

А.Ф. Берсенов  
Е.М. Слонич

## ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЗАБАЙКАЛЬЯ В 1900 – 1914 ГОДАХ

В конце XIX – начале XX вв. в России довольно широкое развитие получил монополистический капитал. Монополии возникают и в далеких районах Сибири, в том числе в Забайкалье, в частности, в золотодобывающей и каменноугольной промышленности, на транспорте.

Забайкальская железная дорога, возникшая в 1900 г., являлась крупнейшим промышленно – транспортным предприятием, обладающим монопольными правами, где трудился самый большой в Забайкалье отряд рабочего класса. В 1900 г. на железной дороге насчитывалось 9203 рабочих и служащих,<sup>1</sup> а через 13 лет численность рабочих-железнодорожников вместе со строителями второй колеи магистрали составляла уже 28905 человек.<sup>2</sup>

Рабочие транспорта были сконцентрированы в наиболее крупных промышленных предприятиях – депо и железнодорожных мастерских, находящихся в городах и на станциях (Чита, Петровский Завод, Верхнеудинск, Сретенск, Нерчинск). Среди них был значительный слой высококвалифицированных рабочих – машинистов, токарей, слесарей.

Железнодорожники представляли наиболее образованную часть рабочего класса. Об этом свидетельствуют данные переписи населения. Так, в 1913 г. из 18128 рабочих и служащих на Забайкальской железной дороге имели высшее образование 0,63 %, среднее – 3,93 % и низшее – 35,97 %, домашнее – 40,32 %, специальное – 1,96 %, было неграмотных – 13,47 %.

Царское правительство часто переводило на работу в Сибирь и Забайкалье революционно настроенных рабочих из центральных промышленных районов страны, освобождая эти районы от «опасных элементов». Многие из сосланных за участие в революционном движении поступали работать на железную дорогу.<sup>4</sup> Особенностью состава рабочих Сибири и Забайкалья было наличие среди них ссыльно – поселен-

---

*Берсенов Либерий Федорович* – кандидат исторических наук, доцент кафедры экономики Забайкальского института железнодорожного транспорта.

*Слонич Елена Михайловна* – преподаватель кафедры экономики Забайкальского института железнодорожного транспорта.

цев. В 1914 г. на Забайкальской железной дороге было 175 ссыльно – поселенцев.<sup>5</sup>

Среди рабочих Забайкалья особую категорию составляли рабочие – каторжане, труд которых особенно получил развитие на строительстве Амурской железной дороги, западная часть которой проходила по территории Забайкалья. Летом 1910 г. на Амурской железной дороге в пределах Забайкалья трудилось около 2,5 тыс. каторжан, в 1911 г. – 2195, а 1913 г. – 993 человека.<sup>6</sup> Эта группа рабочих не имела непосредственного контакта с местным населением, так как находилась под охраной. Но сам факт нахождения каторжан на строительстве дороги оказывал определенное влияние на рабочих.

На железной дороге в основном использовался труд рабочих, прибывших в Забайкалье. В начале 1914 г. труд прибывших из других районов страны на Забайкальской железной дороге составлял 73,4%, на Амурской – 85,5% от количества всех работающих.<sup>7</sup> Рабочие прибывали преимущественно из Смоленской, Гродненской, Тульской, Саратовской, Пензенской губерний. В большинстве своем это были вчерашние крестьяне. Около 65% работающих на Забайкальской железной дороге составляли крестьяне из Европейской части России.<sup>8</sup> Прибывшие рабочие приносили в Забайкалье свои трудовые навыки и традиции классовой солидарности.

На железной дороге главным образом трудились русские рабочие. В 1914 г. на обследованных предприятиях Забайкальской и Амурской дорог из 22484 рабочих русских было 22408 человек, из них коренных забайкальцев – 3360 человек, прибывших из других областей – 13284 человека. Не выяснено, прибывшие или местные, – 5240 рабочих.

Определенный интерес представляет поло-возрастной состав железнодорожников. Среди них преобладали рабочие зрелого возраста. Из 16456 рабочих обследованных предприятий в 1914 г. мужчин в возрасте от 18 до 60 лет было 15071 человек, старше – 10 человек, не выяснено – 1178 человек. Женщин всего – 167, в основном они работали конторщиками, путевыми сторожами и телеграфистками.

Положение рабочих Забайкалья, как и по всей Сибири, определялось крайне сложными и противоречивыми условиями, которые создавал развивающийся капитализм. Оно не было лучше, чем в Европейской части страны, хотя в отчетах фабричных инспекторов встречаются сведения о том, что сибирские рабочие «живут в более благоприятных условиях». Одним из показателей жизни рабочего класса служит продолжительность рабочего дня. Подавляющая масса рабочих Забайкалья трудилась по 10 – 13 часов в сутки. Рабочий день на Забайкальской железной дороге был примерно таким же, как и во всех других отраслях промышленного производства края. Средняя продолжительность



рабочего дня летом была равна 13 часам 36 мин., а максимальная – 16 часам.<sup>9</sup>

Несмотря на продолжительный рабочий день и изнурительный труд заработная плата рабочих была низкой. Единых норм оплаты труда как на сдельных, так и на поденных работах не было. Средний заработок рабочего Забайкальской железной дороги составил 40 руб. в 1900 г., а в 1909 г. – 51 руб. 94 коп. Годовой же заработок в 1910 г. составлял в крупных поселках 319, 3 руб., в средних – 279,1 руб., в небольших – 260,7 руб.<sup>10</sup>

Заработная плата железнодорожников считалась наиболее высокой. В 1913 г. месячный заработок работников на всех службах Забайкальской железной дороги составлял: до 25 руб. – 5,42% работающих, 26 – 30 руб. – 62,77%, более 50 руб. – 31,81%.

Но и такой заработок не обеспечивал прожиточного минимума железнодорожников. Из 18128 работников Забайкальской дороги в 1913 г. заработная плата обеспечивала прожиточный минимум семьи – 31,8 % работающих, прожиточный минимум только рабочего – одиночки – 62,7 %, заработная плата 5,8 % работающих не обеспечивала прожиточный минимум рабочего – одиночки. При этом на каждого работника железной дороги приходилось несколько членов семьи, а около 16 % железнодорожников составляли служащие, в том числе административный, инженерно – технический и медицинский персонал.

Из 32250 человек в 1914 г. прожиточный минимум семьи обеспечивала заработная плата только 12 % работающих, прожиточный минимум рабочего-одиночки – 68 %, не обеспечивала прожиточный минимум рабочего-одиночки заработная плата – 20 % работающих. Эти данные подтверждают, что положение рабочих Забайкалья было исключительно тяжелым, а заработная плата не обеспечивала их прожиточного минимума и нормальных условий существования.

Поэтому не случайно рабочие Забайкалья в стачечной борьбе одним из основных своих требований выдвигали повышение заработной платы, а это зависело от их сплоченности. В 1909 г. заработок рабочих Амурской дороги был увеличен не потому, что так пожелали предприниматели, а в результате забастовочной борьбы рабочих. Газета «Даурская волна» писала об этом: «Со второй половины июля заработная плата поднялась довольно значительно, хотя и произошла благодаря только усилению практиковавшимся забастовкам со стороны рабочих». На строительстве Амурской железной дороги на сдельных работах чернорабочие получали от 2 руб. до 2 руб. 50 коп., плотники и столляры – до 3 руб. 50 коп. в день. Анализируя это, газета отмечала: «...И

действительно, таких заработков, какие установились здесь за последнее время, пожалуй, с окончания войны\* не было.

Тяжелое экономическое положение рабочих усугублялось их полным политическим бесправием. При общем бесправии рабочих России железнодорожники Сибири и Забайкалья находились в наиболее бесправном положении. Объяснялось это тем, что на них не распространялось действие закона от 4 марта 1906 г. о профсоюзах и закона от 23 июня 1912 г. о страховании рабочих по болезни и несчастным случаям. Юридически железнодорожники были лишены права вести экономическую и политическую борьбу против власти. В штате управления Забайкальской железной дороги была официально введена жандармерия, поэтому ни один человек не принимался на железную дорогу без разрешения жандармской службы.

Принятые правительством законы об ограничении применения детского и женского труда (1884 г.), о максимальной продолжительности рабочего дня в пределах 10 - 11,5 час. (1887 г.), о вознаграждении увечных рабочих (1903 г.), «Временные правила о стачках» (1905 г.), «Временные правила о профессиональных обществах» (1906 г.), законы о страховании рабочих (1912 г.) не выполнялись, так как контроль за их выполнением возлагался на царскую администрацию.

Формально действие большинства законов распространялось и на Сибирь, Забайкалье. Но на практике контроль за их выполнением почти отсутствовал, так как фабричная инспекция, обязанная следить за фабричным законодательством, начала действовать в Забайкалье только во второй половине 1914 г. При этом в Забайкальскую область был назначен только один инспектор.

В 1914 г. в Енисейской, Иркутской, Томской губерниях и Забайкальской области только за полгода были обнаружены 452 нарушения трудового законодательства. Положение забайкальских рабочих усугублялось еще и тем, что значительное их число не было законтрактовано. В обследованных предприятиях Забайкальской области в 1914 г. не были законтрактованы 39.213 рабочих, а на Амурской и Забайкальской железных дорогах 21.217.

Предприниматели произвольно вводили порядки на промышленных предприятиях, самочинно устанавливали рабочим условия найма, определяли продолжительность рабочего дня, время отдыха, штрафы и вычеты, сроки расчетов, нормы выработки, заработную плату и т. п. Порядок приема на работу и увольнения целиком зависел от воли предпринимателей и администрации. Рабочий был бесправен. Он

---

\* имеется в виду русско - японская война 1904 - 1905 гг.



не мог оставлять работу до истечения срока найма без согласия предпринимателя. Хозяин же мог уволить рабочих в любое время.

Данные экономико-статистических исследований, официальные обзоры и отчеты, сообщения периодической печати и другие материалы свидетельствуют о тяжелых условиях труда и быта забайкальских рабочих. Например, прибывшим на строительство Амурской железной дороги было тяжело привыкать к суровым климатическим условиям Забайкалья. Земляные работы, где они трудились, были непривычны для них. Официальный журнал «Сибирские вопросы» поместил статью «Амурская железная дорога и русские рабочие», в которой был вынужден отмечать: «Все почти официальные доклады и записки констатируют неприспособленность русского, даже опытного землекопа, к здешним грунтам, более тяжелым и требующим, помимо опыта и физической силы, особой сноровки». На дорогах широкое развитие получил травматизм. В 1900 г. на Забайкальской железной дороге произошло 102 несчастных случая. В 1913 г. среди несчастных случаев здесь было легких повреждений 3258, средних – 121, тяжелых – 50, погибли 14 человек.

Предприниматели не хотели платить рабочим за те увечья, которые они получали по их вине. Примером служит такой факт. В результате несчастного случая плотник Читинских железнодорожных мастерских Иван Лапин получил серьезные ушибы, пролежал в больнице 29 дней, а после окончания лечения был уволен в связи с сокращением штатов.<sup>14</sup>

Постройка Забайкальской железной дороги способствовала увеличению населения поселков и городов. Возникла большая нужда в жилье. Но поселки были невелики, жилищное строительство в них развивалось плохо, квартир не хватало. Давший обстоятельную картину жизни забайкальских поселков В. Солдатов с горечью писал: «Что представляет в настоящее время огромное большинство поселков? Невзрачные на вид кучки построек, производящих впечатление временного жилья, случайные скопления людей, которые живут сегодняшним днем, не имея права рассчитывать на ближайшее будущее».<sup>15</sup>

На низком уровне находилось медицинское обслуживание рабочих, хотя необходимость в нем была велика. В 1900 г. Забайкальская железная дорога имела две постоянные больницы – в Верхнеудинске и Чите и одну временную на станции Хилок, а в 1910 г. было семь больниц.<sup>16</sup> На всю Забайкальскую дорогу, по 85 станциям, был всего один санитарный врач и один врач – окулист. Главной фигурой в медицинском обслуживании населения был фельдшер, их с 1907 по 1910 г.г. было 63, врачей – 21.<sup>17</sup>

В 1912 г. на линии Забайкальской железной дороги функционировало семь больниц, 15 врачебных приемных покоев и 10 фельшерских. Самая крупная больница была в Чите - на 80 кроватей, в остальных - по 50 - 60 кроватей. По линии больницы были расположены на расстоянии от 61 до 275 верст.<sup>18</sup>

Таким образом, медицинское обслуживание на Забайкальской и Амурской железных дорогах представляло собой неприглядную картину.

Тяжелые условия труда и быта, низкая заработная плата рабочих - железнодорожников толкали их на борьбу за свои экономические и политические права. Это особенно проявилось в развитии стачечного движения. С 1900 по июль 1914 г.г. только на Забайкальской железной дороге произошло более 70 стачек, в них в основном выдвигались экономические требования. Рабочие железнодорожного транспорта показали себя наиболее организованным и сплоченным отрядом рабочего класса Забайкалья. По количеству стачек в этот период они стояли на первом месте среди остальных категорий рабочих края.

### ПРИМЕЧАНИЯ

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ), ф. 1282, оп. 3, д. 542, л. 31.
2. Положение рабочего рынка и условия промышленного труда в Забайкалье в 1914 - 1915 гг. - Иркутск. Вып. I, 1916. - С. 2 - 12. Приложение. - С. 10.
3. Отчет о переписи населения Забайкальской железной дороги. Составлен санитарным врачом Н.М. Анастасиевым. - Иркутск, 1914. - С. 16.
4. Шорников М.М. Большевики Сибири в борьбе за победу Октябрьской революции. - Новосибирск, 1963. - С. 99.
5. Зольников Д.М. Рабочее движение в Сибири в 1917 году. - Новосибирск, 1969. - С. 62.
6. ГАРФ, ф. 1284, оп. 194, д. 71, л. 11, 13, 25.
7. Монтвид В. Рабочий рынок Забайкалья. //Вопросы колонизации. - Петроград. - 1915. - №17. - С.123.
8. Зольников Д.М. Указ. соч. - С.55.
9. Положение рабочего рынка и условия промышленного труда в Забайкалье... Указ. изд. - С. 64- 65.
10. Солдатов В. Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 г. Т. У. - С.- Петербург, 1912. - С. 248.
11. Зольников Д.М. Указ. соч. - С. 88.



12. Даурская волна. – 1909 – 22 августа.
13. Сибирские вопросы. - С. – Петербург. - 1912. - № 17. - С. 72.
14. Даурская новь. – 1909 – 11 сентября.
15. Солдатов В. Указ. соч. – С. 2.
16. Забайкальская железная дорога в 1900 – 1910 г.г. - Иркутск, 1910. - С. 11.
17. Солдатов В. Указ. соч. – С. 335
18. Отчет по эксплуатации Забайкальской казенной дороги за 1912 год. - Иркутск, 1913. - С. 46.
19. История рабочего класса Восточного Забайкалья (1707 – 1922 гг.). Т.1 - Иркутск, 1981. - С. 300 - 322.

*И.В. Мезенцева*

### **ИЗ ИСТОРИИ ВНЕДРЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РАСЧЕТА В РАБОТЕ СТАРАТЕЛЬСКИХ АРТЕЛЕЙ ТРЕСТА «ЗАБАЙКАЛЗОЛОТО» (1946 – 1950 гг.)**

С окончанием Великой Отечественной войны по-новому встали вопросы развития золотодобывающей промышленности Забайкалья в мирных условиях. 10 июля 1946 г. вышло специальное постановление правительства о дальнейшем подъеме золотой промышленности края в первой послевоенной (1946-1950 гг.) пятилетке. Постановлением предусматривалось «увеличение мощности дражного флота до 40 куб.м., численности компрессоров в два, а скреперов в девять раз, механизации промывки песков на 90% и вскрышных работ на 75%». Основой увеличения выпуска продукции, снижения ее себестоимости, повышения производительности труда стало оснащение предприятий новой мощной техникой.

По итогам первого года пятилетки золотодобывающие тресты Читинской области выполнили план по добыче золота на 90,6%. Ведущим предприятием стал комбинат «Дарасунзолото» выполнивший годовое плановое задание на 100,5%.<sup>1</sup> Невыполнение плана по некоторым предприятиям отрасли во многом объяснялось трудностями послевоенного периода. На работе треста «Забайкалзолото» сказывалось ма-

---

*Мезенцева Ирина Витальевна* – аспирант БГУЭП.