

ВОЛНЕНИЯ РАБОЧИХ НА ПОСТРОЙКАХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ в 1859—1860 годах

С. Токарев

Волнения рабочих на постройках железных дорог в 1859—1860 гг. составляют характерное явление переходной эпохи — от феодально-крепостнического строя к капитализму.

За 15 лет до Крымской войны средний прирост железнодорожных путей составлял в год 65,2 версты. По окончании Крымской войны темпы железнодорожного строительства более чем утроились: ежегодный прирост в среднем составлял уже 215 верст. «Война доказала, — писал Ф. Энгельс, — что хотя бы из чисто военных соображений Россия нуждается в железных дорогах и в крупной промышленности»¹.

Вскоре после подписания Парижского мира, в августе 1856 г., правительством разре-

шена была миллионеру барону Штиглицу постройка железной дороги из Петербурга в Петергоф. В начале 1857 г. образовалось Главное общество российских железных дорог, и уже 28 января того же года оно получило от правительства концессию на постройку четырёх железных дорог. Вскоре после того, в 1858 г., создан был особый комитет из высших государственных сановников и специалистов-инженеров под председательством графа Нессельроде для обсуждения предварительных мер по усилению строительства частных железных дорог. Комитет этот свои соображения на выдачу концессий вносил на утверждение Государственного совета. В 1858 г. комитетом была выдана концессия рижскому биржевому комитету на постройку Рига-Динабургской и Динабург-Витебской линий и в том же году была разрешена постройка Волго-Донской

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч. Т. XVI, ч. II, стр. 30.

роги. В 1859 г. правительством была раз-
на постройка Московско-Ярославской и
Саратовской дорог².

В итоге, в конце 50-х годов наметился
за сооружения железных дорог общим
отяжением около 5600 вёрст. Это был пе-
тяжёлого финансового кризиса в Рос-
последствия Крымской войны тяжело
разились на хозяйстве России, князя ис-
ывала постоянный дефицит, а потому
ительство вынуждено было отказаться
постройки казённых дорог и передать
лезнодорожное строительство в руки
стных акционерных компаний — как ино-
нных, так и русских. Такую политику в
лезнодорожном деле правительство
возгласило уже в царском указе 26 ян-
1857 года. Частный капитал не замед-
воспользоваться этим и хлынул в же-
нодорожное дело.

За период с 1856 по 1859 г. образова-
сь следующие железнодорожные компа-

Наименование акционер- ных обществ	Год учрежде- ния	Основной капи- тал по уставу в тыс. руб.	Номинальные цены акций
1. Петергофская же- лезная дорога . . .	1856	2 500	500
2. Главное общество Российских желез- ных дорог-акций облигаций	1857 1858	275 000 35 000	125 500
3. Варшавско-Венская железная дорога . . .	1857	10 000	100
4. Рижско-Динабург- ская железная дорога	1858	10 200	125
5. Волго-Донская железная дорога и пароходство . . .	1858	8 000	500
6. Московско-Яро- славская железная дорога	1859	4 050	150
7. Саратовская желез- ная дорога	1859	45 000	100

Следовательно, за четыре года возникло
7 акционерных железнодорожных компаний
с уставным капиталом в 389 750 тыс. руб.
ден.

Начавшееся ещё накануне реформы 1861 г.
широкое железнодорожное строительство в
России неизбежно вызывало большую по-
требность в рабочей силе. К постройке до-
рог привлекались в основной массе крепост-
ные помещичьи и государственные крестьяне
со всех концов России. Вербовка крестьян
на работы производилась подрядчиками же-

лезнодорожных компаний и их приказчика-
ми в помещичьих и казённых деревнях. Со-
ставлялись письменные и устные контракты
о найме крестьян на летние сезонные ра-
боты по постройке полотна железных дорог.

Из крестьян составлялись артели рабочих,
строителей железнодорожных линий; они
становились рабочими лишь на определён-
ный срок, обусловленный контрактом пре-
имущественно на один летний сезон, и по
существу такие рабочие представляли не
что иное, как крестьян-отходников.

Господство крепостнического строя при
развивающемся капитализме приносило ра-
бочим невероятно жестокую эксплуатацию,
неслыханные бедствия и угнетение. Особо-
но ярко сказалось это на рабочих, строи-
телях железных дорог. История капитализ-
ма в России вряд ли знает такие отрасли
производства, где применялись бы такие
зверские формы эксплуатации, как это бы-
ло в железнодорожном строительстве. Уже
самый наём на работу носил кабальный ха-
рактер. Помещики стремились как можно
больше выжать доходов из крепостных кре-
стьян. Они охотно законтрактовывали их на
работы по строительству железных дорог,
ни мало не заботясь о дальнейшей их судь-
бе.

Государственный советник Потапов в до-
кладной записке по поводу «установления
общих правил к предупреждению беспоря-
дков на работах и о найме рабочих людей»
в 1860 г. писал: «Могилёвской губернии по-
мещики Оршанского уезда Шебека и Прус-
Жукровский законтрактовали своих крестьян
на земельные работы по железным дорогам с
крайним отягощением своих крестьян, назна-
чая на работы даже малолетних»⁴.

Если при найме на работы помещичьих
крестьян подрядчики-вербовщики имели де-
ло с вотчинными конторами, то в отношении
государственных крестьян контракты заклю-
чались непосредственно с волостными прав-
лениями.

О том, как конкретно осуществлялся на-
ём на работу, можно судить по докладной,
составленной чиновником особых поручений
министерства внутренних дел, Арсеньевым,
своему министру от 26 сентября 1860 г. в
связи с волнениями на железных дорогах:
«Обыкновенно наёмщики избирают для своей
деятельности местности, пострадавшие пе-
ред тем от каких-либо несчастных случаев,
например, неурожая, пожара, падежа скота
и т. п. Месяцы найма, январь и февраль, —
суть сроки податей и время, когда у крестьян
окончательно истощаются запасы хлеба.
Несмотря на все эти благоприятные для на-
ёмщиков обстоятельства, они не прямо об-
ращаются к тем, которых имеют в виду
нанять. Предварительно наёмщик сходит
с головою, писарем или вообще властью и,
уже сговорившись с ними, приступает к де-
лу. Все переговоры с крестьянами ограни-
чиваются соглашением в наёмной плате; на
прочее наёмщик не скупится: он обещает и

² См. Кисловский Н. «Наша желе-
знодорожная политика по документам архи-
ва комитета министров». Т. I, стр. 88, 89,
94. СПб. 1902.

³ См. приложение к № 156 «Журнала для
акционеров» за 1860 год.

⁴ Ленинградский государственный архив
внутренней политики, культуры и быта.
Фонд департамента полиции исполнитель-
ной, д. № 784 за 1860 г., л. 3.

небывалую лёгкость работы, и отличное содержание, и подарки на водку; наконец, уменьшает отдалённость места и, если сторона не известна нанимаемым, то представляется её едва не земным раем. Ежели мужики до того в крайности, что легко соглашались на предложенную цену, то всё дело заключается определением задатка. Этот-то задаток и есть главная приманка, главная пружина, заставляющая бедняков принять наём в дальнюю и незнакомую сторону; получив 25 и 30 рублей, мужик заплатит подати, купит хлеба для семьи и вообще обеспечит первые свои нужды. В случае же несогласия крестьян на объявленную наёмщиком цену, когда они упорно держатся на своей, начинает действовать голова или писарь, стакнувшийся с наёмщиком. Одной угрозой немедленного взыскания податей он всегда принудит к принятию найма столько работников, сколько нужно наёмщику. Выдача задатков производится обыкновенно незадолго до отправления нанятых в путь, к месту работ; в то же самое время подписывается и контракт. Как и кем он составляется, о том обстоятельно знает лишь наёмщик да волостной писарь; уполномоченного к рукоприкладству со стороны договоренных артелей всегда можно или задобрить или заставить подписать, не читая⁵.

Но это ещё лучший для нанимающихся вариант контрактации. Факты показывают, что многие артели работали без всяких письменных договоров и целиком были отданы на произвол подрядчиков.

Несвободный характер найма сильно сказывался на оплате труда. Оплата труда регулировалась не спросом и предложением, как это имеет место при свободном капиталистическом найме, а совершенно другими соображениями: необходимостью уплаты государственных податей, оброка и т. п., сделкой нанимателей с волостными правлениями и пр. При расследовании причин волнений рабочих на Волго-Донской железной дороге в 1860 г. выяснилось, что при найме рабочих «они принуждены были головами и писарями брать цену, назначенную доверенными подрядчиками, которые угрожали в противном случае немедленным сбором государственных податей, заставляя их продавать при том последнее имущество или, наконец, прибегать к мерам наказания»⁶.

При найме государственных крестьян в Курской губернии на строительство Феодосийской железной дороги многие крестьяне под розгами принуждены были дать согласие идти на железную дорогу, тем более что волостные правления паспортов в другие места не выдавали⁷.

Крестьяне, работавшие на постройке железных дорог по нужде и по воле помещика и волостного начальства, терпели такие лишения, голод и болезни, что нередко были смертные случаи на работе.

На положении рабочих сильно сказался финансовый кризис в стране в 1859—1860 годах. Предприниматели старались покрыть убытки за счёт рабочих: они увеличивали цены на продукты питания, задерживали выплату заработанных денег, в больших размерах производили штрафы и вычеты.

Доведённые до отчаяния бесчеловечным обращением эксплуататоров, рабочие принимались на борьбу за самые элементарные, сколько-нибудь сносные условия человеческого существования.

Начались беспрерывные волнения рабочих. Они имели место в 1859—1860 гг. на постройках Московско-Нижегородской, Волго-Донской и Феодосийской железных дорог. Волнения рабочих происходили в то время, когда в России поднималась новая волна всенародного возмущения против крепостничества, вылившаяся в революционную ситуацию 1859—1861 годов. Наиболее существенной чертой этой ситуации являлось массовое крестьянское движение. Волна крестьянских выступлений нарастала с каждым годом. Официальная статистика насчитывает за период революционной ситуации 2374 случая крестьянских волнений. Дело, однако, не в простых статистических подсчётах: в крестьянском движении отчётливо определилось стремление новым, революционным путём добыть землю и сбросить с себя дворянские оковы. Крестьянство накопило горы ненависти против помещиков и готово было по-плебейски расправиться с ними. Как отмечал В. И. Ленин, крестьянское движение для царского правительства в годы революционной ситуации (1859—1861) было «опасностью весьма серьёзной»⁸.

На фоне общекрестьянской борьбы становятся понятными характер и значение волнений рабочих на постройках железных дорог. Так как рабочие, строители железных дорог, были выходцами из крестьянской массы, то волнения рабочих являлись не только прямым отголоском общекрестьянской борьбы, но и носили на себе глубокие следы стихийности крестьянских движений. Однако и в этом рабочем движении намечались свои специфические черты, порождаемые новыми условиями труда крупного производства, общими условиями быта и характером эксплуатации. Если общекрестьянскую борьбу кратко можно охарактеризовать как стихийную борьбу с помещиками за землю и волю, то в борьбе рабочих — железнодорожных строителей — преобладал другой мотив: коллективный протест против эксплуатации капиталистических предпринимателей и особенно против кабальных условий труда.

Поднимаясь на коллективный протест против капиталистических эксплуататоров, рабочие — строители железных дорог — совершали побег от эксплуататоров, посылали прошения, верили в заступничество начальства и лишь изредка в интересах самообороны вооружались, чем могли, и вступали в схватки с полицией. Они не могли поднять в то время на сознательную открытую борьбу и боролись, как умели и как могли.

⁵ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 94—95. 1860.

⁶ ЦГИА, ф. III отделения, д. № 140; л. 25, об. 1880.

⁷ Там же, д. № 44, л. 5. 1860.

⁸ Ленин. Соч. Т. IV, стр. 126.

собранные условиями производства в тельно большие компактные массы, всё же представляли собой грозную силу: они выступали с коллективным протестом защищая коллективом своих товарищей от расправы железнодорожной администрации и полиции. И с этой упорной коллективной борьбой рабочие заставили считать царское правительство: под влиянием рабочих волнений на постройках железных дорог в 1859—1860 гг. правительство приступило к разработке правил найма рабочих. Особенно характерными в этом отношении были волнения рабочих в 1859—1860 гг. на постройках Московско-Нижегородской и Волго-Донской железных дорог.



Постройка полотна Московско-Нижегородской железной дороги в 1859—1860 гг. главным обществом российских железных дорог была передана компании подрядчиков, в составе которой были известные в России капиталисты и огородники Шипов и Фитингоф и французские подданные Дерош и Жерар. В свою очередь Шипов и Фитингоф передали этот подряд полностью в руки французской компании Дерош, Орбек и Жерар.

На строительстве дороги в 1859 г. было сосредоточено огромное количество рабочих. По сообщению владимирского губернатора, в 1859 г. в пределах одной только владимирской губернии на постройке было около 13 037 человек¹⁰.

Сооружение железнодорожного полотна шло одновременно на нескольких участках. Французская компания Дерош сдавала отдельные участки более мелким подрядчикам. Сложилась целая иерархическая лестница подрядчиков: на вершину её стояло Главное общество российских железных дорог, в котором шли капиталисты Шипов и Фитингоф, жившие свои капиталы в подряд; далее — французская компания Дерош, и затем уже — присланные от французской компании русские подрядчики Сафонов и Воронцов, которые же сдавали отдельные подряды более мелким подрядчикам и рядчанам. Всё это создавало невероятно запутанную систему подрядов, и так как каждый подрядчик был связан только к наживе, то это ложилось огромный дополнительный грузом на рабочих. Несправедливость и мошенничество подрядчиков были настолько явными, что даже правительственные чиновники с возмущением писали об этом¹¹.

Начальник 2-го округа корпуса жандармов в своей записке в связи с волнениями рабочих на постройке Московско-Нижегородской железной дороги высказал такой взгляд о рядчанках мелкого масштаба: «Всёобщее сколько я мог заметить в течение нынешнего 1860 года (лета), почти все рядчанки люди крайне недобросовестные, забравшись

деньгами вперёд, они стараются ещё запутать свои счёты с подрядом, чтобы после выгадать из этого что-либо в свою пользу, бывши всё лето праздными, они пьянствуют и только сбивают рабочих. Одним словом, это класс людей самых вредных, способности их в тонких мошенничествах переходят от отца к сыну с большими усовершенствованиями, в ущерб каждому, кто с ними имеет дело»¹².

Однако при всём этом командную роль в подрядах по сооружению полотна железной дороги играла французская компания Дерош. Большинство служащих, приказчиков, надсмотрщиков, десятников этой компании были французские подданные. Все иностранные служащие, инженеры и техники, приказчики и надсмотрщики, находившиеся на службе Главного общества железных дорог и подрядчиков от этого общества, приехали в Россию как своеобразные конкистадоры — с одной лишь целью скорейшего обогащения. О пребывании французских концессионеров в России Головачёв рассказывает: «Нам памятна роскошь обстановки этих господ и их разъезды с целыми свитами экипажей, благо эти расходы делались за счёт общества; памятна также и путешествия парижских дам к господам техникам в Россию тоже за счёт общества»¹³.

На Московско-Нижегородской дороге, в пределах Владимирской губернии, где главным образом и происходили волнения, большинство законтрактованных рабочих было из помещичьих крестьян Рязанской, Тульской, Тамбовской, Орловской, Тверской и Могилёвской губерний. В числе рабочих встречаются крепостные крестьяне Тульской губернии, Елифановского уезда, села Черёмушки, помещика Селезнёва; деревни Грязновой, помещика Кириллова; Богородицкого уезда, деревни Цыгановки, графа Бобринского; Тамбовской губернии, Лебедянского уезда, деревни Каменной, помещика Черезова; Орловской губернии, Мценского уезда, села Верхней Зароды, князя Меншикова; Тверской губернии, графа Шереметева.

Сравнительно меньше было рабочих из государственных крестьян, чаще всего из Скопинского, Данковского и Михайловского уездов Рязанской губернии. У подрядчика Сафонова работали государственные крестьяне Смоленской губернии, Юхновского уезда, Воскресенской волости. В небольшом количестве встречались рабочие из мещан города Рязани и из Мценского уезда¹⁴.

Значительная часть рабочих на Нижегородскую железную дорогу была нанята подрядчиком без всяких письменных договоров, что ещё больше содействовало произволу. Оплата труда была крайне неустойчивой и зависела от многих случайностей, в частности от вычетов за продукты питания по це-

¹⁰ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 784, л. 49. 1860.

¹¹ Головачёв А. История железнодорожного дела в России, стр. 23. СПб 1881.

¹² Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 991, л. 11, 51. 1859; фонд III отделения, д. № 144, л. 46. 1860.

¹³ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 784, л. 44. 1860.

¹⁴ Там же, д. № 991, л. 31. 1859.

¹⁵ См. Добрынин А. На постройке и эксплуатации железных дорог. Архив ист. труда в России № 11—12, стр. 168.

нам, произвольно устанавливаемым подрядчиком. Источники дают очень мало сведений об оплате труда. В одном из сообщений владимирского губернатора в министерство внутренних дел от 19 августа 1859 г. об оплате и условиях труда сказано общей фразой: «Все они наняты по разным ценам, на разные сроки, преимущественно с 1 мая по 1 ноября, некоторые по условию, а часть без всяких письменных условий, только по словесным договорам,—работать по совести»¹⁵.

Кроме того известно, что артель рабочих в 500 человек, работавших на участке дороги Ковровского уезда, нанята была сроком на шесть месяцев (с 1 мая по 1 ноября 1860 г.) по письменным договорам с оплатой каждому рабочему от 50 до 70 руб. серебром в сезон, т. е. от 8 р. 33 к. до 11 р. 66 к. в месяц¹⁶.

Непосредственной причиной волнений рабочих на Московско-Нижегородской дороге были крайне тяжёлые условия работы и быта. Рабочий день не нормировался и продолжался от восхода до захода солнца, без всякого отдыха. Рабочим давали непосильные уроки, за невыполнение которых штрафовали.

Продовольственное снабжение рабочих составляло в общей системе эксплуатации особенно выгодную статью доходов подрядчиков. Даже из отчётов представителей полицейской власти мы узнаём: «Самое обыкновенное средство, к которому прибегают рядчики, это извлекать как можно более из продовольствия своих рабочих и других их потребителей. Для этого они закупают дурную провизию, забракованную другими лицами, и этим кормят своих людей, возвышая цены на продукты. Благодаря терпению русского человека, он ждёт два—три дня не жалуясь, потом обращается с жалобой. Но тем не менее в течение этих нескольких дней рядчик уже успеет воспользоваться несколькими рублями»¹⁷.

О жилищных условиях рабочих тем более никто не беспокоился. Часть их размещалась в деревнях, часть—в неблагоустроенных бараках, где не хватало нар и люди спали на голой земле. В довершение ко всему на многих участках работы царили произвол и надругательства со стороны иностранцев-французов. Посланный в Ковровский уезд для наведения порядка жандармский штаб-офицер Коробьин сообщал, что «рабочих озлобляют французские надсмотрщики, которые передают свои распоряжения на французском языке, а француз Бонэ, распоряжавшийся обедом, бил рабочих поленьями дров»¹⁸.

Волнения рабочих на Московско-Нижегородской дороге начались 5 июня 1859 года. В этот день артель рабочих в 500 человек, размещённая в деревне Виселки, в 20 вер-

стах от города Владимира, отказалась выйти на работы. На участок строительства был вызван из Владимира земский исправник, который потребовал немедленного выхода на работу и в противном случае угрожал вызвать воинскую команду для наказания виновных. Но рабочие отказались выполнить требование земского начальника и заявили ему, что совершенно прекращают работу, уйдут сначала во Владимир, а затем разойдутся по домам. Из числа рабочих выделились наиболее активные — Иван Яковлев, Тихон Кузьмин и Василий Антонов.

На следующее утро исправник приказал привести к нему 20 рабочих для наказания. В ответ на это к исправнику пришли 45 крестьян помещика князя Меншикова и заявили, что они не выдадут своих товарищей. После того часть рабочих, до 79 человек, действительно ушла во Владимир и там 8 июня подала жалобу губернатору. В этой жалобе были изложены следующие претензии рабочих к администрации подрядов: пища рабочим доставляется в недостаточном количестве и плохого качества; вода доставляется из прудов, вырытых в болоте, в котором окрестные крестьяне моют бельё, отчего вода тухлая и не годится к употреблению; не топят бани, отчего вследствие нечистоты их заедают вши; землю на тачки заставляют нагружать в таком количестве, что при плохом питании они не в состоянии возить их¹⁹.

Претензии рабочих были вполне обоснованы, тем более что наёмщики при заключении контрактов обещали рабочим хорошую пищу, снабжение одеждой и обувью, квартирное содержание и топку бань. Например, в контракте, заключённом подрядчиком с помещиками Поляковым и Шешафаловым о поставке ими 1600—2000 рабочих в 1859 г., записано: снабжать рабочих хорошей и здоровой пищей; снабжать рабочих прилично времени года одеждой, обувью, бельём и квартирным содержанием; пользоваться больных и погребать умерших; наблюдать, чтобы все рабочие были с законными видами (паспортами)²⁰.

На деле такие обещания были сплошным обманом рабочих. Приняв жалобу, губернатор обещал рассмотреть её через три дня и предложил всем рабочим возвратиться на работу. Собравшись на улице у губернаторского дома и посоветовавшись между собою, рабочие решили на работу не возвращаться. К ним вышел губернатор и ещё раз потребовал отправиться к месту работы. В ответ на это рабочий Василий Антонов махнул рукой, и по его знаку все закричали, что на работу больше не возвратятся. Губернатор немедленно же вызвал роту солдат гарнизонного батальона. Началась расправа. Из числа присутствовавших рабочих 29 человек были наказаны розгами, а Василий Антонов, Иван Яковлев и Тихон Кузьмин после наказания розгами были заключены под стражу.

После экзекуции среди рабочих произошёл раскол: 49 человек решили вернуться

¹⁵ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 991, л. 31.

¹⁶ Фонд III отделения, д. № 144, л. 28. 1860.

¹⁷ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 784, л. 48.

¹⁸ Фонд III отделения, д. № 144, л. 46. 1860.

¹⁹ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 991, л. 2. 1859.

²⁰ См. Добрынин А. Указ., соч., стр. 165.

на работу, а 29, наказанных розгами, по-прежнему отказались вернуться. Этим «бунтовщиков» губернатор отправил в деревню Виселки под конвоем солдат, и там каждый раз конвой сопровождал их на работы.

В середине июня 1859 г. с линии работ ушла другая артель рабочих из крестьян Могилевской губернии. В марте этого года подрядчик Сафонов нанял 129 человек, переправил на линию работ, но, не приступая к работе, передал всю артель другому подрядчику, Воронцову. Последний совершенно игнорировал условия найма, не выдавал рабочим заработанных денег, изнурял рабочих, а кормил так плохо, что рабочие валились с ног. Потеряв всякое терпение и надежду, эта артель с отчаяния бросила работу и решила искать защиты у начальства. Вся артель направилась во Владимир к губернатору. Но до города из 129 человек добралось утром 15 июня только 5, остальные в дороге заболели и отстали. К вечеру, однако, подошли ещё 119 человек, причём среди них были такие, которых товарищи несли на руках. По отзыву владимирского губернатора, «вся партия представляла людей крайне истомлённых и уставших»²¹. Вернуть снова на работу этих замученных рабочих уже не было никакой возможности: 15 человек было отправлено в больницу (5 из них не подавали надежды на выздоровление). Только после некоторого отдыха остальные рабочие были возвращены на строительство. Выехавший затем на место работ вице-губернатор констатировал, что рабочим не были выданы даже задатки, кормили их очень плохо.

К осени 1859 г. с участков земляных работ, расположенных в Нижегородской губернии, рабочие стали толпами приходить в Нижний с жалобами на подрядчиков. Опасаясь нарастания рабочих волнений, министр внутренних дел Лавский в сентябре 1859 г. возбудил перед начальником штаба корпуса жандармов ходатайство об откомандировании жандармской команды на линию Нижегородской дороги для «поддержания порядка». Но пока шла переписка по этому вопросу, наступила глубокая осень, сезон летних работ на дороге закончился, и команду решено было отправить на следующий год²².

Волнения рабочих продолжались и в следующем, 1860 году. 30 июля с работы ушла самая большая, в 300 человек, партия рабочих из крепостных крестьян Тверской губернии, принадлежавших графу Шереметеву. Они снялись с участка работ в Гороховском уезде и направлялись через Вязьму во Владимир, с намерением пройти оттуда в свою родную губернию. Но 2 августа во Владимире их задержал исправник и предложил немедленно вернуться на работу. Рабочие, изложив свои жалобы на плохую пищу, тяжёлую работу и на то, что им не выдают заработанные деньги, категорически отказались вернуться. Оказалось при расследовании, что подрядчик французской компании Орбек и Дериш заключил только «домашнее» условие с вотчинной конторой

графа Шереметева, но деньги за работу в сумме 600 рублей к сроку не перевёл, и контора, со своей стороны, предложила крестьянам вернуться в вотчину. Поскольку в это дело вмешалась контора графа Шереметева, губернатор не стал задерживать рабочих, и они были отпущены.

Летом 1860 г. происходили волнения на участке работ в Ковровском уезде. Рабочие были наняты здесь на весь летний сезон, с 1 мая по 1 ноября. Условия работы на этом участке оказались исключительно тяжёлыми. Рабочие получали чрезмерно повышенные урочные работы, на них сыпались всевозможные штрафы, над ними издевались французские надсмотрщики. В барачных помещениях не было устроено нар, и рабочие вынуждены были спать на голой земле. И в данном случае рабочие не нашли другой формы борьбы, кроме побега. Мелкими группами, отработав полученные задатки, рабочие стали уходить с участков работ. К середине июля ушли 282 человека²³. Ни администрация, ни полиция не могли справиться с массовым побегом рабочих.

Постройка земляных сооружений на Московско-Нижегородской железной дороге закончилась в 1861 г., а на участке от Москвы до Владимира с 14 июля было открыто движение. Низкая производительность крепостного, подневольного труда, с одной стороны, расточительство, спекуляция и мошенничество — с другой, обусловили непомерно высокую стоимость сооружения Московско-Нижегородской дороги: каждая верста пути обошлась в 62 тыс. руб., т. е. на 20 тыс. руб. дороже, чем на первой построенной в России Царскосельской дороге²⁴.

★

Проблема Волго-Донской магистрали издавна привлекала внимание государственных деятелей, учёных и предпринимателей. В 40-х годах XIX в., когда железные дороги завоевали себе прочное место, начались первые попытки соединить две великие русские реки, Волгу и Дон, конно-железной дорогой. Однако эти попытки оказались неудачными²⁵.

С 1856 г., по инициативе Главного управления путей сообщения, сделаны были новые изыскания и составлены проект и смета на устройство железной дороги между Волгой и Доном. В 1858 г. было учреждено акционерное «Общество Волго-Донской железной дороги и пароходства». Учредителями общества были: П. П. Мельников (один из руководителей Главного управления путей сообщения), статский советник Н. А. Новосильский и известный откупщик В. А. Кокорев. Как видим, связь высшего чиновничества с буржуазией сказалась с самого же начала задуманного предприятия, и не удивительно поэтому, что общество Волго-Донской дороги, формально выступая как

²³ Фонд III отделения, д. № 144, л. 22, 24, об. 1860.

²⁴ См. Головачёв А. Указ. соч., стр. 24.

²⁵ См. «Московские ведомости» № 2 за 1859 г. Кислинский Н. Указ. соч. Т. I, стр. 89.

²¹ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 991, л. 23. 1859.

²² Там же, л. 38.

частное предприятие, на деле пользовалось всеми правами, присвоенными государственными работам. Акции, выпущенные учредителями общества, разошлись необычайно быстро: во всяком случае, к декабрю 1858 г. все акции были уже проданы, точнее, распределены, причём львиная доля их досталась учредителям; В. Кокорев, например, приобрёл треть всех выпущенных акций.

Подготовка к строительным работам на Волго-Донской железной дороге началась с 1858 года. На место предполагаемых работ отправлены были четыре инженера под руководством П. Мельникова для более подробных изысканий, а с весны 1859 г. начались строительные работы.

Строительство дороги шло одновременно на протяжении 72 вёрст, от города Царицына до хутора Калач. Первые 25 вёрст от Царицына проходили в пределах Саратовской губернии, остальные 47 вёрст — в земле Войска Донского. Подряд на все земляные работы по устройству полотна взял купец Григорий Гладин, который дал полную уверенность на наём рабочих и на производство работ своему родственнику, вольноотпущенному крестьянину помещицы Муровской Ивану Головкину. Став главным приказчиком подряда, Иван Головкин проявил исключительную жестокость по отношению к рабочим²⁶. Зимой 1858—1859 г. приказчик Головкин отправился в Вологодскую, Тверскую и Смоленскую губернии и подрядил там около 2 тысяч крестьян. Неизвестно, из каких разрядов крестьянства были наняты рабочие, сохранилось лишь указание, что часть нанятых рабочих работала ранее на постройке Петербургско-Московской (Николаевской) дороги²⁷. Возможно, что вербовка рабочих на Волго-Донскую дорогу проводилась по указанию инженера Мельникова, ранее руководившего работами на Петербургско-Московской дороге.

В апреле 1859 г. нанятые рабочие были стянуты к Нижнему Новгороду, а отсюда в исходе апреля Головкин со всей партией рабочих отплыл на двух баркасах по Волге к Царицыну. Сразу же после отплытия из Нижнего рабочие были поставлены в крайне тяжёлое положение. На дорогу не было запасено продовольствия, так что уже около города Космодемьянска нехватило хлеба, его закупали по дороге, часто плохого качества. В Самаре Головкин закупил 100 пудов печёного хлеба и с этим скудным запасом, по два фунта на брата, намеревался плыть до Царицына. Рабочие, видя это, подняли волнение и не допустили сняться с якоря. Потребовалось вмешательство начальника Самарской губернии, чтобы «остановить шумные протесты рабочих»²⁸.

28 апреля рабочие прибыли в Царицын. Их отправили в глухую, безлюдную степь. Оказалось, что на линии работ не было заготовлено ни помещений, ни продовольствия. Местный рынок не был приспособлен к то-

му, чтобы прокормить такую массу рабочих. Весь май рабочие буквально голодали. К июню Головкин достал часть продуктов, но очень низкого качества; рабочих кормили в обед и ужин только тухлой солониной²⁹.

Когда наступила летняя жара, доходившая до 50 градусов, рабочие не могли нигде укрыться от зноя, хотя бы в обеденное время, так как на линии работ не было даже сараев. Для ночлега выкопаны были ямы, покрытые сверху досками. В каждой такой яме, зловонной и душной, размещалось до 30 человек³⁰.

Следствием всех этих нечеловеческих условий существования явились повальные болезни. Среди рабочих появились цынга и лихорадка и в конце июня — холера и тиф. Санитарно-врачебное обслуживание больных было поставлено крайне плохо: на всём протяжении пути был только один врач и один фельдшер; не было почти никаких медикаментов. Лазареты устраивались в шалашах в нездоровой местности, по берегу реки Карповой, где была затхлая и гнилая вода. Шалаша были низкие и тесные, не было даже соломы, чтобы устроить постель; больные лежали на голых досках или на своих шубах. Все шалаша кишели насекомыми. От болезней, по свидетельству чиновника Арсеньева, в конце июня и в июле ежедневно умирало до 20 человек. Видя такое положение, рабочие приходили в совершенное отчаяние. Среди них начался ропот, недовольство и побег с работы.

Головкин расправлялся с рабочими исключительно полицейскими методами. Он нанял казаков и расставлял их на всех участках «для понуждения к работе». Рабочие ещё более озлобились. Вести о беспорядках на дороге стали проникать в печать. Правление общества вынуждено было предпринять какие-то меры. В половине июля в Царицын приехал председатель правления общества П. П. Мельников. При нём были приняты кое-какие меры к улучшению лазаретов, несколько улучшилось питание. Вслед за Мельниковым приехал почётный директор Кокорев. По-барски он выразил сочувствие «серому русскому человеку» и бросил рабочим подачку на водку³¹. После отъезда Мельникова и Кокорева на строительстве дороги всё пошло по-старому: питание снова ухудшилось, болезни продолжались, продолжались и побег рабочих. К осени 1859 г. из 2 тысяч рабочих умерло около 500, бежало с работ около 300, остальные были больны и изнурены. Работы на дороге прекратились к 1 октября на целый месяц раньше намеченного срока³². Так печально и губительно для рабочих кончился первый год работ на Волго-Донской дороге.

Наступил 1860 год. Найти новых рабочих для дороги в тех же губерниях было уже невозможно: вернувшиеся на родину крестьяне разнесли весть, что представляла собою

²⁹ Там же, л. 269—270.

³⁰ Там же, л. 170.

³¹ Там же, л. 172—173.

³² Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 172—173. 1860.

²⁶ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 168. 1860.

²⁷ Там же, л. 171.

²⁸ Там же, л. 168—169.

Волго-Донская дорога. Решено было вербовать рабочих из других губерний — Рязанской, Тамбовской и Воронежской, — где отхожий промысел крестьян, особенно из казенных деревень, давно уже был обычным явлением³³.

Ещё зимой 1859—1860 г. подрядчик Глади послал трёх вербовщиков — Малахова, Ульского и Буторина — за рабочими в Рязанскую, Тамбовскую и Воронежскую губернии. В феврале 1860 г. они набрали более двух с половиной тысяч рабочих, преимущественно из государственных крестьян. В большинстве случаев непосредственно с крестьянами не было заключено никаких письменных контрактов, и об условиях работы и жизни на Волго-Донской дороге они узнали лишь на месте работы, на горьком опыте. Из материалов не видно, какая оплата труда устанавливалась за работы на линии дороги. Известно лишь, что в Липецком уезде, Тамбовской губернии, нанята была из крестьян, мещан и бессрочно отпущенных солдат артель в 38 человек для отправки лошадей с Варшавской железной дороги до Царицына с оплатой от 7 р. 50 к. до 9 р. 28 к. в месяц на человека³⁴. Очевидно, такая в среднем оплата, и, во всяком случае, не свыше 10 рублей в месяц, существовала на земляных работах строившейся дороги. В половине марта рабочие прибыли в Царицын.

Условия существования рабочих совершенно не изменились по сравнению с 1859 годом. Были сохранены те же землянки, шалаши-лазареты, тот же главный приказчик Головкин и казаки, присланные наказным атаманом, князем Дондуковым-Корсаковым, «смотреть за спокойствием на линии работ».

Волнения начались в первый же день работ, 29 марта. Поводом послужила дурная пища. На обед рабочим дали настолько испорченную солонину, что из неё сыпались черви³⁵. Особенно резкий взрыв недовольства произошёл в конце апреля, когда рабочие узнали о существовании письменных контрактов, заключённых вербовщиками с волостными правлениями без ведома рабочих. По требованию рабочих им были выданы в конце апреля копии с контрактов, а в начале мая — расчётные книжки. Из них рабочие узнали, что главные условия найма, заключённые в письменных контрактах, совершенно не соответствовали условиям словесных договоров, заключённых с рабочими. Так, например, рабочие словесно договаривались работать шесть и семь месяцев, а в письменных контрактах значилось восемь и девять месяцев; сюда же включены были вычеты за «дождевые», больные, «праздничные» дни и круговая порука, на что рабочие не давали никакого согласия³⁶.

³³ См. Дружинин Н. Государственные крестьяне и реформы П. Д. Киселёва, стр. 411, М. 1946.

³⁴ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 119. 1860.

³⁵ Там же, л. 178.

³⁶ Ленинградский архив внутренней политики, культуры и быта, фонд министерства юстиции, д. № 475, л. 5. 1860.

Тяжесть работы на дороге всё более увеличивалась. Нормы давались непосильные. Дневная выработка на одного рабочего определялась от 65 до 75 сотых кубической сажени земли. Десятники и приказчики, по указанию Головкина, грозили в случае невыполнения уроков заморить всех голодом и тяжёлыми работами, по примеру прошедшего года. Один из десятников хвалился, что он в прошедшем году «заморил 800 человек, а теперь уморит всех до одного». Были угрозы передать рабочих в руки царичинской полиции. Такие угрозы не могли не подействовать на рабочих, так как им было известно, что в апреле, по требованию Головкина, полиция наказала двух рабочих с участка первой версты по 150 ударов розгами³⁷.

Из-за непосильных условий работы уже с апреля началось массовое бегство рабочих. Сначала рабочие стали являться в одиночку и группами в контору подрядчика, прося расчёта и отпуска домой. Но Головкин всякий раз выгонял приходивших или отправлял их на расправу к городничему Трескину, который без всякого разбора порол всех присланных к нему³⁸. Единственный выход из создавшегося положения рабочие видели в бегстве. Сначала в одиночку и небольшими группами, а потом целыми артелями они стали покидать линию работ. Так, в апреле ушло 100 человек. Количество ушедших в мае достигло 786 человек.

На основе донесений чиновника министерства внутренних дел Арсеньева можно составить следующую сводку побегов рабочих по месяцам:

Месяцы	Ушло с царицин- ских участ- ков	Ушло с участков земли Вой- ска Донского
Апрель	89	11
Май	730	56
Июнь	61	25
Июль	20	21
Август	1	22
Итого	901	135

Таким образом, за 5 месяцев ушло с работы 1036 человек, из этого количества было насильно возвращено 357 человек³⁹.

Превышение ухода рабочих с царичинских участков в 6—7 раз по сравнению с

³⁷ Там же. Один из корреспондентов «Журнала для акционеров» в заметке «Вести с Волги» выразил удивление, почему Головкин на земляных работах по сооружению полотна Волго-Донской дороги не применяет «старательных работ», понимая под ними работу сверх отработанных уроков, за особую плату. Но старательная работа, как это признаёт и сам автор заметки, возможна только тогда, когда обычные уроки не превышают человеческих усилий («Журнал для акционеров» № 185 за 1860 год).

³⁸ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1110, л. 181, 1860.

³⁹ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1110, л. 211—212.

участками земли Войска Донского объясняется только тем, что в земле Войска Донского была строже поставлена охрана, которая задерживала бежавших рабочих и немедленно возвращала их. Известно, что исполнявший должность наказного атамана князь Дондуков-Корсаков в апреле прислал в Калач 50 казаков смотреть «за спокойствием»⁴⁰. Например, вечером 29 мая 1860 г. с четырёх ближайших к Калачевскому хутору участков ушли около 400 человек, но на другой день они были остановлены и возвращены на место работ командой казаков⁴¹.

Рассмотрим подробнее историю некоторых побегов. 23 мая 1860 г. с ближайших к Царицыну участков ушли 204 человека и направились в земли Войска Донского; 24 мая они пришли в Новочеркасск и подали князю Дондукову-Корсакову жалобу на подрядчика Гладина. Князь Дондуков-Корсаков немедленно телеграфировал об этом министру внутренних дел и одновременно стал убеждать рабочих возвратиться к месту работ⁴². Рабочие отказались. Только на четвёртый день под конвоем казаков рабочие были возвращены на прежние участки работы. К этому времени в Царицын приехал сын подрядчика Гладина Александр, ставший его доверенным лицом. А. Гладин решил остановить побеги строгими мерами. С этой целью он избрал своей жертвой 20 рабочих, оставшихся на месте, из той самой артели, которая ушла в Новочеркасск, и решил их проучить в порядке круговой поруки.

24 мая рабочие царицынских участков пережили трагический день, наложивший глубокий отпечаток на все последующие события, происшедшие на Волго-Донской дороге. По просьбе Гладина городничий Трескин наказал 20 рабочих. В числе наказанных был 64-летний старик, государственный крестьянин Родионов, который получил 150 ударов и полуживой был отправлен в лазарет⁴³.

Но дело не ограничилось этим. А. Гладин и городничий Трескин задумали грандиозный план расправы. 24 мая около 100 рабочих пришли в царицынскую контору с просьбой выдать им по 25 рублей заработанных денег. Гладин уговорил их подождать во дворе конторы, а тем временем вызвал городничего, который не замедлил явиться с квартальным надзирателем, полицейскими и солдатами местного гарнизона. Ворота закрыли на замок, вокруг конторского двора расставили часовых, и началась жестокая порка. Вот как описывает эту расправу со слов очевидцев Арсеньев: «Тут началась самая безобразная сцена. Головин и его десятские из толпы стоявших на коленях рабочих вытаскивали за бороды и волосы кого попало и подводили к скамье. Трескин, не делая разбирательства, не спрашивая даже, что сделал тот или другой, приказывал подводимых по очереди класть на скамью и сечь. Давали по 75, 100, 150 и более ударов. Одного старика наказали два раза... Секли до

того, что нехватило розг, стали резать прутья из кустарников, растущих во дворе»⁴⁴. Истязание продолжалось два часа. Четверо избитых до полусмерти рабочих были доставлены в городскую больницу. Дом конторы стоял на углу ярмарочной площади, и около него собралось огромное количество народа с ярмарки. Крики и стоны на казуемых вызвали возмущение и негодование народа. «Надо удивляться, — делает заключение Арсеньев, — как то варварское наказание не произвело общего в народе восстания»⁴⁵.

Слух об истязании рабочих с быстротой молнии облетел всю линию железной дороги и вызвал общее волнение. Рабочие начали сговариваться между собой и готовиться в путь. В ночь на 26 мая, протиснувшись с товарищами, с двух ближайших к Царицыну участков ушло более 140 государственных крестьян Воронежской губернии⁴⁶.

Утром 26 мая А. Гладин, узнав о побеге рабочих, обратился к царицынскому исправнику с просьбой вернуть рабочих. Исправник Дьяченко направил на телегах инвальной команду из 40—50 солдат в погоню за рабочими. Одновременно в погоню отправились исправник Дьяченко и приказчик Головкин, захватив с собой до 100 понятых крестьян. К полудню 26 мая солдаты догнали у села Лазного толпу рабочих. Поровнявшись с ними, солдаты сошли с телег, выстроились в боевом порядке и со штыками наперевес начали наступление. Рабочие стали кричать: «Не подходите, не троньте нас; мы не остановимся и не вернёмся!» Увидев, что солдаты продолжают идти на них, рабочие стремительно бросались на солдат, стали бить по штыкам ломами и лопатами. Отпор оказался настолько неожиданным и сильным, что солдаты бросились бежать и укрылись в телегах. Очистив таким образом себе путь, рабочие продолжали идти дальше. Но в этот момент показались верхами на лошадях исправник Дьяченко и приказчик Головкин и вслед за ними понятые. Рабочие остановились и, посоветовавшись между собой, решили повернуть вправо, чтобы пройти мимо преследователей. Но в это время солдаты по команде исправника вновь преградили им дорогу штыками. Рабочие решили сопротивляться до конца и с криком: «Не сдадимся!» — снова бросились на солдат, пустили в ход ломы и лопаты, стали забрасывать солдат камнями. Солдаты побежали и на ходу стали стрелять в толпу. Понятые крестьяне отказались вести борьбу со своими товарищами и отошли в сторону. Было ранено

⁴⁴ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 186. 1860.

⁴⁵ Там же, л. 187.

⁴⁶ По сведениям чиновника Арсеньева, в одном сообщении говорится, что ушли 114 человек, а в другом — 140. Фонд департамента юстиции, д. № 475, л. 6. 1860; фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 188. 1860. В рапорте саратовского губернатора Игнатьева на имя императора от 10 июня 1860 г. указывалось, что ушло 170 человек. ЦВИА, фонд III отделения, д. 140, л. 10, об. 1860.

⁴⁰ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1110, л. 176.

⁴¹ Фонд министерства юстиции, д. № 475, л. 6. 1860.

⁴² Там же, л. 3.

⁴³ Там же, л. 6.

четверо рабочих, из них двое — тяжело. Прогнав солдат и простившись с тяжело раненными товарищами, рабочие пошли дальше. Раненный в грудь рабочий на следующий день умер, другой был посажен в тюрьму, где просидел до 19 июня 1860 года⁴⁷.

Так, несмотря на применение вооружённой силы и огнестрельного оружия, полиции не удалось вернуть эту партию на Волго-Донскую дорогу. Но обстановка на линии дороги оставалась прежней. Рабочие продолжали уходить с работы. Катастрофическое положение, создавшееся на дороге, нельзя было скрыть: рабочие стали посылать ходовок в Петербург, писать жалобы губернатору; сведения о волнениях рабочих стали проникать в печать. По требованию министерства внутренних дел саратовский губернатор Игнатьев и жандармский офицер Рунич выехали в начале июня в Царицын. Прожив некоторое время в Царицыне, они, став заранее на сторону предпринимателей, послали в Петербург донесения, в которых постарались не только всячески скрыть все ужасы и безобразия на Волго-Донской дороге, но и опорочить рабочих. Так, в рапорте Александру II от 10 июня 1860 г. саратовский губернатор Игнатьев писал, что «пища и помещения рабочих хороши, они постоянно получают свежее мясо или рыбную порцию, равно употребляется ежедневно крупа и мука хорошего качества». Основной же причиной побегов с линии дорог губернатор считал то, что хорошие урожаи в земле Войска Донского и хорошая плата, доходящая до 1 руб. серебром в день, «увлекала людей искать работы более выгодной»⁴⁸.

Примерно в таком же духе послал донесение о положении рабочих жандармский офицер Рунич. Оба они, губернатор и жандармский офицер, считали нужным усилить охрану за рабочими для предупреждения побегов. Рунич предлагал «для побуждения» рабочих иметь на стройке казаков; губернатор же со своей стороны отдал распоряжение направить на линию работ 25 солдат из царицынской инвалидной команды⁴⁹.

Насколько безучастно губернатор относился к нуждам и жалобам рабочих, свидетельствует тот факт, что жалоба рабочего Родионова на городничего Трескина, избившего Родионова до полусмерти, пролежала в губернском правлении без всякого движения в течение трёх с половиной месяцев⁵⁰.

Сообщение саратовского губернатора Игнатьева о положении на Волго-Донской дороге было настолько очевидно ложным, что министр внутренних дел Ланской, в связи с просочившимися в печать сведениями о волнениях на стройке железной дороги и ухудшившимся там положением, вынуж-

ден был командировать 14 июня 1860 г. на строительство Волго-Донской дороги флигельдядьтанта капитана Рылеева для расследования причин побегов рабочих. После объезда всех участков работ Рылеев 29 июня представил подробный доклад, в котором он раскрыл преступное отношение к рабочим со стороны администрации дороги, полиции, губернских и уездных властей.

Вслед за Рылеевым в августе на линию Волго-Донской дороги был командирован чиновник особых поручений министерства внутренних дел Арсеньев, проживший там до октября. 15 октября Арсеньев представил министру внутренних дел подробный доклад о положении на Волго-Донской дороге, показывающий ещё более мрачную картину нужд и бедствий рабочих, чем это обрисовано было до него в докладе капитана Рылеева. Однако поездка Рылеева и чиновника Арсеньева не устранила причин, порождавших недовольство рабочих. Обстановка на Волго-Донской дороге продолжала оставаться прежней, побегі рабочих продолжались.



Рассмотренные нами факты рабочих волнений на стройках железных дорог в 1859—1861 гг. позволяют сделать некоторые выводы. Прежде всего следует отметить, что рабочие России страдали в тот период не столько от развития капитализма, сколько от недостаточности его развития. Капиталистическая система эксплуатации переплеталась с феодальными методами внеэкономического принуждения, что сказывалось и на найме рабочих, и на оплате труда, и на самой работе, подгоняемой часто чисто полицейскими приёмами. Отсюда борьба рабочих в первую очередь была направлена против внеэкономического принуждения, против кабальных условий труда. Эта борьба была стихийной, неорганизованной; она не была освещена никаким политическим сознанием. Крестьяне-отходники, ставшие рабочими, и в моральном и в политическом отношениях мало чем отличались от крестьянства. Этим определяются формы борьбы. Как мы видели, главной формой протеста рабочих-землекопов были побегі—форма, не свойственная промышленному пролетариату, а распространённая в своё время у крестьян и рабочих, бежавших от кабалы и принудительного труда.

На положении рабочих и их борьбе сказались переходный характер эпохи, когда в России осуществлялся переход от феодально-крепостнической системы к капиталистической, когда рабочий класс только начинал складываться, когда он проходил первую школу классовой борьбы. В этой борьбе рабочие постепенно осваивали новые формы: коллективный протест против эксплуатации, коллективную защиту своих товарищей по классу.

Значение рабочего движения в 1859—1860 гг. состояло ещё и в том, что оно проходило в период революционной ситуации и, сливаясь с общенародной борьбой против крепостнического строя, усиливало общий политический кризис в стране. В таких условиях царское правительство не могло

⁴⁷ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 1100, л. 192—195. 1860.

⁴⁸ Там же, л. 12, об.

⁴⁹ Там же, л. 13.

⁵⁰ Ленинградский государственный архив внутренней политики, культуры и быта. Журнал комитета министра № 512 за июнь 1860 г., л. 215.

не считаться с рабочими волнениями на железных дорогах.

В связи с волнениями на железных дорогах комитет министров занялся в 1860 г. разработкой проекта правил найма рабочих. Интересно отметить при этом, что даже такой законченный консерватор, как министр юстиции Панин, высказался за расширение свободного найма и ограничение притеснений рабочих. В своих замечаниях на проект правил найма рабочих Панин писал: «Значительное большинство наших фабричных работников состоит из крестьян... Чем лучше будет положение рабочих, чем реже будут встречаться случаи притеснений, тем легче земледельцы будут решаться идти на зара-

ботки, тем более на работах будет конкуренции, работники будут лучше, заработная плата будет ниже, промышленники будут в состоянии с большей выгодой и в больших размерах применить к промышленности свои капиталы, промышленность значительно улучшится»⁵¹. Но правила найма рабочих тогда так и не были и не могли быть разработаны, так как рабочее движение 1859—1860 гг. было недостаточно сильным, чтобы вырвать у правительства даже такие жалкие уступки.

⁵¹ Фонд департамента полиции исполнительной, д. № 784, л. 233. 1860.