

УДК 94(571.53/.55)+625.1(571.53/.55)(09)

Положение рабочих и служащих Забайкальской железной дороги к 1917 г. на примере заработной платы

Н.В. Никифорова

Иркутский государственный университет путей сообщения, ул. Чернышевского 15, Иркутск, Россия
natali.swatos@yandex.ru

Статья поступила 28.02.2017, принята 15.04.2017

В статье рассматривается заработная плата рабочих и служащих Забайкальской железной дороги в начале XX в. как один из основных показателей, характеризующих жизненный уровень представителей рабочего класса, их экономическое положение. Приведенные сведения характеризуют жизнеобеспечение железнодорожников Забайкальской дороги в канун революционных событий 1917-го года. Показана специфика оплаты труда на транспорте, дан сравнительный анализ заработной платы рабочих и служащих железной дороги, исходя из размера жалования отдельных категорий работников дороги.

Ключевые слова: служащие; рабочие; пролетариат; заработная плата; оклады; жалование; железные дороги.

Position of workers and employees of the Trans-Baikal Railway by 1917 on the example of salary

N.V. Nikiforova

Irkutsk State Transport University; 15, Chernyshevsky St., Irkutsk, Russia
natali.swatos@yandex.ru

Received 28.02.2017, accepted 15.04.2017

The article considers the salary of workers and employees of the Trans-Baikal Railway in the beginning of the 20th century. It is viewed as one of the main indicators that characterizes the living standard of the working class and its economic situation. The provided data characterize the life support of the railroaders of the Trans-Baikal railway on the eve of the revolutionary events of 1917. The specifics of labor remuneration in transport are shown. Based on the size of the salaries of certain categories of railmen, a comparative analysis of wages of workers and employees of the railway is given.

Key words: employees; workers; proletariat; salary; wages; payment; railroads.

С установлением железнодорожного сообщения в Сибири появился железнодорожный пролетариат.

О железнодорожниках советские историки Б.Т. Земеров [1; 2], А.П. Толочко [3], И.Т. Белимов [4], А.А. Мухин [5] и др. в своих работах всегда говорили не только как о самом крупном социальном слое жителей Забайкалья, но и как о наиболее развитом, организованном отряде пролетариата. Как сообщалось в издании «Забайкальская железная до-

рога. 1900–1910» (1910), в службе пути Забайкальской железной дороги из 5 176 рабочих более половины составляли пролетарии и полупролетарии [6]. Из статистических данных того периода мы видим, что в иных службах имели неполный отрыв от сельского хозяйства в основном чернорабочие из крестьян-охотников. К 1913 г. их доля среди всех железнодорожников превышала 50 % [7].

Политическая активность железнодорожников в рассматриваемый период имела

серьезное экономическое обоснование — к такому выводу можно прийти, анализируя уровень заработной платы, который является важным показателем материального положения железнодорожников.

Вопрос о заработной плате железнодорожников России рассматривался в статье А.Г. Рашина «О заработной плате железнодорожников в 1884–1913 гг.» (1957) [8]. Публикация подробно отражает заработок железнодорожников, а также зарплату отдельных профессиональных групп. Из современных исследователей необходимо упомянуть В.И. Левина, который в первом параграфе своей диссертации привел характеристику состояния и динамику заработной платы младших агентов железнодорожной службы с 1881 по 1914 гг. [9]. Огромный вклад в изучение материального положения сибирских железнодорожников, в том числе вопроса заработной платы, внес советский историк Б.И. Земеров [1; 10]. В своих работах он неоднократно приводил сведения по Забайкальской железной дороге [2; 12].

Рассматривая оплату труда железнодорожников Забайкальской дороги, автор в данной статье вводит в научный оборот сведения из публикации «Известия общества потребителей служащих и рабочих Забайкальской железной дороги», из статистических данных, а также архивных материалов [13–15].

Средний возраст железнодорожных рабочих составлял 30–35 лет [14]. В 1913 г. железнодорожники распределялись по возрасту следующим образом: до 20 лет — 9,6 %, 21–25 лет — 13,1 %, 26–30 лет — 24,7 %, 31–35 лет — 18,6 %, 36–40 лет — 16,7 %, 41–45 лет — 8,9 %, 46–50 лет — 4,4 %, 51–55 лет — 1,9 % [14].

Показательны также сведения о вероисповедании. Среди рабочих и служащих Забайкальской железной дороги православные (русские, украинцы, белорусы) составляли 88,4 %, католики (поляки) — 8,7 %, лютеране (немцы) — 1,7 %, иудеи (евреи) — 0,4, магометане (татары) — 0,5 % [16].

Динамика численности железнодорожных рабочих Забайкалья в период 1905–1917 гг. выглядит следующим образом [2]: 1905 г. — 35 667 чел., 1906 г. — 33 628, 1907 г. — 20 395, 1908 г. — 22 960, 1909 г. — 11 165, 1910 г. — 17 262, 1911 г. — 32 656, 1912 г. — 31 586,

1913 г. — 22 703, 1914 г. — 17 627, 1915 г. — 26 380, 1916 г. — 23 610, 1917 г. — 27 295 чел.

На Забайкальской железной дороге контингент высших и средних служащих состоял из вновь прибывших. Низшие служащие набирались из бурят, поселенцев и ссыльных.

Служащие, привлеченные большими окладами, через 1–2 месяца уезжали разочарованными, без надежды вернуться на старую должность. Причиной была дороговизна — оклады не окупали расходы на проживание. Ощущался недостаток в квартирах, и цены на жилье были высокими — служащий, получавший 60–70 р. в месяц, платил за квартиру 20–30 р. [15, л. 111].

О том, насколько мало удовлетворяло жизненные потребности большое, на первый взгляд, жалование, говорит тот факт, что порой начальник станции с окладом в 1 200 р. охотно переходил на должность с окладом в 480 р. на дорогу второстепенного значения в небольшом населенном пункте, где жизнь обходилась дешевле [15, л. 111].

Как следствие, штаты заполнялись случайными людьми, и управление дороги пыталось решить кадровый вопрос в том числе при помощи различных льгот.

На железных дорогах России действовали три вида заработной платы: для постоянно-штатных, постоянно-поденных и временных рабочих. Постоянно-штатные рабочие и служащие получали твердые оклады, которые не зависели от интенсивности и производительности труда. Впрочем, все эти виды заработной платы сами по себе не стимулировали рабочих и служащих к повышению производительности и совершенствованию методики труда, но все же не позволяли владельцам дорог открыто усиливать эксплуатацию рабочих за счет сокращения основной части зарплаты [12].

Большинство железнодорожников Забайкальской дороги имели месячное жалование. Поденную плату получали 790 из 3 841 чел. [13].

Управление железной дороги именно по форме заработной платы отличало рабочих от служащих. Лица, получавшие поденную плату, считались рабочими, а те, кто имел месячный оклад — служащими, хотя они владели теми же профессиями, что и поденные рабочие.

Таким образом, слесари и другие квалифицированные рабочие частью оказывались в разряде рабочих, частью — в категории «служащих». Любопытно отметить, что в числе «служащих» на железной дороге, как писали «Известия...» [13], встречалось больше представителей неквалифицированного труда, чем среди рабочих.

Разница между неквалифицированными рабочими и неквалифицированными служащими существовала только в названии: одни числились рабочими, чернорабочими и поденщиками, а другие — стрелочниками, ламповщиками, водогреями, стражниками, путевыми сторожами, сцепщиками, смазчиками и т. д. [13].

Само собой, от этих ярлыков заработка не прибавлялось.

Войтинский приводит конкретные данные: поденные рабочие депо различных специальностей получали от 70 коп. до 3 р. 50 коп. в день, но на деле такое встречалось лишь в виде исключения. Как правило, заработок у чернорабочих редко опускался ниже 1 р. 40 коп. в день, а у квалифицированных мастеровых — редко поднимался выше 3 р. [13].

В службе телеграфа за день чернорабочие получали от 1 р. 40 коп. до 2 р., землекопы — от 1 р. 70 коп. до 1 р. 80 коп., плотники — от 1 р. 70 коп. до 1 р. 90 коп., перевозчики (возможно, с лошадью) — от 2 р. до 3 р. 70 коп.

У служащих встречались все градации заработка, начиная от 10 р. 40 коп. в месяц и выше, вплоть до 140 р. в месяц (если не считать 94-х чел. старших служащих с жалованием от 141 р. до 700 р. в месяц). Но чаще всего месячное жалование железнодорожных служащих колебалось в пределах между 25 и 70 р.

В статье [13] приведены сведения о жаловании наиболее значительных (по численности) профессиональных групп.

Сторожихи зарабатывали в месяц от 10 р. 40 коп. до 13 р., младшие стрелочники, водогреи, сторожа, ламповщики, а также поломойки и поденщицы — от 20 р. до 27 р. 50 коп., стражники — от 25 до 35 р. в месяц, сцепщики, старшие стрелочники, чернорабочие, ремонтные рабочие и путевые сторожа — от 30 до 39 р., сторожа, привратни-

ки, рассыльные, телеграфные ученики и курьеры — от 33 до 50 р.

Значительное число служащих, в среде которых у каждой профессиональной группы заработок колебался от низкого до высокого, в зависимости от выслуги лет и других условий, было представлено составителями поездов, кондукторами, артельными старостами, старшими рабочими и мастеровыми разных цехов, переписчиками, конторщиками. Они имели месячный заработок от 30 до 70 р.

Сравнительно большое вознаграждение получали мастера в депо, дорожные мастера, слесари, старшие телеграфисты, чертежники, артельщики, журналисты (те, кто ведет входящие и исходящие журналы, т. е. записи поступающих и отправляемых деловых бумаг. — Прим. ред.), начальники станций. Их заработок составлял от 75 до 129 р. в месяц.

Из вышесказанного можно заключить, что линейные служащие железных дорог получали меньше, чем управленцы. Если для линейных служащих сторублевое жалование было недостижимой ступенью благосостояния, то среди управленцев такое жалование не было редкостью.

Если свести воедино сведения о величине заработка служащих и рабочих Забайкальской ж.д., то можно получить представление о зарплате каждого из 3 245 сотрудников, в том числе 3 005 мужчин, 223 женщин и 17 детей (табл. 1).

Таблица 1

Сведения о величине заработка

За месяц, р.	Количество мужчин	Количество женщин	Количество детей
От 10 до 20	68	10	9
20–30	470	84	8
30–40	1 284	10	–
40–50	209	16	–
50–60	212	21	–
60–70	216	22	–
70–80	90	19	–
80–90	96	10	–
90–100	98	2	–
100–140	224	22	–
Свыше 140	94	–	–

Таким образом, если не считать 94 чел., получавших свыше 140 р. в месяц и принадлежавших к составу железнодорожного начальства, для остальных мужчин средний месячный заработок составлял 49 р. Женщины в среднем зарабатывали 52 р., подростки — 20 р. в месяц.

Судя по данным табл. 1, средний заработок женщин на дороге выше, чем средний заработок мужчин. На первый взгляд, это противоречит тому факту, что женщины всегда зарабатывали меньше, чем мужчины, но легко объясняется, если проследить заработок мужчин и женщин по отдельным службам дороги. Прежде всего, это две службы, где работало большое количество служащих, исключительно мужчин, — служба движения (755 чел.) и вольнонаемная охранная стража (620 чел.). В службе движения средний месячный заработок составлял 27 р., в охранной страже — 30 р.

Также обратим внимание на три небольших службы, где средний заработок женщин был выше, чем у мужчин — канцелярия управления (46 чел.), юрисконсультская часть (34 служащих) и школьный отдел (31 чел.). Соотношение заработка мужчин и женщин в этих службах представлено в табл. 2.

Таблица 2

Средний месячный заработок, р.

Служба	Мужчины	Женщины
Главная бухгалтерия	94	60
Коммерческая служба	80	72
Служба тяги	97	83
Депо	50	22,5
Служба телеграфа	79	62
Пенсионная касса	88	77
1-й участок службы пути	52	46

Как видно, женщины на железной дороге, сравнительно с мужчинами, чаще занимали должности квалифицированных работников. Встречались и женщины-чернорабочие, поденщицы, поломойки, сторожихи и пр. Отсюда и неравенство в среднем заработке мужчин и женщин, составлявшем, как было отмечено, 49 и 52 р. соответственно.

В рассматриваемый период в стране происходили события, имеющие колоссальное влияние на качество жизни населения.

Стоит обратить внимание на вопрос, как отразилась Первая мировая война на материальном положении железнодорожников. К осени 1916 г. повышение жалования составило: у 94 чел. — 15 %, у 429 чел. — 20 %, у 762 чел. — 25 %, у 2 320 чел. — 30 % [13]. Таким образом, средний показатель — 27 %. Чтобы оценить, много это или мало, нужно принять во внимание тот факт, что уже весной 1916 г. для иркутских промышленных рабочих прибавка в оплате составила 29 %, для строительных рабочих — 77 %. Между тем, летом того года большая часть предметов первой необходимости поднялась в цене. Многие промышленные рабочие получили очередную прибавку, и к осени их заработок повысился более чем на 30 %.

Основная часть заработка рабочих и служащих расходовалась на приобретение продуктов питания. Средней семье железнодорожника для нормального питания в течение месяца надо было иметь 70 кг муки, 8 кг круп, 15 кг мяса, 4 кг сахара, 80 кг картофеля, 2 кг постного и 4 кг сливочного масла и кирпич чая. Такой набор продуктов на Забайкальской железной дороге в 1910 г. стоил 16 р., в 1916 г. — 39 р. [12, с. 82]. В 1916 г. заработная плата увеличилась на 135 %, а стоимость бюджетного набора — на 166 % [12, с. 82].

На основе приведенных цифр можно сделать вывод о том, что железнодорожники являлись одной из пролетарских групп, которой в наименьшей степени коснулось повышение заработной платы и потому наиболее затронуло подорожание жизни.

Приведенные отрывочные сведения не дают, разумеется, полной картины положения железнодорожников, но позволяют предположить, что в подавляющем большинстве они не могли удовлетворить в полном объеме свои жизненные потребности [12, с. 96].

Подводя итог можно сказать, что заработная плата забайкальских железнодорожников накануне революционных событий 1917 г. была низкой и фактически не обеспечивала элементарные потребности человека. Анализ заработной платы, таким обра-

зом, дает возможность судить о положении рабочих и служащих.

Литература

1. Земеров Б.И. Социальное обеспечение железнодорожников Сибири (1897-1917 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири: сб. науч. ст. Томск, 1974. Вып. 14. С. 66-85.
2. Земеров Б.И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири: сб. науч. ст. Томск, 1974. Вып. 14. С. 24-40.
3. Толочко А.П. Движение рабочих – железнодорожников Сибири в годы нового революционного подъема (1910-1914 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири: сб. науч. ст. Томск, 1974. Вып. 14. С. 122-146.
4. Белимов И.Т. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции // Из истории рабочего класса Сибири: сб. науч.-исслед. работ. Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1964. С. 204-225.
5. Мухин А.А. Рабочие Сибири накануне Октябрьского вооруженного восстания 1917 г. // Историческая наука в Сибири за 50 лет (основные проблемы истории Советской Сибири: сб. ст. Новосибирск, 1972. С. 5-15.
6. Константинов М.В. Забайкальская железная дорога. 1900 – 1910. Иркутск, 1910. С. 213.
7. Железнодорожный транспорт в 1913 г.: стат. материалы. М., 1925. С. 146.
8. Рашин А.Г. Динамика заработной платы рабочих и служащих железнодорожного транспорта России в 1884-1913 года // Вопросы экономики, планирования и статистики: сб. ст. М., 1957. С. 26-29.
9. Левин В.И. Социальная политика Министерства путей сообщения (1881-1914 гг.): дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2003. 212 с.
10. Земеров Б.И. Рабочий день и рабочее время железнодорожников – эксплуатационников Сибири (1894-1914 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. Томск, 1973. Вып. 6. С. 114-132.
11. Земеров Б.И. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири (1900-1917 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма: сб. ст. Томск, 1976. С. 89-121.
12. Земеров Б.И. Реальная заработная плата рабочих и служащих на железных дорогах Сибири (1895-1917 гг.) // Рабочие Сибири в период Капитализма. Томск, 1979. С. 82, 92, 96.
13. Войтинский В. К вопросу о положении рабочих и служащих Забайкальской железной дороги // Изв. общества потребителей служащих и рабочих Забайкальской железной дороги. [Иркутск: Правл. О-ва потребителей Забайкальской ж.-д.], 1917. № 2. С. 3.
14. Отчет о переписи населения Забайкальской железной дороги. Иркутск, 1914.
15. Об усилении и улучшение Сибирской и Забайкальской железных дорог. 1901 г. // РГИА (Рос. гос. ист. арх.). Ф. 273. О. 11. Д. 394.
- Обзор деятельности Забайкальской железной дороги за период 1889 – 1916 гг. Иркутск, 1917. С. 213.