	6	2 995	
Полесская	953	—	863	1 129	13	302	6	2 313	
Привислинская	1 176	—	1 437	1 040	31	311	14	2 833	
Риго-Орловская	956	—	1 267	978	12	312	5	2 574	
Самаро-Златоустовская	626	15	836	1 150	16	260	—	2 262	
Сибирская	474	—	2 058	2 677	40	—	—	4 775	
СПб.-Варшавская	—	1 024	1 197	1 838	53	372	44	3 504	
Средне-Азиатская	132	72	928	2 561	55	—	—	3 544	
Сызрано-Вяземская	—	1 018	833	1 069	38	287	34	2 261	
Уссурийская	—	52	344	649	11	—	—	1 044	
Харьково-Николаевская	—	1 023	1 140	1 151	31	234	—	2 556	
Баскунчаковская	3*	13	9	31	4	7	1	52	
Юго-Западная	2 140	—	2 630	5 158	122	—	55	7 938	
Итого по каж- дой специаль- ности	13 370	956	3 239	25 774	34 549	842	5 490	245	—
Всего	17 565								66 900

Примечание. * 24 руб. в год, ** 141 человек из 224—дорожные мастера, *** 229

в месяц

от 30 до 60 руб.											от 60 до 100 руб.	свыше 100 руб.	всего
служащие	слесари	столяры	печники	дорожные мастера	мостовые мастера	машинисты, их помощники	сторожа	артельные старосты	ремонтные рабочие, кузнецы, молотобойцы	и т о г о	служащие в управлении, техническом отделении, канцелярии и пр.	служащие начальствующего состава	
73	16	12	12	78	—	3	—	—	—	194	20	21	2 810
127	61	—	—	222	10	3	—	—	—	423	47	73	7 442
—	30	51	—	—	16	—	984	322	1458	2 861	224**	63	3 355
85	57	21	16	135	18	3	—	—	—	335	24	44	4 684
86	2	—	—	132	18	—	—	—	—	238	25	43	5 039
51	—	—	—	102	3	—	—	—	—	156	24	29	3 533
74	13	—	—	97	—	3	—	—	—	187	8	34	3 791
76	4	—	—	99	13	4	—	—	—	196	20	42	4 010
67	20	—	—	132	4	4	—	—	—	226	21	43	3 512
96	42	—	—	93	2	3	—	—	—	236	14	43	3 289
68	3	16	16	128	—	—	—	—	—	231	32	38	3 967
68	3	13	13	102	14	3	—	—	—	216	20	35	3 537
98	22	—	—	139	—	2	—	—	—	261	8	43	4 321
69	12	13	13	115	15	2	—	—	13	252	20	32	3 834
70	—	—	—	87	1	2	—	—	—	160	5	32	3 100
140	57	26	26	—	19	6	—	576	4	854	266***	69	6 438
64	7	—	—	137	18	7	—	—	—	233	7	47	4 815
88	16	—	20	207	—	2	—	—	—	333	29	56	4 121
46	1	—	—	108	—	2	—	—	—	157	12	30	3 478
25	17	16	8	68	9	—	—	137	16	296	11	33	1 396
72	1	13	13	109	13	—	—	—	15	236	22	34	3 871
3	—	1	1	3	—	—	—	—	—	8	2	1	79
190	30	—	—	299	32	8	—	—	40	599	50	108	10 835
1 736	414	182	138	2592	205	56	984	1035	1546	—	—	—	—
										8 888	911	993	95 257

человек из 266 — дорожные мастера.

Зарплата в месяц	До 10 руб.		От 10 до 30 руб.									
	движе- ние	теле- граф	д в и ж е н и е							и т о г о	телеграф	
			горничные, сцеп- щики, истопники, носильщики	кандидаты в те- леграфисты и те- лефонисты	сторожа	стрелочники и сигнальщики	сцепщики, коче- гары	проводники	истопники		лампощики, пломбирщики и др.	сторожа
Название железных дорог												
Балтийская и Псково-Рижская	—	30	273	714	91	16	130	75	1299	20	306	
Екатерининская	—	130	562	2594	290	81	222	72	3821	95	—	
Забайкальская	—	—	255	448	—	—	—	64	767	43	40	
Закавказская	—	47	292	1096	133	—	—	24	1545	24	7	
Курско-Харьковская Севастопольская	—	61	405	1611	236	—	346	467	3065	43	387	
Либаво-Роменская	54	—	312	1249	141	—	—	354	2056	31	293	
Московско-Брестская	—	43	228	902	113	17	91	56	1407	23	368	
Московско-Курско-Ни- жегородская и Му- ромская	14	57	316	1540	182	60	—	180	2278	28	504	
Московско-Ярослав- ско-Архангельская	—	28	254	927	115	15	—	61	1372	12	309	
Николаевская	—	45	563	1626	555	74	—	373	3191	26	1241	
Пермская	—	—	258	659	65	—	—	22	1004	17	22	
Полесская	—	—	220	745	76	15	—	—	1056	40	47	
Привислинская	—	—	391	1379	229	—	—	291	2290	44	28	
Риго-Орловская	126	42	368	1067	233	27	86	205	1986	41	429	
Самаро-Златоустов- ская	4	44	221	1014	85	40	186	47	1593	37	10	
Сибирская	—	—	484	1681	—	—	—	95	2260	52	53	
СПб.-Варшавская	—	—	369	898	180	73	151	485	2156	34	627	
Средне-Азиатская	50	94	226	739	16	—	—	94	1075	39	57	
Сызрано-Вяземская	124	41	238	1301	108	26	—	—	1673	13	—	
Уссурийская	—	6	92	297	24	—	34	1	448	20	2	
Харьково-Николаев- ская	101	32	314	1498	145	19	134	242	2352	37	—	
Баскунчакская	—	—	4	20	4	—	—	11	39	2	9	
Юго-Западная	—	—	1129	2533	388	94	—	573	4717	153	178	
Итого по каждой специальности...	473	700	7774	26538	3409	557	1380	3792	—	856	4917	
Всего...	1173	—	—	—	—	—	—	—	43450	—	—	

женя и телеграф

ИТОГО	От 30 до 60 руб.						ИТОГО	телеграф		ИТОГО	От 60 до 100 р.		Свыше 100 р.		ИТОГО
	дв и ж е н и е							служашие, телеграфисты	слесаря на телеграфе		движение		служашие службы движения	служашие службы телеграфа	
	служашие, весовщики, кладовщики и пр.	составители поездов, машинисты	мастера-ламповщики	старшие стрелочники	сцепщики, столяры и другие рабочие	ИТОГО					служашие службы движения	служашие службы телеграфа			
326	497	—	—	—	—	497	102	5	107	236	1	26	6	2528	
95	1957	—	—	—	—	1957	1464	10	1474	125	18	333	4	7957	
83	103	—	19	30	43	195	322	—	322	335	108	116	12	1938	
31	753	—	—	—	—	756	521	1	522	378	16	175	3	3473	
430	728	3	—	—	—	728	264	—	264	386	4	184	10	5132	
324	783	—	—	—	—	783	135	—	135	57	9	36	2	3456	
391	487	4	—	—	1	492	115	—	115	200	11	24	3	2686	
532	1017	8	—	—	6	1031	127	6	133	320	11	140	4	4520	
321	617	4	—	—	2	623	92	6	98	253	11	140	2	2848	
1267	1364	5	—	—	16	1385	138	6	144	211	12	349	5	6609	
39	573	65	—	—	—	638	235	—	235	31	14	34	2	1997	
87	724	—	—	—	—	724	347	—	347	102	9	31	2	2358	
72	1029	2	—	—	—	1031	470	—	470	349	2	47	13	4274	
470	719	2	—	—	—	721	138	—	138	279	12	122	2	3898	
47	481	85	6	—	—	572	518	7	525	279	8	88	2	3162	
105	341	107	—	—	142	590	554	12	566	994	47	31	24	4617	
661	353	18	—	—	—	371	94	5	99	448	14	43	4	3796	
96	332	14	—	—	—	346	391	—	391	136	3	38	13	2242	
13	858	104	—	—	—	962	476	—	476	42	9	32	2	3374	
22	73	17	—	—	—	90	163	13	176	132	19	38	7	938	
37	698	2	—	—	—	700	452	—	452	349	10	151	2	4186	
11	4	—	—	—	—	4	—	—	—	5	1	—	—	60	
313	323	345	—	—	25	693	1319	—	1319	656	8	349	23	8078	
—	14814	785	25	30	235	—	8436	71	—	—	—	—	—	—	
5773	—	—	—	—	—	15889	—	—	8508	6303	357	2527	147	84127	

Зарплата в месяц	До 10 руб.	От 10 до 30 руб.				Итого	От 30	
		кочегары, помощники машинистов и другие рабочие*	сторожа	рабочие, кочегары депо	машинисты и их помощники		служащие, ламповщики и др.	служащие
Название железных дорог								
Балтийская и Псково-Рижская	—	119	179	67	67	372	87	71
Екатерининская	—	479	555	—	13	1047	364	189
Забайкальская	—	126	—	—	79	205	44	79
Закавказская	—	267	168	11	54	500	125	100
Курско-Харьковская Севастопольская	—	442	958	—	94	1494	338	93
Либаво-Роменская	—	135	239	88	96	558	89	10
Московско-Брестская	—	144	164	—	27	335	136	78
Московско-Курская, Нижегородская и Муромская	—	344	591	109	93	1137	237	—
Московско-Ярославская, Архангельская	—	106	187	88	8	389	87	18
Николаевская	—	356	541	5	—	902	368	101
Пермская	—	141	107	9	89	346	85	100
Полесская	—	159	90	—	67	316	140	79
Привислинская	—	211	170	—	13	394	201	120
Риго-Орловская	—	177	157	—	45	379	147	92
Самаро-Златоустовская	—	105	418	19	13	555	79	85
Сибирская	—	316	117	—	—	433	183	8
СПб.-Варшавская	—	281	613	83	1	978	196	8
Средне-Азиатская	133	271	164	45	20	500	99	71
Сызрано-Вяземская	—	197	408	91	14	710	126	12
Уссурийская	14	60	22	1	—	83	27	31
Харьково-Николаевская	—	249	270	—	1	520	166	66
Баскунчакская	—	6	12	—	—	18	2	4
Юго-Западная	—	256	1 057	171	51	1535	388	26
Итого по каждой специальности . . .	—	4 937	7 187	787	785	—	3 684	1 441
Всего . . .	147	—	—	—	—	13 706	—	—

* Речь идет о машинистах в мастерских и на водокачках.

до 60 руб.			Итого	От 60 до 100 руб.			Итого	Свыше 100 руб.	Всего
слесари	кочегары	прочие рабочие		служащие	монтеры	машинисты* и другие рабочие		администрация и высшие технические служащие, мастера цехов и прочие	
74	—	—	232	21	7	—	28	37	669
266	—	—	819	100	7	—	107	172	2 145
—	152	61	336	91	11	17	119	84	744
151	46	—	422	54	3	—	57	58	1 037
2	—	—	433	64	23	—	87	63	2 077
90	—	18	207	45	16	—	61	48	874
80	—	—	294	20	6	—	26	45	700
108	—	—	345	48	13	—	61	49	1 592
106	—	—	211	19	—	—	19	46	665
200	—	53	722	59	—	—	59	91	1 774
52	—	—	237	37	10	—	47	48	678
101	—	—	290	34	8	—	42	58	706
100	—	—	421	35	7	9	51	52	918
121	—	—	360	31	9	—	40	62	841
—	—	—	164	27	6	—	33	44	796
—	104	153	448	57	—	214	271	113	1 265
—	—	—	204	50	9	4	63	71	1 316
23	—	—	203	36	1	—	37	63	936
—	—	—	138	27	11	1	39	50	937
—	16	23	97	30	—	2	34	37	260
87	—	—	319	27	17	—	44	62	945
—	—	—	6	2	—	—	2	1	27
—	2	3	419	72	18	—	90	135	2 179
1571	320	311	—	986	182	247	—	—	—
—	—	—	7 327	—	—	—	1 415	1 486	24 081