

385
Д 24

Н.М. ДВОРЖЕЦКИЙ

СТОЛЕТИЮ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ

УСЛОВИЯ
ТРУДА

НА
ЗАРЕ
РУССКИХ

И

ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ

Б
Б
Т
А

ТРАНСПОРТНИКА



1991

Н. М. ДВОРЖЕЦКИЙ.

385(09)
2004

К столетию железных дорог.

Абонемент издательств
технической литературы
Дата 2004

409В

УСЛОВИЯ

ТРУДА и БЫТА ТРАНСПОРТНИКОВ

НА ЗАРЕ

РУССКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

~~3896~~

БИБЛИОТЕКА
Академии
жел.дор. транспорта
М. П. *Л. В. ЛОИ*
Инв. №

Издание ДБСИГ Сев.-Зап. ж. д.

ЛЕНИНГРАД

1925

7

1975

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящая брошюра составлена на основах материалов, почерпнутых из трудов, помещенных в „Архиве истории труда в России“, выпускаемом Ученой комиссией по исследованию истории труда в России, в исторических сборниках „Труд в России“, материалов, любезно предоставленных составителю настоящей брошюры уважаемым А. Ф. Добрыниным, и отчетов и журналов Правления Царскосельской ж. д. в первые годы ее существования, а также книг приказов директора означенной дороги.

Не представляя самостоятельного труда составителя, брошюра эта несколько систематизирует разрозненные материалы, в целях дать более или менее стройный обзор труда и быта безвестных работников по постройке и эксплуатации в первые годы наших отечественных железных дорог.

Автор брошюры приносит искреннюю благодарность А. Ф. Добрынину за указания источников, послуживших материалом для составления настоящей брошюры, и предоставления еще неизданных им материалов.

12/хп 1925 г.

Дворжецкий.

УСЛОВИЯ ТРУДА И БЫТА ТРАНСПОРТНИКА В ПРОШЛОМ

Всюду родимую Русь узнаю...
Быстро лечу я по рельсам чугунным,
Думаю думу свою...

Некрасов.

Сто лет тому назад возникла в Англии первая в мире железная дорога и 27 сентября 1825 года была открыта для общественного пользования.

Много споров, много несогласий, много подчас вздорных и суеверных возражений вызвало применение паровой машины для перевозки по дорогам грузов и пассажиров. Много ученых трудов было написано по этому поводу, много их пишется по железнодорожным вопросам и поныне, разбираются и приводятся в систему всякие архивные материалы, но до сего времени чрезвычайно мало уделялось труда и внимания вопросу о безвестных строителях железных путей сообщения — рабочих, руками и на костях которых выросли железные дороги, которые стали в настоящее время главнейшим нервом каждой цивилизованной страны.

Наша задача, в меру опубликованных, скудных пока материалов,—обрисовать положение русского рабочего-транспортника на заре строительства железных дорог в России.

Надо заранее оговориться, что вопросы труда в 40-х — 60-х годах прошлого, 19 столетия в России ставились и разрешались чрезвычайно своеобразно, благодаря существовавшему в России «крепостному праву». Поэтому у нас, как нигде больше в мире, приобретение (наем) рабочей силы мало чем отличалось от покупки любой машины или инструмента.

Постройка первой железной дороги в России, Царскосельской, соединившей город С.-Петербург с гор. Павловском и входящей в настоящее время в состав Северо-Западных жел. дор., и развитие построечного движения в дальнейшие годы вызвали потребность в совершенно новом виде рабочих — по постройке железных дорог. Главная категория их — землекопы, работавшие по сооружению земляного полотна. В дальнейшем, когда

постройка дороги приходила к концу и наставал момент открытия дороги для общественного пользования, требовались эксплуатационные агенты. Недостаток их в России в первое время восполнялся иностранцами.

Для большей стройности дальнейшего изложения попробуем разбить его на отдельные главы, характеризующие организацию рабочей силы (наем, заработная плата, взыскания), «охрану труда» — обязательно в кавычках, имея в виду своеобразность постановки этого вопроса в «крепостных» условиях и долгое время и после освобождения крестьян—и, наконец, бытовые условия рабочих.

УСЛОВИЯ НАЙМА И ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА.

В мире есть царь: этот царь беспощаден;
Голод — название ему.
Водит он армии; в море судами
Правит; в артели сгоняет людей;
— Он-то согнал сюда массы народные.

Некрасов.

Постройка железных дорог велась подрядным способом, и на обязанности подрядчиков в первую очередь лежала поставка на постройку рабочей силы. Для земляных работ требовались очень большие партии рабочих. Возможностей удовлетворения этой потребности местным населением бывало чрезвычайно мало. Кроме того, подрядчики предпочитали использовать наймом крепостных крестьян, так как это было и дешевле и выгоднее, ибо несмотря на угнетение царским режимом трудового народа, «вольные люди» все же имели возможность защищаться от злоупотреблений, устанавливали на свой труд более высокую цену и т. д.

Поэтому, доверенные лица подрядчиков раз'езжались по разным губерниям и нанимали там рабочих, заключая с ними или с их владельцами контракты с выдачей задаточных денег. Наем производился в Псковской, Витебской, Виленской, Ковенской, Московской, Новгородской, Смоленской и Тверской губерниях — наибольшее количество землекопов на постройках дорог было из этих губерний.

В контракте, заключенном с помещиком о посылке рабочих на постройку Риго-Динабургской жел. дор., мы находим следующие условия:

а) Рабочие землекопы должны состоять на работах со дня отправления по 1 ноября с платежом за каждого 45 руб. серебром и с продовольствием от подрядчика; б) платеж контрактных денег производится в следующие сроки: при заключении контракта — 8 рублей за каждого рабочего, при отправке рабочих — 7 рублей, 15 июня — 15 рублей, 1 октября — 5 рублей. С 1 июня

определено ежемесячно выдавать рабочим на руки по 1 рублю, а последние 5 рублей выдаются 1 ноября доверенному лицу помещика; в) работы производятся безурочно; г) рабочие люди продовольствуются в пути до места работы и на обратном — из средств подрядчика (цитировано из статьи А. Ф. Добрынина — «На постройке и эксплуатации железных дорог», — помещенной в историческом сборнике «Труд в России» № 1 — 1924 г.).

Проанализируем, что же получил рабочий?

Прежде всего поражает, насколько мало помещик позаботился в контракте об ограждении интересов своих крестьян: из 45 руб. денежного довольствия по довольно долгосрочному контракту (8—9 месяцев работы), он оставляет работнику только 5 рублей, забирая себе остальное. И это чрезвычайно великодушно: были помещики, которые уделяли из контрактной платы своему мужику — полтинник за все время «на все — про все».

Затем, условия труда: пунктом в) предусмотрена подрядчиком-нанимателем работа безурочная, т. е. столько работы, сколько ее будет за рабочий день. А рабочий день, надо сказать простирался от 11 до 14 часов в сутки. Может быть, производительность труда была низкой вследствие незаинтересованности рабочего в скорейшем окончании урока? Вряд-ли, ибо мы имеем указания, что при назначении уроков, таковые превышали ныне действующие по «Урочному Положению» в два раза. Поэтому, трудно думать, чтобы подрядчик, включив в контракт пункт о безурочном производстве работ, не надеялся выжать из рабочего всю его возможную производительность. К тому рабочего понуждал, хотя бы тот «рупь-целковый» в месяц, который оставался на руках у рабочего в оплату его каторжного труда. Да и оставался ли? Инж. Каргин, в одной из статей в «Архиве истории труда в России» (№ 5—1922 г.), приводит любопытные цифры, как расходовался заработок даже «вольными» людьми: напр., равняльщик и крючник при контрактной цене в 17 руб. 50 коп. за 6 месяцев расходует без пищи и жилья (пища и жилье за счет подрядчика) — 15 руб. 53 коп. Поэтому, при неоговоренности в контракте невыхода на работу в праздники, подрядчик имел возможность принудить за самую низкую плату на работу сверхурочно и в праздник исхолодавшегося и голодного своего временного раба.

Так обстояло дело с крепостным трудом. Не многим лучше устраивались и «вольные рабочие люди». Нормальный контракт или «кондиции» с рабочими не оговаривал самого главного — заработной платы; последняя определялась отдельным контрактом с каждой артелью особо, — по соглашению. Срок найма определялся сезоном с 1 мая по 1 ноября. Однако, подрядчик оговаривал право порвать контракт и раньше в случае неблагоприятной погоды, с вычетом из контрактной платы за оставшиеся до нормального срока дни. Рабочие принудительно об-

единялись в артели с круговой порукой друг за друга. Дни болезни не только не оплачиваются, но и влекут еще дополнительные вычеты из контрактной платы за харчи (10—15 коп.) и медикаменты (5 коп.) в сутки. Нормы выработки, как мы уже говорили, чрезвычайно высоки — вдвое против Урочного Положения. Недоработка влечет за собой соответствующие вычеты по повышенному тарифу. Продовольствие, полагающееся по контракту от подрядчика, как общее правило, не выдерживает критики. Об этом подробно поговорим в главе о быте рабочих.

А вот как устраивались «вольные люди» второго сорта — государственные крестьяне. Порядок найма их на железнодорожные работы практиковался подрядчиками такой: обыкновенно избирался район, перед тем пострадавший от стихийных бедствий: неурожая, пожара, падежа скота и т. п. Наем приурочивался к сроку взноса податей и оскудения у маломочных крестьян запасов хлеба, — январь — февраль месяцы. Наемщики избегали также конкуренции. Однако, несмотря на эти выгодные, так сказать, естественные условия, наемщики почти никогда не приступали к сговору с самими крестьянами. Они почитали за более выгодное для себя обращаться к сельским властям, сельскому голове и писарю, которые, путем «темных денег» (взяток), становились весьма деятельными сторонниками наемщиков, употребляя им в помощь всю «полноту» своей власти. Все переговоры сводились к установлению заработной платы. На остальные обещания и условия наемщики не скупились. Ищи журавля в небе! Под угнетением крайней нужды крестьяне, в большинстве случаев, после небольшой торговли принимали условия рядчика. Если же согласие не достигалось, на сцену выступали голова и писарь: закупленные рядчиком, они пускали в ход угрозы немедленного взыскания податей и продажи убогого скарба крестьян. Если словесные договоры иногда облекались в письменную форму, то от этого нанятым становилось только хуже, ибо при почти поголовной безграмотности крестьян, в контракты включались такие условия, о которых они и не подозревали. Такие контракты были творчеством волостных писарей без всякого участия законтрактованных (см. статью Айзенберга — «Архив Истории Труда в России», кн. 8, стр. 27). Условия оплаты чрезвычайно невыгодны для рабочих — от 30—35 р. до 15 р. в сезон; остальные условия уже излагались выше и нередко оказывались совершенно неведомыми рабочим.

Расширявшееся строительство железных дорог требовало все больших и больших кадров рабочих. Падение крепостного права давало некоторую видимость свободы предложения и выбора труда и установления заработной платы. Поэтому, в девяностых годах прошлого столетия при постройке Уссурийских и Амурской жел. дор. к участию в строительных работах, за неимением достаточного количества вольных рабочих и их дороговизны, стали привлекаться ссыльно-каторжане. Почин этот был

сделан министерством путей сообщения вследствие малонаселенности края. Условия найма были, например, следующие: «Одна из трех партий ссыльно-каторжан, состоявшая в административном ведении Хабаровского полицмейстера, стала с 15 мая 1895 г. работать по устройству Амурской пристани у подрядчика Гуюса, принявшего на себя обязательство: а) уплачивать за каждого рабочего поденно по 64 коп. с человека, согласно ежедневных именных табелей; б) производить, сверх того, особую плату ссыльно-каторжным на руки не менее $3\frac{1}{2}$ коп. за каждые 0,10 куб. саж. исполненных работ мягкого грунта, 5,1 коп. среднего грунта и 8 коп. — скалистого; в) нести расходы по содержанию технического надзора и по снабжению рабочих инструментами и инвентарем; г) принять на свой счет лечение арестантов. Кроме того, старательская работа сверхурочно не будет воспрещена каторжным» (цитировано по статье П. Васенко — Архив Истории Труда в России, кн. 6—7, стр. 159). Таким образом, при достигнутой норме выработки 0,30 куб. саж. в день, каторжник мог выработать в месяц от 75 к. до двух рублей. Условия труда и бытовая обстановка и в этом случае были не более «каторжными», чем во всех остальных.

Так обстояло дело с наймом и оплатой построечных рабочих.

Перейдем к эксплуатационным агентам. Как мы уже сказали, вследствие новости железнодорожного дела в России, которую Европа опередила на 13 лет, для занятия ответственных технических должностей, как начальники станции (Комиссары), кондукторы-машинисты паровозов, начальники депо и мастерских, кассиры и т. п., вначале были вывезены из-за границы иностранные специалисты: англичане, немцы, французы, оплачивавшиеся очень высокими, по русским условиям, окладами, которые были явно убыточны для новых, еще неокрепших железно-дор. предприятий. Кроме того, и очевидность дальнейшего развития железных дорог заставляла руководителей уже построенных дорог задумываться о расширении штатов и необходимости пополнять последние представителями отечественного населения.

В журнале «общего собрания гг. Акционеров Царскосельской жел. дороги» от 31 марта 1840 г. мы читаем следующее:

«... Мы видим из отчета Правления Дрезденской дороги, что восемь кондукторов паровозов получают там в год 2.998 талеров, т. е. 2.852 руб. сер., а у нас четыре человека получают 7.200 руб. сер.

Сии должности до сих пор были у нас занимаемы англичанами. Ныне, желая избежать зависимости от иностранцев, и с тем вместе сократить значительный расход на их содержание, мы просили Высшее Начальство о позволении избирать в кондукторы кантонистов, находящихся уже в казенной службе и сведущих по механической части. В случае разрешения сей просьбы, поступят они под непосредственное начальство управляющего же-

лезною дорогою, г. полковника Львова, как и прочие, при ней служащие. Таким образом, поступление русских в управление движением паровозов произойдет под влиянием военной дисциплины, и сие обстоятельство будет существенно содействовать к укоренению духа порядка и точной исполнительности, необходимых для исправности и безопасности движения по железной дороге». «При формировании штатов на Николаевской жел. дороге, администрации дороги было предложено брать военно-рабочих нижних чинов и в 1851 г. было составлено 11 рот по 250 человек каждая, из которых формировался так называемый «станционный состав» и «дорожный состав». Условия жизни этих частей были чисто казарменные. Существовала строгая военная дисциплина. Питались они из общего котла, жили в казармах и получали казенное обмундирование». (Цитировано из статьи А. Ф. Добрынина. Сборн. «Труд в России», кн. I, стр. 170).

Однако, с развитием движения, формирование военных железнодорожных рот становилось все менее удобным и простым: увольнение воинских чинов в отставку и в гарнизонные батальоны внутренней охраны представляло также большие осложнения в поддержании постоянного, хорошо обученного штата. Поэтому на службу стали набирать и вольнонаемных. Вскоре оказалось, что труд вольнонаемных более продуктивен, превосходя во много раз своей производительностью труд воинских чинов. Поэтому администрация дороги предложила Главному Управлению путей сообщения и общественных зданий «принимая в соображение, что вольнонаемные люди могут исполнять служебные обязанности по дороге в большем размере, чем нижние чины, в виду сокращения расходов изменить станционный и дорожный состав».

В начале шестидесятых годов штат станционного и дорожного составов состоял:

Станционного — из вахтеров, весовщиков, писарей и нарядчиков на ст. I и II классов, носильщиков багажа, сторожей: при хранении багажа, для сигналов и стрелок, рабочих: для очистки стрелок и крестовин, для загрузки дров на тендера, для паровозных зданий, для вагонных сараев, для выкатки вагонов руками с вагонных дворов, для пассажир. зал, звонков, галлерей и платформ, для водогрейных зданий, ламповщиков и учеников, газовщиков, истопников на зимнее время.

Всего летом 1.157 человек, зимой 1.239 человек, с годовыми окладами содержания от 240 руб. сер. до 54 руб. сер.

Дорожного состава — из сторожей: поперстных, на переездах — мужчин и женщин, для мостов, для караула дров, для водоподъемных зданий и водохранилищ, для хранения материалов и инструментов; писарей, кладовщиков.

Всего 1.156 человек с годовыми окладами содержания от 240 руб. сер. до 36 руб. сер. (женщины). Таковы были штаты нынешней Сл. Движения и Сл. Пути. В последней нет ремонтных рабочих. Это объясняется тем, что весь ремонт пути про-

изводился подрядным способом. В штат Сл. Тяги на содержании Управления дороги состояли только паровозные и кондукторские бригады, весь же ремонт подвижного состава сдавался также подрядчику, который «обязан был весь подвижной состав и машины (паровозы) поддерживать постоянно в таком исправном состоянии, чтобы они могли исполнять свое назначение с полной безопасностью, и машины были способны производить полное свое полезное действие». Когда машины находились в ремонте, подрядчик принимал на свое иждивение их паровозные бригады, употребляя их по своему усмотрению, а часть их содержания возмещал дороге. «Месячное содержание мастеровым было следующее: по цехам литейному, кузнечному, машинному, столярному, модельному мастеру — 35 рублей, подмастеру — 20 руб., и мастеру моложе 18 лет — 13 руб. Подрядчик обязывался освободить от работы, без всякого вычета, мастеров, состоящих на обязательной службе «по особым случаям, как-то: время говения, свадьбы, крестин, похорон и внезапным опасным болезням кого-либо в их семействе» (цит. ст. А. Ф. Добрынина. Сборн. «Труд в России, кн. I, стр. 172).

ВЗЫСКАНИЯ ЗА СЛУЖЕБНЫЕ ПРОСТУПКИ.

«Грабили нас грамотеи-десятники,
«Секло начальство, давила нужда...
«Все претерпели мы, божьи ратники,
«Мирные дети труда».

Некрасов.

Перейдем теперь к рассмотрению тех мер и способов, коими поддерживалась дисциплина в среде железнодорожников в первые десятилетия железных дорог в России. Снова придется оговориться, что в эпоху 40-х—60-х годов как проступки, так и взыскания за них были чрезвычайно своеобразны и вызывались специфическими особенностями крепостного строя и самодержавно-полицейского режима.

Архивные дела, касающиеся эпохи строительства первых железных дорог пестрят донесениями, актами и «розысками» об уходах и бунтах строительных рабочих. Уходы эти нередко принимали массовый характер и чрезвычайно иногда буйные формы. Что же вызывало эти уходы? Как мы уже говорили, нередко контракты составлялись без ведома нанятых и заключали в себе условия, явно для рабочих кабальные.

Требования со стороны подрядчиков выполнения контрактов вызывали не только справедливое негодование обманутых рабочих, но и отказ, нередко выраженный в весьма резкой форме, от исполнения. Возникали трения. Подрядчики, покровительствуемые всякого рода «начальством», прибегали к испытанному средству: к «законному воздействию» по незаконным поводам. Появлялись полицейские чины, а в случаях угрожающего настроения рабочих, и военные команды и начиналось «внедрение в бунтовщиков основ законности» по спинам бунтовщиков.

Другим вопросом, выводившим из покорности рабочих, были расчеты с подрядчиками. Подрядчики, ворочая большими работами, не всегда были при деньгах. Выгодная покупка материалов или доходная денежная операция заставляла подрядчика обращать на них все свободные деньги в расчете на то, что безгласная рабочая масса потерпит и подождет расчета, тем более, что харчем и жильем они, мол, обеспечены.

Однако, расчеты эти нередко не оправдывались. Каторжность труда заставляла даже крепостных рабочих, привыкших

к самой разнообразной и беззастенчивой эксплуатации, выступать в защиту своих кровных интересов, и вновь возникали брожения, недовольство и даже оставления работ.

Вот это последнее обстоятельство чрезвычайно тревожило и выводило из равновесия полицейское начальство. Оно, в крепостных условиях, совершенно не могло допустить мысли, что человек рабочий может иметь желание (уж где там—право) распорядиться собой по своему усмотрению. Нарушения условий контрактов всегда принимались, как акт противозаконный, не взирая на причины, вынудившие рабочих принять это решение. Отсюда, всякое нарушение контракта со стороны рабочих являлось не только служебным проступком, но как бы государственным преступлением, нарушающим основы существующего строя. А поэтому и меры воздействия на нарушителей контракта исходили от государственной власти в формах массовых экзекуций — пороки, а иногда и в виде карательных военных экспедиций.

Вот пример: «В 1861 году работы по постройке мостов по С.-Петербургско-Варшвской жел. дороге были сданы помещику Моглю. Последний нанял артель рабочих. Контракта заключено не было, а запись работ и выданных денег делались в расчетных книжках. «По простодушию, свойственному людям нашего класса в отношении к вельможе, мы согласились на то»,—пишут рабочие в своем прошении на имя главноуправляющего. Когда же надо было получить окончательный расчет и рабочие отправились за ним к Моглю, то «он спросил расчетную книжку, под видом для уплаты по оной денег, и когда она ему была подана, положив таковую к себе на стол, приказал прийти за деньгами на другой день, а сам между тем того же дня выехал из города». (цит. из статьи А. Ф. Добрынина Сборн. «Труд в России», кн. I, стр. 168).

Как могли реагировать на это рабочие? Обратиться к законной власти — значило привести ее представителя в недоумение, ибо такой инцидент ставил представителя полицейского управления в затруднительное положение не потому, что он не нашел бы законных оснований помочь рабочим, а «изысканием мер, которые придется принять для устранения беспорядков, могущих произойти от неудовлетворения рабочих». Действительно, трагическое положение, когда восстановление законности может быть истолковано, как «колебание основ политического строя» при нарушении интересов, хоть бы и уголовного порядка, «вельможи»-подрядчика.

Так шло дело первые 15—20 лет строительства русских железных дорог. Рабочих угнетали, обсчитывали, грабили, рабочие протестовали, их пороли и подстреливали, но зато, основы законного строя нарушены не были! Однако, эксплуатация рабочих со стороны подрядчиков, наживавших на дешевой, а иногда и бесплатной рабочей силе громадные деньги, приняла такие грандиозные размеры, что долготерпению рабочих пришел конец. Кроме

дезорганизованных и разрозненных действий с их стороны, начинаются уже протесты массовые, весьма встревожившие высшую государственную власть.

Вот как описывает Л. Айзенберг в статье, помещенной в «Архиве Истории Труда в России» (нк. 8), один из эпизодов из жизни многострадалных рабочих крупного подрядчика Гладина на постройке Волжско-Донской жел. дор.:

«Прибывшие зимой 1860 г. в отдаленные уезды Тамбовской и Воронежской губерний агенты подрядчика Гладина, после надлежащих таинственных переговоров с волостными властями, и при добром содействии последних, наняли окол трех тысяч рабочих по весьма сходной для подрядчика наемной плате, при чем установленные между сторонами словесные соглашения были в волостных правлениях — дополнительно, без непосредственного участия самих рабочих, изложены в контрактах, копии с которых не были выданы рабочим на месте. Получив небольшие задатки и удовлетворив ими некоторые наиболее неотложные нужды, рабочие в феврале 1860 г. отправились в далекий путь. Задержанные сначала метелями, а затем весенним половодьем, рабочие, преодолев невероятные невзгоды, прибыли в середине марта на место работ. Во главе работ оставался все тот же Головкин, свирепствовавший уже в предыдущем году на работах по постройке той же дороги. Этот Головкин, вольноотпущенный крестьянин, был поставлен во главе дела по сооружению дороги его родственником, крупным подрядчиком Гладиным, который будучи занят рядом других казенных подрядов, не мог сам руководить делом. Головкин, еще недавно сам раб, став «человеком свободного состояния», относился не только равнодушно к страданиям людей, еще так недавно ему близких и родных, но и усугублял их страдания своей безжалостностью и алчной погоней за наживой за счет «своего брата».

«Не заготовив для прибывшей партии ни доброкачественной пищи, ни жилищ, он приготовил им знакомую казацкую нагайку, прибавив к ней розги местной полиции. Головкин находил, что лучшее средство заставить «мужика» много и хорошо работать — строгость, грубость и кулачная расправа. В этом духе действовал он сам, а также его подручные приказчики и десятники, творившие его волю».

Приступили к работам. «За первым же обедом рабочие убедились в недоброкачественности пищи, которая ухудшалась с каждым днем (давали тухлую солонину, из которой часто сыпались черви).

Вскоре обнаружился новый повод к неудовольствию рабочих: при найме им было обещано возратить половину путевых харчевых денег, но Головкин отказался исполнить это. Первоначально задаваемые уроки были умеренные, но постепенно их стали увеличивать, и вскоре довели до крайне обременительных размеров... Пища все ухудшалась, уроки все увеличивались. Гру-

бое, жестокое обращение Головкина и его подручных с рабочими становились все чувствительнее, придирки делались все острее, с особенной тщательностью делались вычеты за малейшую невыработку непосильных уроков, дождливые и «больные» дни и т. д. . . . У многих рабочих родились опасения, что они даром проработают все лето. С половины апреля рабочие толпами стали являться в контору, прося расчета и отпуска домой. Головкин выгонял рабочих с бранью и побоями, а более настойчивых отправлял к городничему на расправу. Городничий же, не разбирая, в чем дело, даже не выслушивая рабочих, сек их жестоко. Эти экзекуции производились в присутствии рабочих ближайшего пункта, которых, по требованию городничего, выгоняли смотреть «на суд божий». На истязание рабочие отвечали побегами. По мере усиления побегов увеличивались жестокости и глумления над рабочими, побегии стали совершаться ежедневно. 23 мая ушли с ближайшего к Царицыну пункта 204 человека «без буйства и дерзости», заявив приказчикам, что они идут в Новочеркасск просить суда и защиты у наказного атамана. Под конвоем казаков беглецы добрались до Новочеркаска». Наказной атаман, кн. Дондуков-Корсаков выслушал их, нашел их жалобы основательными, но все же убеждал их возвратиться и стать на работы, обещая им свою защиту. Рабочие отказались, говоря: Пусть накажет нас правительство, а сами на каторгу не пойдем: пусть ведут нас туда силой, если хотят». Встревоженный атаман дал телеграмму военному министру о беспорядках среди рабочих и оставлении ими работ. По высочайшему повелению на место работ был командирован флигель-адъютант, капитан Рылеев, для подробного исследования причин, по коим рабочие отказываются исполнять заключенные с подрядчиком условия и немедленного удовлетворения их претензий, если они окажутся справедливыми».

Пробыв на месте работ целый месяц, Рылеев по возвращении в Петербург представил всеподданнейший рапорт, в котором, по его заявлению «с полной откровенностью изложил все им виденное и найденное, не смея скрыть, что положение бедных труженников, приведенных издалека, было главным предметом его попечения». Вслед за Рылеевым, на основании его рапорта, по постановлению совета министров был командирован на постройку чиновник особых поручений при министре внутренних дел Арсеньев, проделавший огромную работу не только по обследованию быта рабочих, но и по выяснению роли местных и губернских властей, для заклеивания которых нашел надлежащие выражения.

В заключение своего отчета по расследованию, Арсеньев посвятил несколько слов царицынскому винному откупу. Перед самым прибытием рабочих на постройку, известный откупщик, Кокорев, распорядился о снижении цены ведра водки до 2 р. 75 к. Страсть к водке и еще бывшие у рабочих деньги сделали свое дело — пьянство стало всеобщим. Когда народ «впился», водка

стала постепенно дорожать, и к приезду Арсеньева ведро сквернейшей сивухи уже стоило 5 руб. 50 коп.». Рабочие пропивают все свои трудовые деньги и можно с уверенностью сказать, что они вернутся в свои родные деревни с пустой сумой, с здоровьем, вполне расшатанным тяжелым трудом, разными лишениями и особенно *филантропическим* человеколюбивым напитком Кокорева, убивающим в простом русском народе его хорошие стороны; откуп в хороших барышах, а рабочие без гроша и без нравственности»,—с грустью заканчивает Арсеньев.

Светлым явлением на темном царицынском фоне рисует Арсеньев инженерное начальство: начальники Волжско-Донской ж. д. в 1859 г. — Позенковский и в 1860 г. — Семичев, пользовались расположением и доверием рабочих, к которым они относились с полным сочувствием. Но эти лица ничего существенного для рабочих сделать не могли, ибо продовольствие и вообще материальное обеспечение рабочих лежало исключительно на подрядчике, а царицынский городничий с ними вовсе не считался.

Таких указаний на доброту и гуманность инженеров-руководителей работ к рабочим можно найти в архивных материалах достаточно, чтобы сказать, что все дело угнетения построечных рабочих необходимо отнести за счет алчных и некультурных подрядчиков.

Расследование царицынского дела повлекло за собой удаление от занимаемых должностей саратовского губернатора Игнатьева, царицынского городничего Трескина и других прикосновенных должностных лиц. Вслед за тем было наряжено формальное следствие, к которому был привлечен и злой гений этого дела, Головкин. Но главные лица этого дела Трескин и Головкин умерли, не дождавшись своего приговора.

Дело Волжско-Донской ж. д. имело и более серьезные последствия: оно вынудило правительство в срочном порядке подойти вплотную к урегулированию вопроса об отношениях между работодателями и рабочими.

Аналогичных дел, но окончившихся для построечных рабочих менее благополучно, можно привести очень много. Все они основаны на полном произволе подрядчиков, потворстве их противозаконным деяниям со стороны государственно-полицейской власти, самоуправстве помещиков, торговавших своими людьми, как скотом, и полной беззащитности и неорганизованности рабочих-крестьян.

За краткостью места мы не будем останавливаться больше на этих унылых картинах плетей и розог, на унижении человеческой личности, тем более, что это отошло уже в область преданий и не вернется.

Перейдем к более скромным видам взысканий за служебные проступки в более уже для рабочих законной обстановке эксплуатации построенных дорог.

Чтобы не слишком перегружать настоящей брошюры фактическим материалом с разных дорог России, мы остановимся на нескольких приказах Царскосельской ж. д. в первые годы ее существования и паре распоряжений министерства путей сообщения.

Наиболее практиковавшимися наказаниями являлись: все-таки порка, штрафы, как весьма выгодный для предпринимателя вид наказания, и увольнение. Замечания и выговоры налагались по преимуществу на лиц административно-технического персонала.

Для начала необходимо привести приказ, могущий подтвердить, что штрафы не только были мерой наказания, но интересовали начальство и со стороны материальной: «июля 27 1842 г. гг. Бурде и комиссарам № 40.—Замечаю, что в последнее время штрафные книги не доставляются мне каждое 1-ое число месяца вместе с квитанциями о жалованье, как бы то следовало сделать. Я в последний раз подтверждаю к исполнению сего, предваряя, что на будущее время виновные в этом упущении будут оштрафованы и квитанции о жалованьи не прежде будут мною утверждены, как по получении штрафных книг.

Размеры штрафов колебались в очень широких пределах в зависимости от высоты ранга штрафуемого, значительности проступка и размера получаемого жалованья.

Нередко в приказах даже точно не формулировалась вина служащего. Например: «Комиссар Петербургской станции Г. Ренфельд, за неисправность по службе, по протоколу Правления, оштрафовывается 50 р. сер.».

Или еще: «Дорожного сторожа оштрафовать одним рублем серебром за неточную передачу приказа».

Вот наказание за техническую неисправность: «27/IX 1843 г. № 56. По произведенному на месте исследованию о бывшей 23-го числа четырехчасовой остановке в последнем поезде из Царского Села, между прочим оказалось следующее: 1) что телеграфщик на 11 версте не был на своем посту и 2) что телеграфические сигналы с 7-ой версты до Петербурга переданы были не с надлежащей скоростью. Вследствие чего поручаю телеграфщика на 11 версте уволить вовсе от должности, а телеграфщиков на 5, 3, 2 и 1 верстах оштрафовать каждого 50 коп. сер.».

Или еще:

«... во второй день скачек из Павловска 7½-часовой вечерний поезд был отправлен без звонка, за что по всей справедливости вынужденным нахожусь оштрафовать комиссара Павловской станции и обер-кондуктора Шварца: первого 3 руб., а последнего 1½ руб. серебром».

«Протоколом Правления 29 сего ноября 1843 г. машинист-кондуктор Роди оштрафован десятью руб. серебром за отправление 24-го числа с поездом со станции в то время, когда паровоз

его был в неисправности, через что публика более 2-х часов находилась в экипажах».

Перед всевидящим оком начальства всякая вина была виновата, при чем это наивно оговаривалось в приказах. Приведем для курьеза один из них в выдержке: машинист разбил ворота, закрывавшиеся поперек пути у Обводного канала. За это он, конечно, оштрафован очень мягко, как иностранец, всего 5 рублями. А сторож, не открывший ворот, возбудил чрезвычайное негодование директора дороги, барона фон-Таубе: «... Сторожа Шарапова следовало бы вовсе уволить от службы: но из уважения ходатайства г. инженера при дороге, равно и во внимание болезненного припадка, случившегося с ним во время проезда машины, ограничиваюсь на этот раз оштрафованием его 3-мя руб. серебром, с переводом его на 4-ую версту. Смотрителю дороги, г. Липпе, об'являю мое неудовольствие за то, что он, как первый начальник Шарапова, не предупредил г. инженера дороги и болезненным состоянием его. Поручаю г. смотрителю иметь неослабленный надзор за Шараповым»... (циркуляр № 26 13/V 1846 г.).

Вот и все. Шарапов виновен в том, что не открыл ворот и «только» оштрафован по милости начальства. А потом просто констатируется, что он и не мог открыть ворот, ибо в это время бился в припадке. Но смотрителю тоже влетело за то, что вовремя не предупредил о болезненном состоянии Шарапова, кого следует.

Установить какую-либо правильность в размерах налагаемых взысканий совершенно невозможно: то за пустяк — увольнение, то за серьезные проступки — незначительные штрафы.

Как пример первого рода взыскания, приведем краткий приказ по дороге № 27 от 13/V 1846 г.:

«11 числа сего месяца шлагбаум у деревни Тарловой, под надзором сторожа Наумова, при проезде 11-часовой машины не был опущен. Сторожа сего с 1 июня уволить вовсе от службы»...

А вот за тот же проступок другое взыскание: приказ № 114 от 26/X 1846 г. «... Павел Тимофеев, оставив шлагбаум опущенным, сам удалился со своего поста. За такое нерадение оштрафовываю Тимофеева на сей раз 50 коп. сер.».

Налагалось за один проступок сразу два наказания: при проверке пассажиров «сравнительно с проданными билетами, оказалось более 7-ю, из которых один — казенный почтальён. Кондуктор Устинов за такое злоупотребление оштрафовывается шестью рублями сер. и увольняется вовсе со службы по железной дороге... прочитайте приказ этот всем кондукторам и заставьте их в слушании его расписаться». Как курьез, надо отметить следующую надпись при этом приказе: «Прочитал, и все кондукторы об'явили, что грамоты не знают. Бранденбург». (Приказ № 52, 6 VII 1846 г.).

В дополнение к этому приказу необходимо указать, что поезд этот отправлялся под присмотром обер-кондуктора Гельцера, также оштрафованного на 3 руб. сер., а 26/IX того же года в приказе № 91 публикуется, что Гельцер пойман в провозе бесплатных пассажиров, а систематически, в продолжение более двух лет, возил бесплатно же своего двоюродного брата, в чем сам признался. Приказ заканчивается так: «Приказав объявить г. Гельцеру, что если он впредь будет замечен в подобных поступках, то немедленно уволен будет от должности, я считаю нужным делать о сем известным по движению».

И только. А Устинова-то уволили и, может быть, за пассажиров г. Гельцера. Но Гельцер иностранец и этим все объясняется.

А вот наказания за проступки целого года. Есть и такие! «Приказ № 1 января 17—1847 года. В течение прошлого 1846 г. осталось на руках публики, за исключением конфискованных, неотобранных билетов более 1.800 штук. Протоколом Правления 12/I 1846 г. постановлено: за каждый пропавший билет удерживать у обер-кондукторов по 5 коп. сер.,—почему и следовало бы оштрафовать каждого обер-кондуктора 30 руб. сер. — Но как число неотобранных в прошлом году билетов уже менее числа таковых же неотобранных в 1845 г., то во внимание к сему обстоятельству, Правление назначило в штраф половинную только сумму, т.-е. 45 руб. сер., распределяя вычеты следующим образом: с каждого обер-кондуктора по 10 руб., а остальные 15 руб. с наличных кондукторов по равной части. На будущее же время таковой вычет делать ежемесячно...». Настоящий приказ курьезен уже потому, что штрафная ответственность без всякого основания отчасти перекладывается и на рядовых кондукторов вопреки постановления Правления.

Заканчивая главу о взысканиях, мы позволим себе привести некоторые курьезы, в настоящих условиях и размерах штатов совершенно невыносимые. Служащих было настолько мало, что достаточно было назвать его имя и должность, чтобы знать, о ком идет речь: «оштрафовать «сторожей при ключах» Павла и Алексея, первого на 2 руб., а второго на 1½ руб. сер.». «Сторожа Фому—за нерадение 2 руб. сер. Сторожа Ефима за пьянство — на 1 р. сер., чернорабочего Евсевия за самовольную отлучку 1 р. сер. и телеграфического сторожа Трифона—75 коп. сер. за допущение коровы на дорогу».

Наконец, последний приказ курьезный по редакции, а также указывающий на остатки военной организации служащих: «Приказ № 89 по движению от 23/IX 1847 г. Комиссар Павловской станции донес мне 21 с. м. за № 111, что унтер-офицер Бочкарев в пьяном виде наделал разные беспорядки и неприятности. Отставить унтер-офицера Бочкарева вовсе от службы, удовлетворив его до 21-го с. м., а на место его определить летнего кондуктора Шемякина с месячным жалованьем по 10 руб. сер.».

Чтобы не оставить впечатления, что со служащих только взыскивали, надо отметить, что были и награждения. Немного, но были.

Вот и награды: «Приказ № 99 от 3/X 1847 г. За усердную и ревностную службу предписываю выдать денежное награждение нижепоименованным дорожным сторожам: Алексею Федорову 1 р. сер., Арсентию Шарапову (припадочному-то), Филиппу Федорову и Трофиму Степанову по 50 к. сер.». Немного, но лестно!

Были награды и крупные, но чрезвычайно редко — за 5 лет 1843—1847 — три случая довольно крупных наград, из коих одну приводим: . . . «дорожным сторожам, поймавшим и представившим к смотрителю злонамеренных людей»,—портящих плотно дороги, «выдавать в награждение двадцать руб. серебром».—Никто этой награды за 5 лет не получал!

Заканчивая со штрафами, надо указать, что при тех окладах, которые получались служащими: кондуктор-машинист — 50 р. сер., обер-кондуктор—50 р. сер., кондуктор—10 р. сер., сторожа—5—8 руб. и т. п., штрафы, которых набиралось в месяц 2—3, составляли чрезвычайно высокий процент. Например, один злополучный обер-кондуктор, правда, весьма неисправный агент, умудрился за один месяц приобрести два строгих выговора и 3 штрафа в 5, 3 и 3 руб. сер., получал 50 руб. жалованья. Немудрено, если, для пополнения своего бюджета, он возил «зайцев».

Для завершения главы, необходимо привести три «человеческих документа», любезно нам предоставленных А. Ф. Добрыниным. Непосредственно железнодорожных служащих они не касаются, но характеризуют порядки в ведомстве путей сообщения:

1) «В декабре 1840 года в Главноуправлении путей сообщения и публичных зданий поступило из министерства внутренних дел отношение: «Правительственный Сенат при указе от 7 минувшего октября препроводил ко мне дело о совращении из православия в римско-католическое вероисповедание дочери смотрителя судоходства Туровской пристани титулярного советника Христича, Анны, коей возвращению в православие главнейше препятствует надежда самой Анны и ее родителей найти для нее жениха из местных жителей римских католиков и неимение там в виду женихов православного вероисповедания. По представлению моему о сем на высочайшее его императорского величества благоусмотрение, государь император, в 21 день минувшего ноября, высочайше повелел соизволить: снестись с вашим сиятельством о перемещении отца совратившейся Анны Христич из Могилевской губернии на службу по сей же части в одну из Велико-российских губерний, отдаленную от западных, и поручить та-мошнему православному духовному начальству старание о возвращении Анны Христич в православие и укрепление ее в оном».

Шаги в этом направлении были предприняты, но оказалось... что Христинич уже в 1839 г. оставил службу.

2) По предписанию начальника III отделения гр. Бенкендорфа, губернским штаб-офицерам корпуса жандармов было поручено следить за действиями офицеров и чиновников ведомства путей сообщения. В ноябре 1842 года жандармский полковник Кимаевский рапортовал Бенкендорфу:

«Из числа офицеров, находящихся на Ковенском шоссе, поручик Миронов не только никаких наук не знает, но даже грамоты не знает, и если встретится надобность в составлении отчетов, планов или смет, в таком случае все это вместо него делает поручик Миллер. По секретным спискам за 1841 г. за поручиком Мироновым числится: нравственности и поведения хорошего, но способностей умеренных» — 1844 года Миронов был уволен.

3) В июле 1849 года главноуправляющий путей сообщения и публичных зданий, граф Клейнмихель, получил секретное письмо от военного министра: «14 минувшего мая в 10 час. вечера в Шлиссельбурге, на верхней дамбе, бухгалтер уездного казначейства, коллежский секретарь Петров, коллежский регистратор Трушталецкий и кондуктор I класса V Округа путей сообщения Иван Шатунов вели предосудительные разговоры против правительства». Кончая письмо, военный министр просил учредить за Шатуновым секретный надзор. Клейнмихель запросил дополнительные сведения. Ему было сообщено, что донос сделан бывшим начальником Шлиссельбургской инвалидной команды поручиком Колпаевым, который, проходя мимо, расслышал отрывки разговора: «Николай, республика, тиран, отчего до сих пор в России не введено республиканское правление». При допросе «виновные» заявили, что говорили о рыбной ловле, да еще о священнике Николае, или о каком-то священнике, которого видели в Николин день пьяным.

Во всяком случае, следствие в точности ничего не выяснило. Но Клейнмихель распорядился по своему: «кондуктор Шатунов был расжалован в рядовые и отправлен в Казань для зачисления в военно-рабочую роту».

Надо думать, что три последних факта никаких пояснений не требуют.

БЫТ И ОХРАНА ТРУДА И ЗДОРОВЬЯ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Что народ ни добывает,
Все не в прок ему идет;
И подрядчик нажимает,
И торгаш с него дерет.
Некрасов.

Перейдем теперь к рассмотрению условий жизни рабочих, занятых на постройке железных дорог. Эксплоатационные агенты интересуют нас меньше, так как они проживали в местах людских поселений и городов, жили или одиночками или,—как воинские чины,—в казарменном порядке, да и самые условия службы и работы не могли резко отходить от норм человеческого общежития. Другое дело, набранные и доставленные на место работ из далеких и разнообразных по укладу жизни губерний построечные рабочие, оторванные от своей оседлости и семейств, лишенные возможности устроиться самостоятельно на месте работы, как по недостатку денежных средств, так и, главным образом, потому, что новостроящиеся дороги пролегали нередко в местностях пустынных и далеких даже от деревенских поселений.

Кроме всего изложенного, и самые условия найма этих рабочих, по преимуществу крепостных крестьян, ставили их в полную зависимость не только в работе, но и в устройстве своей жизни в свободное от работы время от работодателя-подрядчика. Они становились в полном смысле рабами своего работодателя.

В одном из контрактов, заключенных подрядчиком с помещиком на поставку 1.500—2.000 человек на постройку Владимир-Нижегородской жел. дор., имеются следующие условия: «а) снабжать рабочих хорошей и здоровой пищей; б) снабжать рабочих прилично времени года одеждою, обувью, банею и квартирным содержанием; в) пользоваться больных и погребать умерших; г) наблюдать, чтобы все рабочие были с законными видами». Словом, «чтобы рабочие были обеспечены нами во всех отношениях, не доводя их до справедливых жалоб» (цит. из ст. А. Ф. Добрынина. Сборн. Труд в России», стр. 165, кн. 1).

Как можно заключить из данного контракта, лучшего и желать нечего, если все эти условия будут выполняться подрядчиком справедливо и добросовестно. Вот это «если» и служило камнем преткновения и свело в могилу не одну тысячу построечников.

Начать с пищи:

У людей-то для щей—с солониною чан,
А у нас-то во щях—таракан, таракан!

Некрасов.

Из сводки, имеющейся в цитированной выше статье А. Ф. Добрынина, относящейся к 1847 году, по наряду Шервина и Комп. в Северной Дирекции, усматривается, что ежедневный паек в среднем на человека (при 21.880 человеках, состоящих на продовольствии) составлялся: из 2,8 фунта ржаной муки для выпечки хлеба, что составляет при 35% припека 3 фун. хлеба на человека, 1,1 фун. гречневой крупы для каши с 0,1 фун. постного масла и 0,9 фун. солонины для щей. Соль иногда давалась от подрядчика, в большинстве же случаев рабочий подсаливал пищу собственной солью. Овощи крайне редки и в щях составляют явление исключительное. Казалось бы, паек по питательности вполне достаточный для восполнения потраченной мускульной энергии. Но такой паек был только условием, нередко или нарушавшимся подрядчиком в сторону его уменьшения и ухудшения по качеству, или вовсе невыполнявшимся в продолжение довольно длительных периодов. В последнем случае рабочие голодали, что вызывало их волнения, а иногда и уход с работ. Причины недостатка продовольствия лежат отчасти в алчности подрядчиков, как и недоброкачественность продуктов, нередко—в неимении у подрядчика на покупку продуктов свободных денег, употребленных им на более выгодную денежную операцию, а иногда и то обстоятельство, что подрядчики «за весьма многие уже произведенные работы не получают полного расчета и платежей, по Южной Дирекции в продолжение 4 лет, и по Северной Дирекции в продолжение 2 лет».

Волнения рабочих на почве недостатка и дурного качества продовольствия вызывали иногда вмешательство государственно-полицейской власти. Так, в 1847 году полицейское управление С.-Петербурго-Московской ж. д. просило главное управление путей сообщения, чтобы при первой выдаче денег подрядчикам взять подписку, что эти деньги будут употреблены на заготовление провизии, хотя бы на один месяц, от недостатка которой «могут произойти гораздо важнейшие беспорядки» (А. Ф. Добрынин). Такие вмешательства государственной власти имели временное действие на исправление дела продовольствия. Но с течением времени подрядчик вновь переходил на более выгодный для него режим.

Снабжение рабочих «квартирным содержанием» было, как правило, не в лучшем положении. Если жилье и предоставлялось, то оно представляло из себя наскоро сколоченные деревянные бараки, а то и досчатые шалаши и балаганы из березовой коры или холщевые палатки. Правительственные Комиссии, обследовавшие жилищный вопрос строительных рабочих, иногда рекомендовали, как улучшение, устройство землянок, в которых рабочие «осенью . . . могли бы найти приют от непогоды». Селились люди в таких помещениях артелями, при чем скученность и теснота были настолько велики, что люди буквально задыхались. Возникновение заразной болезни у одного из жильцов такого артельного помещения, наверное, вызывало заражение всего барака. Шеф корпуса жандармов, кн. Долгоруков, так обрисовывает в письме министру путей сообщения в 1866 году положение построечных рабочих: «Московский генерал-губернатор уведомил, что в Московские больницы гражданского ведомства привозятся в значительном числе со всех примыкающих к Москве железных дорог, больные рабочие, преимущественно тифозные . . . в совершенно истощенном виде и в крайне ветхой и грязной одежде и белье . . . Что касается чернорабочих, исполняющих на линии плотницкие, каменотесные и земляные работы, то полицейские управления отстранили себя от наблюдения» за работами и рабочими, за числом рабочих, за условиями их найма за мерами, принимаемыми для их продовольствия и квартирного содержания и т. д. — «объясняя, что содержание, одежда, размещение этих чернорабочих, а равно подача медицинской помощи и др., зависит от подрядчиков. Ни полицейские управления железных дорог, ни инженерное начальство, наблюдающее за производством работ подрядчиками на линии, не считают своей обязанностью иметь надзор в гигиеническом отношении за этими вольнонаемными рабочими. Целая масса людей . . . остается вне всякого попечения и презрения со стороны правительственных лиц, на том единственном основании, что они имеют ближайших попечителей о их благосостоянии — подрядчиков, которые принимают их на работы. Но как эти последние нередко принадлежат к людям мало образованным и почти всегда мало интересующимся положением нанятых ими рабочих, то можно представить себе безотрадное состояние этих людей».

В результате этого письма жандармско-полицейским управлениям железных дорог был поручен надзор за гигиенической обстановкой и тех рабочих, которые работали от подрядчиков.

В этом письме обрисовано высокопоставленным лицом, — представителем государственной власти, не только положение рабочих и отношение к ним их непосредственного начальства, но и та безвольность и беспомощность государственной власти в урегулировании взаимоотношений между работодателем и рабочими, невозможном без нарушения самых основ самодержавного режима. В самом деле, что нужно было, чтобы уладить и при-

вести в надлежащее направление все вышеописанные большие вопросы? Рабочее законодательство. Возможно, оно было без ущерба самодержавию в самом больном его месте — в рабочем вопросе? Конечно, нет. А раз невозможно было радикально разрешить этого большого и наболевшего вопроса, то все временные подправки и заплатки не вели ни к чему. Рабочий оставался в угнетении, от эксплуатации его пухнул и ширился подрядчик и в благодарность за потворство его дневному грабежу со стороны «властей предержажших», поддерживал мягким своим плечиком эту благодетельную власть и тот самодержавный режим, при котором только и возможна была такая власть.

Для того же, чтобы хоть на время освободиться от все более учащавшихся претензий рабочих, от все более настойчивых требований восстановления погранных их прав, надо было довести их до полной пассивности, одурманить их сознание до полной бесчувственности, чтобы, даже умирая с голода и холода, этот «белый раб» не задумывался о коренных причинах всех его несчастий и гибели. И такое средство было. Это был «филантропический (человеколюбивый) напиток г. Кокорева» — по меткому выражению чиновника, «водка-матушка». В самые острые моменты недовольства рабочих—водка спасала положение. «Благодетель»—Кокорев, крупнейший подрядчик и откупщик сам лично объезжал самые крупные и ответственные свои работы, говорил прочувствованные речи о сочувствии своем «серому русскому человеку» и «из сострадания к этим бедным труженикам», когда нужно, щедро рассыпал им деньги «на пропой души» и снижал цены на свою водку. Больше того,—на постройке Волжско-Донецкой жел. дороги он уговорил Царицынскую контору общества ежедневно выдавать рабочим винную порцию за счет Общества, для улучшения, якобы, быта рабочих. И правда: пьяному море по колено! И шло пьянство. Забывались все невзгоды, пропивались все заработки и весь нищенский скарб. Вокруг этого пьяного и ослабленного непосильной работой темного мужика смыкался тесный круг паразитов — кабатчиков и эксплуататоров, над его головой всегда были занесены нагайки и розги, обращение к начальству вызывало только лишнюю зуботычину, — и шел мужичек—победная головушка—под еловую ветку, в царев кабак—и забывал он на время горе свое тяжелое!

Не останавливаясь на снабжении рабочих одеждой и обувью, так как в этой части контракты выполнялись так же, как по пище и жилью, остановимся на врачебной помощи.

Условия питания и жилищные неустройства в связи с работой в болотистых и вредных по климату местностях во всякую погоду, оторванность от семьи и непривычка к уходу за собой создавали очень хорошую обстановку для повальных эпидемических болезней и ослабляли и без того плохую сопротивляемость вообще болезням истощенных рабочих.

От недоедания и сырости появлялись цынга и лихорадки. От испорченных, — недоброкачественных продуктов — кровавый понос и острые желудочные заболевания. От скученности и разношерстности рабочей массы вспыхивали эпидемии тифа и холеры. Все болезни пред'являлись врачу уже в запущенных формах, ибо боязнь вычетов из контрактной платы за дни болезни заставляла рабочих таскаться на ногах до тех пор, пока уже болезнь не свалит с ног.

Общая заболеваемость, заставлявшая рабочих ложиться в больницу, по имеющимся в нашем распоряжении материалам за 1862—63 годы, годы уже поздние, когда кое-что было уже налажено лишениями и «бунтами» рабочих предыдущих годов, составляет 8—13% от всего состава рабочих. Смертность от 0,6 до 1% в больницах, а сколько уходило умирать домой или на всю жизнь оставалось калеками — неизвестно!

Как же лечили и содержали больных?

Оказание медицинской помощи всецело находилось на обязанности подрядчиков, будучи оговорено нормальными контрактами. Для этой цели на протяжении строящихся дорог, в пунктах большого скопления рабочих, формировались лазареты и амбулатории, при чем в некоторых контрактах оговаривалась норма, по которой рассчитывался об'ем таких лазаретов, — примерно, на 100 человек, одна койка. Но подрядчики этих норм не выполняли, а посему даже в нормальное время лазареты эти не могли обеспечить полностью потребности в них, а при возникновении эпидемий положение становилось катастрофическим.

Доктор Фейхтнер, врач ведомства путей сообщения в отчете об одном своем обследовании говорит: «В нынешнее лето с самого начала открытия работ... возникла между рабочими цынготная болезнь, неизбежная почти спутница всех больших земляных работ в здешнем климате. Помещение сих больных по тесноте своей не удовлетворяет первым требованиям лазаретного благоустройства».

Поэтому, при первых признаках цынги, а нередко и других повальных заболеваний, подрядчики отпускали таких рабочих домой, выдавая им даже прогонные деньги. В конце 1845 г. военный министр обратил внимание, что через «военные поселения» проходит много людей, совершенно истощенных от болезней и голода. Многие из них в деревнях умирали, а иные, получив из состардания помощь от деревенских жителей, уходили дальше, оставляя за собой зараженных благодетелей. Это обстоятельство вызвало правительственное обследование и некоторые мероприятия, клонящиеся к улучшению лежебного дела на постройках железных дорог, так как такое движение больных рабочих по домам грозило распространением эпидемий по весьма большим областям нашей страны.

Содержание больных в лазаретах и больницах, как выше указано, не удовлетворяло самым элементарным требованиям са-

нитарии и гигиены. Врачебный персонал был слаб и перегружен. Наблюдалось нередко не только отсутствие медикаментов, но даже уксуса, горчицы и инструментов для пускания крови. Больные нередко лежали на голых нарах, даже без соломенной подстилки. Продовольствие было скудным и не соответствовало врачебным требованиям. Помещения в целях сохранения тепла не вентилировались. От скопившихся нечистот воздух был так удушлив, что свежему человеку трудно было долго в нем оставаться. А между тем, подрядчик почти ничего не терял на лечебной помощи, так как за больные дни с рабочего производились вычеты, в размере от 20 до 30 коп. в день, тогда как среднее коечное содержание подрядчику обходилось не больше 10—15 коп. При таких условиях немудрено, что рабочий, раз попав на постройку, возвращался домой с подорванными силами и здоровьем.

В заключение приводим описание одного из лазаретов по архивным неизданным материалам, предоставленным нам А. Ф. Добрыниным.

«В апреле 1844 года доктором Фейхтнером, по поручению главного медика путей сообщения, был осмотрен лазарет Александровского механического завода, ныне Пролетарского завода Октябрьской железной дороги. Лазарет был большой. Пользовались им 1.500 человек чиновников, мастеровых и рабочих завода, а также и их семьи. В лазарете этом, устроенном на 24 кровати для помещения больных, три комнаты — низкие сыроватые непросторные, стены закопчены... Четвертая комната, на другой половине здания, посреди разделенного корридором, вместе служит приемною, анатомическою и столовой. Тут же делаются ванны больным, по неимению при лазарете бани, тут же, в случае надобности, хранятся и мертвые тела... Белье для чесоточных и венерических не отделено от прочего... Постельное белье отчасти ветхо и, повидимому, не довольно часто меняется, шерстяные одеяла неблаговидны... Состоящие на лицо инструменты, большей частью английские, хорошей izdelки и еще годны, но требуют чистки и починки. Лечебный персонал состоит из доктора, надзирателя, фельдшера и двух фельдшерских учеников, весьма неопрятно одетых».

На основании этого донесения был предпринят ведомством путей сообщения целый ряд улучшений в лазарете, но столовая с покойницкой еще долго существовали вместе!

Кроме лечения рабочих, на подрядчика возлагались следующие обязательства: если во время работ рабочий получал увечья и становился калекой, подрядчик обязывался выдать ему в виде вознаграждения за потерю трудоспособности двойную за весь наемный срок плату. При легком увечье рабочий помещался в лазарет и заработная плата с него не высчитывалась. Когда несчастный случай на работах кончался смертью рабочего, его семье, в виде вознаграждения за потерю кормильца выдавалась двойная наемная плата. В тех случаях, когда жизнь больного будет нахо-

даться в опасности, подрядчик обязан был пригласить за свой счет «местного священника для исповеди и причащения умирающего». Расходы по отпеванию и погребению также производились за счет подрядчика.

Так кончали счеты с жизнью безвестные труженики, создавшие современные железные дороги и бывшие теми предками нашими, которые начали борьбу за свободный труд свободного человека в условиях, когда о каких-либо свободах и подумать страшно было.

Описав вкратце условия труда и быта построечных рабочих 40-х—60-х годов прошлого столетия, нам кажется ненужным искать в архивах и документах тех гарантий и прав рабочих, которые предусмотрены современным рабочим законодательством в нашей Республике. Это было бы праздным занятием: читатель видел, как осуществлялись самые основные требования, которые могут создать здоровые условия для труда рабочего и, закрывая прочтенную им эту книжку, с облегчением вздохнет, сознавая, что все это позади, все это разрушено и погибло среди развалин ниспровергнутого Октябрьской Революцией царского строя, все это изжито и понемногу изглаживается из памяти народной, а впереди горит яркая заря социализма, при котором явления эти не только не могут возникнуть, но просто немыслимы.

Да не робей за отчизну любезную...
Вынес достаточно русский народ,
Вынес и эту дорогу железную —
Вынесет все, что господь ни пошлет.
Вынесет все — и широкую, ясную
Грудью дорогу проложит себе.

Некрасов.