

РЕВОЛЮЦИОННАЯ ПРОПАГАНДА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ В 70-х ГОДАХ XIX в.

О. Д. СОКОЛОВ

Начальный период революционного движения на железнодорожном транспорте до сих пор не освещен в исторической литературе¹. А между тем уже в 70-х годах XIX в. в революционную борьбу против царизма втягивается довольно большой круг железнодорожников — от переездных сторожей, ремонтных рабочих и служащих поездных бригад до управленческих чиновников. Революционные народники, бывшие, по выражению В. И. Ленина, «энергичнейшими и талантливейшими работниками», активно пропагандировали революционные идеи среди железнодорожников.

Ошибочность народнической программы, незрелость идей крестьянских демократов объяснялись прежде всего экономической отсталостью России, отсутствием в стране массового рабочего движения. Однако вера в эту программу поднимала десятки и сотни людей на героическую борьбу с царским правительством. В. И. Ленин не раз подчеркивал, что никто не может упрекнуть марксистов «в том, чтобы они не умели ценить громадной исторической заслуги этих лучших людей своего времени, не умели глубоко уважать их памяти»².

В центральных и местных государственных исторических архивах хранится значительное количество документов, которые дают возможность по-иному взглянуть на состояние революционного движения на железных дорогах в 70-х годах XIX в. В Центральном государственном историческом архиве в Москве — в фондах III отделения с. е. и. в. к. и особого присутствия правительствующего Сената большой интерес представляют «Сведения по железным дорогам», которые составлялись начальниками окружных жандармско-полицейских управлений железных дорог, докладные записки негласной агентуры, а также дела об отдельных революционерах-пропагандистах.

В Центральном государственном историческом архиве в Ленинграде документы о революционной пропаганде на железных дорогах содержатся в фондах Министерств юстиции и внутренних дел. Особый интерес для нас представили донесения прокуроров окружных судебных палат, переписка министра юстиции с III отделением, докладные записки начальников губерний.

* * *

В пореформенный период резко усилились темпы железнодорожного строительства. Только за десятилетие — 1871—1880 гг. было открыто около 12 тыс. верст железных дорог. На «чугунку», в надежде найти заработок, стекались массы разорявшихся крестьян и кустарей. Значительное количество строительных рабочих оставалось на новых железных дорогах в качестве путевых обходчиков, сторожей, стрелочников, башмачников. Недавние крестьяне сталкивались с новейшей техникой и оборудованием железных дорог, с полуголодной дисциплиной. Основной персонал железнодорожников мог выполнить свои обязанности только при условии хотя бы

¹ Об этом имеются отдельные упоминания. См., например, Э. А. Корольчук. Северный союз русских рабочих и революционное движение 70-х гг. XIX века в Петербурге, Л., 1946; Б. С. Итенберг. Южнороссийский союз рабочих — первая пролетарская организация в России, М., 1954 и др.

² В. И. Ленин. Соч., т. I, стр. 246.

элементарной грамотности и усвоения известных технических знаний, что вызывало необходимость культурного роста новых рабочих.

Условия труда железнодорожников были не легче, чем на промышленных предприятиях. Сцепщики, стрелочники, начальники станций и их помощники дежурили в две смены и в будни, и в праздники, и летом, и зимой по 12 часов в сутки. Паровозники тоже работали не менее, чем по 12 часов в сутки, а иногда и по целым суткам³.

В такой обстановке зрело классовое сознание железнодорожного пролетариата. «...Капитализм,— писал В. И. Ленин,— каждым шагом своего развития увеличивает число пролетариев, наемных рабочих, сплачивает, организует, просвещает их, готовя таким образом классовую силу, которая неизбежно должна идти к своим целям»⁴.

На сравнительно высокий культурный уровень железнодорожных рабочих народники обратили внимание уже в конце 1874 г., когда после провала «хождений в народ» они искали новые формы революционной работы. Народников привлекало и то обстоятельство, что в силу своих служебных обязанностей многие железнодорожники жили в деревнях и постоянно общались с крестьянами сел и деревень, расположенных вблизи линий железных дорог.

Донесения об организованной революционной работе среди железнодорожников в делах III отделения с. е. и. в. к. появляются уже в начале 1875 г. Именно в это время в Пензу прибыл бывший студент Петербургского технологического института Алексей Львович Теплов. О его деятельности на ст. Пенза сохранилось очень мало сведений. Мы знаем только о его встрече с Верой Засулич, которая «в 1875 году.. приезжала в Пензу на три дня, останавливалась в гостинице Варенцова, тогда-то она вызывала от работы Теплова и Никонова для совещаний к себе в гостиницу, причем вручала им книги»⁵. В июне 1875 г. Теплов был переведен на работу слесарем в паровозное депо Сызрань. Здесь, как впоследствии показал на допросе машинист Н. И. Нот, Теплов часто собирал рабочих, читал им запрещенные книги, объясняя их содержание. Особенно оживленные разговоры между мастерами, по словам Нота, вызывала книга «Хитрая механика»⁶, написанная лавристом В. Е. Варзаром. В этой брошюре доходчиво, простыми словами рассказывалось, как царь, дворяне и купцы обирают трудовой народ: «работаешь ты — с рук мозоли не сходят; всю жизнь радости не видишь; дерут тебя — на Руси берез не хватает; плачешь ты в нужде, ночей не досыпаешь, куска не доедаешь, бьешься как рыба об лед, а все из чего? Чтобы подати внести. А для кого? За что? На них баре да чиновники живут, царь пьет, гуляет, купцы, кулаки наживаются, войско содержат, чтобы нас же, за нашу хлеб-соль да нашу же рукой бить, да нашу кровь с потом пить...»⁷.

Одобрительные отзывы рабочих получили и книга «Емельян Пугачев». Некоторым мастерам Теплов давал книги для чтения на дом, причем иногда вручал вполне безобидную книжку, между листами которой оказывались революционные прокламации и брошюры⁸. В августе 1875 г. А. Л. Теплов был арестован. Интересно, что когда жандармы обратились в Сызранское отделение дороги с просьбой помочь в розыске железнодорожника-пропагандиста, причем сообщили приметы этого лица, начальник отделения безошибочно указал на Теплова. Вероятно, слухи о пропагандистской деятельности Теплова уже дошли до железнодорожной администрации.

При обыске у Теплова было отобрано 32 экземпляра революционных книг, в том числе «Статьи об общественном владении землей» Чернышевского, «Историческое развитие Интернационала», «Парижская Коммуна», «Очерки фабричной жизни», «Хитрая механика», «Чтой-то, братцы...»⁹.

В апреле 1878 г. накануне обсуждения дела Теплова в особом присутствии правительствующего Сената, многие свидетели по процессу Теплова получили письма с почтовым штемпелем «Пенза», в которых говорилось: «Теперь почти всему рабочему на-

³ К. Пажитнов. Положение рабочего класса России, Л., 1924, т. II, стр. 38.

⁴ В. И. Ленин. Соч., т. 20, стр. 355.

⁵ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 92, л. 105 об.

⁶ Там же, л. 88.

⁷ «Хитрая механика». Правдивый рассказ, откуда и куда идут деньги. «Сочинение Андрея Иванова, Москва, типография Г. М. Орлова» (автор и издательство вымышлены), 1874, ЦГИАМ, коллекция нелегальных изданий, № 2696.

⁸ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 92, л. 88.

⁹ Там же, лл. 5—6 об.

роду живется плохо. Есть люди, которые хотят устроить такие порядки, чтобы каждому человеку жилось хорошо. Это социалисты; из их числа и [Теплов]. Вы поступили с ним нечестно, потому мы просим Вас отказаться от своих прежних показаний»¹⁰. Далее в письме рассказывалось о судьбе провокаторов, выдавших революционеров. По-видимому, письма были посланы народниками из партии «Земля и воля».

Теплов не был единственным студентом Петербургского технологического института, решившим посвятить себя революционной деятельности среди железнодорожников. В январе 1877 г. петербургский градоначальник Трепов сообщил в III отделение, что находящийся под негласным надзором полиции за свою революционную деятельность бывший студент Технологического института Н. Харьков поступил работать в депо Владимир Нижегородской железной дороги¹¹.

Весной 1875 г. революционную работу на Орловско-Грязской железной дороге начал вести Ананий Семенович Орлов. Сын крепостного крестьянина, Орлов самоучкой научился грамоте и служил лакеем у управляющего дорогой фон-Дезена. Сдав квалификационный экзамен на должность телеграфиста, Орлов получил назначение сначала на ст. Знаменка, а позднее — на полустанцию Лопатино и станцию Хомутово.

Из полицейского донесения видно, что диапазон деятельности Орлова был необычайно широк для простого телеграфного служащего: «...Без всякой служебной надобности стал часто разъезжать по линии дороги, останавливаясь на станциях и преимущественно на полустанциях, бывает в Орле, не пользуясь правом на отпуск»¹². Впоследствии стрелочник станции Знаменская Я. Герасимов показал на допросе, что Орлов читал рабочим различные книги революционного содержания, «которые объяснял, и говорил противное закону»¹³. Телеграфист полустанка Лопатино Скориков признал на следствии, что Орлов неоднократно читал ремонтным рабочим книгу «Хитрая механика»¹⁴. Помощник начальника станции Хомутово сообщил содержание бесед Орлова с ним. «Орлов в разговоре... уверял, что бога нет, говорил о неравенстве распределения земли между помещиками и крестьянами, хотя последние такие же люди; указывал, что царь хотел дать крестьянам волю, но ничего, кроме тягости, не сделал, и к этому добавлял, что придет время, когда землю разделят поровну»¹⁵. Начальник Орловско-Ливенского отделения Орловского жандармско-полицейского округа железных дорог доносил, что Орлов «имеет близкие сношения с крестьянами ближайших со станцией деревень, которые (крестьяне.— О. С.) нередко собираются у него в квартире, где он угощает их чаем и вином. На дороге слывет между служащими под именем какого-то апостола»¹⁶. Летом 1876 г., когда Орлов был на службе, к нему приехал молодой человек, назвавшийся Владимиром Васильевичем. Сослуживцы Орлова слышали, что Владимир Васильевич потребовал денег на общее дело, и Орлов немедленно отдал все деньги, которые были при нем. Владимир Васильевич пробыл у Орлова трое суток. Он посещал крестьян соседней деревни «и с некоторыми из них будто бы имел разговор по поводу надела земли и воли»¹⁷. Орлов вел обширную переписку. Письма доставлял кондуктор Лукьянов¹⁸.

Революционную пропаганду на станции Ефремов Ряжско-Вяземской железной дороги вел контролер станционного счетоводства Н. Я. Аникеев. Бывший крестьянин, а затем кантонист, он был высоко образованным человеком. Аникеев сплотил вокруг себя значительную группу революционеров, в которую входил паровозный машинист

¹⁰ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 92, лл. 103, 103об.

¹¹ Там же, ч. 16, т. I, л. 32.

¹² Там же, ч. 263, л. 3об.

¹³ Там же, л. 10.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же, л. 17.

¹⁶ Там же, л. 3 об.

¹⁷ Там же, лл. 3об., 4.

¹⁸ Из писем, захваченных при обыске квартиры А. С. Орлова, видно, что и другие народники, работавшие среди железнодорожников, время от времени отправлялись пропагандировать к крестьянам. Так, в одном из писем, отправленных со станции Ярыженской 14 июня 1876 г., неизвестный революционер писал: «...Однажды нашло вдохновение, отправился в хутор проповедовать тенденции, но потерпел полнейшее фиаско — едва, едва унес ноги и ребра целыми» (ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 263, л. 12 об.).

В. М. Плотников, товарный кассир И. П. Пьянков и другие. Позднее к ним присоединился известный народник А. А. Квятковский и революционер А. А. Миртов¹⁹.

В кружке, по-видимому, изучали «Капитал» К. Маркса. Одна выписка из этого произведения, принадлежащая Пьянкову, была найдена у него при аресте²⁰. В. М. Плотников изучал сочинения Лассалья. Том произведений этого автора с надписью «Плотников» был представлен жандармам священником соборной церкви г. Ефремова, который взял эту книгу у Аникеева. Начальник станции «Ефремов» Н. М. Вознесенский показал на допросе, что Аникеев «прибыл на станцию в начале февраля, пытался сблизиться с ним», «предлагал вечерами бывать у него и читать книги, советовал почитать Искандера «Колокол»», говорил, что в «нынешнее царствование господствует разнузданность и хорошо жить только богатым и сильным, а слабых и бедных давят, как блох»²¹.

Как видно из материалов дела, любимой темой бесед Аникеева был рабочий вопрос и положение крестьян. Виновниками бедственного положения крестьян он считал правительство и царя, которого называл подлецом. Единственный выход из бедственного положения он видел во всенародной революции²². Хозяин дома, где жил Аникеев, — Глаголев сообщил о своем жилье: «... дома он бывает очень мало, а большую часть [времени] находится в разъездах, по доверенности посещает его на дому большей частью свояк его, железной дороги машинист Василий Михайлович Плотников и товарный кассир Пеньков»²³ (вероятно, Пьянков. — О. С.).

Возможно, частые отлучки Аникеева были связаны с распространением революционной литературы по линии железной дороги. При обыске у Аникеева на кухне в глубине русской печки было найдено восемь книг и брошюр различных названий, в том числе «История интернационала», «Хитрая механика», «Сказка о четырех братьях», «Азбука социальных наук», «Фикция судебной правды». Здесь же хранились фотопортреты Чернышевского, Герцена и Лассалья²⁴. Пропаганда революционных идей имела место также на ст. Саратов Тамбовско-Саратовской железной дороги, на ст. Тула Московско-Курской железной дороги, на ст. Альма Лозово-Севастопольской железной дороги и в других местах²⁵.

Несколько месяцев в качестве пропагандиста мастерских ст. Москва Московско-Курской железной дороги работал Степан Халтурин²⁶.

В 1876—1877 гг. оживленная революционная работа велась на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге. Пропагандистскую работу проводил здесь слесарь Харьковских вагонных мастерских Н. Ф. Вишневецкий.

Н. Ф. Вишневецкий был опытным революционером. Выйдя в 1873 г. из Петербургского земледельческого института, где он был близок к кружку Чайковского, Вишневецкий еще в 1875 г. начал вести революционную пропаганду среди рабочих Севастопольских мастерских Русского общества пароходства и торговли.

На следствии рабочие показали, что Вишневецкий читал мастеровым книжку о Пугачеве, «говорил, что сочувствует ему, что Пугачев хорошо делал, убивая богатых для пользы бедных, и выражал сожаление, что такого Пугачева нет в настоящее время. Кроме того, читал и другие книги, причем всегда разъяснял, что правительство обижает народ, что надо соединиться и действовать заодно, что цель таких книг побудить народ жить и действовать дружно»²⁷.

В другой раз Вишневецкий читал вслух о процессе по делу демонстрации 6 декабря 1876 г. на площади Казанского собора в Петербурге, выражал сочувствие обвиняемым и сожалел, что участников демонстрации было мало. Учитывая национальный состав рабочих, Вишневецкий проводил отдельные занятия на украинском языке²⁸. Предатель, слесарь Никишин, показал в жандармском управлении: «Вишневецкий стал говорить мне, что книги эти (подпольные издания. — О. С.) написаны и передаются в

¹⁹ ЦГИАМ, ф. ОППС, 1875, оп. 1, д. 138, л. 3.

²⁰ Там же, л. 2 об.

²¹ Там же, л. 4, 5 об.

²² Там же, л. 4.

²³ Там же, л. 6.

²⁴ Там же, лл. 1, 1 об, 2.

²⁵ ЦГИАЛ, ф. 1282, 1875, оп. 1, д. 327, лл. 190, 190 об.

²⁶ «Былое», 1906, № 3, стр. 245.

²⁷ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 214, лл. 15, 24.

²⁸ ЦГИАМ, ф. ОППС, 1877, оп. 1, д. 434, л. 55.

народе с той целью, чтобы возбудить его против правительства и поднять на общее восстание». Начало восстания революционер приурочивал к разгару русско-турецкой войны, когда все воинские части будут отправлены на театр военных действий²⁹. Вишневецкий распропагандировал значительное число железнодорожников. Один из рабочих даже указал цифру около 50 человек³⁰. Характерно, что и после ареста Вишневецкого революционная работа в Харьковских железнодорожных мастерских продолжалась.

В феврале 1877 г. у Вишневецкого был произведен обыск. В его дорожной сумке было обнаружено 30 книг революционного содержания, в том числе «Записка министра юстиции графа Палена», «Хитрая механика», «Артели рабочих», «Рассказы рабочего для народа», «Что такое голод и как предохранить себя от его гибельных последствий», экземпляры газеты «Вперед» и журнала «Набат»³¹.

Вишневецкий вел себя на следствии очень осторожно. Он охотно рассказывал о своих беседах с «Николаем»-революционером, личность которого не была установлена. «Увлеченный доводами рабочего Николая и сочувствуя им, я сам решил заняться пропагандой и с этой целью начал распространять между рабочими запрещенные книги, желая познакомить народ с теми средствами, которые рекомендовались этими книгами для выхода ему из своего бедственного положения», — говорил на допросе Вишневецкий³². Но зато он всячески оправдывал арестованного вместе с ним слесаря Гаврилу Ростовцева «как человека ветреного и любящего повеселиться, которого он — Вишневецкий — считает неспособным к пропаганде»³³. Такую характеристику он дает товарищу, которого знал еще по революционному кружку в Севастополе и с которым в Харькове жил в одной комнате, что не мешало Вишневецкому хранить большое количество запрещенной литературы. Показаний Вишневецкого оказалось достаточно для реабилитации Ростовцева.

Документы свидетельствуют, что участники кружка Вишневецкого позднее сами занимались революционной пропагандой. Так, 7 мая 1877 г. в Павлоградском имении помещицы Бродской был задержан слесарь Харьковских железнодорожных мастерских Петр Коваленко, который вел пропаганду среди сезонных рабочих. Интересно, что, по словам свидетеля, Петр Коваленко вел антиправительственные разговоры и распространял запрещенные книжки исключительно среди вольнонаемных рабочих³⁴.

В этом же году было раскрыто революционное общество среди рабочих мастерских Ростово-Владикавказской железной дороги. В качестве пропагандиста здесь работал студент Петербургской медико-хирургической Академии А. И. Гребнев. На сходке рабочие изучали заграничные революционные издания, рассматривали «французскую революцию как пример, достойный подражания»³⁵. Члены кружка «рассуждали о необходимости произвести в России государственный переворот и установить такой порядок государственного управления, при котором не было бы ни богатых, ни бедных»³⁶. По обвинению в участии в «тайном обществе» было привлечено к ответственности десять рабочих.

Дела III отделения содержат и другие документы о ведении революционной работы среди рабочих железных дорог в различных уголках Российской империи. Так, например, секретная агентура III отделения сообщала, что в 1878 г. под руководством помощника начальника станции Е. Т. Вольсова революционная работа велась на станции Пермь Уральской железной дороги³⁷. Земледелец М. Р. Попов в своих воспоминаниях о революционной пропаганде среди рабочих железных дорог Киевского и Ростовского-Дону железнодорожных узлов писал: «Среди киевских рабочих никогда не прерывались связи революционеров. Нам же удалось через киевских железнодорожных рабочих завести свои связи почти на всех крупных пунктах по линии железных дорог от

²⁹ ЦГИАМ, ф. ОППС, 1877, оп. 1, д. 434, лл. 30, 30 об.

³⁰ Там же.

³¹ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, л. 144, ч. 214, лл. 4—5 об.

³² ЦГИАМ, ф. ОППС, 1877, оп. 1, д. 434, л. 167.

³³ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, л. 144, ч. 214, лл. 15—24 об.

³⁴ Там же, лл. 23—32 об.

³⁵ Рабочее движение в России в XIX в. в Сб. документов под ред. А. М. Панкратовой. т. II, ч. 2, М., 1950, документ 98.

³⁶ Там же.

³⁷ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, секретный архив, оп. 1, д. 815, л. 2.

Киева до Одессы»³⁸. Попов рассказывает об одном из членов киевского кружка народников смазчике Ромасе, который «завел связи среди железнодорожных рабочих по всей линии железной дороги, от Киева до Жмеринки. Через Ромаса наш кружок распространял революционную литературу среди рабочих по этой линии»³⁹. В Ростове-на-Дону, куда Попов был направлен по делам основного кружка «Земля и воля», он также отмечал хорошо поставленную работу среди железнодорожников Владикавказской железной дороги⁴⁰.

Имеются сведения о том, что революционная пропаганда велась и среди пассажиров поездов. С целью выявления и задержания пропагандистов в III отделении был разработан проект поголовной слежки за пассажирами.

30 декабря 1874 г. III отделение направило жандармско-полицейским управлениям округов железных дорог циркуляр, предписав организовать наблюдение за пассажирами в поездах с целью выявления лиц, ведущих антиправительственную пропаганду. Циркуляр обязывал привлечь в качестве агентов жандармских управлений старших кондукторов⁴¹. Начальники местных жандармских управлений по своему опыту знали, как ненавидят железнодорожники лиц в синих мундирах, как трудно найти среди них осведомителей. А теперь речь шла о довольно большом числе агентов.

Поэтому в рапортах жандармских управлений нетрудно заметить попытку убедить III отделение в неосуществимости его директив. Начальник Варшавского жандармского управления 17 января 1875 г. направил в III отделение рапорт, в котором говорилось, что в условиях «здешнего края» привлечь в качестве агентов жандармерии старших кондукторов для наблюдения за пассажирами третьего класса невозможно, «так как они все польского происхождения и на сочувствие их видам правительства рассчитывать невозможно»⁴². Варшавское жандармское управление изъявило готовность вести наблюдение в поездах личным составом жандармов, а также переодетыми агентами.

Но III отделение не отказалось от своей идеи. 30 января 1875 г. был направлен новый циркуляр, в котором разъяснялось, что использование старших кондукторов для наблюдения за пассажирами следует проводить без сношения с железнодорожной администрацией⁴³.

Однако все меры жандармерии не увенчались успехом. Вскоре начали поступать рапорты жандармских управлений об обнаружении в вагонах поездов запрещенных листовок, брошюр и книг. Так, например, на станции Курск в вагоне третьего класса были найдены революционные издания: «Хитрая механика», «Четыре странника, или правда и кривда». «Емельян Иванович Пугачев», «Храбрый воин»⁴⁴. Сформировать за счет железнодорожников дополнительный штат негласных осведомителей не удалось. Более того, когда народники стали использовать железные дороги для пропаганды среди населения прилегающих сел и деревень, многие железнодорожные рабочие и служащие оказывали содействие в распространении революционной литературы.

18 июня 1875 г. между станциями Репьевка и Рокотово Моршанско-Сызранской железной дороги следовал товаро-пассажирский поезд № 2 с паровозом № 15. В пути из поезда были выброшены революционные прокламации, начинающиеся словами: «Чтой-то, братцы, как тяжело живетс нашему брату на русской земле! Как он ни работает, как ни надрывается, а все не выходит из долгов да из недоимок, все перебиваемся кое-как через силушку, с пуста брюха да на голодное; день-то деньской маешься, маешься под зноем, да под холодом ровно каторжный, а придешь домой,— иной раз и пожевать нечего»⁴⁵.

Эта листовка, автором которой был революционный народник Л. Шишко, как видно из дел III отделения, в дальнейшем повсеместно разбрасывалась по линии железных дорог. Прокламация объясняла народу, что с падением крепостного права эксплуатация трудящихся не уменьшилась, а наоборот, усилилась. Кроме царя и бояр, выросли новые эксплуататоры. Листовка кончалась выводом о том, что «пока нами управляют цари,

³⁸ М. Р. Попов. Записки землевольца, М., 1933, стр. 234.

³⁹ Там же, стр. 235.

⁴⁰ Там же, стр. 80.

⁴¹ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 80, л. 6.

⁴² Там же, лл. 7, 7 об., 8.

⁴³ Там же, л. 12.

⁴⁴ Там же, лл. 106—106 об.

⁴⁵ Там же, лл. 15—24.

бояре да чиновники, не будет у нас ни земли, ни воли, ни хлебушка»⁴⁶. В заключение народ призывается к восстанию, к разделу земель, к образованию народного управления из выборных от крестьян в духе народнического утопического социализма. Задержанные жандармерией рабочие показали на допросе, что листовки были выброшены машинистом паровоза⁴⁷. Как видно из архивных документов, приметы, указанные на следствии, совпадали с внешним обликом паровозного машиниста А. Ивашкина. Дворянин, подпоручик в отставке, Ивашкин⁴⁸ работал в паровозном депо Сызрань, где вел революционную пропаганду А. Теплов. Он был близок к революционерам братьям Малеевым, которым приходился родственником⁴⁹. Как видно из протокола обыска у Ивашкина, революционные брошюры, сброшенные с паровоза, который он вел, в точности соответствовали брошюрам, отобранным у А. Теплова⁵⁰. В квартире Ивашкина были найдены запрещенные книги: «Очерки фабричной жизни», «Степные очерки» и другие⁵¹. Ивашкин не был единственным революционером, разбрасывавшим запрещенную литературу с паровозов. В этот же день из поезда, шедшего из Сызрани в Пензу с паровозом № 10, была выброшена антиправительственная брошюра «Сказка о четырех братьях»⁵².

Эти факты положили начало новой, доселе невиданной форме распространения революционной литературы. Листовки, брошюры, книги революционеры начали разбрасывать из вагонов поездов, использовать небольшие стоянки для распространения нелегальных изданий в близлежащих селениях. В делах III отделения в течение второй половины 70-х годов зарегистрировано распространение революционной литературы не менее чем на 15 железных дорогах, т. е. почти одной трети всех железных дорог, действовавших в те годы. 29 июня 1875 г. на откосе железнодорожных путей, близ станции Спирово Николаевской железной дороги стрелочник Муканов нашел палку, сброшенную с прошедшего поезда. Эта необычайно толстая трость оказалась обернутой революционными прокламациями и брошюрами «Бог-то бог, да сам не будь плох» и «Сказка о копейке». Муканов бережно расправил прокламации, а когда пришел его сменщик стрелочник Аверьянов, он вслух читал книги, полученные таким необычным способом⁵³. В июле — августе революционные прокламации вновь были обнаружены вдоль линии Моршанско-Сызранской железной дороги⁵⁴. В сентябре запрещенные газеты были найдены близ платформы ст. Москва Московско-Ярославской железной дороги⁵⁵. В январе 1876 г. в местечке Деражне, Литического уезда, Подольской губернии по направлению от линии железной дороги, преимущественно возле жилищ, было подобрано 39 экземпляров революционных книг и брошюр, в том числе «Сказка о Мудрице Наумовне», «Сказка о Говорухе», «Мужицкая правда», «Хитрая механика» и др.⁵⁶. В этом же месяце запрещенные книги были найдены на 85-й версте Моршанско-Сызранской железной дороги. Выброшенные из окон поезда, они были подняты в стороне от рельс. Здесь были: «Сборник новых песен и стихов», «Сказка о четырех братьях», «Хитрая механика», «Стенька Разин», «По поводу самарского голода» и др.⁵⁷. Сторож переезда Сашиков, который обнаружил эти книги, не сразу передал их начальству. Некоторые брошюры он, вероятно, читал, а затем передал найденную литературу дорожному мастеру Зюльманову. Последний держал эти книги почти две недели, хотя признался, что прочел только «Хитрую механику». Любопытно, что и начальник дистанции пути, которому Зюльманов принес запрещенные книги, сдал их только через неделю⁵⁸. В сентябре 1876 г. стрелочники станции Хотьково Московско-Ярославской железной дороги

⁴⁶ ЦГИАМ, ф. ОППС, оп. 1, д. 182, лл. 25—28 об.

⁴⁷ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, лл. 25—26.

⁴⁸ Там же, ч. 80, л. 25.

⁴⁹ Не был ли он в родстве с Ю. Мосаловым, учеником Чернышевского? См. М. В. Нечкина. «Земля и воля» 1860 годов (по следственным материалам), «История СССР», 1957, № 1, стр. 117—118, примечание 47.

⁵⁰ ЦГИАМ, ф. ОППС, 1875, оп. 1, д. 167, л. 70б.

⁵¹ Там же, л. 174.

⁵² ЦГИАЛ, ф. 1405, оп. 74, д. 7274, лл. 80б., 9.

⁵³ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 80, л. 35.

⁵⁴ Там же, лл. 41, 58.

⁵⁵ Там же, л. 71.

⁵⁶ Там же, лл. 82, 82 об.

⁵⁷ Там же, л. 70.

⁵⁸ Там же, л. 80.

Хванин и Артемьев нашли на путях революционные брошюры: «Четыре странника, или правда и кривда», «Народные чтения в славянском городке». Несколько книг Хванин оставил себе, остальные Артемьев роздал путевым рабочим⁵⁹. В апреле 1877 г. крестьянин Михаил Сиренко нашел на полотне Ландваро-Роменской железной дороги книгу «Анархия по Прудону»⁶⁰. В мае этого года на станции Конотоп Курско-Киевской железной дороги вновь были обнаружены разбросанные вблизи от домов запрещенные книги и газеты. Часть книг была собрана слесарями станции Дудиным, Герасимовым и Власовым. Интересно отметить, что несколько экземпляров были напечатаны на украинском языке: «Про бідність» и «Парова машина»⁶¹. В июне 1877 г. на станции Любань был найден пакет, сброшенный пассажиром только что прибывшего поезда. Надпись на пакете гласила: «Кто найдет, прочитай, да и другому после дай». В конверте были вложены: «Бог-то бог, да сам не будь плох» и «Сказка о копейке»⁶². В феврале 1876 г. между станциями Биюк-Ойлар и Сарабуз Лозово-Севастопольской железной дороги железнодорожный сторож И. Конышко собрал несколько революционных изданий, в том числе «Хитрую механику», «Первые века христианства», «Рассказы бывшего человека»⁶³.

К числу наиболее распространяемых брошюр, разбрасываемых по линии железных дорог и охотно читаемых в кружках железнодорожников, надо отнести такие брошюры, как «Хитрая механика», о которой говорилось выше, и брошюру народника С. Степняка «Мудрица Наумовна». Недаром в свое время Г. В. Плеханов писал, что в числе книг, которые считались рабочими более основательным чтением, была «Хитрая механика»⁶⁴.

Сказка «Мудрица Наумовна» знакомила читателя с Англией времен первоначального накопления, показывая страшное обнищание народа и условия труда рабочих. В книге говорилось о борьбе английских рабочих против своих угнетателей. В конце брошюры автор ее писал: «Но которая из книжек была моей Мудрицей Наумовной? Которая из них перенесла меня в Англию, которая показала мне, как живет английскому народу? Это книжка, написанная одним из главных распространителей того самого международного союза рабочих, про который я говорил тебе не раз. Имя этому человеку Карл Маркс, а называется эта книжка «Капитал»»⁶⁵.

Достоинством этой книжки безусловно является то, что она в доступной форме знакомила читателя с положением рабочих передовой капиталистической страны, показывая, как рабочие начинали объединяться и вести борьбу с капиталистами. Книжка сообщала читателю о существовании международного товарищества рабочих, о великом учителе пролетариата Карле Марксе и его гениальном творении «Капитале». Конечно, нельзя забывать о том, что автор этой брошюры народник и она написана в духе народнической идеологии.

Среди конфискованных жандармами и найденных по линии железных дорог брошюр и книг были также сочинения Н. Г. Чернышевского: «Статьи об общественном владении землей», «Дополнения и примечания на первую книгу политической экономии Дж. Стюарта Милля», «Борьба партий во Франции при Людовике XVIII и Карле X», «Очерки из политической экономии», произведение К. Маркса «Гражданская война во Франции»⁶⁶.

Вероятно, распространение революционной литературы было по тому времени настолько значительным, что Министерство путей сообщения под нажимом III отделения было вынуждено опубликовать специальный циркуляр «О наблюдении за разбрасыванием на железных дорогах брошюр, книг и прокламаций»⁶⁷.

Организация революционной пропаганды на железных дорогах в 70-х годах в значительной степени облегчалась тем, что в администрации многих магистралей работали

⁵⁹ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 80, лл. 110, 113, 113 об.

⁶⁰ Там же, л. 138.

⁶¹ Там же, л. 147.

⁶² Там же, л. 125.

⁶³ Там же, л. 141.

⁶⁴ Г. В. Плеханов. Русский рабочий в революционном движении. Соч., т. III, стр. 143.

⁶⁵ «Сказка о Мудрице Наумовне», Москва, издание книгопродавца И. М. Монухина, 1875, стр. 117 (ЦГИАМ, коллекция нелегальных изданий, № 3379; указанное издательство вымышленное.— О. С.).

⁶⁶ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 214, лл. 6—7об.

⁶⁷ Там же, ч. 80, лл. 60, 60 об., 61, 61 об.

передовые общественные деятели, революционеры 60-х годов, ученики Н. Г. Чернышевского. Транспорт все время получал кадры интеллигентов-специалистов за счет народных, отбывших сроки наказания и определяющихся на службу в управления дорог, в конторы депо, дистанции пути, вагонные мастерские. Это вскоре начали понимать «отцы» губерний и жандармские заправилы.

В июне 1875 г. саратовский губернатор направил управляющему Министерством внутренних дел князю Лобанову-Ростовскому письмо, в котором сообщалось: «В последнее время, как заметно, в среде лиц, как состоящих еще под явным и секретным надзором полиции, так и бывших прежде под таковым и впоследствии освобожденных от оного, а также подпавших под секретный надзор по последнему политическому делу и лиц, высланных из Западного края с воспрещением въезда туда, стало появляться сильное стремление к занятию разного рода должностей как в конторах, так и по подвижному составу железных дорог»⁶⁸. И далее: «... Состоявшие на службе в Саратове при Тамбовско-Саратовской железной дороге из дворян Николай Шатилов и Юрий Мосолов, бывшие под надзором полиции, по возвращении из Сибири, куда они были сосланы с лишением всех прав состояния, на основании высочайшего повеления 6 апреля 1866 года, и впоследствии освобожденные от надзора согласно высочайших манифестов 13/17 мая 1871 года, 9 января 1874 года со всеми прежними правами в последнее время перешли на службу по железной дороге в Калугу. Вслед за тем туда же последовали Сергей Сомов, Дмитрий и Владимир Малеевы, которые были привлечены к допросам и находились под арестом по последнему политическому делу; по освобождении же из-под ареста за ними был учрежден, по распоряжению производивших дознание по означенному делу лиц, секретный надзор. Точно так же предполагает отправиться в Калугу для поступления на службу по железной дороге бывший воспитанник Саратовской гимназии Николай Эдемюв, исключенный из гимназии за неодобрительное поведение»⁶⁹.

На аналогичные факты обращал внимание III отделения и московский обер-полицеймейстер: «Получено сведение, что начальник движения Московско-Курской железной дороги кандидат прав Алексей Михайлович Верховский, состоя на службе по линии Ряжско-Вяземской железной дороги и проживая в Калуге, считался неблагонадежным в политическом отношении, в особенности же зарекомендовала себя дурно как социалистка жена Верховского, которая состояла под особым наблюдением полиции»⁷⁰.

Особенно беспокоит обер-полицеймейстера то, что «социалисты в случае надобности обращаются к Верховскому для приискания себе занятий и он помещает их на железные дороги», а ученика Н. Г. Чернышевского Шатилова Верховский впоследствии перевел на Московско-Курскую железную дорогу, где Шатилов работал его помощником. Мосолов же перешел на службу на линию Оренбургской железной дороги⁷¹. Позже Верховский обвинялся в организации кружков среди служащих железных дорог. Служба в администрации железных дорог видных революционеров и лиц, сочувствующих им, облегчала деятельность пропагандистов и, возможно, помогала предотвращать аресты. Не случайно, что лица, организовавшие распространение запрещенной литературы вдоль линии железных дорог, фактически остались неустановленными. «Свои люди» в управлении дорог поддерживали революционеров, предохраняли от провалов.

Таковы первые страницы революционного движения на железных дорогах России. Конечно, в революционную борьбу тогда были вовлечены только передовые рабочие. Во главе движения шло второе поколение революционеров — разночинцы-демократы. Потребовалось еще два десятилетия, чтобы рабочий класс, опираясь на весь предшествующий опыт революционного движения, во главе с великим Лениным вступил в победоносную борьбу, завершившуюся падением власти царизма и буржуазии и установлением диктатуры пролетариата.

⁶⁸ ЦГИАМ, ф. III отд., 3 эксп., 1874, д. 144, ч. 187, л. 10.

⁶⁹ Там же, лл. 10—13 об.

⁷⁰ Там же, лл. 52, 52 об., 53, 53 об.

⁷¹ Там же.

