

УДК 94 (47)

Н. В. Никифорова*

БЕСПОРЯДКИ И ИХ ПОДАВЛЕНИЕ НА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 1905–1906 ГГ.

В статье рассказывается о событиях 1905–1906 гг., которые имели место на Забайкальской железной дороге от Иркутска до Читы, главным образом на втором отделении этой дороги (от Слюдянки до Петровского Завода). Происходившее описано на основании воспоминаний начальника второго отделения службы движения Забайкальской железной дороги Николая Александровича Усова, очевидца и участника всех событий. Эти воспоминания были опубликованы в те годы в железнодорожных изданиях.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: железная дорога, поезда, забастовки, станции, требования, перевозки войск.

N. V. Nikiforova

RIOTS AND THEIR SUPPRESSION ON THE ZABAIKALSK RAILROAD IN 1905–1906

The article tells about the events of 1905–1906, which took place on the Transbaikal railroad from Irkutsk to Chita. And, mainly, on the second branch of this railroad (from Slyudyanka to Petrovsky Zavod). The events are described on the basis of memoirs of Nikolay Aleksandrovich Usov, the head of the second branch of the traffic service of the Transbaikal railroad, an eyewitness and participant of all the events printed in those years in railroad publications.

KEYWORDS: railroad, trains, strikes, stations, demands, troop transportation.

Наступил 1905 год. Продолжалась Русско-японская война. В первые дни года в России началось антиправительственное и затем забастовочное движение. На Забайкальской железной дороге в 1905 г. смена служащих была «прямо-таки поразительна»: на службе оставалось незначительное количество старых служащих, да и то по причине войны, задержавшей невольно весьма многих. Частая смена штата, несомненно,

*Никифорова Наталья Викторовна, старший преподаватель Иркутского государственного университета путей сообщения.

плохо влияла на дело, тем более что каждый следующий начальник вносил нечто новое, свое, ломая старое, привычное. Девиз любого нового начальника: молчать, не рассуждать, верить своему начальству, которое прекрасно знает, что делает, и своевременно все предусматривает.

Период, когда начальником Забайкальской железной дороги был В. В. Оглоблин, а начальником службы движения – Н. А. Спенглер, по словам Н. А. Усова, имел либеральный характер, что выражалось в упразднении централизации управления и привлечении к более активной деятельности местных линейных агентов с передачей большей части дел на линию, в учреждении школ, развитии библиотечного дела, покровительстве чтению (в частности, для кондукторских комнат выписывались газеты и журналы), в уменьшении взысканий и почти полной отмене штрафов. При других руководителях, А. А. Свентицком и М. А. Карпове, началось подавление всякой самостоятельности, полная централизация управления. Когда у всех опустились руки и пропало желание брать инициативу на себя, принятие решений стали оставлять на благоусмотрение руководства и месяцами ждать этого благоусмотрения. Отношения между линией и Управлением дороги обострились, чему еще более способствовали крайне редкие выезды руководителей на линию, и дорога превратилась «в громадную канцелярию». Управление дороги обвиняло линию, линия отписывалась и обвиняла Управление. Переписка приняла крайне резкий характер с обеих сторон. Главный школьный комитет бездействовал. Библиотеки не подавали никаких признаков жизни. Случаи наложения взысканий, штрафов, смещений с должности, часто без расследования, участились. Распространились анонимные доносы, интриги [1, с. 19–20].

Возмутителем спокойствия на дороге был Н. А. Усов. Поработав под руководством В. В. Оглоблина, прочувствовав доверительный стиль его управления, Николай Александрович никак не мог смириться с новыми порядками, введенными А. А. Свентицким. В июле 1905 г. в экстренном поезде Н. А. Усов в присутствии инженеров А. Н. Пушечникова, И. А. Козырева, Х. А. Федорова, Шилингера сказал М. А. Карпову: «Таков произвол и беззаконие, какой допускаете Вы и Свентицкий, вряд ли существует на какой-либо дороге». В рапорте от 24 мая 1905 г. Н. А. Усов писал М. А. Карпову: «Начавшееся общее движение на железных дорогах должно бы было убедить начальствующих, что теперь более, чем когда-либо, пора связать в одно целое интересы дела и людей, а не разделять и не говорить, что я сначала смотрю на интересы дела, а интересы людей принимаю во внимание постольку, поскольку это мне позволяют интересы дела. Вы проглядели события и думаете управлять Забайкальской железной дорогой, как когда-то управляли Юго-

Восточной» [2, с. 7–10]. А вот его письмо М. А. Карпову от 4 сентября 1905 г.: «Вы хотите иметь слепых исполнителей, которые по вашему указанию будут втирать очки генералу Нидермиллеру, полковнику П. М. Захарову, инженеру Поливанову, доказывая, что под Управлением А. А. Свентицкого и М. А. Карпова дорога процветает и все в порядке. Немудрено, что инженер Поливанов в докладе главнокомандующему не разукрасил дорогу, как Вы сказали мне, а доложил истинную правду, которую поведали ему все агенты. Немудрено, что и генерал Нидермиллер, и полковники барон Фиркс и П. М. Захаров были более осведомлены о положении дела, чем Свентицкий, Вы и другие начальники служб, знали они и людей, которые делали дело» [Там же, с. 7–10].

Сказанное свидетельствует о том, что А. А. Свентицкий и М. А. Карпов не имели представления о действительном положении дел на линии. Когда же ушла из рук А. А. Свентицкого и М. А. Карпова власть? Н. А. Усов считал, что власть их пропала со времени объявления Русско-японской войны, т. е. с 28 января 1904 г.

Забастовка началась. 14 октября 1905 г. на Забайкальской железной дороге началась забастовка, которая привела к печальным последствиям. В тот день по линии была передана телеграмма от начальника службы движения М. А. Карпова следующего содержания: «Станция Мысовая. От Иркутска до Маньчжурии начальникам 1, 2, 3, 4 и 5 отделений. Ревизорам движения. Начальникам станций. Комендантам. Копия инженеру Р. А. фон Зеля. Заведующему передвижением войск и всем начальствующим. По приказанию начальника дороги объявляю, что Сибирская дорога по независящим от нее обстоятельствам прекращает от Забайкальской прием всяких вагонов с 12 часов ночи на 15 октября, поэтому начальник дороги по соглашению с заведующим передвижением войск приказал: принять немедленно меры к задержке, удобному распределению по станциям всех вагонов, следующих на и за Сибирскую железную дорогу. Кроме того, вывесить объявления по станциям о прекращении отправления грузов на и за Сибирскую дорогу, кроме того, вывесить объявления пассажирам, что пассажирское движение по Сибирской дороге совершается только от Иркутска до Клюквенной и поэтому впредь, до распоряжения, билеты далее Клюквенной продаваться не будут, а равно и не будет приниматься багаж далее этой станции. Станция Маньчжурия с получением настоящей депеши должна совершенно прекратить прием воинских поездов от Китайской дороги, впредь до особого распоряжения заведующего передвижением войск. Распределение находящихся в настоящее время в движении по Забайкальской дороге воинских поездов последует особо от заведующего передвижением войск, до его распоряжения таковые не должны задерживаться.

Начальник дороги поручает вам озабочиться сообщением всех нужных распоряжений» [3, с. 4].

Вслед за этой телеграммой по линии всем руководителям и служащим от Иркутска до Сретенска и Маньчжурии была отправлена и следующая депеша от 14 октября: «Всем службам занятия окончить, присоединяемся к общей всероссийской забастовке. Свентицкий».

На станциях участка Слюдянка – Танхой – Мысовой – Верхнедальнск – Петровский Завод (442 версты) не допускали мысли, что эта телеграмма настоящая и из всех станций лишь одна, но на весьма непродолжительное время задержала почтовый поезд, а когда об этом сообщили Н. А. Усову, то он тотчас же распорядился отправить поезд. С одной из станций был получен запрос, как понимать депешу А. А. Свентицкого.

Тогда же, 14 октября 1905 г., Н. А. Усов по правительльному телеграфу получил от А. А. Свентицкого сообщение: «Телеграфируйте мне немедленно по правительльному телеграфу положение дела вообще. Сообщая то же девять часов утра каждый день, уплачивая деньги из выручки, возлагаю на вас ответственное распоряжение местным движением. Передайте это распоряжение Хилок Бережецкому по телеграфу или почтой. Свентицкий» [4, с. 4–5].

На это Н. А. Усов ответил: «Телеграмма. Иркутск. Начальнику Забайкальской дороги. Сейчас доставлена за Вашей подписью циркулярная телеграмма следующего содержания: от Иркутска до Сретенска и Маньчжурии начальствующим и служащим: всем службам занятия окончены, присоединяемся к общей всероссийской забастовке».

Выяснилось, что линия от Слюдянки до Петровского Завода спокойна. В Мысовой 14 октября в девять утра телеграфная смена явилась, затем некоторые ушли, через два часа явилась новая смена. В Чите депеш не принимали, с остальными станциями связь поддерживалась [Там же]. Но в шесть часов вечера Слюдянка заявила: забастовали рабочие депо. Выпустили пары паровозов, не позволяли отправлять поезда, задержаны почтовый поезд № 3, товарные № 38 и № 57. В Выдрино задержан поезд № 65 с сахалинцами, которых хотели вернуть в Танхой и переправить ледоколом на ст. Байкал. В Мысовой задержаны эшелоны № 4 и № 5. Н. А. Усов просил начальника депо Слюдянка переговорить с рабочими, чтобы пропустить почтовые и военные поезда. В телеграмме от 15 октября 1905 г. начальнику депо и станции, начальнику жандармского отделения в Танхое Немкову он так сформулировал свою просьбу: «Депешей начальника движения от 14 октября приостановлен прием воинских поездов из Маньчжурии. До получения этой депеши из Маньчжурии выпущено семь эшелонов, которые находятся сейчас в до-

роге. Вполне надеяясь, что рабочие и мастеровые войдут в положение людей, испытавших тяжесть войны и высчитывающих каждую минуту близости свидания с родными, беспокоившимися в свою очередь о их судьбе, я отправляю находящиеся в дороге эшелоны, в полной уверенности, что поезда будут пропущены, также прошу пропустить и еще один поезд с сахалинцами, которым положительно нечего есть. Сейчас отправляются из Мысовой эшелоны № 4, 5 и 6. Утром будут отправлены сахалинцы, кроме того, прошу завтра по расписанию поезда № 48 выслать паровоз в Выдрино, чтобы отправить дружину, которая снята с постов и которой прекращена выдача продовольствия».

В Мысовой в первый и второй день забастовки скопилось до 7 тыс. солдат, пассажиров, больных и раненых. Продуктов не хватало, и Н. А. Усову во что бы то ни стало надо было продвигать эшелоны в Танхой на продовольственный пункт. Никто из бастовавших препятствий не чинил, все распоряжения начальника участка выполнялись (но, тем не менее, позже Н. А. Усова причислили к забастовщикам).

Эшелоны из Танхоя на ст. Байкал увозили по озеру на ледоколе. 19 октября по телефону Н. А. Усов услышал просьбу: ускорить отправку эшелона № 8. Эшелон отправлен. Вечером 19-го начальник ст. Танхой передал: от коменданта ст. Байкал на имя его и коменданта поступило требование, если прибывший эшелон не моряки, отправить его в Слюдянку, если же моряки, задержать в Танхое. Со Слюдянкой три дня не было связи, Н. А. Усов ничего не знал о состоянии пути и, будучи ответственным за движение, на основании депеши А. А. Свентицкого запретил отправку и вообще исполнение чьих бы то ни было распоряжений, кроме своих [5, с. 6–8].

Но комендант ст. Байкал, капитан Петренко, очевидно, считал, что действовать могут только военные и все им должны подчиняться, а ответственность будет лежать на исполнителях. Кроме заведующего передвижением войск, Петренко никого не признавал и отправил с Байкала Н. А. Усову и заведующему передвижением войск – коменданту ст. Танхой депешу такого содержания: «Прошу немедленно исполнить приказ заведующего передвижением войск, не слушая г. Усова и других, если станция Слюдянка не примет и эшелон может дойти только до Буравщины, то отправьте до Буравщины, от которой всего семь верст, откуда отправить за содействием о приеме поезда к ротмистру Саттерупу, в крайнем случае эшелон дойдет пешком; полагал бы необходимым Вам лично отправиться с эшелоном в Слюдянку. Телеграфируйте об исполнении».

На это Н. А. Усов ответил начальнику дороги и заведующему передвижением войск: «На основании полномочий, данных мне начальни-

ком дороги, я распоряжаюсь движением самостоятельно, и только мое распоряжение, ввиду прекращения телеграфного действия с управлением, начальники станций обязаны исполнять. Без Вашего требования эшелоны продвигались мной на продовольственные пункты. Так как первоначально Вы просили эшелон № 8 передать ледоколом, и я его вместо поезда № 31 отправил экстренно расписанием поезд № 65, то вполне естественно, получив Ваше требование отправить его на Слюдянку, не адресованное мне, усомнился, тем более, что Вы не знали, какой эшелон должен прибыть в Танхой. Как только положение дела выяснилось, я немедленно распорядился отправить эшелон по расписанию поезда № 48, поэтому крайне удивляюсь, что Вы позволяете себе предписывать не слушать моих распоряжений, вместо того, чтобы обратиться с требованием ко мне» [5].

Конечно, прежде чем отдавать такое распоряжение, следовало объявить, что железнодорожное начальство отстраняется и распоряжаются всем они – военные. А дело в том, что распоряжения отдавались, а ответственность принимать на себя никто не решался.

Вслед за этим такая же депеша со ст. Байкал поступила от капитана Квятницкого, и опять-таки коменданту ст. Танхой. Но этот эшелон Н. А. Усов отправил раньше, потому что восстановилось телеграфное сообщение. Отправив эшелон, Н. А. Усов телеграфировал начальнику дороги и заведующему передвижением войск: «Эшелон № 8 отправлен из Танхоя сегодня в 1 час ночи и прибыл на Слюдянку благополучно. Слюдянка, находясь в затруднительном положении, требовала задержать этот поезд в Утулике, но я приказал отправиться до Буравщины, откуда, в случае надобности, ревизор должен был проехать одним паровозом. Три дня не имел со Слюдянкой телеграфного сношения, которое восстановилось только в 9 часов вечера 19 октября; что делалось на участке, также не было известно, поэтому не мог рисковать отправкой, тем более, что распоряжения капитана Петренко были противоречивы, охрана для Танхоя и Верхнеудинска была выслана мною вчера утром, взята из дружины, задержанной в Мысовой».

Когда капитан Квятницкий прибыл 20 октября в Мысовую, Н. А. Усов, предъявив ему все депеши, выразил свое негодование в адрес Петренко, прося поставить тому на вид его нетактичное, грубое поведение.

Забастовка закончилась. После Русско-японской войны движение поездов по Забайкальской железной дороге сократилось. Громадное количество служащих, командированных сюда с других дорог, с нетерпением ожидало откомандирования домой, но Управление дороги во главе с А. А. Свентицким медлило.

Из армии постоянно поступали требования о принятии всех мер к выполнению выработанной по соглашению с военным ведомством программы обратной перевозки войск. На эти требования Управление дороги отвечало, что выполнить данную программу оно теперь не в состоянии, так как на дороге образовались комитеты с целью захвата власти, которые и парализуют деятельность Управления дороги. Из армии ответили: нам все равно, будете ли вы возить с комитетами или без комитетов, но только возите. Управление доказывало, что перевозка войск с комитетами немыслима, и просило помочь для восстановления нормального порядка на дороге, но ответа уже не получило [6, с. 176].

Когда главнокомандующий армиями получил известие о забастовке на Забайкальской железной дороге во главе с начальником дороги, было принято решение немедленно отправить карательный экспедиционный поезд с целью насильтственного восстановления движения, отстранения всего состава Управления дороги от заведования ею и формирования вместо него нового, частью из военных инженеров, сопровождавших тот поезд, а частью из служащих дороги, оставшихся верными своему долгу. Во главе этого поезда находился начальник военных сообщений тыла маньчжурских армий генерального штаба полковник П. М. Захаров.

Прибыв на ст. Маньчжурия 18 октября, полковник П. М. Захаров назначил нового начальника дороги из сопровождавших его военных инженеров, новых начальников движения и тяги из местных начальников отделения службы движения и начальника участка тяги. Затем, после нескольких дней пребывания на ст. Маньчжурия и на других деповских станциях Кайдаловской ветви (Кайдалово – китайская граница), полковник П. М. Захаров прибыл в Читу, где встретился с экспедиционным поездом, отправленным Управлением Забайкальской дороги, и узнал подробности о всеобщей забастовке не на одной только Забайкальской дороге, а на всех железных дорогах Российской империи.

Начавшаяся забастовка не имела решительного характера: уже 19 октября движение частично возобновилось. В тот день из Иркутска вышел служебный поезд № 8, в котором ехали все помощники начальников служб и помощник заведующего передвижением войск капитан Квятницкий. Поезд шел под охраной войск (роты солдат). Охрана произвела крайне неприятное впечатление на служащих, которые говорили: «Что же это за начальство, которое едет к нам с солдатами!» Из Маньчжурии тогда же выехал начальник военных сообщений полковник П. М. Захаров. А вот он произвел на служащих дороги хорошее впечатление [2, с. 7–10].

Ко времени прибытия поезда № 8 в Мысовую на станции уже не было ни одного задержанного поезда, и только на скрещение прибыл эшелон № 9. Служебный поезд следовал до Читы без всяких задержек.

Так как к этому времени забастовка на Забайкальской дороге уже прекратилась, то дальнейшее движение полковника П. М. Захарова по направлению к Иркутску сопровождалось его личными разговорами с мастеровыми, рабочими и служащими, в которых он объявлял им, что «отныне Забайкальская железная дорога стала подведомственной начальнику тыла армии, генералу Надарову, и что он, Захаров, обещает со всеми забастовщиками поступать по законам военного времени, если они вздумают повторить эту забастовку». Также по ходу движения П. М. Захаровым принимались от мастеровых, рабочих и служащих дороги различные требования и петиции, которые предполагалось рассмотреть в Иркутске.

20 октября 1905 г. Н. А. Усов доложил обстановку: «Управление. Начальнику дороги. Посыпаю копии петиций телеграфистов станций Мысовая – Верхнеудинск и петицию мастеровых станции Верхнеудинск, полученные мной по телеграфу. Между Мысовой и Петровским Заводом я все время поддерживал сношение, отправляя смешанный поезд для проезда служащих, а также между Танхоем и Мысовой; что касается участка Танхой – Слюдянка, то там движение совсем не произвелоось, и по телеграфу со Слюдянкой не имел никакого сношения, вследствие просьбы служащих, заявлявших, что они голодают, отправил туда вагон-лавку, а также ночью и восьмой эшелон. Вчера вечером открылось телеграфное действие на Слюдянку. Ночью начали поступать более правильно телеграммы, и, таким образом, можно считать, что с 20 октября забастовка прекратилась, по сообщению станций, везде к работам приступают».

23 октября, когда восстановилось движение поездов, в Мысовой получили манифест от 17 октября. Он вызвал на Забайкальской дороге общее ликование. Но начальник дороги с начальниками служб не выехали на линию и не сняли со старших агентов те полномочия, которые частью были им даны, частью же взяты ими на себя ввиду чрезвычайных обстоятельств. Поэтому Н. А. Усов в своих действиях руководствовался желанием поддержать порядок, разрешая служащим то, что не противоречило манифесту и обещаниям Управления, объявленным до выхода манифеста [4, с. 4–5].

Полковник П. М. Захаров по прибытии в Мысовую обратится к Н. А. Усову со следующими словами: «А вам, Николай Александрович, мне говорить нечего: вы всегда действовали самостоятельно, продолжайте действовать так же, потому что наше Управление потеряло голо-

ву». Здесь следует напомнить, что в описываемое время Управление Забайкальской железной дороги не имело возможности совещаться с забайкальским губернатором, а начальник отделения дороги в Мысовой Н. А. Усов постоянно имел с ним дело.

Все требования мастеровых и рабочих, собранные П. М. Захаровым, были рассмотрены с его участием в ходе особого совещания в присутствии начальника дороги, его помощников и начальников служб, отделов и частей Управления. Совещание проходило с 29 октября по 4 ноября включительно. Всего требований было 260, среди них следующие: полная уплата поденного жалованья за все время стачек; восьмичасовой рабочий день; периодическая полугодовая прибавка жалованья всем рабочим; устройство электрического освещения для депо, мастерских, путей, квартир, казенных зданий и паровозов по примеру российских железных дорог; проведение ежегодных делегатских съездов представителей всех дорог для разрешения вопросов, касающихся устройства быта служащих; бесплатное пользование всеми мастеровыми и рабочими казенными квартирами с отоплением, освещением и доставкой воды за счет дороги; выдача квартирных денег по существующим местным ценам в случае неимения казенных квартир; и даже установление портфранко для Забайкалья.

Протокол этого совещания был представлен на рассмотрение в Управление железных дорог (Санкт-Петербург), а также разослан на линию старшим линейным агентам для объявления служащим. В протоколе по вопросу о свободе союзов и собраний было сказано: «Вопрос о полной свободе профессиональных союзов исчерпывается высочайшим Манифестом от 17 октября 1905 г.»

В приказе полковника П. М. Захарова от 31 октября, опубликованном в «Иркутских губернских ведомостях», сказано: «Таким образом, на линию боялись ехать: начальник дороги А. А. Свентицкий, начальник службы движения М. А. Карпов и заведующий передвижением войск полковник В. А. Дзевановский». Объяснение этой боязни можно увидеть в приказе П. М. Захарова, которому главнокомандующий подчинил дорогу со времени октябрьской забастовки. Полковник говорил: «Ознакомление с постановкой службы на дороге путем обмена мнениями с группами служащих и отдельными лицами без различия их служебного положения привело меня к заключению, что бывшие на дороге беспорядки и прекращение движения явились результатом отчасти постановки службы на дороге, отчасти же вызваны посторонними влияниями». Обещая ходатайствовать перед государем об улучшении положения служащих, полковник заканчивал приказ призывом к работе, а в конце

заявлял, что отношение администрации дороги к нуждам младших служащих «оставляло желать многого» [7].

Н. А. Усов заявлял, что П. М. Захаров лучше знал дорогу, чем А. А. Свентицкий, М. А. Карпов и В. А. Дзевановский, потому что беседовал несколько раз с агентами без различия их положения, а указанные три лица знали агентов только по переписке, беседовали с ними редко, предпочитая составлять мнение и о положении дела на дороге, и о людях со слов «истинно преданных» Управлению лиц.

После совещания П. М. Захаров вернулся в Харбин, и жизнь на Забайкальской дороге вступила в прежнюю колею, однако дело обратной перевозки войск было в значительной степени нарушено. Много паровозов и вагонов стояли замороженными и испорченными, поскольку, во-первых, паровозные бригады, торопясь прекратить работы и присоединиться к забастовке, по своей воле, а иногда и по принуждению забастовщиков бросали паровозы с водой, и они, естественно, замерзали, а во-вторых, чины железнодорожных батальонов не умели обращаться с паровозами и портили их. Кроме того, в результате повсеместного брожения среди служащих, мастеровых и рабочих на сибирских дорогах обмен теплушками стал производиться неправильно. Дороги задолжали теплушки друг другу, и стройность общего движения нарушилась. Иная дорога и имела возможность отдать ненужные ей теплушки, но у нее не хватало паровозов для их вывоза и сдачи на соседнюю дорогу.

Желая помочь делу, Забайкальская железная дорога открыла у себя по всей линии изготовление новых теплушек, но развернуть дело не получилось из-за недостатка рабочих и материалов. Последние хотя и были заготовлены, но их доставка к месту назначения задерживалась ввиду отсутствия паровозов и вагонов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Железнодорожник. 1905. 27 июля. № 112.
2. Железнодорожник. 1906. 6 июня. № 153-20.
3. Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1909. № 39.
4. Железнодорожник. 1908. 9 янв. № 233-1.
5. Железнодорожник. 1907. 15 авг. № 213-32.
6. Мелентьев А. С. Забайкальская железная дорога во время мира и Русско-японской войны. 1900–1907 гг. / А. С. Мелентьев. Ашхабад : Электропечатня К. М. Федорова, 1911. 226 с.
7. Иркутские губернские ведомости. 1905. 1 нояб. № 4196.