

ИЗ ИСТОРИИ ФОРМИРОВАНИЯ РАБОЧЕГО КЛАССА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ В ВОСТОЧНОЙ АРМЕНИИ

О. С. БАЛИКЯН

Вопрос формирования рабочего класса на строительстве дорог в Восточной Армении не был предметом специального исследования. Он лишь частично освещен в трудах ряда армянских советских историков, в том числе в монографиях В. А. Аветисяна¹, А. С. Амбаряна², Г. А. Галояна³, А. Т. Саградяна⁴ и др.

Указанные авторы и в первую очередь В. А. Аветисян и А. С. Амбарян на конкретном историческом материале, на основе марксистско-ленинского анализа показали расслоение крестьянства, его безземелье и обнищание, поиски средств существования и вынужденный уход на отхожие промыслы в промышленность и на строительство дорог.

Цель настоящего сообщения — дать более или менее общий обзор архивных материалов, хранящихся в основном в фондах Центрального государственного исторического архива Армянской ССР. Это — документы Кавказского округа путей сообщения (КОПС), Карсского отделения КОПС и его строительных участков, Управления работ по сооружению Тифлиско-Карсской железной дороги, Эриванского губернского правления, Управления земледелия и госимуществ Эриванской губернии и Карсской области и др.

Перечисленные архивные источники не всегда в равной степени дают полное представление о строительстве той или иной дороги. Очень малочисленны и скупы сведения о сооружении дорог в 50—90 гг. прошлого века. Несколько больше данных сохранилось о строительстве дорог накануне и в годы первой мировой войны. Незначительны сведения и о строителях дорог, о путях формирования рабочего класса. Но все же имеющийся материал во многом способствует изучению данного вопроса.

Развитие экономики пореформенной России во многом зависело от дальнейшего строительства железных, шоссейных и грунтовых дорог, способных втянуть в торговый оборот страны самые отдаленные окраины империи. Строительство новых путей сообщения в Восточной Армении

¹ В. А. Аветисян, Страница из истории рабочего движения в Армении, Ереван, 1961.

² А. С. Амбарян, Развитие капиталистических отношений в армянской деревне, Ереван, 1959.

³ Г. А. Галоян, Рабочее движение и национальный вопрос в Закавказье 1900—1922 гг., Ереван, 1969.

⁴ А. Т. Саградян, История железных дорог Закавказья, Ереван, 1970.

способствовало развитию промышленности, расширению внутреннего рынка, увеличению торговли с Персией и Турцией, развитию транзитной дороги со странами Ближнего Востока, т. е. имело огромное социально-экономическое значение. Первая в Армении железнодорожная линия Тифлис-Александрополь-Карс была сдана в эксплуатацию в 1899 г., Александрополь-Эривань — в 1902 г., Улуханлу-Джульфа — в 1908 г., Карс-Сарыхамыш — в июне 1914 г. Таким образом, к началу первой мировой войны в Эриванской губернии и Карсской области было построено всего лишь 540 верст железнодорожных линий. Строительство шоссейных и грунтовых дорог велось еще более медленными темпами. Если в 1868 г. в Эриванской губернии было 489 верст грунтовых дорог⁵ (шоссейных не было), то к 1902 г. протяженность дорог в губернии составляла 1137 верст, в том числе 314 верст шоссейных дорог. В 1910 г. протяженность дорог в губернии возросла до 1325,6 версты, половина которых была шоссирована⁶. Темпы строительства дорог в Восточной Армении по сравнению с центральными губерниями России оставались по-прежнему незначительными. Если в центральных губерниях России среднегодовой прирост железнодорожной сети составлял с 1882 по 1897 гг. 1300 верст⁷, в Восточной Армении годовой прирост железнодорожной сети равнялся 34 верстам. Если в центральных губерниях России средний годовой прирост шоссейных и грунтовых дорог составлял 118 верст⁸, то в Восточной Армении — 21 версту.

Дорожным строительством наряду с КОПС-ом со второй половины XIX в. занимались также строительные отделения Эриванского губернского и Карсокого областного правлений, осуществлявшие изыскания и проектирование. Строительство же дорог в основном велось хозяйственным способом, за счет отработки крестьянами трудовой повинности, обязательной для них. Как правило, на дорожные работы прибывало одновременно по несколько сотен человек. В предписании эриванского губернатора эчмиадзинскому уездному начальнику, датированном 1877 г., говорилось о разрешении наместника Кавказского сделать наряд 32 тысяч рабочих Эриванского и Эчмиадзинского уездов для разработки грунтовой дороги Эривань-Идгыр⁹. В фондах ЦГИА Арм. ССР сохранились списки селений по уездам губернии для отбывания дорожной повинности и о возвращении на работу под конвоем тех, кто сбежит домой, не исполнив свой наряд.

Поскольку дорожная повинность была обременительна для крестьян, некоторые сельские общества стали отдавать разработку дороги частным лицам за определенную плату. Эта практика вызвала недовольство

⁵ Центральный государственный исторический архив СССР, ф. 1268, оп. 14, д. 153.

⁶ Центральный государственный исторический архив Арм. ССР (в дальнейшем — ЦГИА Арм. ССР), ф. 94, оп. 3, д. 152, 964.

⁷ «Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования, 1798—1898 гг.», СПб., 1898, карты № 5 и 6.

⁸ Там же.

⁹ ЦГИА Арм. ССР, ф. 102, оп. 1, д. 408 л. 25.

властей, и в мае 1886 г. последовали распоряжения эриванского губернатора о запрещении сельским обществам передавать разработку дороги кому бы то ни было¹⁰.

Значительное большинство крестьян, занятых на строительстве дорог в порядке реквизиционного набора, вновь возвращалось в свои селения и лишь незначительная часть оставалась на стройке добровольно на более длительный срок.

Процесс расслоения крестьянства, его разложение и обнищание приводили к тому, что оно вынуждено было в поисках средств существования уходить из родных мест на отхожие промыслы. Для малоземельных крестьян отходничество было основным источником существования семьи или существенным приработком. Из сохранившихся статистических данных, представлявшихся Эчмиадзинским уездом в губернский статистический комитет, видно, что в 1908 неурожайном году на заработки ушли 1223 человека, в том числе лишь 22 человека на железную дорогу¹¹. Это объяснялось в первую очередь тем, что ж/д линия Эривань—Джульфа была сдана в эксплуатацию в январе того же 1908 г. Сооружение следующей ж/д линии Карс-Сарыкамыш было начато лишь в 1911 г.

В отличие от шоссейных и грунтовых дорог, строительство которых главным образом велось хозяйственным способом, на постройке железных дорог применялся в основном подрядный способ. Земляные, скальные и другие виды работ выполнялись крестьянами, нанимавшимися к подрядчику целыми артелями. На строительстве железных дорог работали представители различных национальностей: армяне, греки, айсоры, русские, грузины, азербайджанцы, турки, итальянцы, персы и др. Гонимые нуждой, на стройку приходили рабочие из различных районов Восточной Армении, из соседних Тифлиской и Елизаветпольской губерний, из центральных губерний России, из Персии и Турции¹².

Как правило, основную массу чернорабочих составляли жители близлежащих к строительству селений. В рапорте старшины Сардарпатского сельского общества, датированном 1900 г., сообщалось о невозможности установить число крестьян, занятых на постройке Александрополь-Эриванской железной дороги в связи с тем, что на работу идет тот, кто свободен от домашних дел, и потому, что один и тот же крестьянин день работает у одного подрядчика, на другой день переходит к другому. Этот документ и другие свидетельствуют о том, что среди крестьян близлежащих от строительства селений была широко распространена поденная работа. На постройке Александрополь-Эриванской железной дороги только у одного подрядчика в апреле 1900 г. работали 100 человек из Нахичеванского уезда, 20—из Шаруро-Даралагязского, 30—из Эриванского и 90—из Эчмиадзинского¹³. Чис-

¹⁰ Там же, д. 509, л. 62.

¹¹ Там же, ф. 73, оп. 1, д. 80.

¹² Там же, ф. 133, оп. 1, д. 5691, л. 54.

¹³ Там же, ф. 102, оп. 1, д. 953, л. 40, 41.

ло рабочих на одном из четырех строительных участков этой же стройки составляло 1200 человек¹⁴. По данным эриванского губернатора, на сооружении Тифлиско-Карсской железной дороги было занято около 1000 человек, из которых землекопами работали местные жители, каменщиками и каменотесами—малоазиатские греки, трапезундские турки и отчасти итальянцы, трудившиеся в основном на тоннелях¹⁵. Число строителей на сооружении дорог время от времени менялось в зависимости от объема работ. В одном из писем (сентябрь 1898 г.) начальник 4-го строительного участка сетовал на трудности представления ежемесячно данных о числе рабочих и служащих, которые до окончания стройки будут работать на участке. И далее он указывал, что зимой число рабочих ежемесячно составляет 300—400 человек, а с весны—не менее 1000 человек¹⁶.

Тифлисская газета «Новое обозрение» в своих сообщениях указывала, что рабочие на стройку пришли сами в надежде на заработки, соглашаясь на любые условия. Как правило, после сдачи дороги в эксплуатацию лишь незначительная часть рабочих могла получить работу в качестве сторожей, ремонтных и путевых рабочих, кладовщиков. Основная же масса рабочих должна была искать другую работу или возвращаться в деревню. После сдачи в эксплуатацию Тифлиско-Карсской железной дороги в штате ее числились 5 дорожных мастеров, 5 путевых сторожей, 5 десятников, 5 старших рабочих, 5 ремонтных рабочих и несколько сторожей¹⁷.

Массовое использование труда неквалифицированных и необученных рабочих было одной из причин большого числа увечий и смертности среди строителей. Только на одном из пяти строительных участков Тифлиско-Карсской железной дороги за 1897—1899 гг. было официально зарегистрировано 14 смертельных случаев и 32 ранения. Из названных 46 человек 42 были рабочие, сторожа, минеры¹⁸. В отчете о постройке Александрополь-Эриванской железной дороги сказано, что с 1900 по 1902 гг. лечилось от полученных травм 1224 человека. Не менее примечательны и другие данные, связанные с сооружением Александрополь-Эриванской железной дороги. Пособия за полученные увечья получали всего лишь 8 человек, в том числе 5 рабочих¹⁹.

В фондах архива сохранились сведения о тяжелых условиях труда рабочих.

В рапорте александропольского лесничего в Управление земледелия и госнмуществ Эриванской губернии и Карсской области, датированном 1896 г., отмечалось, что строители Тифлиско-Карсской железной до-

¹⁴ Там же, ф. 270, оп. 1, д. 24, л. 129.

¹⁵ «Обзор Эриванской губернии за 1896 г.», Эривань, 1897, стр. 19.

¹⁶ ЦГИА Арм. ССР, ф. 271, оп. 1, д. 17, л. 749.

¹⁷ Там же, д. 19, л. 271.

¹⁸ Там же, д. 16, вся ед.

¹⁹ «Отчет о постройке Александрополь—Эриванской железной дороги», Тифлис, 1906, стр. 561—562

роги, работая по пояс в снегу на морозе, вынуждены отогреваться и варить себе пищу на местах работ на кострах, собирая валежный лес²⁰. В другом официальном документе, датированном октябрём 1914 г., упоминалось также и о том, что рабочие плохо одеты, в лохмотьях, многие босые²¹. По распоряжению эриванского губернатора с рабочих, присланных на дорожные работы в порядке реквизиционного пабора, удерживали поденную плату, если кто-либо осмеливался выходить на работу не с раннего утра и оставлял ее произвольно раньше сумерек²². Получаемая рабочими зарплата была низкой и намного меньше обещанной во время лабора. К тому же зарплата выдавалась подчас нерегулярно, с большими опозданиями, иногда раз в три-четыре месяца. В этом отношении представляет интерес заявление одного из подрядчиков начальнику КОПСа (август 1914 г.) об отказе продолжать работу на строительстве шоссе-ных дорог в связи с невозможностью за мизерную оплату организовать рабочую артель²³.

На строительстве Тифлиско-Карсской железной дороги рабочий получал за 1 куб. сажень выемки в обыкновенном грунте 1 руб. 50 коп., в скальном грунте — 6 руб. 50 коп. За 1 куб. сажень канавы в обыкновенном грунте рабочий получал 1 руб. 30 коп.²⁴ Поденщик за ту же самую работу получал в день 50—70 коп. Анализ цен на рабочую силу, регулярно составлявшихся строительным отделением Эриванского губернского правления, показывает следующее. По Эриванскому уезду каменщику установлено: в 1900 г.— 2 руб. 60 коп.; в 1910 г.— 2 руб. 20 коп.; в 1912 г.— 2 руб. 50 коп.; в 1916 г.— 3 руб. 50 коп. Плотнику за те же годы: 2 руб.; 2 руб.; 2 руб. 50 коп.; 4 руб. Рабочему без подводы: 55 коп.; 70 коп.; 80 коп.; 1 руб. 50 коп.²⁵ Из приведенных данных видно, что установленная местными властями заработная плата указанных выше 3-х категорий рабочих возросла приблизительно в 1,5—2 раза. За эти же годы цена на хлеб и другие предметы первой необходимости поднялась в несколько раз.

Рабочие, нанимаясь на стройку, оказывались в полной зависимости от подрядчиков или лиц, обеспечивающих их работой. Произвол подрядчиков иногда вынуждал рабочих, не дождавшись обещанных денег, бросать работу и возвращаться домой или отказываться от работы на стройке. Подтверждением сказанному может служить предписание эчмиадзинского уездного начальника (1900 г.) участковому приставу, в котором констатировалось, что местные жители отказываются идти на ж/д работы, так как считают, что подрядчики не только неаккуратно производят расчеты, но могут даже ничего не заплатить²⁶. Систематические

²⁰ ЦГИА Арм. ССР, ф. 133, оп. 1, д. 5691, л. 54.

²¹ Там же, ф. 136, оп. 1, д. 173, л. 107—109.

²² Там же, д. 167, л. 100 и об.

²³ Там же, д. 67, л. 1.

²⁴ В. А. Аветисян, указ. соч.

²⁵ ЦГИА Арм. ССР, ф. 94, оп. 3, д. 424, 836, 1000; ф. 133, оп. 2, д. 108.

²⁶ Там же, ф. 102, оп. 1, д. 953, л. 31.

обсчеты при выдаче заработной платы стали даже содержанием циркуляров начальника работ по сооружению Тифлиско-Карсской железной дороги. В одном из них говорилось о необходимости обеспечивать возможно правильный расчет рабочих и наблюдение за правильностью самой выдачи денег производителями работ и техниками. В другом циркуляре начальник работ запрещал десятникам и дорожным мастерам брать с рабочих доверенность на получение заработанных ими денег для пресечения злоупотреблений²⁷. В рапорте начальника жандармского полицейского управления Закавказских железных дорог начальнику Управления работ по сооружению железнодорожной линии Сарыкамыш-Караурган (март 1914 г.) сообщалось о постоянных пререканиях между рабочими и подрядчиками из-за денежных расчетов²⁸. В обязанности подрядчиков входило обеспечение рабочих продуктами. Но несмотря на договоры, заключенные начальниками участков с подрядчиками, в которых были пункты о снабжении рабочих качественными продуктами по доступной цене, стоимость их непрерывно росла, а качество ухудшалось. В связи с ростом цен на продукты начальники участков строившейся железной дороги вынуждены были время от времени устанавливать расценки на продукты первой необходимости. Но произвол не прекращался. Снабжение продуктами первой необходимости и в том числе хлебом не улучшалось²⁹. Рабочие были лишены элементарных условий быта. В одной из докладных записок участкового врача, датированной 1896 г., отмечалось, что во многих местах рабочие живут скученно, в сырых, плохо вентилируемых землянках, совершенно непригодных для жилья³⁰. В другом документе, датированном мартом 1914 г., начальник жандармского полицейского управления Закавказских железных дорог вынужден был констатировать антисанитарное состояние барачных помещений, отсутствие подстилок на нарах и т. п. для рабочих, строивших Сарыкамыш-Караурганскую железнодорожную линию³¹. В письме эриванского губернатора в Кавказский военный округ упоминается между прочим о том, что для ремонта Эривань—Амамлинской шоссеиной дороги рабочие нанимаются со своим хлебом, что помещения для ночлега не отводятся из-за их отсутствия³². Медицинский осмотр и надзор за состоянием здоровья рабочих отсутствовал, фельдшерских пунктов, приемных покоев и амбулаторий было мало. Не хватало медикаментов, дезинфекционных средств. Правительственная комиссия, принимая Тифлиско-Карсскую железную дорогу, вынуждена была отметить, что на устройство больниц не было предвидено средств, а приемные покои, устроенные на станциях Санаин, Караклис и Александрополь, совершенно не оборудованы; отсутствуют хирургические инструменты³³. Заслужива-

²⁷ Там же, ф. 271, оп. 1, д. 1, л. 325.

²⁸ Там же, ф. 380, оп. 1, д. 3, л. 62.

²⁹ Там же, ф. 270, оп. 1, д. 2, лл. 11, 35, 53.

³⁰ В. А. Аветисян, указ. соч.

³¹ ЦГИА Арм. ССР, ф. 380, оп. 1, д. 3, л. 62.

³² Там же, ф. 94, оп. 3, д. 152, л. 2—4.

³³ Там же, ф. 270, оп. 1, д. 26, л. 87.

յոտ վнимания данные, приведенные в отчете о постройке Александрополь—Эриванской железной дороги. По смете на содержание санитарной части предусматривалось израсходовать 57833 руб., а израсходовано лишь 36244 руб., т. е. 62%. Медицинская помощь оказывалась рабочему не даром, а с вычетом 1% с получаемого им заработка. В отчете о постройке этой же дороги сказано, что с 1900 по 1903 гг. лечилось от различных болезней—365 человек, малярии—3211 человек, от болезней дыхательных органов—1244 человека, органов пищеварения—1346 человек. За эти же четыре года всего лечилось 9453 человека, в том числе 5269 рабочих, из которых умерло 25 человек. Из общего числа лечившихся землекопы составляли 2132 человека, каменотесы—403 человека, чернорабочие—1910 человек³⁴. Из перечисленного видно, что основную массу больных составляли рабочие. Наряду с этим большое число рабочих не имело возможности пользоваться медицинской помощью из-за большой отдаленности медпунктов.

Многочисленные болезни среди рабочих носили подчас эпидемический характер. Заведующий санитарной частью Карсского отделения КОПС в рапорте, датированном августом 1915 г., указывал на появление среди рабочих дизентерии, брюшного тифа, малярии³⁵.

Таким образом, использованные в сообщении документы дают некоторое представление о формировании рабочего класса на строительстве дорог в Восточной Армении: об условиях труда и быта, национальном составе, численности рабочих, о том, из каких районов они прибывали на стройку и т. п.

**ՍՐԵՎԵԼՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԺԱՆԱՊԱՐՀԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ ԲԱՆՎՈՐ
ԴԱՍԱԿԱՐԳԻ ՁԵՎԱՎՈՐՄԱՆ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆԻՑ**

Օ. Ս. ԲԱԼԻԿՅԱՆ

Ա մ փ ա փ ու մ

XIX դ. վերջին և XX դ. սկզբին Արևելյան Հայաստանի գյուղացիության շերտավորման և ազգաաացման հետևանքով շատ գյուղացիներ գոյություն միջոցներ որոնելու համար ստիպված էին դիմելու արտագնացության և մասնակցելու Երևանի նահանգում ու Կարսի մարզում կառուցվող երկաթուղագծերի և խճուղային ճանապարհների շինարարությանը:

Դրանց մասնակցում էին նաև Քիֆլիսի և Ելիզավետպոլի նահանգներից, Ռուսաստանի կենտրոնական շրջաններից, Պարսկաստանից և Թուրքիայից եկած բազմաթիվ գյուղացիներ:

Գյուղացիները վարձվելով կապալառուների, ենթադասակարգների և այլոց կողմից, որպես կանոն իրավուն կախման մեջ էին ընկնում նրանցից, ենթարկվում անգութ շահագործման: Դա հետևանք էր աշխատավարձի թերահաշվումների, աշխատանքի ու կենցաղի տարրական պայմանների բացակայության, մտասայական հիվանդությունների և խեղումների:

³⁴ «Отчет о постройке Александрополь—Эриванской железной дороги», стр. 561.

³⁵ ЦГИА Арм ССР, ф. 136, оп. 1, д. 94, лл. 93—94.