

РАБОЧИЕ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ В 1891—1904 гг.

В. Ф. БОРЗУНОВ

Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали сыграло большую роль в развитии промышленности восточных районов России, в формировании кадров рабочих в Сибири и на Дальнем Востоке. Это значение строительства магистрали до сих

пор не освещено в литературе¹. Не выяснены в достаточной степени состав, экономическое положение и место революционных выступлений строительных рабочих в период возникновения сибирской железной социал-демократии в общероссийском рабочем движении.

Рабочие сибирской железнодорожной магистрали являлись одним из самых многочисленных отрядов пролетариата Сибири и Дальнего Востока. Армия строителей магистрали насчитывала в 1891 г. 9600 человек, в 1895 г.— более 72 тыс. человек, в 1897 г.— 57 200 человек². Всего же в Сибири в 1897 г. было немногим более 100 тыс. рабочих³. Состав строителей магистрали как по степени квалификации и уровню политического развития, так и по национальному происхождению был очень неоднородным. В 1897 г. только 28,2% рабочих магистрали были местными жителями, 36,9% рабочих были вывезены из голодных губерний Европейской России, 7,4% составляли ссыльно-каторжные и ссыльно-поселенцы, 16,6% — рабочие-китайцы, 10,9% — рабочие других национальностей.

На Забайкальской железной дороге китайцы и корейцы занимались земляными работами, изготовлением кирпича и балластировкой пути⁴. На Уссурийской железной дороге китайцы составляли главный контингент рабочих-строителей. Вместе с корей-

¹ См., напр., В. И. Кенге. Краткий очерк линии Сибирской железной дороги, СПб., 1908; М. Селихов. Сибирская магистраль и ее нужды в связи с проектом Алтайской железной дороги, Томск, 1906; С. В. Саблер и И. В. Сосновский. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Исторический очерк, под ред. А. Н. Куломзина, СПб., 1903; В. М. Верховский. Краткий очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно, т. I—II, СПб., 1898; Л. Жданов. Великий Сибирский путь, СПб., 1914; Л. И. Прохаска. К 25-летию закладки Великого Сибирского пути. 19 мая 1891 — 19 мая 1916 г., Пг., 1916; «Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета Министров», Исторический очерк, т. I—IV, СПб., 1902. Из иностранных работ наиболее интересными являются: K. Wiedenfeld. Die Sibirische Bahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Mit einer Uebersichtskarte, Berlin, Verlag von Julius Springer, 1900; M. M. Shoemaker. The Great Siberian Railway from St. Petersburg to Peking, New York and London, G. P. Putman sons, 1903; S. F. Bates. The Russian Road to China, Boston and New York, 1910. Из новейших — N. Barber. Trans-Siberian, 1942, Harrap; M. Courant. La Sibéria colonie russe jusqu'à la construction du Transsibérien, Paris, 1920; и др. В советской историографии этому вопросу, к сожалению, совершенно не уделено внимания. В капитальных трудах М. К. Ветошкина и других авторов дается лишь беглый обзор революционных выступлений рабочих золотых приисков и городов и крестьян Сибири, в то же время движение строителей магистрали даже не упоминается.

² Цифры составлены на основании следующих источников: «Жизнь на восточной окраине», 26 мая, 26 июня, 1 октября, 29 октября 1895 г.; 15 марта, 5 мая, 27 июля, 2 августа, 4 августа, 18 августа, 25 августа, 8 октября, 2 ноября 1896 г.; 12 января, 8 февраля, 15 марта 1897 г.; 2 февраля 1902 г.; «Амурская газета», 20 июля 1897 г.; «Приамурские ведомости», 3 ноября 1894 г.; 17 сентября, 1 октября, 29 октября 1895 г.; 18 февраля, 10 марта 1896 г.; «Отчет по постройке 1-го участка Средне-Сибирской железной дороги от Оби до Красноярска. 1893—1896 гг.», СПб., 1903, стр. 5, 10; «Отчет по постройке 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894—1896 гг.», СПб., 1903, стр. 9, 13; «Отчет по постройке Северо-Уссурийской железной дороги. 1894—1897 гг.», СПб., 1904, стр. 217—222; «Отчет по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900—1905 гг.», СПб., 1908, стр. 8; «Отчет по постройке Западно-Сибирской железной дороги. 1893—1896 гг.», СПб., 1898, стр. 4, 6; «Материалы по исследованию крестьянского и инородческого хозяйства Томского округа», т. I (вып. 1—2) и т. II (вып. 1—4), Барнаул, 1898—1900, (см. т. II, вып. 3, стр. 199—201); А. А. Кауфман. Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии, т. I, ч. 1—3, т. II, ч. 1, СПб., 1896 (см. таблицы в т. I, ч. 1, стр. 305 и т. II). «Текущая сельскохозяйственная статистика Иркутской губернии», зима 1899—1900 гг., весна 1900 г., лето 1900 г., Иркутск, 1902; «Общие сведения по сельскому хозяйству и неземледельческим промыслам Иркутской губернии по сообщению местных корреспондентов в 1900 г.», Иркутск, 1902; «Высочайше учрежденная под председательством ст. секретаря Куломзина комиссия для исследования землевладения и землепользования в Забайкальской области», материалы, вып. 14, стр. 109, 113, 119, 168—185; вып. 16, стр. 232—233, СПб., 1896—1898; «Материалы Комитета Сибирской железной дороги», т. IV, 1894, стр. 358—382; т. VII, 1895, стр. 194—198; т. VIII, 1895, стр. 330; т. IX, 1895, стр. 393—402; т. XI, 1896, стр. 130—132; т. XII, 1896, стр. 371—372; т. XIV, 1897, стр. 286—294; т. XVII, 1899, стр. 495—497; т. XIX, 1899—1900, стр. 1482—1488. Все последующие данные о количестве рабочих взяты из вышеуказанных источников.

³ М. Ветошкин. Очерки по истории большевистских организаций и революционного движения в Сибири. 1898—1907 гг., М., 1953, стр. 7.

⁴ «Отчет по постройке Забайкальской железной дороги», СПб., 1904, стр. 856.

цами они трудились над устройством земляного полотна, сооружением мостов, труб, пассажирских зданий и пр. Китайские и корейские рабочие выполнили на этой дороге 67% земельных работ⁵. Пестрота социального и национального состава строителей магистрали во многом усложняла их революционную борьбу, облегчала царским властям, разжигавшим национальную рознь, подавление и предотвращение намечавшихся совместных выступлений русских и китайцев, корейцев и татар, киргизов и чувашей. Вместе с тем, революционная активность русских рабочих служила примером для рабочих других национальностей, втягивавшихся вслед за ними в стачечную борьбу.

Материальное и правовое положение строителей железнодорожной магистрали было необычайно тяжелым. Железнодорожная администрация, местные военные и гражданские власти не считались не только с царским «рабочим» законодательством, но и с договорами подрячков с рабочими. Широкое развитие бесписьменных договоров с рабочими и нарочитая туманность их формулировок, наконец задатки — эта неприкрытая форма кабалы, сопровождавшаяся вымогательством и обманом со стороны агентов по найму, непомерно ухудшали не только материальное, но и правовое положение строителей. Крестьянство голодных губерний Европейской России в отчаянии шло на явно кабальные условия. На строительстве магистрали, в глухой и малонаселенной окраине, оторванной бездорожьем от Европейской России, оно сразу же попадало в атмосферу беззаконий и произвола.

Рабочий день у наемных рабочих России по «Урочному положению» летом составлял 10,5—12,5 часов, зимой 6—10,5 часов. В то же время по программе строительных работ рабочие Сибирской железной дороги должны были трудиться летом 11,5—14,5 часов, зимой 7,5—10,5 часов. Фактически же рабочий день продолжался летом 14,5—18 часов, зимой 12—13 часов; у рабочих китайцев, корейцев, японцев летом рабочий день длился 14—16 часов⁶. Еще большая продолжительность рабочего дня была у солдат и ссыльно-поселенцев. Милитаризация строительных работ сказывалась здесь в полной мере.

Рабочих, как правило, заставляли работать и в праздничные дни. Китайские рабочие, находившиеся на строительстве круглый год, отдыхали всего один раз — 2 недели под новый год, все остальные воскресные и праздничные дни они работали по 14—16 часов в сутки⁷. Такого продолжительного рабочего дня не знала даже сибирская золотопромышленность, славившаяся на всю Россию своим каторжным трудом.

Производительность труда разных категорий строителей была различной. Труд российских наемных рабочих был самым производительным. Китайские рабочие, усвоив приемы труда русских землекопов, за время строительства повысили производительность труда, более чем на 60%⁸. В смешанных артелях из русских и китайских рабочих на строительстве Уссурийской железной дороги китайские рабочие делились с русскими опытом работы в каменном и каменотесном деле. Взаимный обмен опытом создавал атмосферу трудового содружества рабочих двух великих народов.

По производительности труда и степени профессиональной выучки рабочие делились на 1-ю, 2-ю, 3-ю «руки» и на «прочих» — группу слабосильных и малоквалифицированных рабочих. В договорах подрячков для каждой «руки» устанавливалась определенная норма обязательной работы («урок»), выполнить которую обычно могли только самые сильные и выносливые рабочие. За невыполнение «урока» штрафовали, переводили на низкую оплату, либо совсем увольняли с работы. Нередко подрячки

⁵ «Отчет по постройке Северо-Уссурийской железной дороги», стр. 10; «Отчет по постройке Южно-Уссурийской железной дороги», СПб., 1904, стр. 9.

⁶ «Урочное положение для строительных работ», СПб., 1912, стр. 15—17; ЦГИАЛ, ф. 212, оп. 1, д. 1, лл. 1—5, 30—34; ф. 364, оп. 1, д. 28 (расчетн. кн. № 10); ф. 373, оп. 1, д. 190, л. 419; «Владивосток», 7 августа 1894 г.

⁷ «Отчет по постройке Южно-Уссурийской железной дороги», стр. 2; В. И. Семевский. Рабочие на сибирских золотых промыслах, т. II, СПб., 1898, стр. 70, 92, 93, 96, 414, 415, 784, 785.

⁸ «Отчет по постройке Северо-Уссурийской железной дороги», стр. 9; «Русское богатство», июнь 1893, № 6, стр. 102—103, 108; ЦГИАЛ, ф. 364, оп. 6, д. 217, лл. 34—35; «Отчет по постройке Забайкальской железной дороги», стр. 18; «Отчет по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до ст. Манчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898—1901 г.», СПб., 1904, стр. 4; «Материалы Комитета Сибирской железной дороги», т. XIX, стр. 1487.

подкупали наиболее сильных, «лучших» рабочих, заставляя их выполнять тяжелые «уроки» и тянуть за собою всю артель. Большинство членов артели после безуспешных попыток «успеть» за этими рабочими, презрительно именовавшимися ими «темными руками», теряли свои заработки и здоровье и нередко прибегали к опасным приемам работ, подчас кончавшимся смертью⁹. На долю строителей магистрали выпало много невзгод в борьбе с суровой сибирской природой. Нужно было видеть эту работу самому, пишет очевидец, «чтобы ясно представить себе ее изнурительность. Нужно обладать железной волей, удивительной выносливостью, чтобы изо дня в день, по 15—16 часов в сутки, мужественно переносить все эти невзгоды и преодолевать естественные препятствия сибирской суровой природы»¹⁰. «Здесь можно робить железному и каменному человеку!» — говорили рабочие Средне-Сибирской железной дороги¹¹. «Это не постройка, — вторили им строители Уссурийской дороги, — а борьба, всйна... на смерть»¹².

За этот каторжный труд рабочие получали нищенскую зарплату, притом постоянно урезываемую вычетами, штрафами и грабежами. На строительстве магистрали существовал громадный разрыв в уровне зарплаты квалифицированных рабочих, составлявших 19,2% всех строителей и получавших до 1 руб. 75 коп. — 1 руб. 87 коп. в день, и чернорабочих (12,4% строителей), получавших до 80 коп. в день. 80,8% всех строителей получали до 1 руб. 50 коп. в день, или 30 руб. в месяц, в том числе 57% — не более 1 руб., тогда как 3,4% мастеров получали от 1 руб. 97 коп. до 2 руб. в день¹³. Нормальная зарплата строителей магистрали равнялась средней, а для 20% рабочих и выше средней зарплаты рабочих в Европейской России. Но этот излишек над средним уровнем зарплаты (и даже какая-то часть сверх того) целиком поглощался чрезвычайно высокими ценами на продовольствие, фураж и предметы первой необходимости. В результате бездорожья, увеличивавшего накладные расходы, и спекулятивной деятельности торговцев-ростовщиков цены на предметы потребления на строительстве магистрали были в 2—2,5 раза выше, чем в Европейской России¹⁴. Если учесть только это обстоятельство, то и тогда реальная зарплата строителей магистрали в сравнении с рабочими Европейской России будет в 1,5—2 раза ниже.

Темпы роста зарплаты все время отставали от повышения цен на предметы первой необходимости. Так, например, на Средне-Сибирской железной дороге с 1893 по 1897 г. цены на рабочую силу повысились на 145%, а на продовольствие — на 156%, на конную подводу — на 164%, на фураж — на 850%¹⁵. Реальная зарплата рабочих магистрали в результате снизилась в среднем на 50—100%, а вместе с конновозчиками на 200—230%. Номинальная зарплата снижалась переключением на фонд зарплаты части накладных расходов, а также торговым ростовщичеством, принудительной поддержкой кредита подрядчиков, натуральной и частичной оплатой. Наконец, из заработков рабочих мошеннически удерживались многочисленные штрафы и вычеты. В итоге от четверти до трети, а иногда даже и половина заработной платы строителей попадала в карманы подрядчиков. Газета «Жизнь на восточной окраине» справедливо писала, что «как ни привыкли «российские» рабочие к аппетитам кулаков-торговцев в Европейской России, но ничего подобного они там и не предполагали, что видят здесь воочию и отдуваются своим тощим карманом»¹⁶.

⁹ «Северный Вестник», 1895, № 10, стр. 11; «Сибирский Вестник», 1 января 1894 г.

¹⁰ «Северный вестник», 1895, № 10, стр. 9.

¹¹ Там же, стр. 10.

¹² «Владивосток», 28 августа 1894 г.

¹³ «Материалы Комитета Сибирской железной дороги», т. XVII, стр. 495, 497; т. XII, стр. 371; «Жизнь на восточной окраине», 17 января, 6 июня, 29 июня 1896 г.; ЦГИАЛ, ф. 364, оп. 2, д. 58, лл. 38—46; оп. 1, д. 28; ф. 312, оп. 1, д. 1; «Материалы по исследованию крестьянского и инородческого хозяйства Томского округа», т. II, вып. 3, промыслы населения, стр. 216, 239; А. А. Кауфман. Указ. соч., т. I, ч. 2, стр. 10, 27, 32, 37, 83, 135, 145, 170, 189, 195, 211, 218, 256, 276, 285, 296, 314, 332, 340; «Текущая сельскохозяйственная статистика Иркутской губернии», зима 1899—1900 гг., весна 1900 г., стр. 1—3, 17, 37, 64, 65; лето 1900 г., стр. 46, Иркутск, 1902.

¹⁴ «Владивосток», 10 декабря 1895 г.

¹⁵ Подсчитано по «Материалам Комитета Сибирской железной дороги», (т. XVII, стр. 495; т. XII, стр. 371—372).

¹⁶ «Жизнь на восточной окраине», 24 июня 1897 г.

Особенно низкая заработная плата была у китайских и корейских рабочих. На строительстве Уссурийской железной дороги поденная плата корейского рабочего колебалась от 40 до 80 коп., а русского рабочего от 80 коп. до 1 руб. 50 коп.¹⁷ По данным газеты «Владивосток», артель китайских рабочих на той же дороге работала за хозяйские харчи (3 раза в день) и 15 руб. в месяц, т. е. 60 коп. в день. При этом надо учесть, что подрядчики, рядчики, приказчики и прочие «дармоеды», как вынуждена была признать буржуазная газета, забирали себе львиную часть (составлявшую около 30—40% зарплаты) и этого крайне скудного заработка¹⁸. Значительная часть заработка китайских рабочих на Уссурийской железной дороге шла на уплату паспортного налога, который составлял 10—20% их дневного заработка. Вместе с обсчетами, обмерами и «законными изъятиями» общая сумма грабежа составляла $\frac{3}{4}$ дневного заработка китайского рабочего.

Жилищные и санитарные условия строителей магистрали были крайне тяжелыми. Подрядчики, как правило, уклонялись от строительства жилищ для рабочих, либо сооружали настоящие логова, где рабочие задыхались от отсутствия воздуха, страдали от смрада, заболели от холода и сырости. По заболеваемости рабочих Сибирская магистраль была на первом месте среди всех железных дорог России. Она была в 20—30 раз хуже обеспечена лечебными учреждениями, чем сибирская золотопромышленность, о санитарном состоянии которой В. И. Семевский и другие исследователи отзывались резко отрицательно¹⁹.

Социально-экономический гнет дополнялся открытой национальной дискриминацией рабочих киргиз, татар, чувашей, бурят, китайцев, корейцев и японцев. Особенностью Сибири 1890—1900 гг. было отсутствие промышленных центров, куда рабочие, недовольные порядками на магистрали, могли бы уйти на заработки.

Все это порождало чрезвычайно тяжелое сочетание социального, экономического, национального, политического и военного (в связи с милитаризацией дороги) угнетения строительных рабочих со стороны подрядчиков, железнодорожной администрации, местных военных и гражданских властей. ««Великая Сибирская дорога» — указывал В. И. Ленин, — (великая не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казенных денег, по безмерной эксплуатации строивших ее рабочих)...»²⁰.

Невыносимые условия труда порождали недовольство рабочих, которое проявлялось в массовых волнениях и забастовках на строительстве магистрали. Движение строительных рабочих, являясь составной частью общерусской освободительной демократической борьбы, имело свои особенности, связанные с специфическими условиями Сибири. То обстоятельство, что в Сибири не было помещиков и крестьяне не страдали от малоземелья (в масштабах Европейской России) суживало размах крестьянского движения.

Сибирь, долгое время служившая местом политической ссылки, была своеобразной школой, где в ожесточенной идейной полемике революционеров разных поколений постепенно рождались и укреплялись идеи пролетарской освободительной борьбы. Но в то же время оторванность Сибири от центров марксистского движения в Европейской России способствовала ослаблению живой связи этих центров с сибирскими революционерами (обмен людьми, литературой, опытом и т. д.). Это было одной из причин более длительного сохранения различных домарксовых мелкобуржуазных теорий социализма в сибирском революционном движении. Революционная молодежь стремилась из сибирского захолустья в центры Европейской России, где решались судьбы русской революции; этим отчасти создавался недостаток в революционных кадрах в самой Сибири. Слабость революционных сдвигов в рабочем движении Сибири и Дальнего Востока объяснялась также неразвитостью сибирской промышленности, малочисленностью и раздробленностью ее рабочего класса. Только проведение Сибирской железнодорожной магистрали окончательно определило социальную физиономию сибирских городов, создало базы для будущих пролетарских выступлений. В ходе сооружения дороги формировались отряды рабочего класса, испытывались различные

¹⁷ «Владивосток», 12 января 1892 г.; ЦГИАЛ, ф. 373, оп. 1, д. 46, л. 58.

¹⁸ «Владивосток», 22 декабря 1891 г.

¹⁹ В. И. Семевский. Указ. соч., стр. 232, 428; ср. ЦГИАЛ, ф. 1273, оп. 1, д. 7.

²⁰ В. И. Ленин. Соч., т. 5, стр. 74.

виды и формы освободительной борьбы. Это был период долгих мучительных исканий, время стихийных «бунтов», волнений, экономических забастовок, перераставших в конце концов в яркие политические демонстрации разных отрядов сибирского пролетариата.

Рассмотрим общие, далеко не полные данные о выступлениях строительных рабочих на магистрали²¹ (см. табл.).

Годы	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	Итого
Волнения и забастовки	4		4	11	21	9	6	1		2	3	1	5	5	72
Количество участников	1400	Сведений нет	1200	1400	10 350	2500	540	300	Сведений нет	Сведений нет	2650	26	445	2890	23 731
% их ко всем строителям	16,6		8,8	2,8	14,3	3,4	0,8	0,6			48,0	0,2	4,0	54,7	
Утеряно человеко-дней	2625		10 000	10 720	48 960	7500	1100	600			5400	52	1000	6000	93 957
Количество участников на одну стачку	350		300	128	493	278	90	300			892	26	89	578	330

Неравномерность роста стачечного движения объясняется изменением числа участников строительства магистрали в связи с расширением фронта работ и неорганизованностью и стихийностью самого движения. Лучше всего интенсивность движения и его качественные изменения раскрывают данные о потерях человеко-дней. Этот показатель отражает непрерывный рост стачечного движения в 1891—1895 гг., его спад в 1896—1900 гг. и новый подъем в 1901—1904 гг.

Рост стачечного движения в первый период (в 1891—1895 гг.) был неравномерным; вначале число стачек, волнений и их участников росло плавно под влиянием развития самого движения, а затем эти показатели делают резкий скачок вверх. В 1891—1892 гг. огромную роль в стачечном движении строителей играл голод в Европейской России, накаливший внутривнутриполитическую обстановку до такой степени, что правительство вынуждено было сылать недовольных на магистраль и разрешать наем рабочих именно в тех губерниях Европейской России, где отчаяние голодных масс и революционные настроения среди рабочих были всего сильнее. Этим объясняется тот факт, что в это время участниками забастовок и волнений на магистрали были почти исключительно выходцы из Европейской России. Наряду с ними выступали солдаты местных гарнизонов, запаса и железнодорожных батальонов, ссыльно-поселенцы и каторжане.

Солдат держали на магистрали для подавления стихийной борьбы строителей. В то же время их заставляли исполнять самые тяжелые железнодорожные работы, испытывать тяжелые материальные лишения. В ответ на притеснения руководителей

²¹ Общие данные о забастовочном движении на строительстве Сибирской железной дороги составлены на основании следующих материалов: ЦГИАМ, ф. ДП, 2 дел-во, 1894, д. 51, ч. 1, лл. 13, 27—29, 30—31, 36—39; 3 дел-во, 1896, д. 606, ч. 3, лл. 178—180, 382; 1901, д. 26, ч. 15, л. 11; 6 дел-во, д. 50, ч. 1, лл. 117—118, 120; ф. ДП, ОО, д. 4, ч. 29, лл. 6—8, 11—21, 25, 26; ЦГИАЛ, ф. 312, оп. 1, д. 10, л. 16; ф. 274, оп. 51, д. 431, лл. 9, 15, 92; «Восточное обозрение», 9 августа, 14 июня 1895 г.; «Северный вестник», 1895, № 11, стр. 11; «Жизнь на восточной окраине», 19 февраля 1896 г., 9 марта, 25 апреля 1897 г.; «Труды комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. 1885—1896», СПб., 1885—1896, лл. 838—839; «Приамурские ведомости», 21 июля 1896 г.; С. И. Веремей. Первые шаги рабочего движения в Омске, Омск, 1951, стр. 13—17; «Искра», 15 мая и 15 сентября 1903 г.; «Сибирский союз РСДРП», М., 1935, стр. 11

железнодорожного и военного ведомств солдаты хуже работали, отказывались от выполнения «уроков» и шли к начальству требовать зарплаты или перевода на более легкие работы²². Это были своеобразные формы солдатской стачки, подавлявшиеся военной администрацией с особой свирепостью.

Напуганное событиями 1891—1894 г. царское правительство решило принять «на будущее время более деятельные меры к пресечению ... беспорядков среди рабочих Сибирской железной дороги», используя в борьбе с забастовками полицию, армию и суд²³.

Новые волны ссыльных революционных рабочих Петербурга после создания Петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего класса» и стачек 1896 г. влили живые силы в революционное движение рабочих Сибири, резко усилили стачечное движение на магистрали. «Сибирь,— по словам большевистской листовки.— увидела новых революционеров — социал-демократов. И чем больше ссылало их самодержавие в одном году, тем больше приходилось их сослать в следующем... Движение росло... и это движение, носителем которого был уже не кружок заговорщиков (как это было в канун 80-х годов XIX в.— В. Б.), а целый класс, просыпающийся к сознательной жизни,— это движение захватило и нашу Сибирь»²⁴.

Наряду с рабочими из Европейской России и под их влиянием выступили новые отряды строителей разных национальностей, в борьбу все смелее включались и местные рабочие. Но движение все же было неорганизованным, не выходило за рамки экономической борьбы и стихийных бунтов. Борьба строительных рабочих не была связана с социализмом. Все это в конечном счете привело к разгрому массового забастовочного движения, к разгулу реакции и бесшабашному произволу, против которого рабочие оказались бессильными.

С 1896 г. по 1900 г. наметился спад забастовочного движения на магистрали. Рабочие отступали медленно, с большим упорством отстаивая свои требования. В это время выступления рабочих приобрели наряду со старыми новую форму — побегов с работ.

С открытием части участков магистрали для эксплуатации облегчился подвоз к строящимся объектам рабочей силы и припасов. На строительство Забайкальской, Иркутск-Байкальской и 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги хлынула огромная масса рабочих из Европейской России. Железнодорожная администрация воспользовалась превышением предложения рабочей силы над спросом для расчистки «неблагонадежных» артелей и переконтрактации. Облегчением связи с Европейской Россией воспользовались и рабочие, которые в случае недовольства сравнительно легко покидали работы для приискания более сносных заработков и порядков. Поэтому в период 1896—1900 гг. господствующей формой протеста сделались побеги рабочих с одного участка магистрали на другой — это был скрытый показатель продолжавшегося внутреннего брожения рабочих.

В третий период, примерно с 1901—1902 гг. наряду с экономическими выступлениями строителей все больший удельный вес приобретает политическая борьба, возглавляемая социал-демократическими кружками, появившимися сначала среди рабочих Омских железнодорожных мастерских²⁵, затем в Томске среди типографских рабочих и других городах. В Красноярске по предложению В. И. Ленина, находившегося там с 4 марта по 30 апреля 1897 г., сибирские марксисты П. А. Красиков и Л. Н. Скорняков организовали марксистские кружки в фельдшерской школе и среди рабочих красноярских железнодорожных мастерских, распространяли рабочие листовки, в которых разъясняли идеи социализма²⁶. На Забайкальской железной дороге действовал

²² ЦГИАЛ, ф. 373, оп. 1, д. 190, л. 329; ф. 312, оп. 2, д. 28, лл. 94, 97—98.

²³ ЦГИАМ, ф. ДП, 2 дел-во, 1894, д. 51, ч. 1, лл. 30—31.

²⁴ Там же, ОО, д. 102, ч. 5, литер. 58-А, 1904, л. 4.

²⁵ Г. А. Грозный возглавил подпольный с.-д. кружок, который в 1898 г. впервые в Сибири руководил стачкой рабочих Омских железнодорожных мастерских, осуществив тем самым на практике соединение рабочего движения с социализмом. См. М. К. Юрасова. Очерки истории Омска, Омск, 1954, стр. 77—79; С. И. Веремей. Указ. соч., стр. 13—17.

²⁶ Н. Баранский. В рядах сибирского социал-демократического Союза. (Воспоминания о подпольной работе. 1897—1908 гг.), Новониколаевск, 1923, стр. 9—15; «Искра», 15 мая 1903 г.; «Сибирский союз РСДРП», стр. 11. «Пролетарская револю-

подпольный социал-демократический кружок²⁷. Активное участие в работе этого кружка принимали Я. М. Ляховский, который, по свидетельству Ем. Ярославского, сыграл «довольно большую роль в формировании социал-демократов»²⁸.

В 1899 г. сибирская социал-демократия пыталась организовать забастовку вдоль всей Сибирской магистрали. Попытка оказалась неудачной из-за слабости местных комитетов. Бастовали лишь рабочие отдельных участков²⁹. В том же году в Томске произошла первая маевка рабочих и студентов, а в Красноярске железнодорожные рабочие объявили стачку. Создание вдоль магистрали подпольных социал-демократических кружков и развертывание пропаганды идей социализма среди городских и железнодорожных рабочих обострили борьбу между марксизмом и тредьюнионизмом и рабочедельством. Это был, по словам Н. Н. Баранского, эмбриональный период социал-демократического движения в Сибири. Закончился он в 1901 г. первой попыткой В. Е. Воложанина создать общесибирское объединение — «Сибирской союз», носивший тредьюнионистский характер.

Решительная борьба В. И. Ленина за создание партии, за «искровское» направление в рабочем движении была поддержана сибирской социал-демократией. «С момента возникновения «Искры», — вспоминал Ем. Ярославский, — мы были искровцами»³⁰.

Сибирские большевики объявили упорную борьбу народникам и «экономистам». В 1902 г. в Томске образовалась «Сибирская группа революционной социал-демократии», которая перешла к массовой политической агитации среди рабочих магистрали. На железнодорожных станциях, строительных участках, в рабочих поездах, в карьерах появляются листовки, нелегальные брошюры, призывавшие рабочих на борьбу против царского произвола. С 1902 г. от Владивостока до Челябинска среди солдат, ссыльных, рабочих и учащейся молодежи стали распространяться номера «Искры»³¹. В Иркутске, Чите, Красноярске в 1902 г. впервые праздновали 1 мая, а в Красноярске и Канске впервые прошли политические забастовки. На крупнейших железнодорожных станциях создавались революционные организации, поднимавшие рабочих на борьбу³².

В январе 1903 г. в Иркутске был образован искровский «Сибирский союз РСДРП», создание которого ознаменовало победу большевизма в сибирском рабочем движении. В марте 1903 г. по поводу всеподданнейшего отчета Витте о постройке магистрали этот союз выпустил листовку «Царская памятка»³³. В мае того же года Иркутский Комитет РСДРП выпустил прокламацию № 29 «К каменщикам, столярам, плотникам и пильщикам подрядчиков Чикарева и Рыбцева» станции Иннокентьевской. В ней говорилось о стачке этих рабочих из-за расчета и подчеркивалась идея политической борьбы с классовым врагом³⁴. В январе — феврале 1904 г. полиция обнаружила большое количество прокламаций № 41 «Война» (10 февраля 1904 г.) разбросанных в Иркутске, на станции Иннокентьевской, в пади «Каторжанка» на строительстве Кругобайкальской железной дороги. Листовка призывала рабочих и солдат бороться против военных планов царизма.

В заключении прокурора Иркутской судебной палаты от 24 ноября 1904 г. по делу членов Иркутской организации РСДРП говорилось, что «у комитета имеются прочные связи с депо ст. Иркутск, со ст. Байкал и Мысовая, заводятся связи с местными ти-

ция», 1923, № 4, стр. 344; Д. Б. Груш. Большевики Красноярска в годы первой русской революции, Красноярск, 1955, стр. 13.

²⁷ «Сибирские корреспонденции в ленинскую «Искру», Иркутск, 1939, стр. IV—V.

²⁸ «Сибирский союз РСДРП», стр. 5; «Деятели революционного движения в России». Био-библиографический словарь, т. 2, вып. III, М., 1931, стр. 1005.

²⁹ И. А. Кулинич. Большевицкая печать Восточной Сибири накануне и в период первой русской революции, канд. дис., М., 1950, стр. 47.

³⁰ «Сибирский союз РСДРП», стр. 5.

³¹ «Искра», 15 июля, 1 октября 1903 г.; См. М. Ветошкин. Указ. соч., стр. 83; И. А. Кулинич. Указ. соч., стр. 121—139.

³² Социал-демократические комитеты и группы возникли в 1901 г. на ст. Тайга, в Красноярске, Иркутске и др. (см. «Искра», 20 ноября 1901 г., 1 апреля и 1 июля 1902 г.; С. Э. Крапивенский, А. И. Разгон. Рабочие Тайги в первой русской революции, Кемерово, 1957, стр. 6—7; «Революционное движение в Иркутской губернии в период первой русской революции», Иркутск, 1955, стр. 9—10).

³³ ЦГИАМ, Коллекция нелегальных изданий, № 1083, 1903, март.

³⁴ Там же, № 1300, 1903, май.

пографиями, с депо Иннокентьевская и с Черемховскими копиями»³⁵. Все эти факты свидетельствуют о растущей активности сибирской социал-демократии, оказывавшей все большее влияние на развитие рабочего движения среди строителей Кругобайкальского участка пути.

В период подъема рабочего движения в Сибири выступления строителей магистрали вновь приобрели небывалый размах и силу. Накануне революции 1905—1907 гг. они стали переходить от экономических выступлений к предъявлению политических требований.

Состав участников волнений и забастовок во время строительства магистрали не был одинаковым. По годам состав участников волнений и забастовок распределялся таким образом. В 1891—1893 гг. преобладают землекопы; в 1894—1895 гг. вместе с ними стали выступать лесорубы, плотники, столяры, каменщики, мостовщики; в 1896—1897 гг. вступили в борьбу кузнецы, молотобойцы; в 1898—1900 гг. начали систематически бастовать сначала в Омске, затем в Томске, Красноярске, Иркутске и Чите рабочие депо и железнодорожных мастерских, открытых для эксплуатации. С 1901 г. в борьбу все активнее вступали тоннельщики, мостовщики (кузнецы, плотники, клепальщики, сборщики ферм, монтажники и др.) и рабочие железнодорожных мастерских. Землекопы численно еще преобладали, но застрельщиками выступлений стали тоннельщики и мостовщики. За весь период строительства магистрали соотношение участников было таково: землекопы приняли участие в 61 забастовке и волнении (84,7% от всех форм движения), каменщики и мостовщики в 16 (по 22,2%), тоннельщики — в 13 (18,0%), кузнецы и молотобойцы — в 11 (по 15,2%) и т. д.

Состав участников волнений и забастовок оказал влияние на характер этих выступлений. Преобладание землекопов — крестьян голодных губерний, искавших заработков и принесших на строительство чисто крестьянское мировоззрение и методы борьбы за лучшую долю, — обусловило экономический характер выступлений строительных рабочих. Наиболее распространенными формами борьбы являлись жалобы начальству, уход с работ к губернатору в поисках «правды», жалобы царю и министрам, изредка физическая расправа с лихоимцами-десятниками. Волнения и забастовки часто прекращались одним обещанием железнодорожной администрации похотатайствовать перед губернатором об улучшении положения рабочих. Вместе с тем сами условия труда строителей магистрали оказали преобразующее влияние на крестьянскую массу; чисто крестьянские методы и формы борьбы причудливо переплелись с пролетарскими. Жалобы и бунты уживались с пролетарскими стачками; волнения и требования отпустить с работы для посевов и сбора урожая в крестьянском хозяйстве — с требованиями оплатить за дни стачек и сократить рабочий день; ходатайство о своевременной высылке денег на родину для оплаты мирских недоимок — с требованием об отмене штрафов и повышении зарплаты; жалобы начальству на притеснения порядчиков, физическая расправа с наиболее ненавистными десятниками, порча казенного имущества (поджоги контор подрядчиков) и железнодорожных мостов — с настойчивыми требованиями об улучшении питания, жилищ, быта и условий труда и т. д. Почти невозможно определить удельный вес крестьянских и пролетарских методов и форм борьбы, но, безусловно, рабочее движение на магистрали не было разновидностью крестьянского: на строительстве ее последних участков стали заметно преобладать профессиональные железнодорожные рабочие, если не количественно, то по влиянию на остальную массу строителей. Среди этой прослойки рабочих уже вырабатывалось и пролетарское мировоззрение, и пролетарские методы и формы борьбы.

О характере рабочего движения свидетельствуют данные о требованиях, выдвигавшихся забастовщиками. Почти 90% всех забастовок и волнений были связаны с требованиями о повышении зарплаты, более половины — с требованиями об отмене штрафов, почти 30% — улучшения питания, 14% — улучшения жилищ и значительно меньше — с требованиями сокращения рабочего дня и улучшения условий труда. Цифры убедительно свидетельствуют об экономическом характере выступлений строителей. Показательно также, что среди требований о сокращении рабочего дня мы не встречаем требований о введении 8-часового рабочего дня.

³⁵ «Революционное движение в Иркутской губернии в период первой русской революции», стр. 35—38.

Стихийные выступления солдат-строителей магистрали, носившие экономический характер, тем не менее вызвали панический страх у царского правительства, которое в ответ на это увеличило расходы на организацию надзора за солдатами, повысило оклады железнодорожной и местной полиции, милитаризовало строительство магистрали, ввело чрезвычайное положение и военно-полевые суды. Милитаризация магистрали выразилась и в вооружении железнодорожной администрации. Формально это делалось для охраны железнодорожных сооружений от «воров и бандитов», но начальство применяло оружие и против «бунтовщиков», в особенности против ссыльных, каторжан и китайских, корейских и японских рабочих.

Смена отрядов бастовавших строительных рабочих повлияла на изменение как форм и методов борьбы, так и характера поведения рабочих. Если вначале, в 1891—1895 гг., большое место занимали побег с работ, стихийные бунты и расправы с ненавистными десятниками, то уже в 1901—1904 гг. широко применялись стачки, выборы рабочих делегатов для предъявления жалоб и прошений, ясно формулировались требования рабочих.

С ростом активности движения строителей оборонительные выступления все чаще уступали место наступательным, а царские власти, исчерпав силы железнодорожной администрации и полиции, все настойчивее применяли войска для подавления стачек и волнений.

Об упорстве стачечников в первый (1891—1895 гг.) и третий (1901—1904 гг.) периоды говорят данные о продолжительности и повторяемости стачек. В первый период (1891—1895 гг.) средняя продолжительность стачек равнялась 6,5 дней, колеблясь от 2 до 15 дней, а в 1896—1904 гг.— 2,5 дня (колебание от 1 до 3 дней). Продолжительность стачек за первые годы строительства магистрали была небольшой — 2—3 дня (был случай и до 1 месяца), но затем она увеличилась до 6—9—12—15 дней, отражая обострение классовой борьбы в эти годы и силу репрессий со стороны железнодорожных гражданских и военных властей. После 1895 г. происходит постепенное сокращение продолжительности стачек и к 1897—1898 гг. она достигает исходного уровня — 2—3 дней. Эти колебания продолжительности стачек более всего зависели от политической и экономической конъюнктуры в Сибири и на Дальнем Востоке. Обострение внешнеполитического положения на Тихом океане заставляло царское правительство напрягать все силы для ускорения строительства магистрали. В связи с этим золотым дождем сыпались дотации подрядчикам, казенные заказы поставщикам и премии железнодорожной администрации. В такие моменты подрядчикам было выгодно поскорее разделаться с забастовками либо силой оружия, либо незначительной уступкой, чтобы успеть выполнить взятые на себя по договору обязательства и получить премию. Вот почему стачки этих лет, как правило, протекали 1—3 дня.

С постройкой магистрали центром рабочего движения в Сибири стали крупные железнодорожные станции, мастерские, депо, а застрельщиками выступлений — строители, недавно ставшие эксплуатационниками. «Волна рабочего движения,— писала газета «Искра»,— перекинулась вместе с железной дорогой через Урал и разлилась по необъятной Сибири»³⁶. «С проведением железной дороги в Сибири,— указывалось в другой статье «Искры»,— с возникновением социал-демократических комитетов рабочее движение здесь растет и растет и из стихийного начинает уже превращаться в более организованное, сознательное»³⁷.

Сибирские города, бывшие в конце XIX в. местом ссылки, «кладбищем народовольцев», превратились в рассадники социал-демократов. «Глухая, пустынная Сибирь,— говорилось в большевистской листовке,— Сибирь, служившая прежде самодержавию тюрьмой, обратилась для него теперь в новый театр войны с революцией»³⁸.

Итак пестрота социального и национального состава строителей Сибирской магистрали, наряду с особенностями социально-экономического и политического положения Сибири в составе России, невиданный по своей жестокости социально-экономический, национальный и военно-политический гнет,— все это обусловило противоречивость движения, его характер, сложность форм и в то же время отсутствие ясной не только

³⁶ «Искра», 1 мая 1902 г.

³⁷ «Искра», 15 декабря 1902 г.

³⁸ ЦГИАМ, ф. ДП, ОО, д. 102, ч. 5, литер. 58-А, л. 4.

политической, но и экономической программы. Движение строителей протекало в условиях милитаризации магистрали, в то время когда революционное рабочее движение в Сибири отсутствовало либо еще только зарождалось.

Строители магистрали приняли на себя первые удары царизма и империализма, ринувшегося на завоевание азиатских рынков и не останавливавшегося перед употреблением всех средств принуждения и подавления.

С помощью ссыльных рабочих из Европейской России строители подошли к революции 1905—1907 гг. с большим опытом экономической борьбы. Из их среды вышла значительная часть эксплуатационников, сыгравших огромную роль в стачках и вооруженных боях в первой русской революции.

