

M.İ.PAŞAYEV

**1905-1907-Cİ İLLƏRDƏ AZƏRBAYCANDA
DƏMİR YOLÇULARIN AZADLIQ
MÜBARİZƏSİ**

BAKİ - 2011

MƏMMƏDƏLİ İ.PAŞAYEV

**«1905-1907-Cİ İLLƏRDƏ AZƏRBAYCANDA
DƏMİR YOLÇULARIN AZADLIQ
MÜBARİZƏSİ**

BAKİ - 2011

Elmi rəhbəri və redaktoru: Əlövsət N.Quliyev - Azərbaycan EA-nın müxbir üzvü, tarix elmləri doktoru, professor

Rəçilər: Məmməd A.Qaziyev - tarix elmləri doktoru, professor

Redaktor: Adil A.Hüseynov - tarix elmləri doktoru, professor

Paşayev M.İ. 1905-1907-ci illərdə Azərbaycan dəmiryolçularının azadlıq mübarizəsi
Bakı - 2011, 255 səhifə

Monoqrafiya XIX əsrin axırları - XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanda dəmiryol fəhlə və qulluqçularının sosial-iqtisadi vəziyyəti və azadlıq mübarizəsi məsələlərinin tədqiqinə həsr olunmuşdur. Mövzu XX əsrin 60-cı illərində namizədlik, tarix elmləri namizədi adını almaqdan ötrü, dissertasiyası layihəsində işlənib başa çatdırılmışdır. Düşünürük, tədqiqatın hədəfləri o dövr üçün seçilmiş olsa da, onun monoqrafiya şəklində nəşri tarixçi - alımlər, tədqiqatçılar, müəllimlər, doktorantlar, magistrler və ali məktəb tələbələri və başqaları üçün faydalı, ən başlıcası tarixşünaslığımıza bir töhfə olacaqdır.

MÜNDƏRİCAT

ÖN SÖZ	5
GİRİŞ	6
I FƏSİL	
AZƏRBAYCAN DƏMİRYOL FƏHLƏLƏRİ VƏ QULLUQÇULARI	
BİRİNCİ RUS İNQİLABI ƏRƏFƏSİNDE	15
1. Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının yaradılması	15
2. Azərbaycan dəmiryolunda fəhlə sınıfı kadrlarının təşəkkülü və vəziyyəti	26
3. Birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin çıkışları	68
II FƏSİL	
1905-Cİ İLDƏ AZƏRBAYCAN DƏMİRYOLUNDА İNQİLABI	
HƏRƏKAT	109
1. Rusiyada 9 yanvar hadisələri və Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin etiraz tətilləri	109
2. 1905-ci ilin yazı və yayında Azərbaycan dəmiryolçularının inqilabi çıkışları	119
3. Azərbaycan dəmiryolçuları 1905-ci il oktyabr siyasi tətili və dekabr silahlı üşyani günlərində	164
III FƏSİL	
1906-1907-Cİ İLLƏRDƏ AZƏRBAYCANDA DƏMİRYOL FƏHLƏLƏRİNİN İNQİLABI ÇIXIŞLARI	198
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT	235

ÖN SÖZ

Əziz oxucu! Əlində tutduğun kitab milli tariximizə həsr olunmuşdur. Daha dəqiq yazsam, bu əsərdə XIX əsrin sonları - XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın sosial-iqtisadi və siyasi-hərbi əhəmiyyət kəsb edən tarixşünaslığımız üçün çox önemli olan tədqiqatına, öyrənilməsinə böyük ehtiyac duyulun bir problemin - dəmiryolu nəqliyyatı və dəmiryolçuların tarixindən bəhs olunan mövzu, qeyd olunduğu kimi Azərbaycan tarixşünaslığında heç vaxt tədqiqat predmeti olmamışdı. Odur ki, 50-ci illərdə tarixçilərimiz (prof. İ.A.Hüseynov, prof. Ə.N.Quliyev, prof. M.Ə.İsmayılov, prof. İ.V.Striqanov və b.) mövzunun aktuallığı məsələsində yekdil rəyə gələrək, onun tədqiqi edilməsi işini mənə, bu sətirlərin müəllifinə etibar etdilər.

Nəticədə 45-50 il bundan əvvəl bu əsər ortaya gəldi. Çox keçmədi, əsər Azərbaycan Elmlər Akademiyasının Tarix İnstitutunun Elmi Şurasına namizədlik dissertasiyası qismində müzakirəyə təqdim olundu. Geniş və hərtərəfli müzakirədən sonra elmi şura üzvləri bir səslə ona müsbət rəy verdilər. Müəllifin tədqiqat işi layiqincə qiymətləndirildi. Mən elmi dərcəyə, az sonra isə elmi ada sahib oldum. Baxmayaraq ki, gördüyüünüz əsər o dövrün elmi-nəzəri və ideoloji səviyyəsinə hesablanmışdır, milli, ictimai-siyasi nailiyyətlərimizin həmin dövrün, yəni XX əsrin 60-ci illərinin uğurlarını və dəyərlərini özündə eks etdirir, ancaq ola bilər ki, yaşadığımız zamanla daban-dabana ziddir, lakin o mənim əməyimdir. Onu yazmaq üçün, necə deyərlər «iynə ilə gor» qazmısam. Bu səbəbdən də onu olduğu kimi nəşr etmək qərarına gəldim.

GİRİŞ

1905-1907-ci illər inqilabı imperializm dövrünün ilk xalq inqilabı idi. Birinci rus inqilabı çar mütləqiyətinə ilk zərbə endirdi və gələcək yeni, qəti döyüşlərə zəmin hazırlamış oldu.

Birinci rus inqilabının ən mühüm nəticəsi cəmiyyətin yenidən qurulması uğrunda mübarizədə fəhlə sinfinin rəhbər rolunun artması idi. Tarixdə ilk dəfə idi ki, Rusiya proletariatı burcuademokratik inqilabın rəhbəri kimi çıxış edirdi. Fəhlə sinfinin tarixi rolunu yüksək qiymətləndirən V.İ.Lenin yazırıdı: «Burjuaziyanın hökmranlığını ancaq proletariat yixa bilər: çünkü proletariat elə xüsusi bir sinifdir ki, öz yaşayışının iqtisadi şəraiti onu bu hökmranlığı yuxmağa hazırlayıır, bunu etmək üçün ona imkan və qüvvə verir».¹

Ölkəmizin fəhlə sinfinin tarixinin, onun inqilabi mübarizədə iştirakının öyrənilməsi sovet tarixçiləri qarşısında duran ən mühüm vəzifəldən biridir. V.İ.Lenin 1905-1907-ci illər inqilabında Rusiya proletariatının toplamış olduğu zəngin təcrübənin öyrənilməsinə və təbliğ edilməsinə böyük əhəmiyyət verərək yazırıdı: «Biz çalışmalıyıq - həm də bizdən başqa heç kəs çalışmaya caqdır ki, coşğun, məzmunca zəngin, öz əhəmiyyəti və nəticələri etibarı ilə əzəmətli olan bu günlərə xalq... ətraflı, müfəssəl və əsaslı bələd olsun.»² V.İ.Lenin qeyd edirdi ki, «şüurlu fəhlələr üçün öz sinfinin hərəkatını, bunun mahiyyətini, bunun məqsəd və vəzifələrini, bunun şəraitini və əməli formalarını dərk etmək vəzifəsindən daha mühüm bir vəzifə yoxdur»³.

Rusiya fəhlə sinfinin ən qabaqcıl mübariz dəstələrindən biri olan Azərbaycan fəhlə sinfi inqilabi mübarizə tarixinin bütün mərhələlərində olduğu kimi, 1905-1907-ci illər inqilabi dövründə də böyük qəhrəmanlıqlar göstərmiş, inqilabi mübarizə tarixinə yeni-yeni səhifələr yazılmışdır. Birinci rus inqilabında Azərbaycan fəhlə sinfinin ayrı-ayrı dəstələri bu və ya digər dərəcədə iştirak

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri 25-ci cild, səh. 427-428.

² Yenə orada, 13-cü cild, səh. 26.

³ V.İ.Lenin. Əsərləri, 20-ci cild, səh. 393.

etdiyi kimi, bu illər ərzində Azərbaycan dəmiryol fəhlələri də çox böyük fəaliyyət göstərmiş, inqilabi mübarizənin ən ardıcıl döyüşkən dəstəsi olmuşlar. Lakin Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1905-1907-ci illər inqilabında iştirakı, bu mübarizədə dəmiryol fəhlələrinin tutduğu mövqeyi və rolu məsələsi indiyə kimi xüsusi tədqiqat obyekti olmamışdır. Halbuki bu mühüm məsələnin tədqiqi ölkəmizin qəhrəman fəhlə sinfinin tarixinin öyrənilməsi üçün olduqca zəruridir. Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1905-1907-ci illər inqilabında rolunun əhəmiyyətini və bu məsələnin tarix ədəbiyyatında indiyə kimi dərindən və əsaslı surətdə işıqlandırılmasına nəzərə alaraq həmin məsələni əsər üzərində işlərkən müəllif xüsusən V.İ.Leninin 1905-1907-ci illər inqilabının bir sıra mühüm məsələlərinə həsr etdiyi əsərlərindən geniş istifadə etmişdir. Bu əsərlərdə o, inqilabi mübarizədə fəhlə sinfinin tarixi rolunun marksist təhlilini vermiş, birinci rus inqilabının timsalında imperializm dövrü inqilablarının qanuna uyğunluqları haqqında dahiyanə nəticələr çıxarmışdır. Əsər yazılar kən V.İ.Leninin sənayenin inkişafı və proletariatın formallaşması, onun vəziyyəti və başqa mühüm məsələlərə həsr edilmiş əsərləri qiymətli mənbə kimi istifadə olunmuşdur.¹

Əsərin yazılmasında istifadə olunan qiymətli mənbələrdən biri də görkəmli partiya və ictimai-siyasi xadimlərin əsərləri olmuşdur.²

Əsər üzərində işlərkən müəllif istər mərkəzi, istərsə də yerli inqilabi-demokratik, bolşevik mətbuatında dərc olunan zəngin materiallardan geniş istifadə etmişdir. «Искра», «Вперед», «Пролетари», «Железнодорожник», «Девят-Qoç», «Тəkamül», «Ба-

¹ V.İ.Lenin. Rusiyada kapitalizmin inkişafı. Əsərləri 3-cü cild, səh. 5-595; İmperializm kapitalizmin ən yüksək mərhələsidir. Əsərləri, 22-ci cild, səh. 193-322; Fabrik və zavodlarda fəhlələrdən alınan cərimələr haqqında qanunun izahı. Əsərləri, 2-ci cild, səh. 17-64; Rusiyada fəhlələrin əmək haqqı və kapitalistlərin mənsəbi. Əsərləri, 18-ci cild, səh. 264-265; Tətil mübarizəsi və əmək haqqı. Yenə orada, səh. 266-267 və b.

² S.M.Əfəndiyev. Azərbaycan proletariatının inqilabi hərəkatı tarixindən, Bakı, 1957; A.Джапаридзе. Избранные статьи, речи и письма. 1905-1918гг. M.1958 və başqaları.

кински рабочи», «Бакински пролетари», «Гудок», «Yoldaş» və başqa bolşevik qəzetlərinin səhifələrində Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1905-1907-ci illər inqilabında iştirakına dair materiallar monoqrafiyanın yazılması üçün qiymətli mənbə olmuşdur. Əsərdə istifadə olunan belə qrup mənbələrə RSDFP Mərkəzi Komitəsinin, Peterburq, Moskva, Bakı, Tiflis partiya komitələrinin müxtəlif vaxtlarda nəşr etdikləri vərəqələri və intibahnamələri aid etmək olar.¹

Əsərdə «Каспи», «Баку» və başqa burjua qəzetlərində dərc edilən faktiki materiallardan da tənqid surətdə istifadə olunmuşdur.

Əsərin yazılmasında istifadə olunan başlıca və əsas mənbə müəllifin müxtəlif vaxtlarda bir sıra arxivlərindən toplamış olduğu arxiv sənədləri və materialları təşkil edir.

Əsərdə geniş istifadə olunan sənədlərin müəyyən qismi Azərbaycan SSR mərkəzi Dövlət Tarix Arxivinin fondlarından toplamılmışdır. Bu fondlarda Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin iqtisadi vəziyyətinə, tətil hərəkatında iştirakına dair saxlanılan material və sənədlər toplanmış və istifadə olunmuşdur.

Monoqrafiyada istifadə edilən arxiv materiallarının böyük əksəriyyəti Gürcüstan SSR Mərkəzi Dövlət Arxivində saxlanılır. Həmin arxivin bir sıra fondları, xüsusən «Qafqaz canişininin dəftərxanası» (F. 13), «Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi», (F. 279), Qafqaz baş polis idarəsi (F. 83/1 m.), «Zaqafqaziya Dəmiryolu Baş Emalatxanası» (F. 189), «Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi yol və binalar təmiri şöbəsi» (F. 292), «Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi Kommersiya şöbəsi» (F. 293), «Tiflis Məhkəmə palatası Prokuroru» (F. 114/27 m.), «Tiflis Məhkəmə palatası» (F. 113/23 m.), «Zaqafqaziya dəmiryolu zona Müvəqqəti General-qubernatorun dəftərxanası» (F. 18), quberniya jandarm idarəsi fondlarında,

¹ Листовки Кавказского Союза РСДРП 1903-1905 гг., М., 1955; Листовки бакинских большевиков. 1905-1907 гг. Баку, 1965; Прокламации большевистских организаций Закавказья 1904-1906 гг. Тбилиси, 1940; Листовки московских большевиков в период первой русской революции. М., 1955 и др.

habelə bir sıra başqa fondlarda saxlanılan və dəmiryol nəqliyyatının yaradılmasını, iqtisadi əhəmiyyətini dəmiryol fəhlələrinin təşəkkülü, vəziyyəti və eləcə də onların tətil hərəkatında iştirakını göstərən materiallar monoqrafiyanın yazılımasında böyük əhəmiyyət kəsb etmişdir.

Monoqrafiya Moskva şəhərindəki SSRİ Mərkəzi Dövlət Oktyabr inqilabi tarix arxivinin (SSRİ MDOİA), Leninqrad şəhərindəki SSRİ Mərkəzi Dövlət Tarix Arxivinin (SSRİ MDTA) və SSRİ Mərkəzi Dövlət Hərbi Tarix arxivinin (SSRİ MDHTA) sənədlərindən də geniş istifadə olunmuşdur. Moskva və Leninqrad Dövlət Tarix arxivlərindəki sənədlər Azərbaycanda dəmiryolun meydana gəlməsi tarixini, dəmiryol fəhlələrinin iqtisadi-ictimai və siyasi vəziyyətini, tətillərdə iştirakını, habelə Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin təşəkkülü məsələlərini işıqlandırmağa imkan verir.

Sov. İKP MK yanında marksizm-leninizm İnstitutunun Mərkəzi Partiya arxivindən, eləcə də Azərbaycan KP MK yanında Partiya Tarixi İnstitutunun arxivindən istifadə olunan sənədlərdə isə dəmiryol fəhlələrinin inqilabi mübarizəsinə siyasi partiyaların rəhbərliyindən, dəmiryolçu bolşeviklərin fəaliyyətindən bəhs olunur.

Əsər üzərində işlərkən müəllif yuxarıda adları çəkilən arxivlərlə yanaşı Zaqafqaziya Dəmiryolları İdarəsinin arxivində, Azərbaycan Dəmiryolları İdarəsinin Arxivində, V.İ.Lenin adına Mərkəzi Muzein Bakı Filialı (o zaman) neqativ fondunda və Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyası Tarix İnstitutunun Elmi Arxivində saxlanılan zəngin sənədlərdən və materiallardan da geniş istifadə etmişdir.

Birinci rus inqilabının bir çox mühüm məsələləri sovet tarixşünaslığında dərindən və əsash surətdə tədqiq olunmuşdur. Bu sahədə Azərbaycan tarixçiləri də mühüm işlər görmüşlər. Azərbaycan fəhlə sinfinin 1905-1907-ci illər inqilabında iştirakından bəhs edən əsərlərdən danışarkən ilk növbədə «Azərbaycan tarixi» (ikinci cild) və «Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin

oçerkələri» kimi fundamental əsərləri qeyd etmək lazımlı gəlir.¹ Bu kitablarda Azərbaycan fəhlə sinfinin inqilabi mübarizəsi, bu mübarizəyə bolşeviklərin və digər siyasi partiyaların rəhbərliyi və fəaliyyəti öz dolğun əksini tapmışdır. Lakin tədqiqat obyektinin genişliyinə və qarşıya qoyduğu məqsədinə görə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin birinci rus inqilabı dövründə mübarizəsi bu əsərlərdə yalnız epizodik şəkildə verilmiş, yeri gəldikcə bu mübarizədən nümunələr, misallar göstərilmişdir.

Tədqiqat obyekti seçdiyimiz mövzuya dair ayrı-ayrı sənədlər və materiallar vaxtı ilə buraxılmış olan bir sıra sənədlər məcməsində verilmişdir.² Bu məcmələrdə toplanmış olan sənədlər və materiallar Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin birinci rus inqilabı dövründə mübarizəsinin bəzi xarakterik cəhətlərini əks etdirir.

XX əsrin 50-ci illərində 1905-1907-ci illər inqilabının öyrənilməsi sahəsində sovet, o cümlədən Azərbaycan tarixçiləri, iqtisadçıları və filosofları bir sıra dəyərli tədqiqat əsərləri yaratmışdır. Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının müxbir üzvləri Ə.H.Quliyevin, Z.İ.İbrahimovun, B.Y.Axundovun, tarix elmləri doktorları M.A.Qaziyevin, İ.V.Striqunovun, P.N.Valuyevin, K.A.Hüseynovun fəlsəfə elmləri doktoru V.Y.Səmədovun, tarix elmləri namizədləri C.C.Hacinskinin, B.Y.Stelnikin, N.Y.Makayevin, M.Naydelin, S.N.Qarayevin, İ.Mədətovun, Q.M.Hüm-

¹ «Azərbaycan tarixi» 2-ci cild, Bakı 1964; «Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin oçerkələri», Bakı, 1964.

² Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Начало первой русской революции. Январь-март 1905 года, М. 1955; Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года, Ч.2, М. -Л., 1955; Бакинская стачка 1904 года. Сборник материалов, М., 1940, Высший подъем революции 1905-1907 гг. Ноябрь-декабрь 1905 года. Ч. 3, кн. 2., М., 1956; Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Бакы, 1956. Революция 1905-1907 гг. в Грузии. Документы и материалы. Тбилиси, 1956; Революционное движение в Армении 1905-1907 гг. Сборник документов и материалов. Ереван, 1965.

mətovun¹ və başqalarının dərc olunan yazmış olduğu əsərlərdə birinci rus inqilabı tarixinin öyrənilməsinə xüsusi diqqət yetirilmişdir. Zəngin məxəzələr əsasında yazılmış bu əsərlərdə Azərbaycan fəhlə sinfinin birinci rus inqilabı ərəfəsində vəziyyəti, inqilabi hərəkatda iştirakı və mübarizəsi, həmin illərdə Azərbaycanda marksizm ideyalarının yayılması kimi mühüm məsələlər öz əksini tapmışdır. Yeri göldikcə həmin əsərlərdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi hərəkatda iştirakına dair bir sıra mühüm hadisələr də bu və ya digər dərəcədə işıqlandırılmışdır.

Bütün adlarını çəkdiyimiz bu əsərlər içərisində Z.İ.İbrahimovun «Azərbaycanda 1905-1907-ci illər inqilabı» və M.Ə.Qaziyevin «Bakı proletariatının inqilabi mübarizə tarixindən (1905-

¹ Ə.N.Quliyev. Azərbaycan birinci rus inqilabı ərəfəsində XVI fəsil, Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 447-578; Yenə onun. 1903-cü ildə Bakıda iyul tətili, Mİ Azərbaycan filialının əsərləri, XVI cild, Bakı, 1949, Yenə onun. Alyoşa Caparidze (Tarixi bioqrafik oçerk). Bakı, 1957; Yenə onun. Kommunizm uğrunda mərd mübariz Lado Ketsxoveli, Bakı, 1954; Z.I.İbragimov. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане. Bakı, 1955; Yenə onun. Азербайджан в годы первой русской революции. «История Азербайджана» книга, 2-ci cild. Bakı, 1960; Yenə onun Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане и ее особенности. «Азербайджан в годы первой русской революции» книга, Bakı, 1966; B.Y.Axundov. Монополистический капитал в дореволюционной Бакинской нефтяной промышленности. M., 1959; Kaziev M.A. Из истории революционной борьбы Бакинского пролетариата (1905-1910 гг.) Bakı, 1956; İ.V.Ctriugunov. Из истории формирования бакинского пролетариата (70-90 годы XIX в.). Bakı, 1960; P.N.Valuiev. Большевики Азербайджана в первой русской революции. Bakı, 1963; K.A.Guseynov, M.I.Haideľ. Очерки истории профдвижения в Азербайджане. Bakı, 1966; V.Y.Samedov. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Часть II, Bakı, 1966; D.D.Gadžinskiy. В огне революционной борьбы. Bakı, 1965; Stelynik B.Y. Bakıńskiy pröletariat v gody reakcii (1907-1910 gg.), Bakı, 1969; Makieev N.Y. Организация и деятельность нелегальных типографий Бакинских большевиков (1905-1907 gg.). «Труды Азербайджанского филиала» ИМЭЛ С при ЦК КПСС». Bakı, 1955, t. XIX; S.N.Qarayev. V.I.Leninin Bakıda fəhlə mətbuatının təşkilində Azərbaycan iskraçılara köməyi, Bakı, 1964; İ.Mədətov. 1905-ci ildə Bakı proletariatının inqilabi tətil hərəkatı tarixindən, Bakı, 1965; Q.M.Hümbətov. «1905-1907-ci illərdə Yelizavetpol quberniyasında inqilabi hərəkat» namizədlik dissertasiyası, Bakı, 1965 və b.

1910-cu illər)» əsərlərini xüsusi olaraq göstərmək lazımdır. Başqa əsərlərdən fərqli olaraq həmin kitablarda Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi mübarizədə iştirakı məsələsinə daha geniş yer verilmişdir.

Lakin yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi tarixçilərimizin Azərbaycanda 1905-1907-ci illər inqilabına həsr etdikləri heç bir əsərdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi mübarizədə iştirakı əsaslı tədqiqat obyekti olmamışdır.

Lakin onu da göstərmək lazımdır ki, əgər birinci rus inqilabına həsr olunan əsərlərdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin tətil hərəkatından qismən bəhs edilmişsə, lakin biz bunu dəmiryol fəhlələrinin təşəkkülü və vəziyyətinin tədqiq olunması haqqında deyə bilmərik. Doğrudur, A.Arqutinski-Dolgorukov¹ və Q.Xundadzenin² Zaqafsqaziyada dəmiryol nəqliyyatının yaradılmasından və onun ölkənin təsərrüfatında oynadığı roldan bəhs olunan əsərləri müstəsna edilərsə bu mühüm məsələ hələ toxunulmamış qalmışdır.

Odur ki, namizədlik dissertasiyası məqsədli əsər üzərində işlərkən müəllif Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının yaradılması, dəmiryol fəhlələrinin təşəkkülü, tərkibi, vəziyyəti və bu kimi zəruri olan məsələləri bir sıra arxiv fondlarını və müxtəlif mənbələri araşdırmaq yolu ilə əldə etməyə, əslində bu məsələləri əhatə edən birinci fəsli tədqiqat əsasında yazmağa məcbur olmuşdur. Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1905-1907-ci illər inqilabi ərafəsində və inqilabin gedişi dövründə iqtisadi vəziyyəti, iş şəraiti, siyasi hüquqsuzluğu və başqa bu kimi mühüm məsələləri dərindən öyrənmədən isə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi mübarizədə nə səbəbdən fəal iştirak etdiyini izah etmək, bu mübarizədə onun mövqeyini müəyyənləşdirmək əsla mümkün deyildir. Odur ki, biz istər-istəməz əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş xronoloji çərçi-

¹ Аргутински-Долгоруков А. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за 25 лет ее существования (1871-1896 гг.). Тифлис, 1896 г.

² Хундадзе Г.Г. Очерки по истории строительства Закавказской железной дороги за 50 лет (1865-1915). Тифлис, 1937 г.

vədən bir qədər kənara çıxmağa və Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının meydana gəldiyi 1880-ci ildən 1907-ci ilə qədər olan dövrü də müəyyən qədər tədqiq etməyə məcbur olduq.

Yeri gölmüşkən onu da qeyd etmək lazımdır ki, dəmiryol fəhlələrinin birinci rus inqilabında iştirakı məsələsi yalnız 50-60 il əvvəlki zamanlarda ölkəmizin bir sıra tarixçilərinin diqqətini cəlb etmişdir. Bu məsələyə dair digər sovet respublikalarında bəhs etdiyimiz dövrdə bir neçə namizədlik dissertasiyası müdafiə edilmiş¹ bir sıra məqalələr yazılmışdır.² Lakin həmin tədqiqatlar bu mühüm məsələnin öyrənilməsi sahəsində atılan ilk addımlar olub əsasən ayrı-ayrı dəmiryollarını əhatə edir.

Təqdim olunan dissertasiya işində yuxarıda göstərildiyi kimi, Azərbaycanda 1905-1907-ci illər inqilabında dəmiryol fəhlələrinin mütləqiyət və kapital əleyhinə apardıqları əzəmətli mübarizənin tarixini tədqiq etməyə təşəbbüs edilmişdir. Lakin müəllif mövzunun qarşısına qoyulan vəzifənin tam və hərtərəfli işıqlandırılması iddiasında deyildir. Konkret tarixi materialın olmaması və yaxud az olması səbəbindən əsərdə bu və ya digər məsələlərin tədqiq edilməsi və işıqlandırılması eyni səviyyədə deyildir.

Bununla belə, təqdim edilən əsər bu mühüm mövzunun öyrənilməsində ilk addım olub, onun gələcəkdə daha dərindən tədqiq olunmasına təkan verəcəkdir.

¹ Серый Ю.Д. Рабочие Владикавказской железной дороги в революции 1905-1907 гг. Диссертация. Ростов, 1960, Гос. Публ. библиотека им. В.Ильинина; Взеадзе Г.Г. Из истории революционной борьбы железнодорожных рабочих Грузии в 1905-1907 гг. Диссертация. Тбилиси, 1959; Пушкарева И.М. Железнодорожники России в Всероссийской Октябрьской политической стачке 1905 года. Диссертация, М., 1959, Гос. Публ. библиотека им. В.Ильинина; Асылбеков М.Х. Формирования кадров рабочих на железных дорогах Казахстана. (Конец XIX - начало XX вв.), Автореферат Алма-Ата, 1963.

² Н.Ростов. Железнодорожники в революционном движении 1905 г.М.-Л. 1926; Yenə opin железнодорожники в первой революции, Сборник. «Пролетариат в революции 1905-1907 гг. М. -Л., 1930, сəh. 124-172; Б.Кругляков. Правительства и железнодорожная забастовка в Петербурге в 1905 г. Журнал «Красная летопись», 2, 1925, сəh. 64-89; І.Sokolov. 1905 год на Рязано-Уралск Ж.Д. Саратов, 1925.

Ölkəmizin dəmiryol fəhlələrinin sosialist inqilabı, həm də milli-azadlıq uğrunda mübarizəsi tarixi hələ uzun illər tədqiqatçıların diqqətini cəlb edəcəkdir.

Əsərin yazılmasında sovet tarixçilərinin, o cümlədən Azərbaycan tarixçilərinin 1905-1907-ci illər inqilabının tarixindən bəhs edən monoqrafiyaları, kitabçaları, məqalələri müəllifə çox böyük kömək göstərmişdir.

I FƏSİL

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOL FƏHLƏLƏRİ VƏ QULLUQ-ÇULARI BİRİNCİ RUS İNQİLABI ƏRƏFƏSİNDE

1. Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının yaradılması

XIX əsrin ikinci yarısında, xüsusən 90-cı illərdə Azərbaycanda kapitalizm inkişaf etməyə başladı. Abşeron yarımadasında neft sənayesinin sürətli inkişafı sənayenin digər sahələrinin yüksəlməsinə, kapitalist istehsal üsulunun genişlənməsi və dərinləşməsinə Azərbaycanın getdikcə ümumdünya bazarlarına cəlb olunmasına qüdrətli təkan verdi. Artıq bu zaman Bakı nefti Rusiya imperiyasında istehsal olunan neftin 96 faizini təşkil edirdi.

90-cı illərdə Bakı ətrafında neft emalı zavodları yerləşən bütöv rayonlar meydana gəldi. 1890-cı ildə Bakıda 148 neft emalı müəssisəsi var idi.¹ XX əsrin başlanğıcında artıq Azərbaycanda çoxlu mexaniki zavod və emalatxana, elektrik stansiyaları, gəmi təmiri zavodu, toxuculuq, ipəkçilik, tütün fabrikları, buxar dəyirmanları və digər sənaye müəssisələri işləyirdi.

V.İ.Lenin Bakı rayonunda neft istehsalının genişlənməsindən, Bakının böyük sənaye şəhərinə çevrilməsindən bəhs edərək yazırıdı: «Neftin demək olar ki, hamısı Bakı guberniyasında hasil edilir, buna görə də Bakı şəhəri əhəmiyyətsiz bir şəhər ikən dönbü Rusiyada ... birinci dərəcəli sənaye mərkəzi olmuşdur.²

Sənayenin sürətli inkişafı ilə yanaşı XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın kənd təsərrüfatında əmtəə istehsalı da getdikcə daha çox kök salırdı. Kənd təsərrüfatının bir çox sahələri, xüsusən pambıqçılıq, ipəkçilik, maldarlıq, tütünçülük ilə dən-ilə artır, ticarət əkinçiliyi genişlənir, qəzalar arasında iqtisadi əlaqələr güclənir, daxili və xarici bazar böyüyürdü.

Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda gedən bu prosesləri dərindən bilən V.İ.Lenin hələ «Rusiyada kapitalizmin inki-

¹ Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 224.

² V.İ.Lenin. Əsərləri, 3-cü cild, səh. 479.

şafı» adlı əsərində yazmışdı: «Rusiya kapitalizmi Qafqazı dünya əmtəə tədavülünə cəlb edirdi, onun patriarxal qapaklıq qalıqlarını aradan qaldırır və öz fabrikləri üçün özünə bazar yaradırı ... Əhalisi dünya təsərrüfatından, hətta tarixdən də kənarda qalmış... bir ölkə - neft sənayeçiləri, şərab alverçiləri, bugda və tütün fabrikantları ölkəsinə çevrilirdi».¹

Kapitalist istehsal münasibətləri Azərbaycanın iqtisadiyyatına heç də eyni dərəcədə sirayət etmirdi. Azərbaycanın əksər hissəsi hələ də aqrar bir ölkə olaraq qalmaqdır idi.

Rusiyada kapitalizmin inkişafı nəqliyyata, xüsusən dəmiryol nəqliyyatına olan ehtiyacı daha çox hiss etdirirdi, hecdə təsadüfi deyildi ki, 90-ci illərdə nəinki mərkəzi Rusiyada, hətta ucqarlarda belə dəmiryol çəkilişi işi xeyli genişlənmişdi. 40 il ərzində, yəni 1860-1900-cü illərdə Rusiyada 50 min kilometrə yaxın dəmiryol xətti çəkilib istifadəyə verilmişdi.² 1905-ci ildə isə Rusiyada (Finlandiya daxil olmadan) 57.652 kilometr dəmiryolu var idi.³

Zaqafqaziyada dəmiryolu çəkilişi XIX əsrin ikinci yarısında başlanmışdır. Zaqafqaziyanın təbii zənginliyi, əlverişli coğrafi mövqeyi, strateji əhəmiyyəti, onun Şərqi bazarlarına yaxın olması və ən nəhayət «Qafqazın Rusiya tərəfindən iqtisadi» fəthini başa çatdırmaq siyasəti çarizmi bu ölkədə dəmiryolu çəkməyə məcbur etmişdi. Neft və başqa sənaye sahələrindən milyonlarla gəlir əldə edən yerli və xarici kapitalistlərin mənafeyi və dəmiryolunun çəkilməsini tələb edirdi. Dəmiryolu çarizmə ucqarlarda müstəmləkə qaydalarını möhkəmlətmək üçün də lazımdı.

Zaqafqaziyada, eləcə də Azərbaycanda dəmiryolu çəkilişinin iqtisadi, siyasi və strateji əhəmiyyəti çar Rusiyasının hakim dairələrini dönə-dönə düşündürmüştür. Hələ 1857-ci ildə Qafqaz canişini Baryatinski imperatora təqdim etdiyi xüsusi hesabatda

¹ V.I.Lenin. Əsərləri, 3-cü cild, səh. 580.

² П.С.Гусятников. Назревание революционного кризиса в России в начале XX века, М., 1969, сəh. 7.

³ V.I.Lenin. Əsərləri, 3-cü cild, səh. 580.

Zaqafqaziyanın imperiya ilə zəif əlaqəsindən bəhs edərək yazmışdır: «Hazırda Zaqafqaziya vilayətlərinin imperiya ilə əlaqəsi yalnız coğrafi xəritə üzərindədir. Həqiqətdə isə onlar hər cür münasibətdə Rüsiyadan ayrılmış bir ölkədən ibarətdir. Nəqliyyat sahəsindəki fövqəladə çətinliklər Zaqafqaziyanı həm hərbi, həm də iqtisadi cəhətdən imperiyadan tamamilə ayırrı».¹

Qafqaz canışını Mixail Nikolayeviç isə 1869-cu il yanvarın 7-də qardaşı, çar II Aleksandra göndərdiyi raportda bir daha bu məsələyə toxunaraq yazırırdı: «Təkcə silah, rus ordusu, inzibati sərəncamlar vasitəsilə Qafqaz xalqlarının ruslaşdırılmasını başa çatdırmaq mümkün deyildir. Qafqazı təkcə inzibati cəhətdən deyil, həm də iqtisadi cəhətdən Rusiyaya yaxınlaşdırmaq, onu mərkəzi Rusiyadan ayıran məsafəni qısaltmaq lazımdır ki, bunu da yalnız dəmiryolun çəkilməsi vasitəsilə etmək olar... Belə yol Zaqafqaziya ölkəsinə həmişəlik olaraq möhkəm və ayrılmaz tellərlə bağlaya bilər, Qafqaz yaxın gələcəkdə ayrıca ölkə deyil, Rusiyanın Asiya sərhədlərində davamı kimi mövcud ola bilər».²

Çar hökumətinin fikrincə dəmiryolu Rusiya ilə Azərbaycan arasında iqtisadi əlaqələri daha da möhkəmləndirir, Bakı neftinin, eləcə də kənd təsərrüfat məhsullarının mərkəzi Rusiya bazarlarına daşınmasını ucuzlaşdırır, xəzinəyə milyonlarla mənfəət verirə bilərdi. Bununla yanaşı Zaqafqaziya dəmiryolu çarizmə fəhlələrin çıxışlarını boğmaq, Yaxın Şərqdə təcavüzkarlıq məqsədlərini həyata keçirmək üçün hərbi-strateji baxımdan da lazımdı.

V.İ.Lenin müstəmləkələrdə dəmiryolların metropoliya üçün oynadığı roldan bəhs edərək «İmperializm kapitalizmin ən yüksək mərhələsidir» adlı əsərinin müqəddiməsində yazırırdı: «Dəmiryollar çəkilməsi sadə, təbii, demokratik, mədəni, mütərəqqi bir iş kimi görünür: pul alıb kapitalist köləliyini yaxşı qələmə verən burjua professorlarının və xirdə burjua filisterlərinin gözündə

¹ А.Аргутински-Долгоруков. История сооружения и эксплуатации Закавказской жел. дор. за 25 лет ее существования (1871-1895 гг) Тифлис, 1895, сəh. 49

² SSRİ MDTA, F. 1263, siyahı 59, iş 3397, vər. 70, 76

bu belədir. İşdə isə, bu müəssisələrin ümumiyyətlə istehsal vasitələri üzərindəki xüsusi mülkiyyətə min yolla bağlayan kapitalizm bağları həmin dəmiryol çəkilməsini döndərib milyonlarla adamı (müstəmləkələr, üstəlik yarım müstəmləkələrdə),... əsarətdə saxlamaq üçün alət etmişdir.¹

Azərbaycanda dəmiryol tikilməsi işi XIX ərin ikinci yarısında başlamış və get-gedə geniş miqyas almışdır. 1880-cı il yanvarın 20-də «neft sahəsi» adlanan Bakı-Sabunçu-Suraxanı dəmiryolu çəkilib istismara verildi. 25 kilometr uzunluğunda olan bu yol Azərbaycanda ilk dəmiryol xətti idi.² Bakı-Sabunçu dəmiryolu neft məhsulları daşımaq üçün nəzərdə tutulsa da eyni zamanda bu yolla gündə minlərlə sərnişin daşınırıldı. 90-cı illərdə hər gün Bakıdan Sabunçuya yola salınan 6 sərnişin qatarı fəhlələrin xeyli hissəsini güc-bəla ilə neft mədənlərinə daşıya bilirdi. 1900-cü ildən sonra hər il Bakı-Sabunçu-Suraxanı dəmiryolu ilə gedib-gələn sərnişinlərin sayı 1 milyon 200 min nəfərdən çox olurdu.³ Büyük iqtisadi əhəmiyyətinə baxmayaraq bu yol neftin dəmiryol nəqliyyatı vasitəsilə daşınmasını yalnız Abşeron yarımadasında həll edirdi. Əsas məsələ isə Bakı neftini Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına və Qara dəniz vasitəsilə xaricə ixrac etməkdən ibarət idi.

Bu sahədə görülmüş mühüm işlərdən biri 1883-cü il mayın 8-də Bakı-Tiflis arasında 551 kilometr məsafədə çəkilən ilk magistral dəmiryolu oldu.⁴ Öz böyüklüyü və iqtisadi roluna görə bu yol Zaqafqaziyanın təsərrüfat həyatında xüsusi əhəmiyyət kəsb edirdi. Azərbaycanda magistral dəmiryol xətlərindən digəri Vla-

¹ V.I.Lenin, Əsərləri, 22-cild, səh. 199.

² Çar Rusiyasının texniki-iqtisadi geriliyi üzündən Zaqafqaziyada dəmiryol tikintisi xarici kapitalistlərə konsessiyaya verilmişdi. Xarici kapitalistlərdən ingilis mötəbələri Baronat Parkins və Payker 1867-ci ildə «Zaqafqaziya dəmir yolu sahmdar cəmiyyətini» təşkil etdilər. Zaqafqaziya ilk dəmiryol xətti 1871-ci ildə Poti-Tiflis arasında çəkildi.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 562, vər. 8.

⁴ А.Аргутински-Долгоруков. История сооружения и эксплуатации Зак. жел. дор. за 25 лет ее существования (1871-1895 гг.) Тифлис, 1896, səh. 54.

diqafqaz dəmiryolunun bir hissəsi olan Biləcəri-Dərbənd dəmiryol xətti idi. Uzunluğu 231 kilometr olan bu yol 1900-cü il noyabrın 1-də çəkilib istismara verildi.¹

Zaqafqaziya dəmiryolu ümumiyyətlə, 15 sahəyə bölündürdü. Bu sahələrdən biri (Qara-Təpə-Tovuz, Qovlar-Kəran, Mingəçevir-Kürdəmir, Kerar-Ələt, Duvanni-Suraxanı dəmiryol sahələri) Azərbaycan ərazisinə daxil olurdu.²

Azərbaycana daxil olan VI-X sahələrin özləri də hər biri 10-12 versdən ibarət olan 14 kiçik sahəyə bölündürdü.

90-cı illərin ortalarında Azərbaycanın ərazisində istismar olunan dəmiryol xətlərinin ümumi uzunluğu 515 kilometrdən ibarət idi. 1900-cu il noyabrın 1-də Vladiqafqaz dəmiryolunun 231 kilometrlik Biləcəri-Dərbənd xətti istismara verildikdən sonra Azərbaycanda magistral dəmiryol xətlərinin ümumi uzunluğu 746 kilometrə çatırdı.³

Qeyd etmək lazımdır ki, XX əsrin əvvəlində magistral xətlə yanaşı Ağstafa-Yevlax arasında 150 kilometrlik və Hacıqabul-Bakı arasında 119 kilometrlik ikinci xəttin çəkilməsi Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının istismar gücünü xeyli artırdı.⁴

Zaqafqaziya dəmiryolu ümumiyyətlə 4 quberniyadan: Kutaisi, Tiflis, Yelizavetpol və Bakı quberniyalarının ərazisindən keçirdi. Yelizavetpol quberniyasında 225 verstlik bir məsafədə Qazax, Yelizavetpol, Ərəş (cənub hissəsi) və Cavanşir (şimal hissəsi) qəzalarını kəsən yol Ləki stansiyası yaxınlığında Bakı quberniyasının ərazisinə daxil olurdu.⁵

Yelizavetpol quberniyasının yerdə qalan qəzalarından Zən-

¹ В.Н.Худатов. Закавказье (Историко-экономический очерк). М.-Л., 1926, сəh. 148-149.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 757, vər. 90.

³ Yenə orada, iş 107, vər. 114; Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1895, сəh. 2; Кавказский календарь за 1914 год, Тифлис, 1915, сəh. 196-197.

⁴ Кавказская календарь за 1914 год, сəh. 197.

⁵ Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, сəh. 16

gəzur yoldan 70-150 verst aralı qalırdı, Şuşa və Cəbrayıl qəzaları isə özlərinin şərqi qurtaracaqlarında dəmiryol xəttinə yaxınlaşırıdı. 90-cı illərin ortalarında quberniyanın yolun fəaliyyət göstərdiyi rayonda bütünlüklə azərbaycanlılardan ibarət 605 min nəfər əhalisi yaşayırıdı.¹

Bakı quberniyasında 260,5 verst uzanan dəmiryolu, Göyçay, Şamaxı, Cavad və Bakı qəzalarından keçirdi.² Quberniyanın Quba və Lənkəran qəzaları yoldan kənarda qalırdı. Lakin həmin qəzaların əhalisi bu və ya digər şəkildə yoldan fayda görürdü. Azərbaycanın bu quberniyasında 90-cı illərdə 713 min əhalisi yaşayırıdı.³

Quberniyanın mərkəzi Bakı şəhəri Zaqaqaziyada böyük ticarət mərkəzi hesab olunurdu. Bakı daxili və xarici bazarlara böyük miqdarda neft məhsulları çıxarmaqla yanaşı, həmçinin Rusiyanın fabrik-zavod mallarını, habelə Orta Asiyadan müxtəlif kənd təsərrüfat məhsullarını ucuz su yolundan qəbul edib dəmiryolla Zaqaqaziya, Yaxın Şərqi, hətta Qərbi Avropa ölkələrinə göndərilməsini təmin edən böyük ticarət şəhəri idi.

Beləliklə, çar hökumətinin yeritdiyi müstəmləkəçi siyasetə baxmayaraq, dəmiryol xətlərinin çəkilməsi və onun yaratdığı bütün imkanlardan geniş istifadə edilməsi obyektiv olaraq Azərbaycanda sənayenin güclü inkişafına səbəb oldu, daxili bazarı genişləndirdi, xarici ticarətin artmasına kömək etdi. K.Marksın dediyi kimi, dəmiryollar ölkənin böyük sahələrə səpələnmiş qüvvələrini birləşdirdi.⁴ Dəmiryol nəqliyyatı Azərbaycanı Rusiya və Zaqaqaziya quberniyaları ilə birləşdirdikdən sonra sənaye və kənd təsərrüfat məhsulları ixracı xeyli artdı.

Zaqaqaziya dəmiryolu ilə yük və sərnişin daşınmasının il-

¹ Yenə orada. Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, səh. 16

² Yenə orada.

³ Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, səh. 17.

⁴ К.Маркс и Ф.Энгельс. Сочинения Т. XIII, ч. II., М., 1936, сəh. 192.

dən-ilə artdığını aşağıdakı cədvəldən aydın görmək olar:¹

Yük daşınmışdır	1874	1884	1894	1904
Yük daşınması* min pud hesabı ilə	8386	39357	149.089.318	292731017
Sərnişin daşınma- sı (min nəfər he- sabı ilə)	368	758	1.250.955	6085754
Bütün yolun orta hesabla illik gəliri (min man. hesabı ilə)	1398	4506	15.310.883	33329933
Yolun uzunluğu (verst hesabı ilə)	289	941	1047	1532

Cədvəldən göründüyü kimi 20 il ərzində, xüsusən sonuncu 10 il ərzində Zaqafqaziya dəmiryolunun fəaliyyəti xeyli genişlənmişdir. Bakı-Tiflis xətti açıldıqdan sonra yoldan əldə edilən mən-fəət görünməmiş dərəcədə artmışdı. 1874-1884-cü illərə nisbətən 1884-1894-cü illərdə Zaqafqaziya dəmiryolunun illik ümumi gəliri 6 dəfə artmış, başqa sözlə 1874-cü ildə 1,5 milyon manata çatmadığı halda, 1893-cü ildə 19 milyon manat təşkil etmişdir. 1904-cü ildə isə bu gəlir 33 milyon manatdan artıq olmuşdur.

Zaqafqaziya dəmiryolunun Azərbaycan sahəsi istismara və rildikdən sonra yolun yükdaşımıza imkanları olduqca genişləndi. Bunun nəticəsində Zaqafqaziya dəmiryolu ilə 1874-cü ildə 8 milyon pud yük daşındığı halda, 1904-cü ildə yük daşınması 292,7 milyon puda çatdı.² Zaqafqaziya dəmir yolu ilə göndərilən yükün 75 faizini bu zaman ölkənin təbii sərvətləri təşkil edirdi. 80-cı illərə qədər Bakı ilə Rusiyanın sənaye mərkəzləri arasında

¹ Закавказская железная дорога и ее экономическое значение , Тифлис, 1896, səh. 19-22, Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 309, vər. 3; Отчет управления Закавказской железной дороги за 1895 год, Тифлис, 1896, səh.1-2; Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 639, vər. 1-2,7.

* Yol idarəsinə məxsus göndərilən yüksək bura daxil edilmir.

² Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, səh. 23, Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 639, vər. 1-2.

dəmiryolunun olmaması neft istehsalının artmasına mane olur və neftin daşınmasını ləngidirdi. Bakı-Tiflis, bir qədər sonra isə Bakı-Dərbənd dəmiryol xətlərinin çekilib başa çatdırılması, Xəzər Dəniz Donanması vasitəsilə yük daşınmasının genişlənməsi və ən nəhayət bu nəqliyyat vasitələrində qara neftdən yanacaq kimi istifadə edilməsi neft sənayesinin gələcək inkişafında böyük rol oynadı.¹ Bəhs etdiyimiz dövrdə Bakı nefti təkcə Zaqafqaziyanın və Rusiyanın deyil, dünya bazarı üçün də fövqəladə əhəmiyyət kəsb edirdi. Bunu demək kifayətdir ki, 1893-cü ildə bütün dünyada 735 milyon pud neft çıxarılırdı ki, onun 375 milyon pudu, yəni 51 faizi ABŞ-in, 339 milyon pudu, yəni 46 faizi Rusiyanın və 21 milyon pudu, yəni 3 faizi isə yerdə qalan ölkələrin payına düşürdü. Rusiyada çıxarılan neftin 337 milyon pudu Bakı rayonunda çıxarılırdı.² Buradan aydın görünür ki, Bakı nəinki Rusiya imperiyasını neft və neft məhsulları ilə təchiz edən yeganə rayon idi, hətta dünya neft bazarlarında Amerika ilə bərabər addımlayırdı.

Bakının dəmiryol xətlərilə Rusiya və dünya bazarlarına qoşulması onun sonrakı iqtisadi yüksəlişində böyük əhəmiyyət kəsb etdi. Başqa amillərlə yanaşı bu yüksəlmiş hər şeydən əvvəl özünü neft hasilatının artmasında göstərirdi. Məsələn, 1880-ci ildə 20,7 milyon pud, 1884-cü ildə 89 milyon pud, 1886-ci ildə 120 milyon pud, 1888-ci ildə 194 milyon pud, 1890-ci ildə 239 milyon pud, 1893-cü ildə isə 337 milyon pud net çıxarılması müəyyən dərəcə Abşeron yarımadasında nəqliyyat vasitələrinin yaradılması və inkişaf etdirilməsilə əlaqədar idi. Neft məhsullarının daşınmasında Xəzər Dəniz Donanmasının əsas yer tutmasına baxmayaraq Bakı-Tiflis dəmiryolunun işə salınması nəticəsində dəmiryolu ilə Bakıdan daşınan neft məhsulları ildən-ilə artırdı. Bu artımı aşağıdakı cədvəldən aydın görmək olar.³

¹ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 224-225.

² Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, сəh. 42, 43,

³ Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, сəh. 78; Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 639, vər. 1-2; Bakinskiy torgovopromyshlennyyi sbornik, Bakı, 1901, səh. 114.

İllər	Dəmiryolla daşınan neft məhsullarının miqdarı	Bütün daşınan yüke nisbətən faizi
1883	3,900 000 pud	11/
1885	11.900 000 --	19/
1887	20,500 000 --	21/
1889	46.721 000 --	30/
1891	61.800 000 --	32/
1893	73.400 000 --	30/
1902	88.224 680 --	33,4/

Beləliklə, 90-cı illərin ortalarında artıq Azərbaycan neftinin üçdə bir hissəsi təkcə Zaqafqaziya dəmiryolunun Bakı-Tiflis qolu vasitəsilə daşındırıldı. Neftin daşınması ilə əlaqədar olaraq Bakı stansiyasında 200 000 pud, Yelizavetpolda 60 000 pud, Hacıqabul, Yevlax və Ağstafa stansiyalarında isə 30 000 pud tutumu olan iri çənlər quraşdırılmışdı.¹ O dövrün iqtisadçıları haqlı olaraq Zaqafqaziya dəmiryolunu «neft yolu» adlandırırdılar. Ümumiyyətlə Zaqafqaziya dəmiryolu ilə daşınan yükün üçdə iki hissəsinin neft məhsullarının daşınması təşkil edirdi. Azərbaycan neftinin Rusiya bazarlarına daşınması Biləcəri-Dərbənd qolu vasitəsilə Vladiqafqaz dəmiryolu ilə Zaqafqaziya dəmiryolunun birləşməsindən sonra daha çox artdı. Məsələn, 1883-cü ildə Rusiyaya 12,5 milyon pud neft göndərildiyi halda, 1901-ci ildə 51,6 milyon pud neft məhsulları göndərilmişdi.²

Həmin dövrdə Azərbaycanın ən çox yük göndərən iri stansiyaları Bakı, Gəncə, Ağstafa, Yevlax hesab olunurdu. Bakı nəinki təkcə Azərbaycanda, hətta bütün Zaqafqaziyada çox böyük miqdarda yük yola salan və yük qəbul edən dəmiryol stansiyası idi. Zaqafqaziya dəmiryolu ilə göndərilən və qəbul edilən yükün həcmində görə Bakı stansiyası birinci yeri tuturdu. 1880-cı ildə Bakı stansiyasından Batum istiqamətinə 58,9 milyon pud müxtəlif adda yük göndərildiyi halda, Bakı-Tiflis xəttinin yerdə qalan

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 479, vər. 4.

² Присоединение Азербайджана к России и его прогрессивные последствия в области экономики и культуры, Bakı, 1966, səh. 182.

stansiyalarından cəmi 20 milyon 858 min pud, yəni 2 dəfədən az yük yola salınmışdır.

Birinci rus inqilabı ərzəsində, Vladiqafqaz dəmiryolunun Biləcəri-Dərbənd qolu istifadəyə verildikdən sonra Bakıdan aq neftin daşınmasında dəmiryol nəqliyyatının rolunu aşağıdakı cədvəldən aydın görmək olar:¹

Bakıdan müxtəlif istiqamətlərdə aq neft göndərilməsi (pud hesabı ilə)				
İllər	Zaqafqaziya dəmiryolu (Bakı-Tiflis) vasitəsilə göndərilməsi	Xəzər dəniz yolu vasitəsilə göndərilməsi	Vladiqafqaz dəmiryolu (Bakı-Dərbənd) vasitəsilə göndərilməsi	Üç istiqamətdə göndərilməsi
1900	62,4 mln. pud	0,6 mln. pud	60,7 mln. pud	123,7 mln. pud
1901	75 mln. pud	1,5 mln. pud	51,7 mln. pud	128,2 mln. pud
1902	71 mln. pud	2,3 mln. pud	4,6 mln. pud	119,3 mln. pud
1903	70,4 mln. pud	3,8 mln. pud	71,4 mln. pud	145,6 mln. pud
Cəmi	278,8 mln. pud	8,2 mln. pud	229,8 mln. pud	516,8 mln. pud

Cədvəldən göründüyü kimi, aq neftin Bakıdan ixrac olunmasında dəmiryol nəqliyyatı aparıcı rol oynayırırdı. Belə ki, 4 il ərzində Bakıdan dəmiryol və su yolu vasitəsilə göndərilən 516,8 milyon pud aq neftin 507,8 milyon pudu dəmiryolla yalnız 9,1 milyon pudu isə su yolu vasitəsilə göndərilmişdi.

Azərbaycanın dəmiryol stansiyalarından neft məhsullarından başqa pambıq, taxıl, yün, ipək, tütün, mevvə və kənd təsərrüfatının digər məhsullarının göndərilməsi 1883-cü ildən sonra müntəzəm olaraq artmışdı.

1902-ci ildə Azərbaycanın iri dəmiryol stansiyalarından Batum tərəfə yük və sərnişin daşınmasını göstərən cədvələ nəzər salaq.²

¹ С.А.Кадерь. Нефть и ее дереваты как товар и предмет обложения налогом, СПб, 1907, сəh. 173.

² Аргутински-Долгоруков. Göst. əsəri, səh. 419. Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 562, vər. 7, 18, 19-20.

Göndərilmişdi	Bakı	Yelizavetpol	Biləcəri	Ağstafa	Yevlax
Yük göndərilməsi (min pud hesabı ilə)	92973005	780432	11970177	514005	948914
Sərnişin göndərilmiş (min nəfər hesabı ilə)	201.801	61.225	59.529	20.928	41.890

XX əsrin əvvəlində də Azərbaycandan Zaqafqaziyanın qərb rayonlarına yük və sərnişin daşınması artmaqda davam edirdi. Zaqafqaziyanın digər stansiyaları ilə müqayisə göstərir ki, istər yük və istərsə də sərnişin daşınmasında həmişə bir qayda olaraq birinci yeri Bakı, sonra Tiflis, Şorapani, Yelizavetpol, Biləcəri stansiyaları tuturdu.

Azərbaycan stansiyalarından qərbə tərəf göndərilən kənd təsərrüfat məhsulları içərisində başlıca yeri pambıq, taxıl, bağçılıq və heyvandarlıq məhsulları tuturdu.

1890-ci ildə Tiflis istiqamətinə dəmiryolla cəmi 933 000 pud pambıq göndərilmişdi. Onun 869 min pudu, yəni 93%-ni, 1892-ci ildə daşınan 1.551 min pudun 1.478 min pudu, yəni 95%-ni, 1893-cü ildə göndərilən 1571 min pudun 1.544 min pudu, yəni 98%-ni Azərbaycanın Bakı, Ağstafa və Ləki stansiyalarından göndərilən pambıq təşkil etmişdir.¹

1890-1894-cü illər arasında, yəni 5 ildə dəmiryolla Zaqafqaziyanın qərb rayonlarına göndərilən 6.211 000 pud dùyünün 5.880 000 pudu başqa sözlə 94,5%-i Bakı, Yevlax və Ləki stansiyalarından göndərilmişdi.²

Rəqəmlərdən göründüyü kimi, dəmiryol nəqliyyatı Azərbaycanın kənd təsərrüfatı məhsullarının daxili, eləcə də xarici bazarlara daşınması üçün əlverişli şərait yaratmış, bu isə təsərrüfatın bu sahəsinin ilbəil artmasına səbəb olmuşdu.

¹ Отчет Казенных железных дорог за 1894 год, часть X, 1 cild, Tiflis, 1895, səh. 9.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 302, vər. 6.

Azərbaycanda dəmiryolunun çəkilməsi və genişlənməsi xüsusilə neft hasilatının artmasına ciddi təsir göstərdi.

XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri, Yevlax, Ağstafa və başqa şəhərlərində bilavasitə dəmiryola xidmət edən müəssisələr: depo, emalatxana, saraylar, anbar binaları, yükləmə həyətləri, neft çənləri üçün parklar meydana gəldi, fəhlə qəsəbələri salındı, ticarət və başqa sənaye müəssisələri tikildi.

Azərbaycanda dəmiryolunun mühüm nəticələrindən biri kənddə təbəqələşmə prosesini gücləndirməsi və beləliklə kapitalist münasibətlərinin inkişafını sürətləndirməsidir. V.İ.Leninin dediyi kimi «...burjuaziya öz koloniyalarına dəmir yollar çəkməyə başlayaraq orada özü üçün bazar yaradır, burjua quruluşunun yeniliklərini təzə ölkəyə aparır, orada da böyük sürətlə sənaye və kənd təsərrüfatı burjuaziyası yetişdirir və istehsalçılar kütləsini daim ac olan işsizlər sırasına salır».¹

Azərbaycanda dləmiryolların mövcud olması nəticəsində təsərrüfat həyatındaki qapalılığa ağır zərbə vuruldu, ölkə daxilində iqtisadi əlaqələr xeyli möhkəmləndi, kapitalist müəssisələrinin yaranıb genişlənməsi üçün nisbətən əlverişli şərait yaradıldı və sonralar əksəriyyətini azərbaycanlıların təşkil etdiyi dəmiryol proletariati meydana gəlib artmağa başladı.

2. Azərbaycan dəmiryolunda fəhlə sinfi kadrlarının təşəkkülü və vəziyyəti

Marksizmin öyrətdiyi kimi məhsuldar qüvvələri inkişaf etdirməklə, burjuaziya cyni zamanda «...müasir fəhlələri, proletarları hazırlayırdı».² Təbiidir ki, dəmiryolun çəkilməsi və inkişafi

¹ V.İ.Lenin. əsərləri, 1-ci cild, səh. 320.

² K.Marks və F.Engels. Kommunist partiyasının manifesti, Bakı, 1948, səh. 55-56

Azərbaycanda da kəndlilərin təbəqələşməsini, kənddə «ümmiyətlə kütlələrin yoxsulluğunu»¹ gücləndirirdi, əhalinin müəyyən bir hissəsinin müflisləşib proletariatın sırasına keçməsini sürətləndirirdi.

Dəmiryolunda çalışan fəhlələr də əsas etibarı ilə ehtiyac və digər səbəblər üzündən Azərbaycanın qərarlarından, Zaqafqaziya quberniyalarından, Cənubi Azərbaycandan, Dağıstandan və Rusiyanın müxtəlif rayonlarından gələn yoxsul kəndlilər, sənətkarlar və kustarlar hesabına yarandı. XIX əsrin sonlarında kəskin şəkil almış qıtlıq illəri (1883-1893, 1897-1898-ci illər) Azərbaycan qəzalarından kəndlilərin kəsbkarlığa getməsini olduqca gücləndirmişdi. Leninin dediyi kimi «onlar dəstə-dəstə ölkənin... müxtəlif guşələrini birləşdirən və malları hər tərəfə daşıyan dəmiryolların çəkildiyi yerlərə gedirdilər».² 1967-ci ildə Şamxor rayonundakı Seyfəli kəndinin sakini 141 yaşlı Cəfərqulu Həsənov Bakı-Tiflis dəmiryolunun çəkilməsini xatırlayaraq demişdi: «Heç yadımdan çıxmaz. Keçən əsrin axırları olardı. Bir gün kəndin koxası camaatı yiğib bildirdi ki, Şamxorda dəmiryolu çəkiləcək. O zaman heç birimizin dəmiryolu haqqında təsəvvürü yox idi. Mollalar bu işi şeytan əməli adlandırdılar. Mən maraqlandım, tikintiyə getdim. Bir əl arabası verdilər. Çinqıl, qum və daş daşimaqla məşğul oldum. İki ilə yaxın burada çalışdım. Nəhayət, Şamxor stansiyasına qatar gəldi. Parovozu görəndə vahiməyə düşdük. lakin get-gedə hər şeyə alışdıq».³

Mənbələrdən müəyyən etmək olur ki, 80-90-cı illərdə Azərbaycanda dəmiryol tikintisində iştirak edən yoxsul kəndlilərin müəyyən qismi sonralar özlərinə dəmiryolunda iş də tapırdılar. Məsələn, xətt fəhlələri, yol dəyişdiriciləri, keçid gözətçiləri və başqa aşağı zümrədən olan dəmiryolçu kütləsi torpaqsız kəndlilərin hesabına yaranırdı.⁴ Dəmiryolun keçdiyi və ya ona yaxın olan

¹ K.Marks və F.Engels. Seçilmiş məktublar, Bakı, 1955, səh. 338.

² V.İ.Lenin. Əsərləri, 2-ci cild, səh. 92.

³ «Kommunist» qəzeti. №196, 20 avqust, 1967.

⁴ Azərb. SSR MDTA fond 44, siyahı 2, iş 943, vər. 15.

qəzalarda bu hal daha çox güclü idi. Xüsusilə Yelizavetpol quberniyasının «Qazax qəzasında... dəmiryol gözətçiləri bütünlükə yerli tatarlardan (azərbaycanlılardan - M.P.) ibarət idi».¹ Bəzən kəndlilər dəmiryolunda ilin ancaq müəyyən fəsillərində müvəqqəti olaraq işə girirdilər.

Dəmiryol təsərrüfatı genişləndikcə, artıb böyüdükcə dəmiryolu xətti boyunca fəhlə qəsəbələri də yaranıb inkişaf edirdi. Cavad qəzası rəisi Bakı quberniya idarəsinə göndərdiyi bir məlumatda yazırkı ki, Hacıqabul qəsəbəsi stansiyada və dəmiryol xəttində işə düzəlmış ətraf kəndlərin əhalisi hesabına sürətlə böyükür. Artıq 1905-ci ildə Hacıqabul stansiyasında əksəriyyəti dəmiryolçu olan 980 nəfər əhali yaşayırkı ki, onların da 459 nəfəri azərbaycanlı, 270 nəfəri rus, 129 nəfəri erməni, 70 nəfəri isə gürcü idi.² Əsası 1883-cü ildə qoyulmuş Kürdəmir stansiyası isə 20 il ərzində əhalisi 1291 nəfərə çatmış bir qəsəbəyə çevrilmişdi. Qəsəbədə yaşayanların böyük əksəriyyəti azərbaycanlılar idi.³

Dəmiryolcuların bu qəsəbələri ilə yanaşı Azərbaycanın Ucar, Biləcəri, Yevlax, Ağstafa və Yelizavetpol stansiyalarında da dəmiryolçu qəsəbələri meydana gəlmişdi. Bunlardan ən böyüyü Yelizavetpol şəhərinin 5 verstliyində Zaqafqaziya dəmiryolu yanında yerləşən şəhərdə eyni adlı qəsəbə idi. Qısa bir vaxtdan sonra Yelizavetpol vağzalyanı qəsəbədə artıq 300 nəfərə yaxın əhali yaşayırkı. Qubernatorun yazmış olduğu məlumata görə bu əhali «ən çox sakitlik bilməyən» dəmiryol fəhlələri idi.⁴

XX əsrin başlanğıcında Azərbaycan nəqliyyatında fəhlə sinfinin böyük bir hissəsi çalışırdı.

Bəhs olunan dövr üçün dəmiryol fəhlə kadrlarının təşəkkülü məsələsinin tədqiqi çox böyük əhəmiyyətə malikdir.

Birinci rus inqilabı ərefəsində Azərbaycanda yaşayan və dəmiryol nəqliyyatında fəaliyyət göstərən proletar kadrlarının

¹ Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Зак. края. 2-cild, II hissə, Tiflis, 1886, səh. 198

² Azərb. SSR MDTA fond 44, siyahı 2, iş 943, vər. 14.

³ Yenə orada.

⁴ Azərb. SSR MDTA fond 1, siyahı 1, iş 1284, vər. 1-10.

tarixi indiyədək ayrıca tədqiq olunmamışdır. Bu ilk təşəbbüs göstərdi ki, həmin sahənin tədqiqində qarşıya bir sıra ciddi çətinliklər çıxır. Bunun başlıca səbəbi həmin dövrdə Azərbaycanda müstəqil dəmiryol idarəsinin olmaması idi. Belə ki, buradakı dəmiryol xətləri Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryol idarələrinə tabe olub həmin yolların bir hissəsini təşkil edirdi. Odur ki, araşdırduğumuz dövrdə bütün hesabatlar, əmrlər, sərəncamlar, statistik materiallar və i.a. tədqiqat üçün çox mühüm olan sənədlər Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi və yaxud Vladiqafqaz dəmiryol idarəsi adı altında verilmişdir ki, bu da nəqliyyatın bu növü üzrə Azərbaycanın malik olduğu xalis payı müəyyənləşdirmək istəyən tədqiqatçılar üçün böyük çətinliklər törədir. Məhz buna görə də bəhs edilən dövrdə dəmiryol nəqliyyatını təmsil edən əsas işçi kütləsinin milliyətə görə sayı, ictimai vəziyyəti, təşəkkül mənbələri, peşə, cins, yaş tərkibi və onun elmi təhlili məsələləri indiyədək tarix ədəbiyyatında özünün dəqiq şərhini tapmışdır.

Bu əsərdə həmin məsələləri geniş və hərtərəfli tədqiq etmək mümkün olmasa da, lakin bir çox məxəzələrin və arxiv materiallarının araşdırılması nəticəsində müəyyən nəticələr əldə edilmişdi.

XIX əsrin sonu və XX əsrin əvvəlində Zaqafqaziya dəmiryol xətlərində yük və sərnişin daşınmasının ildən-ilə artması ilə əlaqədar olaraq dəmiryol fəhlə və qulluqçularının sayı da çoxalırdı. Bakı-Tiflis xətti Azərbaycan dəmiryolu adlanı bilərdi, belə ki, burada yerləşən 47 stansiya və yarımtansiyadan 44-ü Azərbaycan ərazisinə düşürdü. Buna baxmayaraq 90-ci illərin ortalarında həmin stansiyalarda bir nəfər də olsa, azərbaycanlı, hətta xırda qulluqçu kimi, belə işləmirdi. Çarizmin milli müstəmləkə siyasetini ondan görmək olar ki, 1890-ci ilə aid Qarayazidən Bakıyadək stansiyalarda ştatda olan 896 nəfər xırda qulluqçuların və xidmətçi fəhlələrin siyahısında cəmi 39 nəfər azərbaycanlı adı çəkilir ki, onun da 37-si yoldəyişdirici, 1 teleqraf işçisi, 1-i konduktor idi.¹

Həmin siyahıda Bakı stansiyasında işləyən (yol xidməti

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond, 279, siyahı 1, iş 167, vər. 112-242.

işində) 341 nəfərdən 1 nəfər, Yelizavetpol stansiyasında işləyən (yol xidməti işində) 185 nəfərdən isə yalnız 2 nəfəri azərbaycanlı olduğu göstərilir.¹ 90-ci illərin sonu, xüsusilə XX əsrin əvvəlində Azərbaycanda yerli əhalili içərisindən dəmiryolunda işə girənlərin sayı artırdı.

Ümumiyyətlə, getdikcə Zaqafqaziyanın yerli əhalisi, xüsusilə gürcülər daha çox dəmiryoluna işləməyə gəlirdilər.

Milli mənsubiyyət nöqtəyi-nəzərindən yanaşdıqda Zaqafqaziya dəmiryolunda ayrı-ayrılıqda yerli əhalili içərisindən çıxmış fəhlə və qulluqçuların sayı bir qayda olaraq azlıq təşkil edirdi. Lakin hesabat kitablarında dəmiryol xətlərinin keçdiyi quberniyalarda anadan olanlar yerli əhalili adlandırılırdı. Bu baxımdan Bakı, Yelizavetpol, Tiflis və Kutaisi quberniyalarında anadan olub Zaqafqaziya dəmiryolunda daimi işə girən fəhlə və qulluqçuların sayı 1894-cü ildə 2956 nəfərə çatırdı ki, bu da ştatda olanların 54,8%-ni təşkil edirdi. Gəlmələrin sayı isə həmin ildə 2.435 nəfər, yəni ştatda olanların 45,2%-i qədər idi.² 1895-ci il üzrə pensiya kassaları hesabatları göstərir ki, Zaqafqaziya dəmiryoluna işləməyə gələnlərin əksəriyyətini Rusyanın Mərkəzi-Qara torpaq, cənub, qərb və şərq quberniyalarında anadan olanlar təşkil edirdi.³ XX əsrin əvvəlində isə vəziyyət dəyişir. Belə ki, 1905-ci ilin fevralına aid materiallardan məlum olur ki, ümumi sayı 22422 nəfərə çatan Zaqafqaziya dəmiryol fəhlə və qulluqçularının əksəriyyəti, yəni 12307 nəfərini azərbaycanlılar, gürcülər və ermənilər, 8871 nəfərini ruslar, 1244 nəfərini isə başqa millətlərin nümayəndələri təşkil edirdi.⁴

Dəmiryolunda işə girmək üçün Azərbaycanın nəinki yaxın, hətta uzaq qəzalarından kəndlilər gəlirdi. 90-ci illərdən sonra bu

¹ Yenə orada

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 305, vər. 114.

³ Yenə orada, vər. 115.

⁴ Yenə orada, siyahı 1, iş 1204, vər. 43-53.

* Qeyd: O zamanın bütün sənədlərində azərbaycanlılar tatarlar kimi qeydə alınmışlar. Biz burada və bundan sonra hər yerdə «tatar» sözünü azərbaycanlı kimi qeyd edirik.

hal daha da genişlənirdi. Yelizavetpol deposu üzrə fəhlələrin şəxsi vərəqələri nəzərdən keçirilərkən müəyyən olmuşdu ki, 1891-ci ildə depoya işə qəbul olunan sıravi fəhlələrin eksəriyyəti Azərbaycan qəzalarında doğulanlardan ibarət olmuşdu. Həmin il Hacıqabul deposunda işə götürülmüş 46 fəhlədən 14 nəfəri rus, 18 nəfəri azərbaycanlı, 4 nəfəri işə erməni və b. olmuşdu. Yelizavetpol stansiyasında işə qəbul olunmuş 90 nəfərə yaxın qara fəhlənin 25 nəfəri həmin quberniyadan, 20 nəfəri Bakı quberniyasından, 10 nəfəri isə Dağıstan vilayətindən idi.¹

Birinci rus inqilabı ərefəsində dəmiryol nəqliyyatında azərbaycanlı fəhlələrin sayı ildən-ilə artırdı.

Məsələn, 1902-ci ildə təkcə Zaqafqaziya dəmiryollarında 1609² nəfər azərbaycanlı işlədiyi halda, 1903-cü ildə onların sayı 1730 nəfərə çatırdı ki, bunun da 95%-i sıravi fəhlə idi.³ Əgər Vladiqafqaza dəmiryolunun Biləcəri-Dərbənd xəttində təxminən 250-300 nəfər təkcə azərbaycanlı işlədiyini⁴ qəbul etmiş olsaq, onda XX əsrin əvvəlində Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyatında 2 min-dən çox təkcə azərbaycanlı fəhlə və qulluqçunun çalışdığını söyləyə bilərik.

Ümumiyyətlə, dəmiryol proletariatı tərkibində azərbaycanlıların xüsusi çəkisi hələlik çox böyük deyildi, buna baxmayaraq, bəhs etdiyimiz dövrdə, ləng də olsa müəyyən qisim azərbaycanlılar nəqliyyat fəhlələri kimi təşəkkül tapmaqdə davam edirdi.

Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatında çalışan fəhlə və qulluqçuların ümumi sayına gəldikdə isə əldə olan materiallar hələlik dürüst rəqəm göstərməyə imkan vermir, lakin əldə olan sənədlərə əsasən Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin sayını, artımını müəyyən etmək bir o qədər də çətinlik törətmir. Belə ki, Zaqafqaziya dəmiryolunda 1890-ci ildə 8.506 nəfər fəhlə və qulluqçu var

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 229, vər. 1-62.

² Yenə orada, iş 1204, vər. 8-10, 14-28.

³ Yenə orada, vər. 43-53.

⁴ 230 kilometrlik Biləcəri-Dərbənd dəmiryolunda bütün zümrələr üzrə xeyli azərbaycanlı işlədiyini göstərən çoxlu arxiv materialları bu fikri təsdiq edir.

idisə,¹ 1903-cü ildə onların sayı 22422 nəfərə çatmışdı.² V.İ.Leninin qeyd etdiyi kimi, dəmiryol fəhlələrinin «...sayını həqiqətə kifayət qədər yaxın olan təxminini şəkildə müəyyən etmək olar, çünki 1 verst yola düşən dəmiryol fəhləsinin sayı çox az dəyişmir».³ V.İ.Leninin bu göstərişlərinə əsaslanaraq tədqiqatımızı davam etdirmiş olsaq, onda Azərbaycan dəmiryolunda fəhlələrin sayını təxminini də olsa müəyyən etmək mümkündür.

XIX əsrin sonlarında Rusiya imperiyasında bir verst dəmiryoluna 10-11 nəfər adam düşürdü. XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanda dəmiryol xəttinin 800 kilometrə çatdığını⁴ və digər mənbələrin məlumatlarını nəzərə alsaq onda tədqiq etdiyimiz dövrdə Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin ümumi sayı 7-8 min nəfərdən az olmadığını müəyyən etmək olar.⁵ Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin əksər hissəsi Bakı, Yelizavetpol, Yevlax, Biləcəri və başqa bu kimi iri stansiyalarda cəmlənmişdi. Belə ki, bu zaman Bakıda 2-3 min, Yelizavetpolda isə 1000 nəfərdən çox dəmiryol fəhlə və qulluqçusu var idi.⁶ Depo fəhlələrinin sayına gəldikdə, burada da müəyyən dəyişikliklər baş vermişdi. 1905-ci ildə Bakı parovoz deposunda 557 nəfər, Yelizavetpolda 265 nəfər, Biləcəridə 127 nəfər, Hacıqabulda 119 nəfər fəhlə işləyirdi.⁷ Ümumiyyətlə birinci rus inqilabı ərefəsində Azərbaycanın dəmiryol depolarında 1200-1300 fəhlə çalışırdı.

Dəmiryolçuların sosial siyasi vəziyyəti

Rusyanın hər yerində olduğu kimi, Azərbaycanda da də-

¹ «Кавказский вестник» jurnalı, Tiflis, 3, 1901, səh. 19.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 1204, vər. 43-53.

³ V.İ.Lenin, Əsərləri, 3-cü cild, səh. 486.

⁴ A.Arqtinski-Dolqorukov. Göstərilən əsəri, səh. 54, 98; Кавказская календарь за 1914 год, Tiflis, 1915, səh. 196-197; V.N.Xudadov. Закавказье (историко-экономический очерк) M.-L., 1926, səh. 148-149.

⁵ В.Ю.Самедов. Распространения марксизма-ленинизма в Азербайджане, Bakı, 1962, səh. 87; V.N.Xudadov. Göstərilən əsəri, səh. 67.

⁶ «Листок борьбы пролетариата» qəzeti №12-13, 1904-cü il.

⁷ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 527, vər. 4.

miryol fəhlə və qulluqçularının vəziyyəti ağır istismar, hüquqsuzluq, qara irtica, özbaşınalıq və çarizmin milli-müstəmləkə zülmü ilə səciyyələnirdi.

Birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanın sənaye müəssisələrində 12-14 saatlıq iş günü adı hadisə hesab olunurdu.

Məlumdur ki, fəhlələrin tələbilə mütləqiyyət hökuməti 1897-ci il iyunun 2-də iş günü haqqında qanun verməyə məcbur olmuşdu. Bu qanuna görə fabrik-zavodlarda iş günü gündüzlər 11,5 saat, gecə növbələri üçün 10 saat müəyyənləşdirildi. Ancaq bu qanun dəmiryol fəhlələrinə aid olunmurdu. Arxivlərdə dəmiryolçuların iş günü və şəraitini tənzim edən hələ 90-ci illərə aid müəyyən sənədlər vardır. Bunlar göstərir ki, Zaqafqaziya dəmiryolunda nisbətən sabit iş günü depo və emalatxanalarda tətbiq olunurdu. 1892-ci il noyabrın 19-da verilən əsasnaməyə görə Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda depo və emalatxana fəhlələri üçün təmiz 10 saatlıq iş günü müəyyən edilirdi.¹ Halbuki nahar fasiləsi (1,5-2 saat, bu vaxt ilin fəsillərilə əlaqədar bəzən dəyişdirildi) və iş növbəsinin təhvil verilməsi buraya daxil olmadığından fəhlə gündə 12-13 saat, bəzən daha çox emalatxanada qalmağa məcbur olurdu.² Bundan başqa, əsasnamənin 14-cü paraqrafında göstərilirdi ki, rəisin tələbilə fəhlə əlavə vaxtda, yəni gecə, istirahət günü və bayram günü qalıb işləməlidir.³ Nəqliyyat fəhlələrinin bəzi zümrələri üçün son dərəcə uzun iş günü tətbiq olunurdu. Belə ki, dəmiryol departamentinin hələ 1893-cü il sentyabr tarixli sərəncamına əsasən Zaqaqaziya və Vladiqafqaz dəmiryollarında maşinist və konduktor briqadaları üçün fasiləsiz iş günü qaydası qoyulmuşdu Buna görə də həmin zümrəyə daxil olan dəmiryolçular sutkada 16-18 saat, bəzən daha çox işləməli olurdular. Belə uzun iş gündündən sonra maşinistlərə 9 saat, habe-lə paravoz və qatarda işləyən digər fəhlələrə isə 6-8 saat dincəl-

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 789, vər. 7.

² Yenə orada, vər. 8

³ Yenə orada.

mək üçün vaxt verilirdi.¹

1897-ci ilin yanvarında depo və emalatxanalarda iş gününü tənzim edən bir sərəncam da verildi. Yeni sərəncam mövcud iş günü qaydasını dəyişməyərək, yalnız depo və emalatxanalarda istirahət və bayram günləri ərəfəsində iş gününü 2 saat tez qurtarmasına icazə verirdi.² Lakin bu tədbir kağız üzərində qalırdı, o heç vaxt həyata keçirilmirdi.

Ümumiyyətlə bəhs olunan dövrdə dəmiryolunda əsasən ikinövbəli (hər növbə 12 saat olmaqla) iş sistemi tətbiq edilirdi.³ Bəzən hər iki növbədə eyni adamlar işləyirdilər. İşin xarakterindən asılı olaraq yoldəyişdiricilər, gözətçilər, qatar tərtibçiləri, yedəkçilər və başqaları istər adı, istərsə də bayram günləri növbə çəkməli idilər. Depo, emalatxana və yol təmiri fəhlələri üçün müəyyən edilmiş 10 saatlıq iş günü əlavə görülən işlərin hesabına adətən 14-15 saata çatdırılırdı.⁴

Bir sıra müəssisələrin «arasıkəsilməz işləməsini təmin etməkdən ötrü gecə iş növbələrinin tətbiq olunmasına və normal iş vaxtından sonra fəhlələrin işlədilməsinə yol verməklə»⁵ hökumətin iş günü haqqında 1897-ci il qanunu, V.İ.Lenin yazdığı kimi, kapitalistlərə zəhmətkeşləri ağlaşığmaz dərəcədə istismar etmək üçün qeyri-məhdud hüquq verdi. «Əgər sahibkarlar əvvəllər fəhlələri iş vaxtından sonra işləməyə yalnız «adət» üzrə məcbur edirildərsə, indii qanuna əsasən» işlədirildilər.⁶

Kapitalizm cəmiyyətində qadın və yeniyetmə əməyinin istehsalata tətbiqi, K.Marksın dediyi kimi «ümumiyyətlə ucuz

¹ И.В. Стригунов, Из истории формирования Бакинского пролетариата (70-90-е годы XIX в.), Баку, 1960, сəh. 191.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 789, vər. 84.

³ А.Г.Напорко. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР, М., 1954, сəh. 72.

⁴ А.Панкратова. Рабочий класс и рабочие движения накануне революции 1905 г. «История революционного движения в отдельных очерках. М., 1925, сəh. 439.

⁵ V.İ.Lenin. Əsərləri, 2-ci cild, səh. 289.

⁶ Yenə orada.

əməkdən istifadə olunması geniş yer tutur».¹

Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyatında qadın və yeniyetmələr fabrik və zavodlardan fərqli olaraq sayca azlıq təşkil edirdilər. Zaqafqaziya dəmiryolunda ayda 3-5 manat verilməklə qadınlar ən çox yol və keçid gözətçiləri vəzifəsində, yeniyetmələr isə depo və emalatxanalarda təmir işində şagird kimi işlədilirdi. 1892-ci il 19 noyabr tarixli əsasnaməyə görə 14 yaşında şagird vəzifəsində işə götürülmüş yeniyetmənin ayda rəsmi olaraq 225 saat işləməsi müəyyənləşdirilmişdi,² lakin əslində onların iş günü həddindən artıq uzun idi. Yelizavetpol stansiyası fəhlələrinin iş günü müddətinin müəyyənləşdirilməsi və yeniyetmə əməyinin geniş tətbiq olunması hallarına qarşı dəfələrlə qəti etirazla çıxış etmələrinə baxmayaraq dəmiryol məmurları tərəfindən burada iş günü yenə də 15 saata qədər uzadılırdı.³

Rusyanın ucqar dəmir yollarında, o cümlədən Azərbaycanda rəisişlərin tələbinə əsasən fəhlələrin 3-4 saat əlavə işləməsi müntəzəm xarakter daşıyırıldı. «Листок борьбы пролетариата» qəzeti Yelizavetpoldan verdiyi məlumatlarının birində yazırıdı: «Depoda iş günü heç bir saatda məhdudlaşdırılmış, iş gününün müəyyən edilməsi fəhlələri amansız istismar edən depo rəisi Stogovun özbaşinalığına verilmişdi. Burada iş günü adətən 14,5 saatdan az olmur».⁴

Dəmiryol müdürüyyətiş gününün uzadılmasını hər vəchlə əsaslandırmışa çalışırıdı. Zaqafqaziya dəmiryol rəisi yazıçı olmuş olduğu təliqələrinin birində iş gününün uzadılmasını belə əsaslandırmışa çalışırıdı ki, guya «işin xüsusiyyətinə görə depolarda sutka ərzində iş günü müddətini müəyyən etmək, ümumiyyətlə, qeyri-mümkündür».⁵ Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi 1904-cü ildə vermiş olduğu sərəncamda binaların həddindən artıq darisqal

¹ K.Marks, «Kapital», 1-ci cild, Bakı, 1949, səh. 388.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 34, siyahı 1, iş 1038, vər15; Yenə orada fond 279, siyahı 1, iş 789, vər. 5.

³ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 549.

⁴ «Листок борьбы пролетариата» qəzeti 12-13, 1904-cü il.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA fond 34, iş 1038, vər.15.

olmasına və kifayət qədər işıqlandırılmamasına əsaslanaraq depo emalatxanalarda növbədən kənar və bayram günləri işlərinin ləğv edilməsini qeyri-mümkün hesab edirdi.¹

Ölkənin digər dəmiryollarından fərqli olaraq Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryollarında fəhlələrin növbədən əlavə işlədilməsində daha çox özbaşınalıq hökm sürürdü. Rusiya dəmiryollarında və onun müəssisələrində fəhlələr bayram günləri saat 12-dək işləyir, təntənəli günlərdə isə heç işləmirdilər. Lakin Bakı stansiyasının yük qəbulədən və göndərən idarəsinin fəhlə və qulluqçuları həmkarlarının istifadə etdiyi bu imtiyazlardan məhrum idilər. Bunun müqabilində isə onlar heç bir mükafat almırıdlar.²

Məlumdur ki, kapitalizm cəmiyyətində təsərrüfat işinin nizama salınmasında mərkəzi məsələ əmək haqqıdır. Maraqlıdır ki, istismarçı dövlət, hər hansı bir şəraitdə olursa-olsun, əmək haqqını həmişə azaldılması istiqamətində nizama salmağa çalışır.

Kapitalist istehsalının digər sahələrində olduğu kimi, dəmiryolunda da zəhmət haqqı müxtəlif formalarda: aylıq maaş, günəmuzd və götürə iş şəklində tətbiq edilirdi. Bu müxtəlifliyi biz birinci rus inqilabı ərefəsində Rusiya imperiyasının dəmiryolunda işləyən 751197 nəfər, o cümlədən 400.223 nəfəri daimi, 42.510 nəfəri³ müvəqqəti, 308.464 nəfəri günəmuzd fəhlə və qulluqçuların əmək haqqında görürük. Belə ki, onların 26.960 nəfəri, yaxud bütün dəmiryolçuların 3,6 faizi ayda 10 manatadək, 556.947 nəfəri, yaxud 74 faizi 10-30 manat, 112.272 nəfəri, yaxud 15 faizi 30-60 manat, 44.679 nəfəri, yaxud 6 faizi 60-100 manat arasında 10.349 nəfəri yaxud 1,4 faizi 100 manatdan yuxarı əmək haqqı alırdı.⁴

Buradan görünür ki, Rusiyada dəmiryolçuların böyük əksəriyyətinin (77,6 faizi) aylıq nominal əmək haqqı 30 manatadək

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 26, siyahı 4, iş 10, vər. 18.

² «Bakı» qəzeti, №30, 8 fevral 1906.

³ «История СССР» журналı, №3, 1957, səh. 160.

⁴ Yenə orada, səh. 162.

olanlar təşkil edirdi.¹

Zaqafqaziya o cümlədən Azərbaycanda da dəmiryol nəqliyyatı işçilərinin böyük əksəriyyəti az əmək haqqı alırıldı. Bəhs etdiyimiz dövrdə Zaqafqaziya dəmiryollarında daimi işçilərin 64,7 faizinin aylıq əmək haqqı 30 manata qədər idi.² Buraya gözətçi qadınlar (ayda 3-5 manat) gözətçilər, ocaqçılar, çilingərlər, sərnişin vaqonlarında xidmətçilər, qoşucular, maşinist köməkçiləri, depo və emalatxana fəhlələri və s. daxil idi.

Yuxarıda götirdiyimiz rəqəmlərdən göründüyü kimi, Rusiya dəmiryollarında, o cümlədən Zaqafqaziyada ştatda olan dəmiryolçuların 46 faizi,³ bəzən daha çox faizini götürə iş və günəmzdə fəhlələr təşkil edirdi. Bütün yollarda olduğu kimi, Zaqafqaziya dəmiryollarında da müvəqqəti və günəmzdə fəhlələrin əsas kütləsinin əmək haqqı 30 manatdan yuxarı qalxmırıdı.

Dəmiryolunun dartqı qüvvəsi şöbəsində, depolarda və emalatxanalarda fəhlələrin maaşı xeyli az idi. 1889-cu ildə ixtisasi depo fəhləsi ayda orta hesabla 15-25 manat, qara fəhlə isə 14-16 manat əmək haqqı alırıldı.⁴ Ümumiyyətlə, depo və emalatxanalarда qara fəhlənin gündəlik əmək haqqı orta hesabla 60 qəpikdən çox olmurdu.

Təmir fəhlələrinin maaşı isə bundan daha az idi. Onların əmək haqqı heç vaxt sabit qalmırıdı. Yollar idarəsi təmir fəhlələrinin əmək haqqını istədiyi vaxt azalda bilirdi. Məsələn, Zaqafqaziya dəmiryolunda, əvvəllər gündə 80 qəpik və ya 1 manat muzd alan təmir fəhləsi 1898-ci ildə gündə orta hesabla 40-50 qəpik haqq alırıldı.⁵ Təmir fəhlələrinin böyük əksəriyyətinin maaşı ildə 166 manatdan yuxarı olmurdu.⁶

Yol xidmətində çalışanların, xüsusilə körpü və keçid gözət-

¹ «История СССР» журналı №3, 1967, səh. 169-175.

² «История СССР» журналı №3, 1967, səh. 169-175.

³ Yenə orada, səh. 161.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, , iş 122, vər. 47-52.

⁵ Н.А. Чахвашвили. Рабочие движение в Грузии (1870-1904 гг.) Тбилиси 1958, səh. 73

⁶ «Кавказский вестник» журналı №3, 1901, səh. 20.

cılərinin vəziyyəti daha acınacaqlı idi. Belə ki, bu sahədə çalışan kişilər ayda 10-12, qadınlar isə 5-7 manat alırıldılar.¹ Onlar öz işləri ilə yanaşı 6-8 kilometrlik sahədə yolun torpaq yatağı tırəsini və onun ballast qatını zibillərdən və ot təbəqəsindən təmizləməli idilər. Bu əlavə cari iş üçün yol gözətçilərinə heç bir haqq verilmirdi.²

Təmir fəhlələri, yol və keçid gözətçiləri dəmiryolunda ən az maaş alan zümrəni təşkil edirdilər. 1905-ci ilin yanварında Zaqafqaziya dəmiryolunda təmir fəhləsi ayda 14 man. 56 qəpik əmək haqqı alındı ki, bu da ildə orta hesabla 175 manat edirdi. Əmək haqqının bu dərəcədə az olması təmir fəhləsini narazı salırdı və o ştatlı vəzifə tutmaq istəmirdi. Ona görə də smetanın hər il ştatda 1800 nəfər təmir fəhləsi saxlamağa icazə verəsinə baxmayaraq yolda, bir qayda olaraq onların sayı 600 nəfərə güclə çatırıldı. Yol idarəsi isə təmir fəhləsinin üçdə iki hissəsini günəmuzd qaydasında işə qəbul etməyə məcbur olurdu.³ Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinin 1905-ci ilin mayında verdiyi arayışdan müəyyən olunur ki, 5 il ərzində təmir fəhləsinin əmək haqqı dəyişmədiyi halda «birinci dərəcəli istehlak şeylərinin qiyməti əhəmiyyətli dərəcədə bahalaşmışdır».⁴ Yol və keçid gözətçilərinin əmək haqqına gəldikdə isə burada çar hökumətinin milli-müstəmləkəçilik siyaseti nəticəsində böyük ədalətsizliyə yol verilirdi. Belə ki, hökumətin göstərişinə əsasən 1904-cü ildən etibarən Zaqafqaziya dəmiryollarında işləyən və yalnız milliyyətcə rus olan yol və keçid gözətçisinin, habelə təmir fəhləsinin illik əmək haqqının 240 manata çatdırıla bilərdi. Başqa millətlərdən olan yol və keçid gözətçiləri isə bu hüquqdan tamamilə məhrum idilər.⁵ Bu dövrdə yol gözətçisini ildə 168 manat, keçid gözətçisini

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 27 m., iş 330, vər. 73.

² Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 1818, vər. 60.

³ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 288.

⁴ Yenə orada, vər. 289.

⁵ Yenə orada, vər. 288.

isə 156 manat əmək haqqı verilirdi.¹

Dəmiryol nəqliyyatında maşinistlərin bir qismi çox maaş alan zümrəyə daxil idi. Burada staja, işi bilməsinə və sairəyə görə maşinistlər 4 dərəcəyə, maşinist köməkçiləri isə 3 dərəcəyə bölündürdü. 90-cı illərdə Bakı-Tiflis xəttində işləyən 1-ci dərəcəli maşinist ildə 900 manat, 4-cü dərəcəli maşinist və 1-ci dərəcəli maşinist köməkçisi 480 manat, 3-cü dərəcəli maşinist köməkçisi isə 300 manat əmək haqqı alırdılar. Parovozda ocaqçı işləyən dəmiryolunun illik əmək haqqı 114 manat idi.²

Lakin, 1904-cü ildə bu zümrəyə daxil olan fəhlələrin əmək haqqı daha da azalmışdı. Belə ki, 1-ci dərəcəli maşinist ayda 50 manat (bütün yolda 1-ci dərəcəli maşinist cəmi 96 nəfər idi), maşinist köməkçisi isə ayda orta hesabla 15-20 manat əmək haqqı alırdı³, halbuki, bəhs etdiyimiz dövrdə zəruri istehlak şeyləri xeyli bahalanmışdı.

Əməyin mühafizə olunmaması və rəislərin özbaşinalığına geniş imkan verilməsi üzündən eyni işə verilən əmək haqqı son dərəcə müxtəlif olurdu. İşsiz qalmış, böyyük ehtiyac içərisində yaşıyan fəhlə işə düzəlməsindən sevinərək ilk dövrlerdə əmək haqqının azlığına çox da bənd olmurdu. Rəislər isə bundan istifadə edib istədikləri əmək haqqı təyin edirdilər. Yol təmiri işində günənməzd və götürə iş hüququnda işləyən dəmiryol fəhlələri istismarın bu formasına daha çox məruz qalırdılar. İxtisası olmayan fəhlə işə qəbul ediləndən 3 ay, bəzən isə daha çox müddət şagird adı altında gündə 10 qəpik alırdı.⁴ Yalnız 3 ildən sonra onun maaşı artırılıb gündə 50-60 qəpiyə çatdırılırdı.⁵

Dəmiryolunda götürə iş və günənməzd iş üsulu geniş tətbiq olunurdu. Dəmiryol nəqliyyatında çalışan fəhlə və qulluqçuların

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 107, vər. 115.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 107, vər. 266.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 236.

⁴ «Bakı» qəzeti 19 yanvar, 1907-ci il.

⁵ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 68; Gürcüstan SSR MDTA fond 34, iş 1038, vər. 15.

46 faizini götürə və günəmuzd işləyənlər təşkil edirdi.¹ Bu təsadüfi deyildi. Belə ki, dəmiryol məmurları üçün günəmuzd fəhlənin gördüyü işə qəsdən və əmək haqqı vermək daha sərfəli idi Görüləcək işə daha az əmək haqqı müəyyənləşdirərkən məmur istəristəməz gündəlik məvacibini artırmağa çalışan günəmuzd fəhlənin gərgin işləməsinə onun daha çox istismar olunmasına nail olurdu. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisi Baş dəmiryolçular idarəsinə verdiyi məxfi məlumatda yazırkı ki, «götürə işin ləğv edilməsilə heç cür razlaşmaq olmaz, bu sözsüz işi bahalaşdırar və emalatxanalarda məhsuldarlığın son dərəcə azalmasına gətirib çıxarar.² zaqafqaziya dəmiryolunda götürə iş hüququnda işləyən fəhlələrdən daha çox istifadə edildi. Çünkü götürə iş hüququnda işləyən fəhlə nə qədər çox çalışırdısa da, onun maaşı artmırıdı. İşin xarakterindən asılı olaraq müxtəlif səbəblər üzündən əksər hallarda o bütün günü işsiz oturmağa məcbur olurdu.

Zaqafqaziya dəmiryolunda qadın əməyindən, xüsusilə yeniyetmə əməyindən geniş istifadə edildi. Dəmiryolunda qadınlarla son dərəcə az əmək haqqı veriliirdi. Yolları və qurğuları qoruyan, habelə təmir işinə baxan şöbədə işçilərin 14 faizini (321 nəfər) qadınlar təşkil edirdi. Burada keçid gözətçisi vəzifəsində işləyən qadın ildə 42 manat, yaxud ayda 3-5 manat əmək haqqı alırdı.³ Əmək haqqının azlığı, ehtiyac və ağır həyat şəraiti ata-anaları öz uşaqlarının sağlamlığını və gələcəyini qurban verib, onların lap erkən, 14-15 yaşlardan⁴ kapitalist istismar böyündürüğunu daşımalarına məcbur edirdi. Şagird sıfətilə depolara və emalatxanalara işə qəbul olunan yeniyetmələr üç ay gündə 10 qəpik, 6 aydan sonra gündə 20 qəp., il yarımdan sonra 25-30 qəp., üçüncü ildə gündə 30-50 qəp. əmək haqqı alırdılar.⁵

¹ «История СССР» curnalı, №3, 1967, səh. 161

² SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 68; Gürcüstan SSR MDTA fond 34, iş 1038, vər. 15.

³ «Кавказская вестник» jurnalı №3, 1901, səh. 20

⁴ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 789, vər. 5,126.

⁵ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 68; Gürcüstan SSR MDTA fond 34, iş 1038, vər. 15; Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 789, vər. 126; «Закавказский транспорт» jurnalı, №7-8, 1925, səh. 84.

Dəmiryol idarəsi, ayrı-ayrı stansiya və dəmiryolların rəisləri yeniyetmələri məmnuniyyətlə işə götürürdülər. Öz qəddarlığı ilə məşhur olan Yelizavetpol deposu rəisi Stoqovun həddi-buluğa çatmış uşaqları işlətməsini cəsarətlə ifşa edən «Листок борьбы пролетариата» qəzeti öz nömrələrinin birində bu xüsusda yazırıdı: Depoda «əmək haqqı 40-50 qəpikdən (gündə - M.P.) artıq deyildir, ... qaniçən Stoqov yaşılı fəhlələri ucuz və sakit olan 15-16 yaşlı yeniyetmələrlə əvəz etmişdir. Axı, yaşılı fəhlələr təhlükəli, boyun əyməyən, kobud, daha şüurlu, daha təcrübəlidirlər, onlar tez-tez əmək haqqının artırılmasına, iş gününün qısaldırılmasına, ümumiyyətlə iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasına nail olurdular, tətil edir, iqtisadi və siyasi xarakter daşıyan tələblər irəli sürürlər. Yox, yaxşısı yeniyetmələri işə götürməkdir. Stoqovun mühakiməsi belədir».¹

Əmək haqqını azaltmaq məqsədilə Zaqafqaziya, o cümlədən Azərbaycan dəmiryolunda çox zaman ağır, təhlükəli və böyük məsuliyyət tələb edən işlərin icrası təzəcə işə qəbul olunan, həddi-buluğa çatmayan yeniyetmələrə tapşırılırdı ki, bu da əksər hallarda bədbəxt hadisələrdə nəticələnirdi, hətta iş o yerə çıxmışdı ki, Yollar Nazirliyi Zaqafqaziya dəmiryolarında yeniyetmə əməyinin geniş tətbiq edildiyini qeyd etməli olmuş və həddi buluğa çatmamış fəhlələrin dəmiryolunda məsul vəzifələrə buraxılmasının qadağan etmək haqqında sərəncam verməyə məcbur olmuşdu.²

1900-1903-cü illərdə Qərbi Avropada baş vermiş sənaye böhranı tezliklə Rusiyaya da keçdi. Böhran və onun aradınca çar hökumətinin Uzaq Şərqi başladığı uğursuz müharibənin bütün ağırlığı zəhmətkeşlərin üzərinə düşdü. Nominal əmək haqqı ilə real əmək haqqı arasında fərq getdikcə daha çox dərinləşdi, bazarada malların qiyməti bahalaşdı. Bu vəziyyətdən istifadə edən sahibkarlar fəhlələri ixtisar etmək və əmək haqqını daha da aşağı salmaq üçün istifadə etdilər. Həmin illərdə Bakı deposunda işləyən tornaçılardan, çilingərlərin, dəmirçilərin, qazançların, çəkicv-

¹ «Листок Борьбы пролетариата» qəzeti №5-6, 1904.

² «Бакинские известия» qəzeti, № 88, 16 aprel 1904.

ranların və qara fəhlələrin əmək haqqları zavod fəhlələrinə nisbətən bir yarımdə azaldı.¹ Bakı deposu fəhlələrinin ağır vəziyyətinin, onların daimi ehtiyac içərisində yaşamasını, hətta burjua mətbuat orqanları da etiraf etməyə məcbur olurdular. «Баку» qəzeti bu münasibətlə dərc etdiyi məqalələrinin birində yazırıdı: «Qara depoda (Bakı deposu - M.P.) işləyənlərin həyatı xoş keçmir. Depo fəhlələri zavodlarda işləyən öz sənət yoldaşları ilə müqayisədə, demək olar ki, cüzi miqdarda əmək haqqı alırlar. Az maaş alan, necə deyərlər qara gündə yaşayan fəhlələr əlavə iş götürməyə məcbur olurlar. Özünü və ailəsini bir təhər dolandırmaq üçün fəhlələr üç saat, beş saat əlavə işləyir, nə təhər olursa olsun bir şey qazanmağa çalışırlar.²

Bütün Rusiyada olduğu kimi, Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələrinin fərəhsiz həyatı ehtiyac içərisində keçirdi. Fəhlə aldığı maaşla ayın axırına çıxa bilmirdi, çünki yaşıyış üçün zəruri olan malların bazar qiyməti olduqca yuxarı idi. 1904-cü ildə Zaqaşqaziyada iki nəfər üzvü olan dəmiryolçu ailəsinin aylıq minimum yaşıyış xərci 55-60 manat təşkil edirdi.³ Həmin dövrədə yalnız ixtisaslı dəmiryolçular ayda 50-60 manat maaş ala bilirdilər.⁴ Əgər bütün Rusiyada olduğu kimi Azərbaycan dəmiryolunda da ixtisaslı fəhlələr bütün fəhlələrin 20 faizin, ixtisassız fəhlələr isə 80 faizini⁵ təşkil etdiyini nəzərə almış olsaq, onda dəmiryol fəhlələrinin nə qədər ağır bir şəraitdə yaşıdlılarını aydın təsəvvür etmək olar.

Başqa sənaye sahələrində olduğu kimi dəmiryolunda da əmək haqqı verilərkən çox vaxtı fəhlələrin milli tərkibi nəzərə alınırıldı. Eyni həcmidə və xarakterdə iş görmələrinə baxmayaraq rus fəhlələrinə nisbətən yerli əhalidən az əmək haqqı müəyyən edilir-

¹ «Баку» qəzeti №140, 12 oktyabr 1905.

² «Баку» qəzeti №140, 12 oktyabr 1905.

³ Q.Q.Tevzadze. Gürcüstan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi mübarizə tarixindən (1905-1907-ci illər). Dissertasiya işi (gürcü dilində). Tbilisi, 1960, səh. 19-22.

⁴ «Каспий» qəzeti №133, 20 iyul, 1901.

⁵ И.В.Стригунов. Заработка плата Бакинских рабочих. Azərbaycan SSR EA Tarix institutunun əsərləri, XX cild, 1961, səh. 75.

di. Məsələn, XIX əsrin sonundan Zaqafqaziya dəmiryolunun Bakı sahəsinin tikintisində eyni iş görən azərbaycanlı fəhləyə gündə 60-70 qəpik, İtaliyadan gətirilmiş fəhlələrə isə 1 manat 40 qəpikdən 3 manata qədər əmək haqqı verilirdi.¹ Bakı dəmiryol deposu mühasibliyinin hesabatları ilə yaxından tanışlıq fəhlələrə əmək haqqı verilərkən milli sərgin nə dərəcə nəzərə alınması aydın görünür. Məsələn, 1900-cü ildə depoda işə girmiş Teymur Rəsul oğluna gündə 50 qəpik əmək haqqı verilmiş və yalnız yeddi il keçəndən sonra onun maaşı 1 manat 15 qəpiyə çatdırılmışdı.² Halbuki həmin yerdə, eyni vəzifədə və eyni vaxtda işləyən Arxip Polibin isə gündə 1 manat 35 qəpik əmək haqqı almışdır.³

Dəmiryolunda müxtəlif millətlərdən olan fəhlələrin əmək haqqında qoyulmuş fərq milli zülmün bir ifadəsi, millətlərin birini digəri üzərinə qaldırmaq məqsədi güdən iqtisadi tədbir idi.

Bələliklə, birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatı fəhlələrinin əmək haqqı az idi. Hətta aylıq maaşı 80 manat olan dəmiryolçular belə özlərinin maddi vəziyyətini təmin edə bilmirdi. Bu cəhətdən dəmiryol fəhləsinin vəziyyəti istehsalatın digər sahəsində çalışan proletariatın vəziyyətindən fərqlənmirdi. Dəmiryol fəhlə və qulluqçularının böyük əksəriyyətinin əmək haqqı Rusiya fabrik-zavod fəhlələrinin böyük əksəriyyətinin əmək haqqı qədər idi. 1903-cü ildə V.İ.Leninin yazdığı kimi «həqiqətdə isə fəhlələr öz əməyilə həm özlərini, həm də işləməyənlərin hamısını dolandırıldalar... fabrikdə və dəmiryolunda işləməyə izin verilməsi müqabilində fəhlə istehsal olunan hər şeyi mülkiyyətçiye müftə verib özüancaq azacıq dolanacaq xərci alır».⁴

Əmək haqqının az olması ilə yanaşı fəhlələr ardı-arası kəsilməyən cərimələrdən daha çox əziyyət çəkirdilər. Vladiqafqaz dəmiryolunda fəhlə və qulluqçuların cərimə edilməsi xüsusən ge-

¹ И.В.Стригунов. Заработка плата Бакинских рабочих. Tarix institutunun əsərləri, XX cild, 1961, səh. 75.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 18, siyahı 1, iş 194, vər. 22.

³ Yenə orada, vər. 21.

⁴ V.İ.Lenin. Əsərləri, 6-cı cild, səh. 373.

niş şəkil almışdı.¹ Bu cəhətdən Vladiqafqaz dəmiryolunun pen-siya kassalarının hesabatları çox xarakterikdir. Həmin hesabatlardan müəyyən etmək olur ki, təkcə 1902-ci ildə fəhlə və qulluqçulardan cərimə yolu ilə 14.940 manatdan çox pul tutulmuşdu.²

Cəriməyə etiraz etmək üstündə fəhləni işdən qovmaq və ya həbs edilmək gözləyirdi. Belə məlumatlar bəzən mətbuat səhifələrində də öz əksini tapırkı. Bu cəhətdən «Бакинские известия» qəzetiinin Biləcəri stansiyasında baş vermiş bir hadisədən danışması çox xarakterikdir. Qəzet yazarı ki, Biləcəri stansiyasının yoldəyişdiricisi Georgi Çxelaşvili ona çatacaq maaşın 4 manatı cəriməyə tutulduğundan hiddətlənərək aldığı pulları yere cirpmış və üzünü stansiya rəisinə tutub «мənim qanımı da için» - deyə qısqırmışdı. 8 baş ailəni ac-yalavac dolandıran yoldəyişdirici üçün 4 manat cərimə çox ağır idi. Lakin rəis çox soyuqqanlı: «Səninlə danışmağa vaxtim yoxdur, pulunu götür və rədd ol:» - deyə cavab vermişdi. Fəhlə ikinci dəfə öz haqqını tələb etdikdə rəis səsini qaldıraraq: «Sən başa düşürsənmi kiminlə danışırsan?» demiş və buradaca Çxelaşvilini işdən çıxarmaq haqda əmr vermişdi. Sonra rəisi «təhqir etmək» üstə mühakimə olunan yoldəyişdirici 8 ay müddətinə həbs cəzasına məhkum edilmişdi.³

«Cərimə fəhlənin sahibkara vurduğu zərərin əvəzidir» - deyə sahibkarlar çox vaxt fəhlələri inandırmağa çalışırdılar. V.İ.Lenin kapitalizm cəmiyyətində geniş yer tutan cərimələrdən bəhs edərək yazmışdı: «Zərərin əvəzini bərabər adamdan tələb edirlər, cəriməni isə ancaq tabe adamdan almaq olar... zərərin əvəzini məhkəmə vasitəsilə tələb etmək lazımdır, cəriməni isə sahibkar məhkəməsiz qoyur. Bəzən sahibkara heç bir zərər vurulmadığı hallarda da, məsələn papiros çəkmək üstündə cərimə alınır. Cərimə zərərin əvəzini almaq deyil, cəzadır... yəni fəhlələri

¹ Azərbaycan dəmiryolu idarəsinin arxiv, fond28, siyahı 143, iş 3662; «Каспи» qəzeti №133, 20 iyul 1901-ci il; «Бакинские известия» qəzeti №90, 18 aprel, 1904-cü il.

² «Бакинские известия» qəzeti №90, 18 aprel, 1904-cü il.

³ «Бакинские известия» qəzeti №59, 10 mart 1904.

sahibkara tabe etməkdir».¹

Başqa sahələrdə olduğu kimi dəmiryolunda da rəislər cərimə üçün o qədər əsas və səbəb irəli sürürdülər ki, fəhlə hətta qabaqcadan ayırd edib onlardan yaxa qurtara bilmirdi. Depo rəisləri maaş gününədək fəhləni daha çox təqsirləndirməyə və bu yolla onların əmək haqqının müəyyən hissəsini, bəzən isə yarısını cəriməyə hesablamağa çalışırdılar. Məsələn, Bakı stansiyasında 1885-ci ildə kobud cavab üçün yol gözətçisi 5 manat, cəsarətli etiraza görə stansiya növbətçisi 2 manat, pasportu vaxtında təqdim etməmək üstə dəmiryol qulluqçusu 3 manat, spirtli içkiyə görə yol dəyişdirən 3 manat cərimə olunmuşlar. Ümumiyyətlə adı təqsirlər üstə Bakı, Yelizavetpol, Zəyəm, Putav və başqa stansiyalarda dəmiryolcular 50 qəpikdən 5 manata qədər cərimə edilirdilər.² 1885-ci ilin birinci rübü ərzində qaydaların pozulması üstə 102 dəfə cərimə olunan teleqraf işçilərindən 96 manat 75 qəpik pul tutulmuşdu.³ Odur ki, dəmiryol fəhləsinin nə qədər işlədiyini və ona nə qədər əmək haqqı çatacağını göstərən cədvəllər qəsdən ayda bir dəfə, bəzən daha gec elan edildi.⁴

Arxiv sənədlərinən və dövri ədəbiyyat materiallarından məlum olur ki, XX əsrin əvvəllərində Rusiyada dəmiryolcuların əmək haqqının 20 faizi cərimə adı ilə tutulurdu. Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryollarında cərimə işində son dərəcə özbaşınalıq hökm süründü. Bu səbəbdən hökumət 1904-cü ildə Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryolunda məvacibdən siyahılarda göstərilənlərdən əlavə hər adda pul tutmağı (yəni cərimə etməyi - M.P.) əmr vasitəsilə qadağan etməyə məcbur olmuşdu.⁵ Lakin bu rəsmi göstəriş hər addimbaşı pozulur, çox yerdə ona riayət olunmurdu. Cərimələr Azərbaycanda dəmiryol fəhləsinin onsuz da məşəqqətli həyatını daha da ağırlaşdırırırdı.

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 2-cild, səh. 21-22.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 250, vər. 1019, 1020, 1023, 1027 və s.

³ Yenə orada, vər. 410-416.

⁴ «Листок борьба пролетариата» qəzeti, №12-13, 1904.

⁵ Bakınskie izvestiya» qəzeti №110, 14 may 1904.

*

*

*

Çar Rusyasının texniki-iqtisadi geriliyi dəmiryol sahəsində də özünü göstərdi. Dəmiryolunda əl əməyi geniş tətbiq edilirdi. Qatarların yüklənməsi, boşaldılması kimi ağır işlər bütünlükə əl ilə görüldürdü. Vəsait buraxılmadığından dəmiryol müəssisələrinin texniki təchizatı pis vəziyyətdə idi. Birinci dünya müharibəsindən əvvəlki 10 il ərzində Rusiya imperiyasında dəmiryolları üçün nəzərdə tutulmuş 200 milyon manatdan yalnız 75 milyon manat sərf olunmuşdu.¹ Hökumət qoyulmuş kapitaldan çox mənfəət götürmək siyasəti yeridərək dəmiryol müəssisələrinin texniki təchizatı, fəhlələrin əməyinin mexanikləşdirilməsi və yollarda iş şəraitinin yaxşılaşdırılması məsələlərinə əsla fikir vermirdi. Nəticədə əsas kapital xarab olub sıradan çıxır, dəmiryol şəbəkəsinin ümumi texniki vəziyyəti aşağı düşür, fəhlə və qulluqçuların həyatı isə da im təhlükə qarşısında qalırdı.

Xüsusi kapitala məxsus olan yollarda da vəziyyət yaxşı deyildi. Burada da dəmiryoluna və ona xidmət edən müəssisələrin texniki təchizatına, fəhlələrin iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasına əsla qayğı göstərilmir, bu işlər üçün müəyyən edilmiş vəsaitə maksimum dərəcədə «qənaət» etməklə külli miqdarda qazanc götürüldürdü. Təmirə ehtiyacı olan qatarlar istismara verilirdi ki, bu da tez-tez bədbəxt hadisərlə nəticələnirdi. Zaqafqaziya dəmiryolunda saz olmayan parovozların istismara verilməsi üzündən qatarların yolda dayanma hallarına tez-tez təsadüf olunurdu. «Bakı» qəzetində dərc olunmuş xəbərdə göstərilirdi ki, «bizim yollarda (Zaqafqaziya dəmiryolunda - M.P.) tamamilə yararsız, təmirə böyük ehtiyacı olan parovozların qatarlara qoşulub göndərilməsi halları dəfələrlə qeyd edilmişdir».² Başqa bir xəbərdə Bakı stansiyasında bir gündə bir neçə bədbəxt hadisə baş verdiyi göstə-

¹ Т.С.Хачатуров. Размещение транспорта (в капиталистических странах и в СССР) М., 1939, сəh. 472.

² «Баку» газети» №62, 20 март 1907.

rildi.¹

Zaqafqaziya dəmiryolları xətlərində müxtəlif səbəblərdən bədbəxt hadisəyə məruz qalan şəxslərin qeyd kitabından məlum olur ki, təkcə 1889-cu ildə burada 740 adam bədbəxt hadisəyə məruz qalmışdı ki,² bunların da böyük əksəriyyəti aşağı zümrəni təşkil edən dəmiryolçular idi. Maraqlıdır ki, kitabın təkcə «A» hərfi ilə başlanan siyahısındaki bədbəxt hadisəyə məruz qalmış 63 nəfər adının 38 nəfəri azərbaycanlıdır, onun da 27 nəfəri sırávi fəhlə idi.³

Zaqafqaziya dəmiryolunda 1903-1905-ci illərdə baş vermiş bədbəxt hadisələri aşağıdakı cədvəldən aydın görmək olar.⁴

1903-cü il			1904-cü			1905-ci il		
Yüngül zədələ-nənlər	Ağır zədələ-nənlər	Ölənlər	Yüngül zədələ-nənlər	Ağır zədələ-nənlər	Ölənlər	Yüngül zədələ-nənlər	Ağır zədələ-nənlər	Ölənlər
646	119	68	790	85	46	646	90	90*

Cədvəldən göründüyü kimi üç il ərzində Zaqafqaziya dəmiryollarında bədbəxt hadisələr nəticəsində 2580 nəfər dəmiryolu-çu zədələnmiş, əlil olmuş və ölmüşdü. Maraqlıdır ki, əməyin mühafizəsi kimi çox vacib olan tədbir bütün Rusiya dəmiryollarında həyata keçirilirdi. Bunun nəticəsi idi ki, 1880-1913 illər arasındakı dövrdə Rusiya dəmiryollarında bədbəxt hadisələr vaxtı olən və yaralanan dəmiryolçuların sayı 188 min nəfərə çatırdı.⁵

Qəzaların əksəriyyəti qatarların tez-tez yoldan çıxmazı nəti-

¹ «Бакинские известия» qəzeti №7, 4 may 1907.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahi 1, iş 152, vər. 1-100.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahi 1, iş 152, vər. 1-100.

⁴ SSRİ MDTA fond 273, siyahi 8, iş 129, vər. 5.

* Cədvəl Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin 1903-1905-ci illərin hesabatına əsasən tərtib edilmişdir

⁵ А.Г.Напорко. Очерки Развития железнодорожного транспорта СССР М., 1954, səh. 72.

cəsində baş verirdi. Qatarların qəzaya uğraması və bədbəxt hadisələr törədən səbəblərdən biri də, yuxarıda göstərdiyimiz kimi, iş gününün uzun olması, yol xidməti fəhlələrinin maddi həyat şəraitiin dözülməz dərəcədə pis olması ilə əlaqədar idi. Parovoz və hərəkət xidməti şöbələrində maşinistlər və konduktorlar mükafat almaqdan ötrü bir iş növbəsi zamanı verst hesabı ilə mümkün qədər çox yol qət etmək və az yanacaq işlətməyə çalışırıldılar ki, bu da iş gününün uzanmasına, fəhlənin fiziki cəhətdən üzülməsinə, tez-tez baş verən qəzalara gətirib çıxarılmasına səbəb olurdu. Azərbaycan dəmiryolunda təkcə 1906-ci ildə texniki təhlükəsizliyin təmin edilməməsinətəcəsində təxminən 400-ə qədər adam olmuş və yaralanmışdı.¹

Dəmiryolunda xidmət edən müəssisələrdə, xüsusən depo və emalatxanalarda, fəhlələrin iş şəraiti daha dözülməz idi. K.Marks özünün «Kapital» əsərində kapitalizm cəmiyyətində dəmiryol ti-kintisində və istismarında fəhlələrin əzablı iş şəraitini və dözülməz həyatını göstərmişdi.² V.İ.Lenin «...yollar-nazirliyi, əkinçilik və dövlət əmlakı nazirliyi sərəncamı ilə görülən işlərdə» ... iş şəraitini «katorqa qaydaları» adlandırmışdı.³

Azərbaycan dəmiryolunun Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri və Ağstafa depolarında lazımi dəzgahların olmaması üzündən ən ağır işlər demək olar ki, əllə görülürdü. Depoların binaları bərbad vəziyyətdə idi, gigiyena-sanitariya tələblərinə tamamilə cavab vermirdi.

Bu cəhətdən Biləcəri deposu olduqca xarakterikdir. Deponun yerləşdiyi bina iş üçün tamamilə yararsız idi. Binanın döşəməsi yer səthindən aşağı olduğu üçün yağmurlu günlərdə depo su ilə dolurdu. Yarıqaranlıq iş otağında gecə-gündüz lampa işığının dan istifadə etmək lazım gəlir, havatəmizləyən qurğular olmadığından fəhlələr həmişə his içərisində işləməli olurdular. Taxta divarlar arasından keçən külək, qar və yağış binanın içərisində iş

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 2385, vər. 50.

² K.Marks. Kapital, 1-ci cild, Bakı, 1955, səh. 236; yenə orada, səh. 618.

³ V.İ.Lenin. Əsərləri, 5-ci cild, səh. 247, 250.

prosesini ağırlaşdırırırdı. Dəmirçi, lehimləmə və əridici sexlər bir yerdə yerləşdiyindən ərinti zamanı əmələ gələn qazlar fəhlələrin sağlamlığına ciddi zərər gətirirdi. Biləcəridə qış vaqon təmiri emalatxanası yox idi. Odur ki, ilin bütün fəsillərində təmir işləri açıq havada aparılırdı. Depoda qaldırıcı kran olmadığından ağır şeylərin, xüsusən oxa keçirilmiş çarxların yüklənməsi və başqa işlər əllə görülürdü.¹ Azərbaycanda depo və emalatxanalar əsası qoyulan vaxtdan təmir edilməmişdi. Bakı deposu o qədər köhnə, nətəmiz və darisqal idi ki, istər fəhlələr arasında, istərsə də rəsmi sənədlərdə «Qara depo» adlandırılırdı. 1905-ci ildə «Baku» qəzeti Bakı deposunu təsvir edərək yazırırdı: «Dəmiryol xətti boyu ilə gedin, vağzalın yaxınlığında köhnə, qaramtil və yönəmsiz bir bina öz görünüşü ilə sizi təəccübəndirəcəkdir... ona nəzər salın. Pəncərə əvəzinə qara bacalar, hisli qurumlu şəbəkələr görəcəksiniz, damın bəzi yerləri sökülmüşdür... Bu bina qəbri xatırladır».²

Bakı deposunda iş şəraitinin son dərəcə pis olması haqqında qəzet daha sonra yazırırdı: «Binanın daxili zibilli və rütubətlidir. Döşəmə əvəzinə ayaq altına tökülmüş torpaq daim nəm, yaşılı gündə isə palçıq olur. Burada yel vurur, yelkən əsir, hər yerdə his və çirk görünür».³ Bakı deposu texniki cəhətdən olduqca pis təchiz edilmişdir, zəruri dəzgahlar, hətta adı əmək alətləri çatışmırırdı. O zamanlar hər yerdə geniş istifadə edilən buxarla işləyən çəkic Bakı deposunda yox idi. Deponun sexləri olduqca darisqal idi. 18 parovoz üçün nəzərdə tutulmuş depoda müntəzəm olaraq 96 parovoz manevr edirdi ki, bu da tez-tez bədbəxt hadisələrlə nəticələnirdi.⁴

Azərbaycan dəmiryodlunun başqa stansiyalarındaki depo və emalatxanalarda fəhlələrin iş şəraiti daha pis vəziyyətdə idi. Fəhlələrin əməyini yüngülləşdirmək və texniki təşlükəsizliyi təmin etmək üçün heç bir tədbir görülməyən Ağstafa deposunda tez-tez

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 81.

² «Bakı» qəzeti №140, 12 oktyabr 1905

³ Yenə orada.

⁴ «Бакинские известия» qəzeti №49, 27 fevral 1904.

bədbəxt hadisələr baş verirdi.¹ Yevlax deposu nəinki lazımı avadanlıqla təchiz olunmamış, hətta depo binasının özü bərbad halda saxlanılırdı.² «Листок борьбы пролетариата» qəzeti Yelizavetpol depo fəhlələrinin iş şəraitini «katorqa şəraiti» adlandırmışdı.

Azərbaycan dəmiryolçularının məişət-kommunal ehtiyaclarına etinasızlıq göstərən yollar idarəsi dəmiryolçular üçün camashırxana, hamam tikilməsi işlərinə illərlə vəsait buraxmırıldı. Depo və emalatxanalarda duşxanalar, əlüzyuyanlar yox idi. Fəhlələrə dəsmal və sabun verilmirdi. Minlərlə dəmiryolçunun yaşadığı Bakı vağzalyanı rayonda hamam tikintisinin ildən-ilə uzadılması fəhlələrin kommunal ehtiyaclarına olan etinasızlığa parlaq misaldır. 1904-cü ilin sonuna depo fəhlələrinin inadlı tələblərindən sonra hamamın tikilməsi üçün 8 min manat vəsait ayrıldı. Lakin Rus-Yapon müharibəsinin başlanması ilə əlaqədar olaraq həmin pul yenidən xəzinəyə qaytarıldı və tikinti işləri dayandırıldı.³ Yalnız 1905-ci ildə depo fəhlələrinin tətillərinin gücləndiyi bir zamanda yollar idarəsi Bakıda dəmiryolçular üçün hamam tikilməsi işinə başlamağa razılıq verməyə məcbur oldu.⁴

Azərbaycanın dəmiryol stansiyalarında fəhlələrin nahar etməsi üçün heç bir qayğı göstərilmirdi. Stansiyalarda aşxana, bufet əvəzinə xüsusi baqqal dükənləri fəaliyyət göstərirdi. 1900-cü ildə Tiflis stansiyasında istehlak cəmiyyətinin beş dükəni olduğu halda, Bakı stansiyasında bir dənə də olsun belə dükən yox idi.⁵ Kiçik stansiyalarda yaşayan dəmiryolçular çörək, un, digər yeyinti məhsulları almaq üçün Yelizavetpola, Bakıya getməyə məcbur olurdular.⁶ Bakı stansiyasında dəmiryolçuların nahar etdiyi yeganə aşxanada isə demək olar ki, hər gün pis keyfiyyətli ərzaqdan dadsız xörəklər bisirilir və «birinci dərəcəli restoranda»

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 148, vər. 17.

² Azərb. SSR fond 982, 10 syahı 1, iş 2, vər. 58.

³ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 2, iş 322, vər. 67.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 34, siyahı 1, iş 1038, vər. 16-18.

⁵ «Каспий» qəzeti №32, 10 fevral 1900.

⁶ Azərbaycan SSR MDTA, fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 66.

olduğundan da baha qiymətə satılırdı.¹

Pulsuzluq üzündən fəhlələr ərzaq mallarını stansiyalarda geniş fəaliyyət göstərən xüsusi baqqal dükənlərində nisyə almağa məcbur olurdular. Bu dükənlərdə pis vəziyyətli malların qiyməti bazar qiymətindən çox-çox baha satılırdı. Bütün bunlarla yanaşı dükəncilər fəhlələri hər vəchlə aldatmağa çalışırdılar.

«Бакинские известия» qəzetində dərc edilmiş bir xəbər bu cəhətdən çox səciyyəvidir. Qəzet yazırıdı: «Məlum olduğu üzrə son illər ərzində Zaqafqaziya dəmiryolunun vağzalətrafi (Bakı stansiyası nəzərdə tutulur-M.P.) yerləri əhəmiyyətli dərəcədə məskunlaşmışdır. Hazırda burada əksəriyyəti orta və xürda dəmiryol qulluqçularından ibarət olan əhali yaşayır. Bütün bu əhali ona hər cür tullantıları baha qiymətə satan bir neçə baqqalın məngənəsindədir. Almamaq mümkün deyildir. Çünkü şəhər uzaqdır, bir də bu əhalinin əksəriyyəti ərzağı kitabıça üzrə nisyə alan yoxsullardır.²

*

*

*

Gürcüstan sərhəddindən başlayıb Dağıstanadək uzanıb gedən Azərbaycan dəmiryolu boyunca düzülmüş onlarla iri və xırda stansiyalarda məskunlaşan dəmiryolcu ailələri ən çox mənzilsizlikdən əziyyət çekirdilər. Fəhlələrin mənzillə təmin olunması işinə nə sahibkarlar, nə də hökumət qayğı göstərirdi. Dəmiryolcuların əksəriyyəti mənzili kirayə edirdi. Onların əmək haqqının 30 faizi mənzil kirayəsinə xərclənirdi.³ Bakı vağzalyamı rayonda dəmiryolcular babat mənzil üçün ayda 10 manat kirayə verirdilər ki, bu da fəhlənin aylıq maaşının yarıdan çoxunu təşkil edirdi.⁴

Dəmiryolcuların getdikcə artan narazılıqları və şikayətləri

¹ «Бакинские известия» qəzeti №5, 1 May, 1907.

² «Бакинские известия», qəzeti №25, 31 yanvar 1904

³ Ю.Серый. Страницы прошлого, Rostov, 1955, soh. 7.

⁴ Azərb. SSR MDTA, fond 389, siyahı 1, iş 114, vər. 1.

yollar idarəsini evi olmayanlara mənzil pulu verməyə məcbur etmişdi. Hökumət fəhlə və qulluqçuların az bir hissəsinə, təxminən 30 faizinə¹ orta hesabla ayda 3-4 manat mənzil pulu verilməsinə icazə vermişdi.² Bu yalnız daimi işçilərə aid idi. Götürə iş, günəmuzd və ya müqavilə ilə müvəqqəti işləyən fəhlələrə isə mənzil pulu verilmirdi.³ Fəhlələri mənzil pulundan məhrum etmək üçün hökumət tez-tez müxtəlif vasitələrə əl atırdı. Hökumətin cüzi miqdarda verdiyi mənzil pulu heç də fəhlələrin ehtiyaclarını ödəmirdi. Hökumətin gözdən pərdə asmaq məqsədi ilə ayırdığı mənzil puluna işaret edən «Бакинские известия» qəzeti o zaman yazırıdı: «Mənzil pulu heç nə olmasa da hər halda, necə deyərlər bir intibahnamədir».⁴

Mənzilin olmaması və ölkədə günü-gündən artan qılıqlı və bahalıq XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan dəmiryolcularının həyatını olduqca ağırlaşdırılmışdı. Tam olmayan rəsmi məlumatə görə inqilab ərəfəsində təkcə Bakı stansiyasında 250-dən çox dəmiryolçu tamamilə evsiz olub, heç bir mənzil pulu almırıdı.⁵

1904-cü ilin dekabrında Bakıda baş vermiş neft sənaye fəhlələrinin əzəmətli tətili və onun qələbə ilə nəticələnməsi dəmiryolçulara ciddi təsir etdi. «Mazut konstitusiyasının şərtlərilə tanış olduqdan sonra Bakı deposu fəhlələrinin irəli sürdükləri beş maddədən ibarət iqtisadi tələbnamədə mənzil pulu daha kəskin qoyulurdu. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi məxfi bir reportla həmin tələbnaməni Peterburqa, Baş dəmiryollar idarəsinə göndərdi. Peterburqdan məxfi şəkildə alınan təcili cavabda mənzil pulundan bəhs edən maddəyə qəti etiraz edilərək yazılırdı: «Mənzil pullarının verilməsi - xərclərin ciddi surətdə artması deməkdir, nəzərə almaq lazımdır ki, Bakı deposunda... bu xərc ildə 30.000 manat təşkil edəcəkdir... bunun qəbul edilməsi qeyri-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 17.

² Yenə orada, fond 13, siyahı 15, iş 136, vər. 21.

³ Yenə orada, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 17.

⁴ «Бакинские известия» qəzeti №113, 20 may 1904.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2500, vər. 5,7,8..

mümkündür».¹

Çar hökuməti dəmiryolçular üçün mənzil tikilməsinə heç bir vəsait buraxmayırdı. Ayrı-ayrı stansiyalarda tikilən tək-tək yaşayış binalarında isə yalnız jandarm idarəsi işçiləri və iri vəzifəli qulluqçular yaşayırdılar. Kiçik işçilərin: yoldəyişdiricilərinin, qatar tərtibçilərinin, hesabdarların və başqa dəmiryolçuların həmin evlərdə yaşamağa ixtiyarı yox idi.²

XX əsrin əvvəllərində ölkədə yüksəlməkdə olan fəhlə hərəkatının təsiri altında baş dəmiryolları idarəsi «Dəmiryolçuların məişət şəraitini yaxşılaşdırmaq tədbirləri haqqında» layihə elan etdi. 1903-cü il oktyabrın 12-də bu layihə ilə əlaqədar olaraq yerli dəmiryol idarələrinə sərəncam göndərildit və onlardan təkliflər tələb olundu.³ Lakin bu «tədbirlər» ətrafında gedən uzun-uzadı yazışmalar kağız üzərində qalaraq həyata keçmədi.⁴

Mənzil pulu almayan aşağı vəzifəli dəmiryol fəhlələri öz ailələri ilə «əlverişli» qiymətə kirayə götürdükləri daxmalarda və stansiyaların ətrafında atılıb qalmış köhnə vaqonlarda yaşamağa məcbur olurdular. Azərbaycan dəmiryolçularının bir qismi, xüsusilə ailəsi olmayanlar «казенныи казармы» adlanan, elementar tələblərə cavab verməyən ümumi yataqxanalarda yaşayırdılar. İinqilabdan əvvəl Rusiyada geniş yayılmış bu kazarmalarda yaşayış olduqca dəhşətli idi. Vladiqafqaz dəmiryolunda mənzil məsələsi üzrə fəhlələrin şikayətini dərc edən «Баку» qəzeti kazarmalardakı düzülməz şəraitdən bəhs edərək yazırıdı: «Казармалар çox natəmiz və soyuqdur... minlərlə hörümçək, tarakan... və sair həşərat buranın daimi sakinləridir».⁵ Kazarmaların dəhşətli yaşayış şəraitini gizlətməyən burjua mətbuatı onları «тövlə» adlandırırırdı.

Yevlax, Biləcəri, Kürdəmir, Şamaxı və başqa stansiyalarda işləyən fəhlələr və xırda dəmiryolçu qulluqçular saysız-hesabsız ərizələrində mənzildən korluq çəkdikləri, məişət-kommunal şərai-

¹ Yenə orada, fond 34, iş 1038, vər. 17.

² SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 124.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 6.

⁴ Yenə orada, vər. 6-20.

⁵ «Баку» qəzeti 19 yanvar 1907.

tinin pis vəziyyətdə olması haqqında xəbər verir və təmirə böyük ehtiyacı olan mənzillərə-daxmalara diqqət verilmədiyindən şikayətlənlərdilər.¹ Yevlax stansiyasının yoldəyişdiriciləri, qatar tərtibçiləri və hesabdarları dövlət binalarında yaşadıqları üçün onlardan artıq pul tutulmasından şikayətlənlərək nazirliyə vurduqları teleqramda yazırdılar: «Əmək haqqının artırılması vədinə baxmayaraq mənzil üçün maaşımızı tutmuşlar ki, bu da maddi vəziyyətimizi daha da ağırlaşdırmış, ac qalmamıza səbəb olmuşdu. Bu məsələ haqqında etdiyimiz bütün şikayətlər nəticə verməmişdir.»²

Saysız-hesabsız arxiv materialları və külli miqdarda ədəbiyyat Rusyanın hər yerində olduğu kimi, Azərbaycanda da dəmiryolcuların mənzil şəraitini son dərəcə acınacaqlı olduğunu təsvir etməyə imkan verir. Bu heç də təsadüfi bir hal deyildir. mənzil böhranı kapitalizm təbiətinin ayrılmış hissəsidir. F. Engels bu barədə yazmışdır: «Belə bir cəmiyyətdə mənzilə ehtiyac heç də təsadüfi deyildir. Bu ehtiyac sağlamlığa və sairəyə bütün təsirilə özünü göstərən zəruri bir təsisatdır. Mənzilə ehtiyac yalnız onu doğuran ictimai quruluşun bütünlüklə, əsasə qədər yenidən qurulması ilə ortadan qaldırıla bilər»³.

* * *

Çarizm zəhmətkeşlərin, o cümlədən fəhlə sinfinin mədəni səviyyəsinin inkişafına qəsdən mane olur, onları savadsızlıqda və cəhalətdə saxlamaqla inqilabi mübarizədən uzaqlaşdırmaq istəyirdi. Çarizmin bu məqsədini ifşa edən V.İ.Lenin yazdı: «Nazir (Daxili işlər naziri - M.P.) fəhlələri barıt, bilik və təhsili isə qığlıcım hesab edir; nazir əmindir ki, barita qığlıcım düssə partlayış ən

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 982, siyahı 1, iş. 2 vər. 17, 18, 57, 69; «Железнодорожник» jurnalı №214-33, 1907, səh. 9.

² SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 124, 135.

³ Ф.Энгельс. «К жилищному вопросу», М., 1948, сəh. 44

əvvəl hökumətə toxunacaqdır».¹

Aydındır ki, belə bir şəraitdə çarizm ucqarlarda, eləcə də Azərbaycanda fəhlə kütlələrinin, o cümlədən dəmiryolçuların maariflənməsinə heç bir qayğı göstərmirdi. Dəmiryolunda başqa sənaye sahələrinə nisbətən ixtisaslı fəhlələr çox olmasına baxma-yaraq, dəmiryolçuların da mədəni səviyyəsi xeyli aşağı idi.

1890-ci ildə Zaqafqaziya dəmiryolunda 8506 fəhlə və qulluqçudan 4922 nəfərinin aşağı və ev təhsili, 3336 nəfəri isə tamamilə savadsız idi.² Beş il sonra, 1895-ci ildə 10.552 dəmiryolçudan 6296 nəfərinin aşağı və ev təhsili, 3.931 nəfərinin isə heç təhsili yox idi.³ Zaqafqaziya dəmiryolunda çalışan maşinistlərin, depo fəhlələrinin, təmir fəhlələrinin, aşağı vəzifəli qulluqçuların böyük əksəriyyəti ya tamamilə savadsız, ya da bir-iki sinif həcmində təhsil almışdır.

Zaqafqaziya dəmiryolunun Tiflisdə yerləşən yeganə texniki məktəbində təhsil pullu olduğundan burada çox az fəhlə təhsil ala bilirdi.⁴ Zaqafqaziya dəmiryolunun ümumtəhsil məktəbində isə cəmi 1441 uşaq oxuyurdu.⁵ Heç şübhəsiz, 21 minə yaxın dəmiryolçunun uşaqları üçün bu olduqca az idi.

Məktəb tikintisinə vəsait buraxılmadığından Azərbaycan dəmiryolunda yalnız bir-iki məktəb açılmışdı. Birinci rus inqilabı ərəfəsində isə Azərbaycanda cəmi üç dəmiryolu məktəbi var idi. Bu məktəblərə hər il orta hesabla 350-380 nəfər uşaq cəlb olunurdu. Həmin dəmiryol məktəblərini ildə yalnız 20-25 nəfər qurara bilirdi.⁶

Dəmiryolunun kiçik stansiyalarında uşaqların təhsili məsəlesi daha acınacaqlı idi. Belə stansiyalarda məktəb olmadığından uşaqlar bir neçə saatlıq yolu olan iri stansiyadakı məktəblərə

¹ V.I.Lenin. Əsərləri, 2-ci cild, səh. 82.

² A.Aргутински-Долгоруков. Госторилен əsəri, 1896, səh. 221-222.

³ A.Aргутински-Долгоруков. Госторилен əsəri, 1896, səh. 221-222

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 292, siyahı 1, iş 81, vər. 13.

⁵ Отчет Управления Закавказской железной дороги за 1898 год. Tiflis 1899, səh. 33.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA, fond 292, siyahı 1, iş 81, vər. 14.

getməli olurdular. Xırda və yarımsəhra stansiyalarda isə məktəbyaşlı uşaqlar, demək olar ki, təhsil almaqdan məhrum idilər. Vladiqafqaz dəmiryolunda jandarm polis idarəsinin saxlanılması üçün ildə 189.700 manat xərcləndiyi halda, dəmiryol məktəbləri üçün ildə yalnız 40.770 manat vəsait buraxılırdı.¹

Dəmiryolçu balalarının təhsilinə mane olan ciddi əngəllərdən biri də təhsilin pullu olması idi. Vladiqafqaz dəmiryolunda təhsil üçün alınan pulun miqdarı olduqca yüksək idi. İnqilab dalğaları qarşısında ayrı-ayrı güzəştərlərə getməyə məcbur olan yolun idarə heyəti 1905-ci il 26 aprel tarixli əmrilə ibtidai təhsil haqqını bir qədər azaltmalı olmuşdu. Lakin bu güzəştərlərə baxmaya-raq ibtidai təhsil üçün hər uşaqtan alınan təhsil haqqı yenə də çox yüksək olaraq qalırdı. Aşağıdakı cədvəldən bunu aydın görmək olar:²

Yoldakı xidmət müddətinə görə	Bir uşaq üçün	İki uşaq üçün	Üç uşaq üçün
İki ilədək	5 man.	8 man.	10 man.
İki ildən beş ilədək	3 man.	5 man.	6 man.
Beş ildən yuxarı	1 man.	1,5 man.	2 man.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, dəmiryol məktəbləri azərbaycanlıların üzünə tamamilə bağlı idi. Əvvəlki azərbaycanlılar dəmiryolunda ixtisas tələb etməyən, az maaşlı vəzifələrdə (yoldəyişdirici, yol gözətçisi, qara fəhlə) işlədiklərindən qazandıqlarınıancaq böyük külfəti saxlamağa sərf edirdilər. Digər tərəfdən məktəblərdə dərslər rus dilində keçirildiyindən yoxsul azərbaycanlı uşağının burada oxuması təbiidir ki, qeyri-mümkün idi. Bunu biz tərtib etdiyimiz 1898-ci ilə aid olan cədvəldən aydın

¹ Отчет правления общества Закавказской железной дороги за 1904 год, СПБ, 1905 г.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 24.

görürük:¹

Nº	Məktəblərin adları	Ruslar	Azərbaycanlılar	Gurculor	Ermənilər	Başqamillətlər	Şagirdlərin ümumi sayı
1	Bakı 2 sinifli dəmiryol məktəbi...	120	1	3	3	1	128
2	Yelizavetpol 2 sinifli dəmiryol məktəbi...	79	1	12	5	6	103
3	Hacıqabul 1 sinifli dəmiryol məktəbi.	16	-	1	5	-	22
	Cəmi:	215	2	16	13	7	253

Bu dövrdə Azərbaycanda nəinki ana dilində, hətta rus dilində belə orta texniki və ali nəqliyyat məktəbi yox idi. Dəmiryol nəqliyyatında bir nəfər də olsa azərbaycanlı mühəndis işləmirdi.² Mədəni-maarif ocaqları olmadığından ağır və üzücü işdən sonra dəmiryolçular dincəlmək və mədəni istirahət etmək üçün, demək olar ki, heç bir yer tapmirdilər. Azərbaycan dəmiryolçularının Bakıda olan yeganə mədəniyyət klubunda nadir hallarda baha qiymətə tamaşalar göstərilirdi. Təbiidir ki, ayda 10-15 manat maaş alan yoldəyişdirici və ya depo fəhləsi 3-4 manat teatra xərcləyə bilməzdi.

*

*

Tibbi yardımın və əmək mühafizəsinin olmaması üzündən də Azərbaycan dəmiryolçularının həyat şəraiti daha da ağırlaşırıldı. Dəmiryolunda insan səhhətini üzən ağır iş şəraiti hökm sürürdü. Dəmiryolçular ən çox əsəb, ürək, mədə-bağırsaq, qız-

¹ Отчет Управления Закавказской железной дороги за 1898 год, Tiflis, 1899, səh. 33.

² «Azərbaycan dəmiryolçusu» qəzeti №83, 15 iyul, 1958.

dırma, vərəm və digər yoluxucu xəstəliklərə, eləcə də tez-tez baş verən bədbəxt hadisələrə məruz qalırdılar. Zaqqafqaziya dəmiryolunun nəinki xırda, hətta böyük stansiyalarında belə tibbi müalicə işi olduqca acınacaqlı vəziyyətdə idi. Təbii yardım üçün son dərəcə az vəsait ayrıılırdı. Yola xidmət edən müalicə müəssisələrinin və tibb işçilərinin sayı, demək olar ki, yol istismara verilən zamankı səviyyədə qalmışdı. 1894-1895-ci illərdə Zaqqafqaziya dəmiryoluna 13 həkim və 36 orta tibb işçisi xidmət edirdi. 1898-ci ildə isə həkimlərin sayı 16-ya, orta tibb işçisi sayı isə 47-yə çatmışdı. Bütün yol isə həkim məntəqəsi olan 7 sahəyə bölünmüşdü ki, bunlardan da üçü Azərbaycanın ərazisinə düşürdü. Birinci məntəqə Bakı-Müsüslü (208 verst), ikinci Müsüslü-Yelizavetpol (129 verst), üçüncüsü Yelizavetpol-Tiflis (176 verst) arasındaki sahəni əhatə edirdi.¹

Həmin illərdə Zaqqafqaziya dəmiryoluna cəmi iki xəstəxana xidmət edirdi. Bunlardan biri Bakıda (40 çarpayılıq) yerləşirdi. Bu xəstəxanalar birinci rus inqilabı ərəfəsində əhalisi artıq 63.370 nəfərə çatmış Zaqqafqaziya dəmiryoluna qətiyyən kifayət etmirdi.²

Son dərəcə aşağı səviyyədə olan bu tibbi yardımın özündən də fəhlə və qulluqçuların hamısı lazıminca istifadə edə bilmirdilər. Az maaş alan dəmiryolçu nə özünü, nə də ailəsini pulla müalicə etdirmək iqtidarından deyildi. Zaqqafqaziya dəmiryol idarəsinin sərəncamına əsasən bu dövrdə dəmiryolçuların xəstəxana müalicəsi üçün sutkada 60 qəpik, ambulator müalicəsi üçün isə 25 qəpik pul alınırdı.³ Xırda stansiyalarda xəstələrə təcili yardım olmadığından çox vaxtı pulla müalicə edən xüsusi həkimlərə müraciət etmək lazımlı gəlirdi.

Dəmiryolçuların müalicəsi daha bir çətinliklə rastlaşırıldı. Bu da xəstəni müayinə etmək məsələsi idi. Mövcud olan qaydaya görə, xəstə iki həftə ərzində həkim komissiyası tərəfindən müayinə

¹ А.Аргутински-Долгоруков. Göstərilən əsəri, səh. 248; Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 5, iş 300, vər. 214-218.

² SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 5, iş 300, vər. 214-218.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 107, vər. 6, 21-22.

edilməli, xəstəliyi müəyyənləşdirilməli və bu haqda rəy yazılmalı idi. Əks təqdirdə yatdığı günlər üçün xəstə pul almırıldı.¹ Müayinə zamanı aşağı vəzifəli qulluqçulara və qara fəhlələrə laqeydlik göstərilir, hökumətin mənafeyini müdafiə edərək komissiyalar çox vaxtı qəsdən xəstəliyi inkar edir və ya dərəcəsini yüngülləşdirirdilər. Belə olduqda xəstənin işə getmədiyi günlərin əmək haqqı tutulur, bəzən iki həftə işə çıxmadığı bəhanə edilərək işdən qovulurdu. Odur ki, dəmiryolçular çox zaman xəstə-xəstə işləməyə məcbur olur, tamamilə zəifləyir və 25-30 yaşlarında əmək qabiliyyətini itirmiş bir şəxs kimi işdən çıxarııldırlar. O zamanın rəsmi statistikasının verdiyi məlumatata görə Rusiya dəmiryollarında fəhlə və qulluqçuların yalnız 7 faizi 25 il, 4 faizi isə 30 il işləyə bilirdi.²

Azərbaycanda dəmiryol xəttinin keçdiyi sahə o zaman iqlim şəraiti cəhətdən olduqca əlverişsiz idi. Bu sahədə isə hər 100 adama 171 xəstəlik düşürdü.³ Vladiqafqaz dəmiryolunun Bilecəri-Dərbənd sahəsində isə qızdırma xəstəliyi o qədər geniş yayılmışdı ki, dəmiryolçular burada işləməkdən boyun qaçırdılar. Odur ki, yollar idarəsi burada işləməkdən imtina edən qulluqçuları həvəsləndirmək üçün ayda altı manat əlavə əmək haqqı verməyə məcbur olmuşdu.⁴

Zaqafqaziya dəmiryolunda fəhlə və qulluqçular tif, çuma, qızdırma və başqa yoluxucu xəstəliklərə daha çox məruz qalırdılar.⁵ Dəmiryolçuların ən çox hansı xəstəlik keçirdikləri və nə qədər adamın xəstələndiyini 1893-cü il hesabatı üzrə tərtib olunmuş aşağıdakı cədvəldən görmək olar.⁶

Xəstəliklərin adları	Xəstələnənlərin sayı
Səpkili yoluxucu xəstəliklər	750 nəfər

¹ Yenə orada, fond 27 m. iş 330, vər. 71.

² Ю.Серий. Страницы прошлого, 1955, сəh. 8

³ Обзор Дагестанской области за 1993 год. 1904, сəh. 8.

⁴ «Баку» əzeti №82, 17 iyul 1905.

⁵ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 200.

⁶ А.Аргутински-Долгоруков. Göstərilən əsəri, сəh. 253-254.

Dəri-zöhrəvi xəstəliklər	878 «----»
Qızdırma xəstəliyi	24,375 «----»
Qann dövrəni və ciyər xəstəlikləri	4120 «----»
Həzm orqanları xəstəlikləri	7770 «----»
Əsəb sistemi xəstəliyi	1176 «----»
Yel xəstəliyi	2980 «----»
Dəri xəstəlikləri	2019 «----»
Əzilmə və yaralanma	2442 «----»

1898-1901 -ci illərdə Azərbaycan ərazisində 6 həkim və 8 orta tibb işçisi olub, onlar Bakı, Hacıqabul, Kürdəmir, Yelizavetpol, Ağstafada, Ucar və Ələtdə otururdular.¹

Dövlət dəmiryolçlarının tibbi ehtiyacına çox cüzi vəsait ayıryrdı. Məsələn, 1898-ci ildə bütün Zaqafqaziya dəmiryol xəstəxanaları üçün cəmi 42,152 manat vəsait ayrılmışdı ki, ondan da Bakı lazareti üçün 8.904 manat pul xərclənmişdi.² Təkcə iki il ərzində, yəni 1895-1897-ci illərdə Zaqafqaziya dəmiryolları fəhlə və qulluqçuları tərəfindən tibbi yardım üçün 126.444 dəfə müraciət edilmişdi, bunlardan da 665 nəfəri ölmüşdü.³

Vaxtı-vaxtında tibbi yardım görməyən dəmiryolçular içərisində ölüm hadisəsi xeyli çox idi. Bunu Bakı dəmiryolu xəstəxanasının timsalında tərtib olunmuş cədvəldən görmək olar:⁴

İllər	Bakı dəmiryol xəstəxanasına qəbul olunmuş xəstələrin sayı	Ölənlərin faizi
1884	567 nəfər	2,8%
1890	1036 «----»	2,6%
1894	1009 «----»	3,1%
1895	906 «----»	1,7%
1896	1113 «----»	2,8%

¹ Отчет Управления Закавказской железной дороги за 1898-1900 г. сəh. 27, 28, 29.

² Отчет Управления Закавказской железной дороги за 1898-1900 г. сəh. 27, 28, 29.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 5, iş 325, vər. 17.

⁴ Отчет Управления Закавказской железной дороги за 1895 г. сəh. 25, 26, 1898 год, Tiflis, 1899, сəh. 27.

1897	1361 «---»	2,2%
1898	1243 «---»	2,4%

Maraqlıdır ki, hər il müalicə olanların təqribən 50-55 faizini qızdırma xəstəliyinə tutulanlar təşkil edirdi.¹

Fəhlələrin, aşağı vəzifəli qulluqçuların arxivlərdə saxlanılan yüzlərlə ərizəsi XX əsrin əvvəllərində dəmiryolçuların tibbi yardımından nə dərəcə məhrum olduğunu aydın göstərir. Belə ərizələrdən birinə müraciət edək. Yol xidməti şöbəsinin hesabdarı Fyodr Kananetov getdikcə şiddətlənən vərəm xəstəliyi nəticəsində işləmək qabiliyyətini itirir. Bu səbəbdən o ərizə yazıb müalicə olunmaq üçün məzuniyyət verilməsini və maddi yardım göstərilməsini xahiş edir. Lakin uzun get-gəldən sonra Kananetova yalnız məzuniyyət verilir, maddi yardım xahişi isə rədd edilir. Cox keçmir ki, Kananetov ölüür. Ölümündən bir az əvvəl onun yazdığı ərizə inqilabdan əvvəl dəmiryollarında fəhlə və xırda qulluqçuların ağır həyatını təsəvvür etməyə imkan verir. O, öz ərizəsində yazırı: «İstər-istəməz belə bir sual meydana çıxır: Məgər yollar nazirliyinin müalicə üçün müəyyən etdiyi yardım malik olduğu xüsusi evlərindən ildə minlərlə gəlir götürən yüksək maaş alan və ya hökumət adamlarının yanına dal qapıdan gəlməyi bacaran şəxslərəmi verilməlidir? ... Təəssüf ki, mən dəmiryolunda kontor işinin bütün ağırlığını öz çiyinlərində daşıyan aşağı qulluqçular zümrəsinə daxiləm. Mən gecə-gündüz işləmişəm, lakin bu cəhənnəm əzabı müqabilində itirdiyim səhhətim müalicə etmək üçün heç bir şey almırıam».²

Ərinin ölümündən sonra çıxılmaz vəziyyətə düşən Kananetovun dul arvadı öz ərizəsində yazırı ki, dəmiryol hökimlərinin ərini müalicə etməməsi onları pullu hökimə müraciət etməyə məcbur etmişdi. Ailənin son qəpikləri müalicə puluna kifayət etmədiyindən dərmanların çoxu aptekdən nisyə alınmışdır.³

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 5, iş 300, vər. 214-215.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 292, iş 79, vər. 202.

³ Yenə orada, vər. 201.

Arxiv sənədləri içərisində Kananetovun taleyinə bənzər onlarla hadisə haqqında məlumat vardır. Burada üç il dalbadal müraciət etməsinə baxmayaraq xəstə qızını dəmiryol xəstəxanasında müalicə etdirə bilməyən fəhlənin şikayəti,¹ təcili tibbi yardım olmadığı üçün Yelizavetpol deposunda fəhlə Məmməd Kərbəlayı və çilingər Filip Çernışovun vaxtsız ölmələri² və sair məlumatlara rast gəlmək olur.

İnqilabdan əvvəl Rusiyada əməyin mühafizəsi, qocalıqda və ya əmək qabiliyyətini itirdikdə təqaüd verilməsi, məzuniyyət və siğorta məsələləri nə hökuməti, nə də kapitalistləri əsla düşündürmürdü. Dəmiryolunda tez-tez baş verən bədbəxt hadisələr nəticəsində əmək qabiliyyətini itirmə və ölüm halları ildən-ilə çoxaçıldı. Yollar idarəsi isə müxtəlif bəhanələrlə fəhlələrə təqaüd verməkdən boyun qaçırırdı. Məlum olduğu kimi sənaye müəssisələrində baş verən bədbəxt hadisələr haqqında protokol yazmaq işi polis idarəsinə həvalə edilmişdi. Hökumətə və kapitalistlərə səda-qətlə xidmət edən polis işçiləri isə «xüsusi təlimata» əsasən protokol tərtib edərkən həmişə fəhləni müqəssir etməyə çalışırdılar.

Zaqafqaziya dəmiryolunda bu zaman fəhlələrin pensiya kassaları fəaliyyət göstərirdi.³ Kassa öz vəsaitini yoldan külli miqdarda gəlir götürən hökumətin hesabına deyil, hər ay fəhlələrdən məcburi qaydada toplanan üzvlük haqqı, qismən və cərimə pulları hesabına yaradırdı. Pensiya kassasına yalnız daimi fəhlələr üzv ola bilərdilər. 1895-ci ildə Zaqafqaziya dəmiryolu üzrə pensiya kassalarına üzv olanların sayı 6003 nəfərə 1905-ci ildə təqribən 9 minə çatırdı ki, bu da ştatda olanların 92,4 %-ni təşkil edirdi.⁴

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 3292, iş 79, vər. 12-13.

² Yenə orada, fond 13, siyahı 21, iş 215, vər. 8.

³ Pensiya kassası 1888-ci il mayın 30-da təşkil edilmişdi. Fəhlələrin tələbilibə 1903-cü il 2 iyun tarixli qanununda kassa müəyyən dəyişikliyə məruz qalsa da dəmiryolçular onun qaydalarından həmişə narazı idilər. (Bax. Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 145-147.)

⁴ Отчеты пенсионной кассы служащих на казенных железных дорогах за 1894 и 1895 гг. СПБ, 1896, част II, сəh. 6-7; «История СССР» журнali, №3, 1957, сəh. 169.

Nizamnaməyə əsasən yalnız 15 il kassaya üzv olmuş dəmiryolçuya maddi yardım edilə bilərdi.¹ Fövqəladə hallarda isə üzvlük stajı 10 ildən az olmayan fəhlə və qulluqçuya aid edilirdi. Kassadan verilən pensiyanın miqdarı olduqca az idi. Məsələn, Vladiqafqaz dəmiryolunda 25 il işləmiş bir şəxs xəstəliyinə, yaxud qocalığına görə işdən getməli olduqda ona 4 manat 50 qəpik pensiya kəsilirdi.²

Heç də təsadüfi deyildi ki, fəhlələr dəfələrlə pensiya kassaları nizamnaməsindən şikayət edirdilər. Bütün Rusiyada olduğu kimi, Azərbaycan dəmiryolunda pensiya kassaları fəhlələrin maddi vəziyyətini yüngülləşdirməkdə çox az rol oynayırdı. Kassalar əsasən hökumətin mənafeyini müdafiə edirdilər. Bədbəxt hadisədən və ya qocalığa görə iş qabiliyyətini itirmiş dəmiryolçu işdən çıxarkən kassada toplanmış olan üzvlük haqqını geri almaqda çətinlik çəkirdi. Çünkü yolun idarə heyəti tərəfindən bu zaman o qədər haqq-hesab kağızları təqdim edilirdi ki, nəticədə fəhlə nəinki təqaüd, hətta üzvlük haqqının ona çatacaq qismindən də tamamilə məhrum olurdu.³ «Железнодорожник» jurnalı bu məsələyə toxunaraq yazırıdı: «Siz yüz il yolda işləyə bilərsiniz, bunu sübut edərsiniz, hətta sizə inanarlar, amma əgər sən sırávi işcisənsə, «qara camaat» adamısansa onda pensiya hüququnu saysız-hesabsız dəllər götirməklə sübut etməlisən».⁴

Ağlasıgmaz əziyyətlərdən və amansız məhkəmə süründürməçiliklərindən sonra çox az fəhlə pensiya almaq hüququndan istifadə edə bilirdi. Dəmiryol fəhlələrinin əksəriyyəti isə ən cüzi hüquqlardan məhrum idilər.

*

*

*

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 292, iş 79, vər. 128.

² IO.Серый. Госторилə əsər. səh. 9

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 107, vər. 123.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 1899, vər. 24.

Amansız istismara və dəhşətli polis özbaşinalığına məruz qalan dəmiryol fəhlələri vətəndaşlıq və siyasi hüquqlardan tamamilə məhrum idilər. Başqa sənaye sahələrinin fəhlələri üzərində olduğu kimi, nəqliyyatın ən mühüm növü olan dəmiryol fəhlələri üzərində də polis nəzarəti olduqca güclü idi. V.İ.Lenin çarizmin bu siyasetini ifşa edərək yazırırdı: «Rus fəhlə sinfinə ikiqat zülm edilir: Kapitalistlər və mülkədarlar onu söyür, var-yoxunu əlin-dən alırlar, onlara qarşı mübarizə edə bilməsin deyə, polis onun əl-qolunu bağlayır, ağızını yumur, xalqın hüququnu müdafiə etmək istəyən hər kəsi təqib edir».¹

Adı vətəndaşlıq və siyasi hüquqlardan məhrum olan Azərbaycanın dəmiryol fəhlələri ən amansız təqiblərə məruz qalırdılar. 1905-ci ilədək dəmiryolunda fəhlələrin həmkarlar təşkilatları yox idi. Onlar söz, mətbuat, yiğincəq azadlıqlarından tamamilə məhrum idilər. Zaqafqaziya dəmiryolunda götürə iş, günəməzə işləyən fəhlələr işə qəbul ediləndə və ya işdən çıxarılanla böyük qanunsuzluqlara yol verilirdi. İşsizlik işə fəhləni bütün təhqirlərə dözməyə məcbur edirdi. İşin xatirinə o, sahibkarın mənafeyini qoruyan müəyyən iltizam kağızlarını imzalamalı olurdu. İltizam kağızları xüsusi formada, ayrıca vərəqədə çap edilib işə girən şəxslə təqdim edilirdi. İşə qəbul edilən fəhlələr iltizamin şərtləri ilə tanış olub onu imzalamalı idilər. Belə iltizamların birində oxuyurduq: «Bu iltizamı Zaqafqaziya dövlət dəmiryolları idarəsinə təqdim edirəm ondan ötrü ki, mənim vəzifəmə aid olan təlimatı aldım, habelə onun bütün maddələri mənə izah edildi, mən onları başa düşürəm və təlimatda yazılmış bütün şərtlərə düzgün əməl edəcəyimə söz verirəm. Həmcinin söz verirəm ki, işlədiyim müddətdə dəmir yolları rəisliyi tərəfindən mənim üzərimə qoyulacaq pul cərimələrinə tabe olacağam».²

İltizamlarla yanaşı dəmiryol fəhlələri bir sıra başqa özbaşinalıqlarla da rastlaşırıldılar. Məsələn, Bakı deposuna günəməzə işə qəbul edilən hər bir fəhlədən iki ərizə tələb olunurdu. İşə gir-

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri 4-cü cild, səh. 213-214.

² Azərbaycan dəmiryolu arxiv, fond 28, siyahı 143, iş 2743.

mək üçün təqdim edilən ərizəyə belə bir qeyd yazılırdı: «Əgər de-poda artıq olaramsa, heç bir xəbərdarlıq etmədən məni işdən çı-xarmanızı xahiş edirəm, buna isə mən tərəfdən heç bir etiraz ol-mayacaqdır». Digər ərizədə isə hər hansı bir təsadüfə qarşı aşağı-dakı sözlər yazdırılırdı: «Cənab rəis daha işləmək istəmədiyim üçün məni işdən xaric etmənizi xahiş edirəm».¹ Beləliklə dəmiryo-lunda fəhlələr bütünlükə rəisdən asılı olur və daim işdən qovul-maq qorxusu ilə yaşayırırdı. Rəislər fəhlənin bu asılı vəziyyətdən istifadə edərək istədiyi vaxt onu işdən qovmaq, çox işlətmək, cərimələmək, təhqir etmək və ən başlıcası inqilabi hərəkatdan uzaq-laşdırmaq üçün istifadə edirdilər.

Rusyanın heç bir dəmiryolunda cəza tədbirləri Vladiqafqaz dəmiryolunda olduğu qədər güclü deyildi. Zaqqafqaziya dəmiryol-larında təhqirə dözməyən və ya cəsarət göstərib qaba rəftara ca-vab verən fəhlə cəzalanır, hətta işdən çıxarılib sürgün edilirdi. Fəhlələr və xırda qulluqçular dəmiryolunda nəinki təhqir olunur-dular, hətta ayrı-ayrı hallarda bilavasitə tabe olduqları rəislər tə-rəfindən döyüldürdülər.²

Dəmiryolu inzibati orqanlarının özbaşinalığından, qanun-suz hərəkətlərindən fəhlələrin şikayət etmələrinə mane olmaq üçün Zaqqafqaziya yollar idarəsinin verdiyi əmrə görə hər hansı bir şikayət və ərizə yuxarı orqanlara deyil, bilavasitə tabe olduğu yerli orqanlara təqdim edilməli idi.³ Belə olduqda fəhlə öz rəisin-dən heç bir yerə şikayət edə bilmir, bu isə rəislərin özbaşinalığının qarşısını almağı, onların qanunsuz hərəkətlərinə nəzarət olunma-sını qeyri-mümkün edirdi. Odur ki, dəmiryolunda süründürməçi-lik olduqca güclü idi, fəhlə məsələləri də aylarla həll edilməmiş qalırdı.⁴

Jandarm idarəsi dəmiryolunda qeyri-məhdud hüquqa ma-

¹ И.В.Стригунов. Истории формирования бакинского пролетариата (70-90 годы XIX в.) 1960, səh. 251.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 28, vər. 1, 15, 16.

³ Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 1848, vər. 62.

⁴ «Кавказский вестник» журналı №10, 1901, səh. 96; Gürcüstan SSR MDTA, fond 292, iş 79, vər. 68.

lik idi. Dəmiryolunda baş verən bütün mühüm məsələlər onların iştirakı ilə keçirdi. Zaqafqaziya dəmiryolunda jandarm orqanlarının saxlanılmasına ildə 34 min manata yaxın vəsait sərf olundu. Bu dəmiryol məktəbləri üçün nəzərdə tutulan xərclərdən bir yarımdə fəhlə çox idi.¹ Fəhlə işə qəbul olunarkən ilk növbədə yol jandarm idarəsinin yoxlamasından keçməli idi. Jandarm idarəsi işə qəbul olunan fəhləni tam yoxladıqdan sonra onun dəmiryolunda işə götürülməsinə razılıq verirdi. Fəhlə işə girdikdən sonra onun üzərində polis nəzarəti qoyulurdu. Rəisin xoşu gəlmədiyi və ya «dikbaşlığı» ilə fərqlənən dəmiryolçu polisin göstərişi ilə «ictimai asayışı» pozmaq üstündə təqsirləndirilir və dərhal işdən çıxarılırdı. Belə olduqda rəis bütün yolda elan edilmək üçün əmr verirdi. Əmrə işdən qovulan fəhlələrin jandarm idarəsinin tələbilsə kənar edildiyi göstərilir və həmin şəxslərin emalatxanaların heç birində işə qəbul olunmaması tələb edilirdi.²

Siyasi hüquqlardan məhrum olan fəhlələr ədalətsizlikdən inzibati və məhkəmə orqanlarına müraciət edirdilər. Məhkəmə işə bu kimi işləri əsasən sahibkarın, rəisin və ya yollar idarəsinin xeyrinə həll edirdi. Bütün Rusiyada olduğu kimi Azərbaycanda da dəmiryol proletariati öz hüquqsuzluğundan heç yerə şikayət edə bilmirdi. Yoldəyişdiricilər, yol gözətçiləri, telegrafistlər və xırda dəmiryol qulluqçuları «bizim üçün qanun yazılmamışdır» - deyə həyatın acılarına dözməyə məcbur olurdular.

Cox vaxtı dözülməz iş şəraitinə və hüquqsuzluğa tab gətirməyən dəmiryolçular başqa sənaye müəssisələrinə getməli olurdular. Yollar nazirliyinin nəşr etdiyi bülletendə digər ölkələrə nisbətən Rusiyada dəmiryol fəhlələrinin başqa sənaye müəssisələrinə işə getmə hallarının yüksək olduğu xüsusilə qeyd edilirdi.³ Bülletendən məlum olur ki, dəmiryol sistemindən gedənlərin əsas hissəsini, yəni 24%-ə qədərini yoldəyişdiricilər, yol gözətçiləri, paro-

¹ Сведения государственного контроля о железных дорогах, 1900 год, II hissə, səh. 289.

² Ю. Серый. Страницы прошлого, 1955, səh. 10

³ «Бакинские известия» qəzeti № 91, 20 aprel 1904.

voz xidmətçiləri, teleqrafistlər təşkil edirdi.¹ Ucqarlarda isə bu faiz daha yuxarı idi. Məsələn, Rusiya dəmiryollarından başqa snaye müəssisələrinə gedən fəhlə və qulluqçuların ümumi sayı 19,4 faiz olduğu halda, Vladiqafqaz dəmiryolunda 26,3 faiz, Zaqafqaziya dəmiryolunda isə 22,8 faiz idi.² Dəmiryol fəhlələrinin qısa müddət işləyib dəmiryolundan getmələrinə əsas səbəb ucqarlarda və eləcə də Azərbaycanda iş və məişət şəraitinin pis olması, özbaşınalıq və hüquqsuzluğun hökm sürməsi idi.

Çarizmin ruslaşdırma siyasəti Zaqafqaziya dəmiryolarında da özünü göstərirdi. Dəmiryolunda çalışan yerli əhalidən olan fəhlələr və qulluqçular iş zamanı yalnız rus dilində danışmalı idilər. Zaqafqaziya dəmiryolları baş emalatxanası mühəsibliyinin kitablarının birində bu cəhətdən xarakterik olan bir yazıda oxuyuruq: «Rus dilini bilmədiyi üçün cərimə edilmişdir».³ Çarizm yerli əhalinin dilinə, adət-ənənələrinə xor baxır, zəhmətkeşləri itatətdə saxlamaq, onun qabaqcıl nümayəndələrinin ən yaxşı təşəbbüslerini boğurdu. 90-ci illərdək yerli əhalinin dəmiryolunda daimi işə qəbul olunması, demək olar qeyri-mümkün idi. 90-ci illərdən sonra isə milliyyətçə rus olmayanlar rus dilindən imtahan verməli olur, yalnız bundan sonra onlar depolara daimi işə qəbul olunurdular.⁴ Təsadüfi deyildir ki, rus dilini bilməmək və çarizmin yerli əhaliyə etibar etməmək siyasəti nəticəsi idi ki, inqilab qədər Bakı parovoz deposunda bir nəfər belə azərbaycanlı usta, mühəndis və ya texnik yox idi.⁵ Azərbaycan dəmiryolunda çoxlu millətlərin nümayəndələri işləyirdilər. Çar hökuməti fəhlələrin birliyini pozmaq üçün onların arasında milli ayrı-seçkilik salır, bir milləti digəri üzərinə qaldırırırdı. V.I.Leninin dediyi kimi «mənfur mütləqiyət tarixindən bizə, bu mütləqiyətin zülm altında saxladığı müxtəlif xalqların fəhlə siniflərinin böyük bir ayrılığı irs

¹ Yenə orada.

² Yenə orada.

³ Н.А.Чахвашвили. Рабочее движение в Грузии (1870-1904 гг.). Тбилиси, 1958, səh. 88.

⁴ Революционное прошлое Тбилиси, Тбилиси 1964, səh. 8

⁵ «Azərbaycan dəmiryolçusu» qəzeti №83, 15 iyul 1958-ci il.

qalmışdı. Belə bir ayrılıq ən böyük bir bəladır, mütləqiyyətə qarşı mübarizədə ən böyük bir əngəldir.¹ Bununla ərazimin ucqarlarda tətbiq etdiyi milli zülmün müxtəlif formaları obyektiv olaraq zəhmətkeşlərin mütləqiyyətə qarşı nifratını daha da artırırdı.

Bələliklə, Azərbaycanda XIX əsrin son rübündə meydana gəlib Birinci rus inqilabı ərəfəsində sayca artıb böyük bir qüvvəyə çevrilən dəmiryol fəhlə və qulluqçularının vəziyyəti son dərəcə ağır idi. Maddi ehtiyac, mədəni-məişət şəraitinin aşağı səviyyədə olması, siyasi hüquqsuzluq, jandarm-polis orqanlarının özbaşınalığı və digər zülm formaları 1905-1907-ci il burjuva-demokratik inqilabında Azərbaycan dəmiryolçularının fəal işirək üçün bir zəmin oldu.

3. Birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin çıxışları

XIX əsrin son rübündə mərkəzi Rusiyada ərazimə və burjuva-mülkədar zülmünə qarşı qüvvətlənən fəhlə hərəkatı ucqarlarda təsir etdi. Rusiya proletariatının inqilabi hərəkatı milli-azadlıq mübarizəsini alovlandırdı, ucqarlarda fəhlə sinfinin istimar və mütləqiyyət quruluşu əleyhinə müntəzəm çıxışlarının başlanmasına təkan verdi. Milli ucqarlarda hələ tamamilə təşəkkül tapıb qurtarmamış proletariatın ilk dəstələri sinfi döyüslərə ümumrusiya fəhlə hərəkatının ayrılmaz bir hissəsi kimi daxil olurdular.

İlk dövrdə kortəbbii, qeyri-mütəşəkkil xarakter daşıyan tətillərin proletariatın sinfi şüurunun oyanmasında böyük əhəmiyyəti var idi. V.İ.Lenin yazdı: «...hər bir tətil, öz nəticələrinin cüzi olduğuna baxmayaraq... çox qiymətli, yeni, mühüm və məzmunlu bir şey verirdi. Tətil fəhləyə dərk etdirirdi ki, qüvvə yalnız başqa fəhlələrlə birləşməkdədir, bu elə böyük bir qüvvədir ki, maşınları dayandırıra bilər, köləni azad insana çevirə bilər və yalnız öz

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri 6-cı cild, səh. 468.

istehsalçılarının haqlı malı olan nemətlərdən istifadə edə bilər».¹

Zaqafqaziya dəmiryolunda fəhlələrin kortəbii çıxışları XIX əsrin axırlarına təsadüf edir. Fabrik-zavod fəhlələri kimi dəmiryol fəhlələrinin həmin dövrdəki çıxışları əsasən iqtisadi xarakter daşıyırıldı. Tətillər zamanı onlar əmək haqqının artırılmasını, fəhlələrlə haqq-hesabın düzgün çökilməsini, cərimələrin ləğv edilməsini, iş gününün qısaldırılmasını tələb edirdilər.

Azərbaycanda dəmiryolu çəkilişində çalışan fəhlələrin ağır vəziyyəti hələ 80-ci illərdə onların bir neçə açıq çıxışı ilə nəticələndi. 1881-ci il fevralın axırlarında Bakının yaxınlığında Zaqafqaziya dəmiryolu tikintisi fəhlələrinin tətili baş verdi. Tətilin başlanmasına əsas səbəb əmək haqqının azlığı, onun vaxtlı-vaxtında verilməməsi idi. Bu Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin ilk həyəcanı idi. Tətilçilərin 50-yə yaxın nümayəndəsi Bakı polismeystriinin yanına gedərək müdürüyyət tərəfindən əmək haqqının müntəzəm olaraq gecikdirilməsi barədə və başqa qanunsuzluqlar haqqında şikayət etdilər.²

İki il sonra, 1883-cü ilin fevralında Bakıda işsiz qalmış dəmiryol tikintisi fəhlələrinin tətili baş verdi. Tətildə Bakı-Tiflis sahəsi çəkilib qurtarandan sonra «Zaqafqaziya dəmiryolları səhmdar cəmiyyəti» tərəfindən küçəyə atılan 500 nəfərə qədər dəmiryol tikinti fəhləsi iştirak edirdi.³ Lakin fəhlələrin bu çıxışı tezliklə silah gücünə yatırıldı. Bu dövrdə baş vermiş tətillər içərisində Zaqafqaziya dəmiryolu Baş emalatxanası fəhlə və ustalarının 1886-ci il və 1887-ci illər tətilləri xüsusi əhəmiyyət kəsb edirdi.

Zaqafqaziya dəmiryolunda ilk dövrlər ixtisaslı fəhlələrin eksəriyyətini ruslar təşkil edirdi. Onların bir hissəsi Mərkəzi Rusiyanın iri şəhərlərində olan dəmiryol depo və emalatxanalarında xidmət etmiş, ağır istimar və hüquqsuzluqla razılaşa bilməyib, təzəcə istifadəyə verilmiş Zaqafqaziya dəmiryolunda işləmək və

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri 30-cu cild, səh. 539.

² «Каспий» газети №16, 26 fevral 1881-ci il; B.I.O.Самедов Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Bakı, 1962, səh. 128, (Bundan sonra göstərilən əsər).

³ «Каспий» газети №29, 13 mart 1883-cü il;

yaxud yaşamaq üçün əlverişli şərait tapmaq ümidi lə könüllü gələnlər idi. Digər bir hissəsi isə «şübhəli» və «təhlükəli» olduqları üçün (jandarm tətil təşkilatçılarını belə adlandırdı - M.P.) mütləqiyət hökuməti tərəfindən ucqarlara sürgün olunmuş fəhlələr idi.¹ Onlar vaxtı ilə iri depo və emalatxanaları və çoxlu əhalisi olan Rostov, Odessa, Sevastopol və sair şəhərlərdə işləmişlər. Polis departamentinin sənədlərində göstərildiyi kimi bu fəhlələr içərisində inqilabçılarla əlaqə saxlayıb, yaxşı təbliğ olunmuş adamlar vardır ki, bunlar əllərinə fürsat düşən kimi fəhlə və ustaları yeni ixtiashaşlara qaldırmaq üçün istifadə edirlər.²

Təqiblər və həbslər, tədricən «zərərli ünsürlərdən» təmizləmə tədbirləri Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrini mübarizədən ayırmadı. Dəmiryolçuların istismar və zülm əleyhinə etiraz çıxışları nəinki sönmədi, əksinə yeni qüvvə ilə canlanmağa başlayırdı.

1889-cu ildə Zaqafqaziya dəmiryolu dövlətin ixtiyarına keçdikdən sonra fəhlə və xırda qulluqquların vəziyyəti daha da ağırlaşdı. Dəmiryolçular əvvəllər istifadə etdikləri cüzi imtiyazlardan da məhrum oldular.³ 1889-cu il iyunun 11-də dəmiryol fəhlələri yollar nazirinə yazdıqları ərizədə öz hüquqlarının yenidən bərpa olunmasını tələb etdilər. Nazirliyin göstərişilə dəmiryol fəhlələrinin ərizəsinə cavab olaraq izahat xarakterli qərar elan edildi. Əlbəttə, bu qərar fəhlələri təmin etmədi. Zaqafqaziya dəmiryolu Baş emalatxanasının fəhlələri hökumətin bu özbaşınalığına etiraz əlaməti olaraq tətilə başladılar. Lakin tətil mütəşəkkil keçmədi, fəhlələrin hamısı tətilə qoşulmadılar. Bunun nəticəsində həmin ilin oktyabrında tətil yatırıldı.⁴ 1899-cu il oktyabrin 7-də Azərbaycanın kiçik Malay stansiyasında yol təmiri fəhlələri arasında həyəcan başladı. Əmək haqqının artırılması və iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasını tələb edən tətilçilər qətiyyətlə işdən boyun qaçırdı-

¹ Всеподданнейшего запуска по управлению Кавказским краем ген. адютанта Воронцова-Дашкова, 1907, səh. 17

² SSRİ MDTA, fond, PD, XŞ, iş 987, vər. 16-17.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 34 m. iş 987, vər. 16-17.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 34 m. iş 988, vər. 38.

lar. Yol idarəsi güzəştə getməyə məcbur oldu. Bundan sonra həyəcan yatırıldı.¹

XIX əsrin 80-cı illərində Zaqafqaziya dəmiryolunda baş verən tətillər qeyri-mütəşəkkil, kortəbii xarakter daşıyırıldı. Dəmiryolda çalışan gözətçilər, yoldəyişdiricilər, konduktorlar, qatar tərtibçiləri, xırda qulluqçular və başqaları çox zaman tətillərə yalnız rəğbət göstərməklə kifayətlənirdilər. Kortəbii şəkildə baş verən tətillər əsasən bir yerlə məhdud olaraq qalır, Zaqafqaziyanın digər dəmiryol stansiyalarına, depo və emalatxanalarına yayılmırıldı. Lakin bu tətillər istər Zaqafqaziyanın, istərsə də Azərbaycan dəmiryolcularının siyasi şüurunun oyanmasına böyük kömək edirdi. Gələcək sinfi döyüslərə daha mütəşəkkil hazırlığın zəruriyini göstərən həmin tətillər dəmiryolçularda birlik, kollektivlik ideyasını inkişaf etdirirdi.

Dəmiryol fəhlələrinin bu dövrdə baş verən qeyri-mütəşəkkil tətillərinə bəzən marksizmlə, sosializm nəzəriyyəsi ilə o qədər də dərindən tanış olmayan, lakin bütün varlığı ilə mövcud quruluşa qarşı çıxan, ona nifrət edən adamlar rəhbərlik edirdilər.

Zaqafqaziya dəmiryol proletariatını çarizmə qarşı birgə mübarizəyə hazırlamaqda və təşkil etməkdə Rusiyadan sürgün olmuş və ya iş dalınca Zaqafqaziaya gölmüş inqilabçı rus fəhlələri böyük rol oynayırdılar. Rus fəhlələri Zaqafqaziya dəmiryolunda işləyən yerli fəhlələrin siyasi görüşlərinin artmasına ciddi təsir göstərirdilər. Onlar fəhlələr arasında marksizm ideyalarını yayır, sosial-demokrat dərnəkləri təşkil edir, mövcud quruluşun istismarçı mahiyyətini dəmiryolçulara başa salırlılar. Bunun nəticəsində Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrlilə rus fəhlələri arasında yaranan dostluq münasibətləri durmadan möhkəmlənirdi.

XIX əsrin 90-cı illərində Zaqafqaziya dəmiryolunun Tiflis, Bakı, Batumi, Yelizavetpol, Kutaisi və başqa stansiyalarında sosial-demokrat dərnəklərinin təşkili dəmiryol proletariati içərisində inqilabi ideyaların yayılması üçün əlverişli zəmin yaratdı. Bu şəhərlərdə çalışan sosial-demokratlar arasında vaxtı ilə Peterburq

¹ Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 993, vər. 1.

«Fəhlə sinfinin azadlığı uğrunda mübarizə ittifaqı»nın üzvü olan, sonralar Zaqqazqaziyaya gələn və ya buraya sürgün edilənlər də az deyildi. Onlar ittifaqla əlaqə saxlayır və aldıqları göstərişləri burada həyata keçirirdilər.¹

Azərbaycanda ilk sosial-demokrat dərnəkləri Bakıda yarandı. Bakı bu zaman on minlərlə proletariatın mərkəzləşdiyi iri sənaye şəhərlərindən biri idi. 1896-1899-cu illər ərzində Bakının neft emalı və mexaniki zavodlarının, mədən və dəmiryol fəhlələrinin bir neçə marksist qrupu və dərnəyi yaranmışdır.² Artıq 1899-cu ilin martında Bakıda fəaliyyət göstərən 6 dərnəkdən biri depo fəhlələrinin dərnəyi idi.³ Dəmiryolçuların ilk gizli dərnəyi 1899-cu ilin yanvarında Bakı stansiyasında təşkil edildi.⁴ Vaxtı ilə Zaqqazqaziya dəmiryolunda çalışan Tiflis sosial-demokrat dərnəklərinin fəal üzvlərindən A.Q.Sulukidze, V.Z.Ketsxoveli, A.Yenukidze və başqaları bu dərnəyin əsas təşkilatçıları idilər.⁵ Bakıda dəmiryol fəhlələrinin ilk sosial-demokrat dərnəyinin təşkil edilməsini xatırlayan A.Yenukidze sonralar yazırıdı: «Bu dövrdə (1898-ci ilin sonunda) Bakıda nəinki fəhlə partiyası, hətta dərnək belə yox idi. Yalnız Rusiyadan sürgünə göndərilmiş tək-tək yoldaşlar var idi. Bu yoldaşlardan bəzilər ilə tiflislilər əlaqə saxlayırdı. Bakıda fəhlə dərnəklərinin təşkilində həmin əlaqələrdən istifadə etdik. 1899-cu ilin başlangıcında hələ Tiflisdə tanış olduğum iki nəfər dəmiryolçu yoldaşla dəmiryol rayonunda və ona yaxın olan zavod və fabriklərdə fəhlələrin ilk dərnəklərini təşkil etməyə nail olduq».⁶

Bu dövrdə Azərbacanın digər dəmiryol stansiyalarında da sosial-demokrat dərnəkləri təşkil olunmağa başlayır. Belə ki,

¹ V.Səmədov. Göstərilən əsəri, səh. 408.

² Bax: Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin ocerkləri, Bakı, 1964, səh. 28; Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 324; V.Y.Səmədov. Göstərilən əsər, səh. 408

³ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 326.

⁴ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 6, vər. 6.

⁵ Bax: Двадцать пять лет Бакинской организации большевиков. Сборник статей и воспоминаний. Bakı, 1924; V.Y.Səmədov, Göstərilən əsər, səh. 408-409.

⁶ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filiali partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 6, vər. 6.

1990-cü ilin yayında artıq Yelizavetpol dəmiryol stansiyasında fəhlələrin ilk sosial-demokrat dərnəyi fəaliyyət göstərirdi.¹

Azərbaycanda dəmiryolçular arasında inqilabi işin geniş lənməsində, Zaqafqaziyanın və eləcə də Rusyanın dəmiryol fəhlələri ilə əlaqə yaratmaqdə Bakı və Yelizavetpol dəmiryol fəhlələrinin təşkil etdikləri gizli dərnəklər çox mühüm rol oynadılar. Azərbaycanda dəmiryolçuların ilk sosial-demokrat dərnəklərinin təşkilində və fəaliyyətində Mixail Mordovsev, Foma Baklanov, Bəxtiyar Ağamoğlanoğlu, Mixail Monoşin, Andrey Çumak, Vladimir Qoqvadze, Nikolay Kovnik və başqaları yaxından iştirak edirdilər.² Beləliklə, XIX əsrin son rübündə Azərbaycanda fəhləsinfinin ayrı-ayrı dəstələri istismar və mütləqiyət əleyhinə ciddi çıxışlar etməyə başlamışdır. Lakin ölkənin başqa rayonlarında olduğu kimi, Azərbaycanda da fəhlələr, o cümlədən dəmiryolçular hələlik ancaq iqtisadi tələblər irəli sürürdülər. Azərbaycan proletariatının kütləvi təzyiq qüvvəsini bütün ölkə üçü ümumi olan səbəblərlə bərabər bir sıra yerli xüsusiyyətlər zəiflədirdi. Bunlar fəhlələrin milli və ixtisas cəhətdən parçalanması ixtisası olmayan çoxlu gəlmə fəhlələrin daimi qalmaması və özlərinin burada olmalarını müvəqqəti hal saymaları ilə əlaqədar idi. Öz dünyagörüşü etibarı ilə başlıca olaraq kəndlilərdən ibarət olan bu kütləni hər hansı bir daimi nailiyyətlər qazanmağa, öz vəziyyətini ciddi surətdə yaxşılaşdırmağa meyli yox idi. «Bunların başlıca məqsədi pul toplamaq və öz vətənlərinə qayıtmadan ibarət idi».

Bunlara baxmayaraq Azərbaycandakı bu ilk proletar çıxışları qeyri-mütəşəkkil olsa da, əbəs yerə getmədi. Onlar fəhlələr üçün böyük məktəb olub, onlara öz mənafələri uğrunda necə mübarizə aparmağı göstərdi, öz vəziyyətlərini və öz simalarının

¹ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 328.

² Sov. İKP MK yanında MLİ-nin Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 51, Azərbaycan SSR EA Tarix İnstitutunun əsərləri IX cild, Bakı 1956-cı il, səh. 219.

ehtiyaclarını başa düşməyi öyrətdi.¹

XX əsrin əvvəllərindən Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin çıxışları müntəzəm şəkil almağa başlayır. Dəmiryol proletariatının ən fəal şüurlu hissəsi depo fəhlələri idi. İqtisadi və siyasi vəziyyətinə görə depo fəhlələri zavod fəhlələrindən heç də fərqlənmirdilər. Bu zümrəyə daxil olan dəmiryol fəhlələrinin səciyyəvi xüsusiyyəti onların axıcılığı az məruz qalmaları, bir yerdə işlədiklərinə görə daha sabit olmaları idi. Şübhəsiz ki, bu da depo fəhlələri içərisində inqilabi əhval-ruhiyyənin yaranmasını asanlaşdırır, onların sinfi mübarizəyə cəlb olunması üçün nisbətən əlverişli şərait yaradırdı.

Dəmiryolu boyunca səpələnmiş halda işləyən xətt fəhlələri arasında isə inqilabi şüurun təşəkkül prosesi nisbətən ləng gedirdi. Xətt fəhlələrinin yüz kilometrlərlə bir məsafəyə səpələnməsi inqilabi qüvvələri müəyyən dərəcə zəiflədir, onların mütəşəkkil çıxışlarını çətinləşdirirdi. Lakin dəmiryolçuların malik olduqları nəqliyyat və rabitə vasitələri dəmiryol fəhlələri arasında əlaqə yaratmaq üçün əlverişli şərait yaradırdı. Belə rabitə vasitələrinin olması nəticəsində depo və emalatxanalarda həyata keçirilən hər hansı bir inqilabi tədbir tezliklə xətt fəhlələri içərisinə yayılırdı.

XX əsrin əvvəllərində Rusiya artıq imperialist ölkəsinə çevrildi. Lakin Rusiyani digər imperialist ölkələrindən fərqləndirən cəhət burada imperializmin mürəkkəb və ziddiyyətli xarakterdə olması idi. V.İ.Leninin yazdığı kimi, ölkədə «...kapitalist imperializmini kapitalizmdən əvvəlki münasibətlərin xüsusilə six şəbəkəsi, necə deyərlər hərtərəfli bürüdü».² Bu hal iqtisadi inkişafda, eləcə də ictimai münasibətlərdə kəskin ziddiyyətlər doğurdu. Qısa müddətdə əməklə kapital arasındaki antaqonizm son dərəcə güclənərək ölkədə inqilabi vəziyyət yaratdı. İinqilabi mübarizənin avanqardı olan proletariatın siyasi cəhətdən yetiş-

¹ Ə.H.Quliyev. XIX əsrin ikinci yarısında Azərbaycanda kapitalist münasibətlərinin inkişafı. (XIV fəsil) «Azərbaycan tarixi» 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 320-321.

² V.İ.Lenin. Əsərləri 22-cild, səh. 273.

məsi işində böyük müvəffəqiyyətlər qazanıldı.

1900-1903-cü illərdə Rusiyada baş verən sənaye böhranı nəticəsində yüzlərlə sənaye müəssisəsi bağlandı, minlərlə fəhlə işdən qovuldu, işsizlərin sayı sürətlə artdı. Burjuaziya böhrandan çıxış yolunu fəhlələrin istismarını gücləndirməkdə axtarırdı. Böhran illərində ölkədə işsizlərin sayı 100 min nəfərə çatdı.¹

Böhran illərində Zaqafqaziyanın fəbrik və zavodlarında, dəmiryolunda fəhlələrin əmək haqqı xeyli azaldıldı, işsizlərin səyi durmadan artdı.

Böhran illərində ölkədə tətil hərəkatı artıb genişlənərək kütləvi bir şəkil aldı.

XX əsrin əvvəllərindən başlanan və getdikcə kütləvi xarakter daşıyan fəhlə hərəkatının ön sıralarında dəmiryol proletariati da var idi. 1900-cü ildən başlayaraq Rusyanın bir çox dəmiryollarında inadkar xarakter daşıyan nümayişlər və tətillər baş verdi. Belə tətillərdən biri də Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin inqilabi hərəkat tarixində xüsusi yer tutan 1900-cü il əzəmətli avqust tətilidir.

1900-cü il avqust tətili Zaqafqaziyada fəhlə hərəkatının genişləndiyi, sosial-demokrat dərnək və qrupların fəaliyyətinin artdığı, inqilabi təbliğat və kütləvi təşviqat işinin gücləndiyi bir dövrdə Tiflisdəki Baş emalatxanada başlandı. Tətil Tiflis sosial-demokrat təşkilatı tərəfindən hazırlanıb həyata keçirildi. Tətilin hazırlanmasında rus sosial-demokratları N.K.Kurnatovski və M.İ.Kalinin bilavasitə iştirak etdilər.

Tətilin hazırlanmasından duyuq düşən polislər onun təşkilatçılarından bir neçə nəfərini həbs etdilər. Lakin artıq gec idi. Avqustun 1-də Tiflis sosial-demokratları qabaqcıl fəhlələrin həbs edilməsi ilə əlaqədar olaraq rus və gürcü dillərində buraxdıqları intibahnamədə dəmiryolçuları tətil etməyə çağırıldı.² Həmin gün səhər saat 9-da Zaqafqaziya dəmiryolunun baş emalatxanasının

¹ А.И.Грунт. В.Н.Фирстова. Россия в эпоху империализма (1890-1907 гг.), М., 1959, сəh. 52.

² SSRİ MDOİA fond PD, siyahı 7, iş 487, vər. 457.

bütün sexlərində və depoda işlər tamamilə dayandırıldı və tətil başlandı.¹

Tətilçilər qabaqcadan hazırladıqları tələbnaməni yol idarəsinə təqdim etdilər. Tələbnamədə əmək haqqının artırılması, cərimələrin ləğv olunması, fəhlələrə mədəni rəftar edilməsi və başqa bu kimi iqtisadi tələblərlə yanaşı siyasi xarakter daşıyan tələblər də irəli sürüldü.² Böyük qətiyyət nümayiş etdirən fəhlələr Zaqafqaziya dəmiryolu rəisinə təqdim etdikləri məktubda yazırdılar: «Nəzər-diqqətinizə çatdırırıq ki, tələblərimiz qəbul edilməzsə, Batumdan Bakiyadək bütün aşağı dəmiryolçu kütləsi işləməyəcək və yolda bütün hərəkəti dayandıracaqlar... yalnız tələblərin yerinə yetirilməsi bizi işə qaytarala bilər, bunsuz acıdan ölməli və həbsxanalarda çürüməli olsaq da heç birimiz ayağını emalatxananın kandarına basmayacaqdır. Bu 4000 nəfərin yekdil qərarıdır».³

Dəmiryolcuların tətili hökuməti bərk təşvişə saldı. Silahlı polis dəstələri Baş emalatxananı, deponu və dəmiryol fəhlələrinin yaşadıqları məhəllələri mühasirəyə aldılar. Dəmiryolcuların silah gücü ilə işə qaytarılması baş tutmadı. Avqustun 4-də Baş emalatxananın 4000 nəfər işçisindən yalnız 170 nəfəri işə çıxdı. Avqustun 5-də isə depoda cəmi 5 nəfər işə gəlmişdi.

Tətil sürətlə genişlənərək Batum, Yelizavetpol, Ağstafa, Tovuz və başqa stansiyalara yayıldı. Tətilin bütün Zaqafqaziya dəmiryolunu bürüməsindən qorxuya düşən Qafqaz ali rəisiyyinin tələbi ilə bütün polis ayağa qaldırıldı, həbslər və təqiblər işə düşdü. Nəticədə 1900-cü il avqustun 15-də tətil tamamilə yarılıdı. 1500 nəfər həbs olundu, bir çoxları sürgün edildi.⁴

Dəmiryolcuların 1900-cü il avqust tətili ən çox Yelizavetpol stansiyasında əks-səda tapdı. Bakı-Tiflis xəttinin mərkəzində yerləşən Yelizavetpol stansiyasının fəhlələri Zaqafqaziyanın hər iki

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 34, iş 492, vər. 8-9.

² А.Н.Гулиев. 50-летие августовской стачки Тифлисских железнодорожников. «Бакинский рабочий» qəzeti №164, 1 avqust 1950-ci il.

³ Sov. İKP MK yanında MLİ Gürcüstan filialının partiya arxiv, fond 31, iş 2503, vər. 76.

⁴ «İskra» qəzeti, №12, 6 dekabr 1901-ci il.

böyük sənaye mərkəzilə yaxından əlaqə saxlayırdılar. Bakıda və yaxud Tiflisdə baş verən hər hansı bir hadisədən Yelizavetpol dəmiryolçuları dərhal xəbər tuturdular. Odur ki, Tiflis dəmiryolçularının tətilinə Azərbaycanda birinci olaraq Yelizavetpol dəmiryolçuları səs verdilər. Yelizavetpol stansiyası fəhlələrinin tili avqustun 7-də səhər saat 8-də başladı.¹ Depoda çalışan 200 nəfər fəhlədən 150 nəfəri yekdilliklə işi dayandırıb tələbnamə irəli sürdü.² Tətil gözlənilmədən başlandığı üçün polisin tətilə mane olmaq tədbirləri heç bir nəticə vermədi. Depo fəhlələrinin tətilinə səbəb əmək haqqının azlığı və onun vaxtında verilməməsi, ikiqat artıq cərimə tutulması, iş gününün uzun olması, fəhlə və ustalarla qaba rəftar edilməsi, haqq-hesabın düzgün çəkilməməsi, əmək və möisət şəraitinin son dərəcə pis olması idi.

Tətilin böyüyüb artmasından, onun başqa dəmiryolu stansiyalarına keçməsindən qorxan polis idarəsi təcili tədbirlərə əl atdı. Zaqafqaziya dəmiryolları polis idarəsinin Yelizavetpol şöbəsinin rotmistri Plaxovun yazılı məlumatından göründüyü kimi, avqustun 7-də deponun həyətinə mitinqə toplanmış tətilçilər dərhal silahlı əsgərlərlə əhatə edildilər. Depo rəisi buradaca fəhlələri dini-ləyib onların bütün tələblərinin ödəyəcəyinə söz verdi.³

Fəhlələrin bir hissəsi müdürüyyətin yalançı vədinə inanaraq işə qayıtdı. Bu zaman Yelizavetpol stansiyası teleqraf şöbəsinin işçisi A.F.Sıpack işə qaydan fəhlələrə müraciət edərək dedi: «Ey ağılsızlar, nə üçün işə başlayırsınız, siz də öz sözünüz üstə möhkəm durun, işləməkdən boyun qaçırin. Tiflisdə 7 gündür işləmir-lər. Hökumət onlara heç nə edə bilmir. Siz işə qorxursunuz». A.F.Sıpackın çıxışı fəhlələrə təsir etdi. Fəhlələr Sıpackın ətrafına toplaşış böyük maraqla ona qulaq asmağa başladılar. Lakin jandarm zabiti silahlı əsgərlərin köməyi ilə tezliklə mitinqi dağdı. Sıpack işə həbs edildi.⁴ Beləliklə Yelizavetpol stansiyası fəhlələrinin

¹ SSRİ MDOİM, fond PD XŞ, iş 4, hissə 31, litr. «A», vər. 8.

² Yenə orada, vər. 5.

³ SSRİ MDOİM, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 31, litr. «A» vər. 6-7.

⁴ Yenə orada.

tətili yatırıldı.

Tətildən sonra Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi və polis tərəfindən Yelizavetpol stansiyasında bir daha yeni tətilin baş verməməsi üçün bir sıra tədbirlər görüldü və stansiyada cəza dəstələri daha da gücləndirildi. Polis departamentinə verilən məxfi məlumatdan göründüyü kimi, Yelizavetpol deposu fəhlələrinin üzərində bundan sonra ciddi nəzarət qoyulurdu.¹

Yelizavetpol dəmiryolcularının 1900-cü il avqustun 7-də baş vermiş tətili Azərbaycanda depo fəhlələrinin ilk çıxışı idi. Tətil qeyri-mütəşəkkil keçə də, ona rəhbərlik çox zəif olsa da Yelizavetpol dəmiryol fəhlələrinin bu çıxışlarının böyük siyasi, təcrübə və tərbiyəvi əhəmiyyəti var idi. Bu cür çıxışlar proletariatın yeni-yeni «hədsiz» təbəqələrini doğrudan da daha şüurlu bir həyata, daha geniş bir inqilabi döyüşə»² qaldırdı. 1900-cü il Yelizavetpol dəmiryolcularının avqust tətili göstərirdi ki, fəhlələr mütəşəkkil və qətiyyətlə çıxış etmiş olsalar hökumətdən daha ciddi güzəştələr əldə edə bilərlər. Yelizavetpol depo fəhlələrinin tətili Azərbaycan dəmiryolcularının sonrakı çıxışları üçün ilk addım oldu.

1900-cü ilin dekabrında leninçi «İskra» qəzetiinin nəşr olunması bütün Rusiyada olduğu kimi Azərbaycanda da fəhlə hərəkatının yüksəlmişinə böyük təsir göstərdi. «İskra» Rusiya proletariatını siyasi birliyə, sosial-demokrat hərəkatında olan mövcud dağıntılığını aradan qaldırmağa çağırıldı və yeni tipli partiyanın yaradılması yollarını göstərdi.

Azərbaycanda, xüsusən Bakıda sosial-demokratlar lap əvvəldən özlərinin bütün fəaliyyətlərində «İskra»nın ideyasını rəhbər tutdular. «İskra»nın nəşrindən sonra Bakıda sosial-demokrat dərnəklərinin sayı çoxaldı. 1901-ci ilin əvvəlinə burada 15 sosial-demokrat dərnəyi fəaliyyət göstərirdi.³ Bakı inqilabçı sosial-demokratiyasının sıralarında 200-ə qədər fəal üzv var idi.⁴ 1901-ci

¹ SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 31, litr. «A» vər. 6-7.

² V.İ.Lenin. Əsərləri 6-cı cild, səh. 269.

³ Azərbaycan tarixi , 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 493.

⁴ Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öcerkləri, Bakı, 1964, səh. 35.

ilin yazında RSDFP Bakı Komitəsinin yaranması Azərbaycan zəhmətkeşlərinin inqilabi mübarizə tarixində mühüm bir hadisə oldu.¹

1901-ci ilin ortalarında «İskra» redaksiyası və Leninlə möhkəm əlaqə yaratmış RSDFP Bakı komitəsi dəmiryol fəhlələri içərisində inqilabi işin canlanmasına xüsusi diqqət yetirdilər. Bəhs etdiyimiz dövrdə Bakıda dəmiryolçuların yaşadığı rayon bir növ gizli inqilabi işin mərkəzinə çevrilmişdi.

Bakı komitəsinin bilavasitə rəhbərliyi ilə dəmiryolçuların qeyri-leqlə dərnəyinin işində deponun şüurlu fəhlələrindən M.Mordovsev, F.Baklanov, N.Kovnik, K.Noqorniy, L.Dvornikov və başqaları çalışırdılar.²

Qəza mərkəzlərində bu illər hələ təşəkkül tapıb möhkəmlənmiş sosial-demokrat təşkilatları olmadıqından Gəncə, Hacıqabul, Ağstafa, Yevlax və başqa dəmiryol stansiyalarında aparılan inqilabi işə və eləcə də yerli sosial-demokratların fəaliyyətinə rəhbərlik əsasən RSDFP Bakı və Tiflis komitələri tərəfindən həyata keçirilirdi.³

Gürcüstan sərhəddinə yaxın olan stansiyalar, o cümlədən Ağstafa, Gəncə, Tovuz və s. stansiyalar bir müddət demək olar ki, RSDFP Tiflis komitəsinin təsiri altında idi.⁴

Bu dövrdə Gəncədə fəaliyyət göstərən və Tiflislə müntəzəm sıxı əlaqə saxlayan sosial-demokrat dərnəyinə əsasən dəmiryol fəhlələri daxil idi.⁵ Beləliklə, Bakı ilə yanaşı Azərbaycanın Biləcəri, Hacıqabul, Yelizavetpol, Ağstafa və b. dəmiryol stansiyalarında aparılan inqilabi işin həcmi xeyli genişlənirdi.⁶

1901-1902-ci illərdə sosial-demokrat dərnəkləri şəbəkəsinin

¹ Ə.H.Quliyev. Birinci rus inqilabi ərəfəsində Bakı proletariatının inqilabi mübarizəsi. Azərb. SSR EA Tarix Institutunun əsərləri, X cild, Bakı, 1955, səh. 85. (bundan sonra göstərilən məqalə).

² SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 5, hissə 52, 71, litr. «A», müxtəli vərəqlər.

³ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh 503.

⁴ Yenə orada.

⁵ Yenə orada.

⁶ SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 5, hissə 71, vər. 13, 18.

genişlənməsi, həmin dərnəklərə qabaqcıl fəhlələrin cəlb edilməsi, Bakı və Tiflis komitələrinin yaradılması Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələri arasında marksizm ideyalarının təbliğini olduqca genişləndirmişdi. Bundan narahat olan hökumət orqanları Bakı və Tiflis şəhərində, habelə Zaqafqaziyanın bütün dəmiryol stansiyalarında polis mühafizə işlərini xeyli gücləndirmişdilər. Lakin çar hökumətinin gördüyü ciddi tədbirlərə baxmayaraq Bakıda, Yelizavetpolda, Biləcəridə, Ağstafada və digər dəmiryol stansiyalarında, depo və emalatxanalarda sosial-demokratlar bütün imkan və vasitələrdən bacarıqla istifadə edərək dəmiryolçuları mütləqiyyətə qarşı mübarizəyə hazırlayırdılar. Bu dövrdə Azərbaycanın dəmiryol fəhlələri arasında gizli inqilabi ədəbiyyatın, vərəqələrin və intibahnamələrin geniş yayıldığı müşahidə olunurdu. Polis axtarışları zamanı dəmiryolçulardan tapılan 150 nüsxədən çox gizli ədəbiyyat və intibahnamə hakim dairələri çox narahat edirdi.¹

İngilabi hərəkatın yüksəlməkdə olduğu bu dövrdə Azərbaycanda da sosial-demokrat təşkilatların rəhbərliyi altında dəmiryol fəhlələri bir sırə tətillər etdi. Burada gedən inqilabi mübarizə o zaman Rusiyanın hər yerini bürüməkdə olan fəhlə hərəkatı ilə sıx əlaqədar idi. 1901-1903-cü illər tətil hərəkatında iştirak etmələrinə görə Azərbaycanda neft sənayesi fəhlələrindən sonra dəmiryolçular gedirdi.

1901-ci il dekabrın 18-də Tovuz stansiyasında dəmiryol fəhlələrinin tətili baş verdi.² Görülmüş işin müqabilində fəhlələrə çatacaq haqqın pirkeşik tərəfindən ödənilməməsi fəhlələr içərisində böyük narazılığa səbəb oldu. Qəzəblənmiş fəhlələr pirkeşiyin üzərinə hücum çəkib onu yumruqladılar və kontorun pilləkanından yerə atdilar. Fəhlələr tələblər irəli sürüb onların yerinə yetirilməsini kəskin şəkildə qarşıya qoydular. Tətilçilərin təzyiqi altında yol

¹ SSRİ MDOIA fond PD, XŞ, iş 5, hissə 52, Litr. «V», vər. 30, 80; hissə 83, vər. 1-2.

² Ə.N.Quliyev. Göstərilən məqalə. Azərb. SSR EA Tarix İnstitutunun əsərləri, X cild, Bakı, 1955, səh. 88-89.

idarəsi fəhlələrin tələblərini nəzərdən keçirməyə məcbur oldu.¹ Bu tətildə 150 nəfər dəmiryol fəhləsi iştirak etmişdi.²

Tovuz stansiyası dəmiryolçularının tətili də 1900-cü ildə Yelizavetpol stansiyasındaki tətil kimi iqtisadi xarakter daşıyırıldı. Tətilin əvvəldən hazırlanmış bir planı yox idi.

Tətil yatırıldisa da buı lk hadisənin kiçik stansiya olan Tovuzda fəhlələrin sonrakı inqilabi çıxışları üçün böyük əhəmiyyəti oldu. Tətil fəhlələrdə şüurluluq ünsürlərinin və təşkil olunmaq əlamətlərinin əmələ gəldiyini göstərirdi.³

Hökumət orqanları dəmiryol fəhlələrinin oyanmasından, mübarizə meydanına atılmasından narahat olaraq əks tədbirlər görürdülər. Məsələn, 1902-ci ilin yanvarında Yelizavetpol qubernatoru quberniyaya daxil olan dəmiryol stansiyalarında hamı üçün məcburi olan inzibati polis məhdudiyyəti tətbiq edilməsi haqqında qərar qəbul etmişdi. Bu qərara əsasən fəhlələrin küçə və meydançalara toplanması qadağan olunur, lazım gələrsə polisə «intizamı» pozanları cəzalandırmaq üçün hərbi hissələrdən kömək almaq ixtiyarı verildi.

Təqiblərə və həbslərə baxmayaraq yerli sosial-demokrat təşkilatları dəmiryolçular sırasında inqilabi təbliğatı günü-gündən qüvvətləndirirdilər. Xüsusilə RSDFP Bakı Komitəsinin fəhlələr arasında, eləcə də dəmiryolçular arasında apardığı əməli iş diqqətəlayiq idi. Həmin dövrdə Bakı dəmiryol stansiyası və Biləcəri dəmiryol qovşağı RSDFP Qaraşəhər rayon komitəsinin əhatə etdiyi sahəyə daxil idi. Qaraşəhər rayon komitəsi dəmiryol fəhlələri üçün təşkil edilmiş sosial-demokrat dərnəklərinə bilavasitə rəhbərlik edir və onların işini istiqamətləndirirdi. Bakı dəmiryol stansiyasında təşkil olunmuş dərnəkdə məşğələlər Bakı Komitəsi tərəfindən bir neçə dəfə müzakirə olunub təsdiq olunmuş proq-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, iş 1161, vər. 1-7.

² Azərbaycan tarixi, 2-cild, Bakı, 1964, səh. 507; V.Y.Səmədov. Göstərilən əsər, səh. 439.

³ Azərbaycan tarixi, 2-cild, Bakı, 1964, səh. 507; V.Y.Səmədov. Göstərilən əsər, səh. 439.

ram əsasında keçirilirdi.¹

Dəmiryol fəhlələri arasında aparılan gizli inqilabi işdən duyuq düşən polislər tez-tez axtarışlar aparır, qabaqcıl fəhlələri nəzarət altına alırlılar. 1902-ci ildə jandarm Bakı dəmiryolçularından bir çoxunun evində növbəti axtarış apardığı zaman A.Yenukidze tərəfindən yazılmış və dəmiryolçuların dərnəyində keçiləcək məşğələlərin program-layihəsini ələ keçirmişdilər.² Program-layihə ilə tanış olduqdan sonra jandarm idarəsi qeyd edirdi ki, həmin programda hakimiyyətin fəhlə sinfinin əlinə keçməsi nəzərdə tutulur, dəmiryol fəhlələri arasında siyasi təbliğatın təşkili və məzmunu işinin bütün əsas məsələləri öz əksini tapırı.³

Dəmiryolçular arasında inqilabi işi durmadan genişləndirən RSDFP Qaraşəhər rayon komitəsi fəhlə həyatının müxtəlif məsələlərinə dair hektoqrafda vaxtaşırı vərəqə və intibahnamələr çap edib Bakı və Biləcəri dəmiryol fəhlələri arasında yayırdı.⁴

Bütün Rusiyani bürümüş olan sənaye böhranı getdikcə dərinləşirdi. Bununla əlaqədar olaraq ölkənin müxtəlif sənaye mərkəzlərində inqilabi hərəkat geniş vüsət alırdı. İngilab alovları Zaqafqaziya fəhlə sinfini də ayağa qaldırmışdı. Fəhlələr iqtisadi tətillərdən sinfi mübarizənin daha yüksək formalarına - siyasi tətillərə və nümayişlərə keçirdilər. RSDFP Bakı və Tiflis komitələrinin, habelə Zaqafqaziyanın digər şəhərlərində fəaliyyət göstərən sosial-demokrat qruplarının apardığı canlı inqilabi işin nəticəsində tətil hərəkatı durmadan güclənirdi. Fabrik-zavod proletariatı ilə yanaşı bu tətillərdə Zaqafqaziya dəmiryolu fəhlələri də yaxın-dan iştirak edirdilər.

Bələ siyasi nümayişlərdən biri də 1902-ci il 1 May gündündə Bakıda keçirilmiş kütləvi siyasi nümayiş idi. RSDFP Bakı Komitəsi bu nümayişə böyük hazırlıq işi görmüşdü. Həmin günlər şe-

¹ Второй съезд РСДФП, Протоколы. М., 1959, сəh. 522.

² SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 819, vər. 45-46.

³ V.Y. Səmədov. Göstərilən əsəri, səh. 489.

⁴ SSRİ MDOİA fond PD, 1898, iş 5, hissə 71, litr. «A», vər. 171.

hərin müxtəlif yerlərində, o cümlədən dəmiryolçuların yaşadığı vağzal rayonunda keçirilən gizli yığıncaqlarda 1 May nümayişi-nin təşkili məsələləri bir neçə dəfə müzakirə olundu. Vağzal rayonunda keçirilən yığıncaqda 200 nəfər dəmiryolçu iştirak etmişdi.¹ Bakı Komitəsinin Bir may nümayisi ərəfəsində buraxdığı vərəqə-də deyildirdi: «Yoldaşlar gəlin düşmənlərimizə göstərək ki, birləşmiş proletariat necə qüvvətlidir və onun zərbəsi altında hər cür özbaşınalıq məhv olacaqdır: Mehriban bir ailə kimi hamılıqla küçələrə çıxaq, qoy müxtəlif millətlərə mənsub minlərlə mübarizin cəsur dili ilə bütün yırtıcılara və xalq əməyi qarətçilərinə, bütün müstəbidlərə və müstəbidlər müstəbidi olan mütləqiyət hökumətinə qızın lənət yağıdırılsın.»²

Bakı proletariatının 1902-ci il 1 May siyasi nümayişində 5 minə qədər adam iştirak etdi. Bu nümayişdə Bakı dəmiryol fəhlələrinin də nümayəndələri var idi. 1902-ci il 1 May kütləvi siyasi nümayişi-nin dəmiryol fəhlələrinin sonrakı çıxışları üçün böyük əhəmiyyəti oldu. 1 May nümayişi-nin Bakıda keçməsinə baxmaya-raq o öz təsirini Azərbaycanın başqa şəhərlərinin, o cümlədən dəmiryol stansiyalarının fəhlələri arasında siyasi təşviqatın genişləndirilməsinə, çarizmə qarşı mübarizəyə yeni-yeni inqilabi qüvələrin cəlb olunmasına təsir etdi.

Proletariatın siyasi tətillərinin və nümayişlərinin geniş vüsət taplığı bir zamanda dəmiryol fəhlələrinin inqilabi çıxışları get-dikcə daha mütəşəkkil xarakter alırdı. Bu dövrə dəmiryolunda keçirilən tətillər yalnız baş verdiyi yerlə məhdudlaşmayaraq başqa dəmiryol xəttlərinə də keçir, dəmiryolçuların həmrəy çıxışlarına səbəb olurdu. Bu cəhəti biz Azərbaycan dəmiryolçularının tətil hərəkatı iştirakında aydın görürük. Azərbaycanın ərazisindən keçən dəmiryolu bu dövrə ilk inzibati idarəyə, Zaqqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryol idarələrinə daxil idi. Odur ki, Azərbaycan dəmiryolçuları həm mərkəzi Tiflis olan Zaqqafqaziya dəmiryolunda, həm də mərkəzi Rostov olan Vladiqafqaz dəmiryolunda baş-

¹ SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, iş 5, hissə 52, litr. «A», 2-ci cild, vər. 72-73.

² Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öcerkləri, Bakı, 1964, səh. 48.

verən inqilabi hadisələrinin cərəyanında idi. Belə ki, Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryolçuları tərəfindən başlanan hər hansı tətil Azərbaycanın dəmiryol fəhlələrinə bu və ya digər şəkildə təsir edir, onları birgə mübarizəyə, həmrəy çıxış etməyə çağırırırdı.

1902-ci il noyabrın 2-də Don sosial-demokrat təşkilatının rəhbərliyi altında Vladiqafqaz dəmiryolunun üç mindən çox fəhləsi Rostovda tətil etdi. Tətil tezliklə siyasi xarakter aldı. Tətilçilərin irəli sürdükləri «Rədd olsun mütləqiyyət:», «Yaşasın söz, mətbuat, ittifaq azadlığı:» şüarları Vladiqafqaz dəmiryolçuları, habelə Şimali Qafqazın on minlərlə fəhləsi tərəfindən böyük rəğbətlə qarşılandı. Tətil bütün Vladiqafqaz dəmiryolunu bürüdü.

Rostov dəmiryolçularının tətilinə həmrəy olan Azərbaycanın dəmiryol fəhlələri həmin günlər ayağa qalxdılar. RSDFP Qaraşəhər rayon komitəsi Rostovda tətil başlanan günün səhəri dəmiryolçuları mübarizəyə çağırın xüsusi intibahnamə buraxdı.¹ «Bakı dəmiryol deposunun fəhlələrinə» başlığı ilə 80 nüsxə çap edilmiş bu intibahnamə dəmiryol fəhlələrini Rostov tətilçiləri ilə rəmrəy olmağa, birgə çıxış etməyə çağırırırdı. Həmin intibahnamədə deyilirdi: «Özbaşınalıq ilə mübarizə aparmaq vaxtı, istibdadın ləğv olacağı saat çatmışdır. Biz görürük bu tüfeyliləri əzməkdən ötrü qüvvə lazımdır. Gəlin qüvvəmizi möhkəmləndirək... Bizim gücümüz bizim ittifaqımızdır. Hami bir nəfər üçün, bir nəfər hamı üçün: Gəlin dostlar birləşək, istibdad üzərində qələbə çalmaqdan ötrü ittifaq daxilində öz qüvvəmizi təşkil edək:».²

Rostov dəmiryolçularının siyasi tətili silah gücünə yatırıldı. Lakin Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinin tətil hərəkatının genişlənməsinə böyük təsiri oldu. Məhz həmin tətil zamanı Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələri ilk dəfə olaraq həmrəy çıxış etdilər və bu həmrəyliyin gücünü və qüvvəsini görmüş oldular.

Zaqafqaziya proletariyatının, o cümlədən dəmiryol fəhlələri-

¹ SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, 1898, iş 5, hissə 71, litr. «A», vər. 17.

² SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, 1898, iş 5, hissə 71, litr. «A», vər. 17.

nin tətil hərəkatının genişlənməsində, bu hərəkata rəhbərliyin qüvvətlənməsində Bakı və Tiflis komitərinin təşəbbüsü ilə 1903-cü ilin martında çağırılan Qafqaz sosial-demokrat təşkilatları I qurultayının böyük əhəmiyyəti oldu. Qurultay RSDFP Qafqaz İttifaqını yaratdı və öz rəhbər mərkəzi olan Qafqaz İttifaq Komitəsini seçdi.¹ Qafqaz İttifaq Komitəsi ilk gündən Zaqafqaziya sosial-demokrat təşkilatlarına rəhbərliyi öz əlinə aldı və həmin təşkilatların qüvvələrini six birləşdirmək uğrunda böyük iş apardı. Zaqafqaziya zəhmətkeşlərinin çarizmə və kapitalizmə qarşı həmrəy mübarizəsini təşkil etmək, onları proletar beynəlmiləçiliyi ruhunda tərbiyə etmək sahəsində Qafqaz İttifaq Komitəsi böyük rol oynadı. Bütün bunlarla yanaşı RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi Rusiya fəhlə sinfinin mübariz marksist partiyasını yaratmaq uğrunda mübarizədə V.İ.Leninin ən möhkəm və sədaqətli dayağı oldu.

1903-cü ildən başlayaraq Azərbaycanda, xüsusən proletar mərkəzi Bakıda siyasi nümayişlər və təkillər getdikcə artıb genişlənərək daha kütləvi xarakter almağa başladı. Bakı proletariatının tətil hərəkatının gücləndiyi bir zamanda dəmiryol fəhlələrinin çıxışları da artıq mütəşəkkil şəkil alırdı.

1903-cü il martın 2-də RSDFP Bakı Komitəsinin rəhbərliyi altında güclü siyasi nümayiş keçirildi. «İskra» qəzeti yazdığı kimi bu nümayişin məqsədi proletariatın siyasi cəhətdən nə dərəcədə yetişmiş olduğunu və sosializmin inqilabi qırmızı bayraqı altında mütləqiyyətə qarşı çıxış etməyə necə hazır olduğunu açıq surətdə bildirməkdən ibarət idi.²

Bakı proletariatının 1902-ci il mart nümayişində xüsusən Biləcəri dəmiryolçuları fəal iştirak edərək öz mütəşəkkilliyi, siyasi yetkinliyi ilə fərqləndilər.

Tətil hərəkatının artdığı bir zamanda RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi fəhlələr arasında təbliğat və təşviqat işini genişləndirir, Zaqafqaziya proletariatını mütləqiyyətə və kapitalizmə qarşı

¹ Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öcerkləri, Bakı, 1964, səh. 50-51.

² «İskra» qəzeti №37, 1 aprel 1908-ci il.

mübarizəyə səfərbər etmək yolunda yorulmadan çalışırdı. Bu zaman Qafqaz İttifaq Komitəsi çoxlu miqdarda inqilabi ədəbiyyat, vərəqələr və intibahnamələr nəşr edirdilər. Heç şübhəsiz ki, RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsinin buraxdığı inqilabi ədəbityyatın, vərəqələrin və intibahnamələrpin müəyyən hissəsi dəmiryol proletariati içərisində yayılırdı. İttifaqın bu dövrdə nəşr etdiyi «Борьба пролетариата», «Листок борьбы пролетариата» qəzetlərinin səhifələrində Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin ağır vəziyyətinə və mübarizəsinə dair materiallar müntəzəm olaraq dərc olunurdu.

Qafqaz İttifaq Komitəsi Zaqafqaziya proletariatının tətil hərəkatına yaxından rəhbərlik edir, onu istiqamətləndirirdi. Bu sahədə onun həyata keçirdiyi mühüm tədbirlərdən biri də Bakı, Tiflis və Batum proletariatının eyni bir gündə - aprelin 27-də siyasi Bir may çıxışlarını keçirmək qərarı oldu.¹ Bir may nümayişini mütəşəkkil keçirmək üçün Bakı Komitəsi geniş hazırlıq işi apardı.

1 May nümayışı ərəfəsində Bakının bir çox sənaye müəssisələrində, mədənlərdə fəhlə yığıncaqları, mitinqləri keçirildi. Aprel ayında fəhlələri «mütləqiyyəti devirmək, siyasi azadlıq, 8 saatlıq iş günü uğrunda mübarizəyə çağırın intibahnamələr və vərəqələr buraxıldı.² Zaqafqaziya dəmiryolu jandarm idarəsinin may-qabağı hazırlıq işlərinə yol verməmək və nümayişlərin keçirilməsinə mane olmaq üçün ciddi tədbirlər görməsinə baxmayaraq, RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsinin, Bakı və Tiflis Komitələrinin buraxdığı intibahnamələr dəmiryol fəhlələri arasında geniş yayılırdı.

Polis idarəsində alınan məlumatlardan göründüyü kimi bu zaman Ağstafa və Yelizavetpol depolarında, yolun baş emalatxanasında çoxlu miqdarda intibahnamə jandarm əlinə keçmişdi.³ Bu intibahnamələr dəmiryol fəhlələrini zəhmətkəşlərin beynəlxalq

¹ Н.А.Чахвашвили. Рабочие движение в Грузии (1870-1904 г.) Тбилиси, 1958, сəh. 260-261.

² Ə.Quliyev. 1903-cü ildə Bakıda Ümumi iyul tətili. Sov. İKP MK yanında MLI Azərb. filialının əsərləri, XVI cild, Bakı, 1949, səh. 40.

³ SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 5, hissə 52, litr. «B», vər. 80-84.

həmrəylik gününü mütəşəkkil keçirməyə, istismarçılar qarşısında öz güclərini nümayiş etdirməyə çağrırdı. 1 May ərəfəsində Bakı və Biləcəri dəmiryolcularının Keşlədə, Zavağzal rayonunda bir neçə gizli toplantı da keçirildi.

1903-cü il aprelin 27-də Bakı fəhlələri beynəlxalq proletariatın həmrəylik günü olan 1 May nümayişinə çıxdı. Olduqca mütəşəkkil keçən nümayişdə 10 min nəfərdən çox Bakı fəhləsi iştirak etdi. Bakı proletariatının 1 May nümayisi «İskra» qəzetiinin yazdığı kimi «Gözləniləndən çox yüksək oldu».¹ Bakının mərkəzi küçələrində, Balaxani, Bibiheybət, Qaraşəhər, Zavağzal və başqa rayonlarında təşkil olunan izdihamlı nümayişlər hökumət orqanlarını qorxuya saldı. Nümayisi dağıtmak üçün hökumət ciddi tədbir gördü. Nümayişçilərlə polis dəstələri arasında qanlı toqquşmalar baş verdi. Nümayişdə iştirak edən fəhlələrin bir çoxu yaralandı, 100 nəfəri isə həbs olundu.

1903-cü il Bir may nümayışində Bakının dəmiryol fəhlələri də yaxından iştirak etdilər. Lakin dəmiryolcuların böyük əksəriyyəti yalnız stansiyaya yaxın olan düzənlikdə keçirilən nümayişdə iştirak edə bildi. Çünkü polislər şəhərin ətrafında keçirilən nümayişləri, o cümlədən dəmiryolcuların mitinqini dağıtmağa cəsarət etmirdilər. Dəmiryolcuların xatirələrində məlum olur ki, 1903-cü il Bir may nümayışində Bakı deposunun çoxlu fəhləsi iştirak etmişdi.² Dəmiryolcuların mitinqində çıkış edən dəmiryol fəhlələrini öz istismarçılarına qarşı qəti mübarizəyə çağırıldılar. Azərbaycanda dəmiryol proletariatının əsas kütləsini və ən şüurlu hissəsini təşkil edən Bakı dəmiryol fəhlələrinin 1903-cü il Bir may nümayışində iştirakı dəmiryol nəqliyyatında çalışan zəhmətkeşlərin ağır iqtisadi vəziyyəti və siyasi hüquqsuzluğu zəminindən meydana çıxan narazılıqlarının ifadəsi idi.

1903-cü il may nümayışından sonra Bakının bir sıra zavodlarında və müəssisələrində fəhlələrin tətilləri və çıkışları davam

¹ «İskra» qəzeti №42, 15 iyun 1903-cü il.

² Sov.İKP MK yanında MLİ Azərb. filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 51.

edirdi. Tətilçilər əmək haqqının artırılması, 8 saatlıq iş günü, siyasi hüquqlar verilməsi kimi tələblər irəli sürürdülər. Bu tətillərdə Bakı deposunun fəhlələri də yaxından iştirak etdilər.

Ölkədəki inqilabi yüksəlişin təsiri altında Bakı proletariatı pərakəndə tətil və nümayişlərdən ümumi tətilə keçdilər.¹ 1903-cü il iyulun 1-də başlanan bu tətil çox keçmədən bütün Zaqafqaziyanı və Rusyanın cənubunu bürdü.²

Bir növ kortəbii surətdə başlamış olan iyul tətili ilk günlərdən siyasi xarakter aldı. Tətilə RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi və Bakı Komitəsi rəhbərlik edirdi. Hərəkatın əzəmətli şəkil aldığıనı görən RSDFP Bakı Komitəsi qabaqcıl fəhlələrdən tətil komitəsi təşkil etdi. İyul tətilində ilk dəfə olaraq azərbaycanlı fəhlələrin geniş kütlələri iştirak edirdi. Tətil komitəsi fəhlələr adından tələblər hazırladı. Tələblər başlıca olaraq əmək haqqının artırılması, 8 saatlıq iş günü, nümayiş və yığıncaqlar azadlığı, 2 mart və 27 aprel nümayişlərində iştirak etdikləri üçün həbs edilmiş yoldaşların azad edilməsi, işə qəbul məsələlərində fəhlələrin iştirakı və sairədən ibarət idi.

Bakıdakı iyul tətilinin xəbəri bütün ölkəyə yayıldı. RSDFP Peterburq, Moskva, Xarkov, Tula, Nijni Novqorod, Perm, Samara, Don komitələri və başqaları, tətil edən Bakı fəhlələri ilə həmrəylik əlaməti olaraq, tətilə çağırılan intibahnamələr buraxdırılar.

Bakı proletariatının möhtəşəm iyul tətili Azərbaycan dəmiryol fəhlələrini də hərəkətə gətirdi. İlk dəfə bu tətilə Bakı və Biləcəri dəmiryol qovşağı fəhlələri qoşuldular. Artıq iyulun 3-də Bakı deposunun 500 nəfər fəhləsi tətil edirdi.³

Dəmiryolçuların tətilə qoşulması hakim dairələrdə çox böyük təşvişə səbəb oldu. Hökumət bir sıra təcili tədbirlər görməyə səy etdi. Bu məqsədlə Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi

¹ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 517.

² Yenə orada: Ə.Quliyev. 1903-cü ildə Bakıda ümumi iyul tətili. Sov. İKP MK yanında Azərbaycan filialının əsərləri, XVI cild, Bakı, 1949, səh. 53.

³ Листовки Кавказского Союза РСДФП, 1903-1905 гг. М., 1955, сəh. 39.

İ.İvanovski və parovoz şöbəsi rəisi Vartenburq Bakıya gəldi. Lakin dəmiryolçular böyük qətiyyətlə tətili davam etdirirdilər. Dəmiryol fəhlələrinin tətilindən qorxuya düşən İ.İvanovski 1903-cü il iyulun 5-də yollar nazirinə göndərdiyi teleqramda yazırırdı: «İyulun 3-də Bakı stansiyasının fəhlələri arasında həyəcan başladı. 4-də isə səhər saat 8 otuz dəqiqədə onlar işi tamamilə dayandırdılar. Parovoz şöbəsi rəisi Vartenburq və mən təcili Bakıya gəlmmişik. Vartenburqun fəhlələri işə təhrik edən bütün öyünd-nəsihətləri nəinki istənilən nəticəni vermədi, əksinə məlum oldu ki, tətil daha əzəmətli şəkil alır... Stansiyada 2 mindən çox adam (tətilçi - M.P.) dolaşır, yük qatarlarının hərəkəti tamamilə kəsilmişdir. Sərnişin qatarları isə 60 nəfərlik hərbicilərin və kazak dəstəsinin müşayiəti ilə hələlik böyük çətinliklə hərəkət edir. Bu gün məlum oldu ki, maşinistlər tətilə qoşulmuş, konduktorlar isə qoşulacaqlarını bildirmişlər. Biləcəri stansiyasında da ... tətil başlanmışdır. Buradan Vladiqafqaz yoluna qədər qatar göndərilməsi tamamilə kəsilmişdir.¹

Bakı deposunun fəhlələri tətilin ilk gündündən öz tələblərini irəli sürdürlər. Bu tələblər əmək haqqının artırılması, depoda iş şəraitinin yaxşılaşdırılması, xəstəliyə görə buraxılan günlərə əmək haqqı verilməsi, küçə nümayişlərində iştirak etmək üstə həbsə alınmış yoldaşların azad edilməsi, fəhlələrlə qaba rəftar edən inzibati vəzifəli şəxslərin işdən kənar edilməsi və sairdən ibarət idi.²

Bakı proletariatının gündən-günə genişlənən iyul tətili dəmiryol fəhlələrinin mübarizəsinə böyük təsir göstərirdi. Bakı dəmiryol fəhlələri irəli sürdükləri tələblərin yerinə yetirilməsini inadla və böyük qətiyyətlə tələb edirdilər. Zaqqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi İ.İvanovski tətilin sürətlə artdığını və gələcəkdə onun böyük qorxu törədəcəyini gizləməyərək yollar nazirinə yazırırdı: «Müsbət cavab almayıacaqları haqqında mənim xəbərdarlığımı baxmayaraq fəhlələr yollar nazirliyində onların tələblərinin həll edilməsini gözləyirlər. Vəziyyət son dərəcə ciddidir, belə

¹ SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «A», vər. 14.

² Yenə orada.

hesab edirəm ki, qoşun gətirilməsində hər hansı ləngimə çox pis nəticə verə bilər. Hadisələr aydınlaşanadək Bakıda qalıram».¹

Tətil edən fəhlələr depodan paravozların buraxılmasına maneçilik törədir, ştreykbrexerlik edib tətili pozmağa cəhd edənlərə qarşı qəti mübarizə aparırdılar. Tətilçilərin inadlı çıxışları, qəti tələbləri hakim dairələrdə böyük qorxu törətmüşdi. Bakı qubernatoru Odinson daxili işlər naziri Pleveyə göndərdiyi həyəcanlı teleqramlar da «böyük miqyas almış» hərəkatın qarşısını almaqda aciz olduğunu, mövcud hərbi qüvvələrin kifayət etmədiyini bildirir və tətili yatırmaq üçün hərbi yardım göndərilməsini xahiş edirdi.²

Lakin böyüyüb artmaqdə olan iyul tətili gündən-günə şiddətlənirdi. Dəmiryol fəhlələrinin tətili də durmadan genişlənirdi. Depo fəhlələrindən başqa tətilə artıq maşinistlər, maşinist köməkçiləri, konduktorlar, yoldəyişdiricilər, qatar tərtibçiləri, qoşucular (vaqonu bir-birinə və ya parovoz qoşan dəmiryol işçiləri), kassirlər də qoşuldular. Dəmiryolçuların iqtisadi vəziyyətinin ağırlığı və siyasi hüquqsuzluğu onları tətil etməyə məcbur etmişdi. Depo fəhlələrinin əmək haqqı bu zaman Bakının zavodlarında və fabriklərində verilən əmək haqqından çox az idi. Odur ki, əmək haqqının artırılması tələbi demək olar stansiyada çalışan bütün fəhlələrin mənafeyini ifadə edirdi.

Bakı dəmiryol fəhlələri 1903-cü iyul tətilinin təsadüfi iştrəkçiləri deyildilər. Arxiv materialları ilə tanışlıq göstərir ki, hələ tətildən çox əvvəl sosial-demokratlar dəmiryol fəhlələrinin çıxışlarını hazırlayırdılar. Tətilçi Nikolay Kovnik öz xatirəsind yazırkı ki, Bakıdakı 1903-cü il iyul tətili başlanmadan bir neçə gün əvvəl fəhlələrin gizli toplantıları keçirilirdi. Bu toplantıslarda tətildə irəli sürülcək tələblər oxunub müzakirə olunur, bir sıra təşkilati məsələlərdən danışılırdı.³ O zaman Bakı deposu fəhlələrini tətilə çağırılan intibahnamələrin ələ keçməsi haqqında polis məlumatları

¹ SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «A», vər. 17.

² SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «A», vər. 14-15.

³ SSRİ MDOİM fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «A», vər. 15.

tətilə böyük hazırlıq işi görüldüyünü aydın göstərir.¹

1903-cü il iyul tətili zamanı fəhlələrin başlıca tələbləri ilk dövrdə iqtisadi xarakter daşısa da, lakin tətilin gedişində Bakı proletariati bir sıra mühüm siyasi tələblər irəli sürdülər. 1903-cü il ümumi iyul tətilində Bakı proletariatının 8 saatlıq iş günü və başqa siyasi hüquqlar haqqında tələbləri Azərbaycan dəmiryol fəhlələri tərəfindən də müdafiə edildi.

1903-cü il iyul tətili mövcud üsuli-idarəyə qarşı yönəldilmişdi. Bakı qubernatoru iyul tətilinin xarakterindən danışaraq göstərirdi ki, bu hərəkat «xalis siyasi zəmin» üzərində meydana çıxmış və 1903-cü il mart-aprel nümayişlərinin davamıdır.² Tətil günlərində Bakıya göndərilmiş daxili işlər nazirinin köməkçisi general Fon-Val hesabatında yazırkı ki, heç şübhəsiz bu tətil siyasi xarakter daşıyır və artıq «möhkəm təşkilat» olan RSDFP Bakı Komitəsi tərəfindən təşkil edilmişdir.³

Dəmiryol fəhlələrinin Bakıda iyul tətili zamanı mütəşəkkil çıxış etməsi sosial-demokrat təşkilatlarının fəaliyyətinin nəticəsi idi. Tətil günlərində dəmiryol fəhlələri arasında tez-tez yiğincaqlar və mitinqlər keçirilir, intibahnamələr çap edilib yayılırdı. RSDFP Bakı Komitəsi tərəfindən şəhər vağzalında, Keşlə stansiyasında, «Волчие ворота» adlanan çöldə, Xatisovun Qarasəhərdəki mexaniki zavodunda və başqa yerlərdə keçirilən kütləvi yiğincaqlarda dəmiryol fəhlələri də fəal iştirak edirdilər.⁴ Yiğincağa toplaşanlar natiqlərin alovlu çıxışlarını dinləyir, onları düşündürən məsələlər ətrafında qızğın mübahisələr edir, siyasi və

¹ Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. (сборн. документов и материалов) М., 1938, сəh. 46-48.

² SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «B», vər. 41.

³ Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сбор. документов и материалов) М., 1938, сəh. 42.

⁴ Bax: SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «A», vər. 41; Sov İKP MK yanında MLİ Azərb. filialının partiya arxiv, fond 456, siyahı 16, iş 190, vər. 1; V.Y.Səmədov. Göstərilən əsəri, səh. 542-543.

iqtisadi xarakter daşıyan tələblər irəli sürürdülər.¹ Tətil günlərində RSDFP Bakı Komitəsi ilə yanaşı rayon komitələri də müstəqil vərəqə və intibahnamələr çap edib yayıldır. Məsələn, iyulun 4-də Qaraşəhər rayon komitəsi «Dəmiryol deposu fəhlələrinə» adlı ayrıca intibahnamə buraxmışdı. Bu kimi intibahnamələr o zaman dəmiryol fəhlələri arasında geniş yayılırdı. Nikolay Kovnik 1903-cü il iyulun 4-də Bakı stansiyasının vaqon emalatxanasında tətilçilərin Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin nümayəndəsi Vartenburqun iştirakı ilə keçirdiyi yiğincaq zamanı baş vermiş maraqlı bir hadisəni xatırlayaraq yazırırdı: «Yoldaşlarımızdan biri tələbnaməni rəyasət heyətində oturmuş yol idarəsinin nümayəndəsinə təqdim etdi. Tələbnaməni oxuduqdan sonra o, çənəsi əsə-əsə soruşdu: «Bəlkə sizə qızardılmış cücə əti də verək». Burası yaxşı yadimdadır, çünki rəisin həmin cümləni deməsi ilə eyni vaxtda bizim Bakı fəhlələrinin tələbnamələrindən ibarət intibahnamələr bir-birinin dalınca onun üstüne səpələndi».²

Bu dövrdə dəmiryol fəhlələrinin yiğincaqlarının keçirilməsində və intibahnamələrin yayılması işində dəmiryolçu sosial-demokratlardan M.S.Mordovsev, F.M.Baklanov, depo fəhlələrindən Nikolay Kovnik, Teymur Rəsul oğlu və başqaları böyük fəaliyyət göstərirdilər. M.S.Mordovsev tətilin ilk günlərində dəmiryolcular içərisində inqilabi iş aparmaq, intibahnamələr yayaq üstündə həbs olunmuş və məhkəməyə verilmişdi.³ M.S.Mordovsevin depo fəhlələri arasında böyük hörməti var idi. O, Bakı stansiyasında sosial-demokrat hərəkatına birinci qoşulan fəhlələrdən idi. Qısa müddətdə Qaraşəhər rayon komitəsi rəhbərlərindən biri kimi tanınmış Mordovsevin depoda təşkil etdiyi gizli dərnək müntəzəm olaraq işləyirdi. Mordovsev Bakıda dəmiryol fəhlələrinin bir sıra çıxışlarının təşkilatçılarından idi. Mordovsevlə şəxsən tanış olan gizli mətbəə işçisi, bolşevik Arşaq Xacıyev

¹ «İskra» qəzeti №45, 1 avqust 1903-cü il; Листовки Кавказского Союза РСДРП, 1903-1905 гг. М., 1955, сəh. 38.

² Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, vər. 51.

³ SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr. «A», vər. 32.

sonralar öz xatirələrində yazırıdı: «Qaraşəhərdə, ümumiyyətlə Bakıda onu bütün fəhlələr tanıyırdılar. Mordovsev ən görkəmli fəhlələrdən biri hesab olunurdu. O azsavadlı idi, lakin oxuyub işləmək arzusu onu fərqləndirirdi, qabaqcıl fəhlələr içərisində birinci sıraya çıxartdı. Bakıda ona təşkilata rəhbərlik edən ziyalılardan heç də az hörmət etmirdilər. Hamı onu sevir və səsinə qu-laq asırdı».¹

İyul tətili günlərində RSDFP Bakı Komitəsinin fəal üzvlərindən biri, Ağşəhər və Qaraşəhər fəhlələri arasında böyük nüfuzlu malik olan P.V.Montin dəmiryol fəhlələrinin yiğincaqlarında tez-tez çıxış edirdi. O sadə dildə fəhlələrin ağır vəziyyətini təsvir edir, onları mütləqiyətə və kapitalistlərə qarşı qəti mübarizə aparmağa çağırırdı. Depo fəhlələrinin bu yiğincaqlarında çoxlu azərbaycanlı fəhlə iştirak edirdi. Bunu P.Montinin belə yiğincaqların birində söylədiyi nitqinin bir fəhlə tərəfindən Azərbaycan dilinə tərcümə edilməsi haqqında məhkəmə protokolundakı qeydlər təsdiq edir. Protokolda göstərilir ki, P.Mondin nitqini qurtarandan sonra yiğincaqdakılardan kimin Azərbəücan dilini bildiyini soruşduqda yerdən «Timur» - deyə cavab vermişdilər. Həmin fəhlə qabağa çıxaraq P.Montinin çıxışını azərbaycancaya tərcümə etmişdi.² Arxiv sənədləri həmin fəhlənin Bakı deposunun çilingəri Teymur Rəsul oğlu olduğunu ehtimal etməyə imkan verir. 1900-cü ildən Bakı deposunda işləyən Teymur Rəsul oğlu depo fəhlələri arasında böyük nüfuzlu malik idi. Sonralar 1907-ci ildə o depodan fəhlə komissiyasına müvəkkil müavini seçilmişdi.³

İyul tətili Zaqafqaziya dəmiryoluna çox böyük zərər vururdu. Qatarların hərəkətinin pozulması yük daşınmasını demək olar ki, dayandırmışdı. Tətil xüsusən neft sənaye kapitalistlərinə böyük zərər vurmuşdu.⁴ Bakı deposu fəhlələrinin tətili bütün Za-

¹ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 6, vər. 84.

² V.Y.Səmədov. Göstərilən əsəri, səh. 542.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, iş 194, vər. 1-17.

⁴ Всеобщая стачка на Юге России в 1963 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, сəh. 31.

qafqaziya dəmiryoluna yayılaraq onun normal işləməsini pozmuşdu. Tətil günlərində Bakı stansiyası yük vaqonları ilə dolu idi. Ağstafa, Yelizavetpol, Yevlax, Hacıqabul və başqa stansiyalarda yiğilib qalan çoxlu vaqonlar Zaqafqaziyada dəmiryol nəqliyyatının işini çətinləşdirirdi. Fəhlələr Bakı stansiyasından qatarları yola salmaqdan imtina edir, hətta Hacıqabul stansiyasına su gətirmək üçün gedən qatarları belə Bakıdan buraxmırıldılar.¹

Tətil etmiş dəmiryol fəhlələrinin qətiyyətini və həmrəyliyini pozmaq üçün Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinin tələbilə Zakaspidən Bakıya dəmiryol batalyonu gətirilmişdi.² Bundan əlavə tətilin ilk günündən Bakı və Biləcəri stansiyaları arasında qatarları yola salmaq üçün 150 nəfər hərbi qüvvə ayrılmışdı. Hökumətin bu tədbirləri tətilçiləri daha da qəzəbləndirirdi. Tətilçilər qorxaqlıq göstərən və ya rəisin vədlərinə inanaraq işləmək istəyənlərə hədə-qorxu gəlir, maneçilik törədir, qatarların hərəkətini pozmaq üçün boş vaqonları yolun üzərinə çevirir, parovozların hissələrini sökürlər, reisləri çıxarırlar yola şpala düzür, parovozun təkərləri altına daş qoyurdular.

Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisi İvanovskinin etiraf etdiyi kimi Bakıda və Biləcəridə dəmiryol xətti demək olar ki, 4-5 gün tətil etmiş fəhlələrin hakimiyyəti altında qalmışdı.³ Tətil günlərində dəmiryol fəhlələri arasında möhkəm intizam var idi: onlar işə çıxmamaq haqqında edilən hər hansı bir təklifi rədd edirdilər.

Tətil etmiş dəmiryol fəhlələri vağzalda toplanmış olan silahlı kazak dəstələrindən qorxmur, tətilçilərin keçirdikləri mitinqləri və yiğincaqları dağıtmak istəyən jandarmlara kəskin müqavimət göstərirdilər. Bakı qubernatoru iyulun 11-də daxili işlər nazirinə vurduğu teleqramda tətil etmiş fəhlələrin jandarm dəstələrinə tabe olmadığını və bu səbəbdən silahdan istifadə etməyə məcbur olduğu bildirilirdi.⁴

¹ SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 17.

² Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 1, vər. 93; «İskra» qəzeti, №45, 1 avqust 1903-cü il.

³ SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 33.

⁴ Yenə orada, vər. 40.

Tətilçilər yollar nazirliyinə göndərdikləri tələblərinə tezliklə cavab veriləcəyini gözləyir və onların həyata keçməsini tələb edirdilər. Nazirlilik fəhlələrin tələblərinə rədd teleqramı ilə cavab verdi. Lakin bu cavab fəhlələrdən gizlədildi. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi iyulun 7-də yollar nazirliyinə göndərdiyi teleqramda bu barədə yazırdı: «Siz əlahəzrətlərin göndərdiyi teleqramı fəhlələrə yalnız sabah, Qoridən hərbi hissələr gəlib çıxandan sonra elan edə bilərəm. Hazırda hərbi qüvvələrin az olduğu bir şəraitdə hər hansı bir tədbiri həyata keçirməyə cəsarət etmirəm».¹ Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi yollar nazirliyinə göndərdiyi başqa teleqramlarda Bakıda son dərəcə ciddi vəziyyət yarandığını bildirir və təcili hərbi qüvvə göndərilməsini tələb edirdi.

Bakı proletariatının getdikcə şiddətlənən tətil hərəkatı çar Rusiyasının hakim dairələrində böyük qorxu yaratdı. Çar hökuməti tezliklə Bakı fəhlələrinin inadlı mübarizəsinə qarşimalı oldu. Tətilin yatırılması üçün Zaqafqaziya yerli hakimiyyət orqanlarının adına bu zaman daxili işlər naziri Plevedən xüsusi sərəncamlar gəldi. Mülki işlər üzrə Qafqaz baş rəisinin müavini general Frezenin adına göndərdiyi əmrlərdə Pleve Bakı qubernatorunun sərəncamına istənilən qədər hərbi qüvvə yola salmağa, asayışın tezliklə bərpa olunması üçün ciddi tədbirlərə əl atmayı, Bakıda «Ümumrusiya anarxiyasının yuvasını» tezliklə daşıtmayı tələb edirdi.² Polis departamenti ilə yazışmalarda «mühüm dövlət əhəmiyyəti olan dəmiryolda» asayışın bərpa olunması təxirəsalınmaz bir vəzifə kimi qarşıya qoyulurdu.³

Bakı fəhlələrinin ümumi tətili, o cümlədən dəmiryolçuların inadlı çıxışları durmadan şiddətlənirdi. Odur ki, tətilin başqa yerlərə yayılması təhlükəsi hökuməti Bakıya təcili qoşun göndərməyə məcbur etdi. Bu zaman Qori, Tiflis, Aleksandropol və Kars şəhərlərindən Bakıya hərbi hissələr göndərildi.⁴ Bundan əlavə

¹SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 40.

²V.İ.Lenin Mərkəzi Muzeyinin Bakı filialı, neqativ fondu, sənəd №14095.

³SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 65.

⁴Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, сəh. 37-38.

Zaqafqaziya dəmiryol polis idarəsinin Yelizavetpol, Aleksandropol və digər stansiyalarda olan şöbələrindən Bakıya onlarca rütbəli hərbi xidmətçilər, soldat ezam edildi və xeyli hərbi sursat yola salındı.¹

Bakıya qoşun gələndən sonra deponun, emalatxananın və stansiyanın müxtəlis yerlərində divarlara yapışdırılmış elanlarda iyulun 8-də, gündüz saat 2-dən gec olmayaraq işə çıxmayan və ya işə başlamağa razılıq haqqında yazılı və ya şifahi məlumat verməyənlər xidmət etdikləri vəzifələrdən qovulacaqları xəbərdarlıq edilirdi.² Lakin hökumətin bu hədə-qorxusu baş tutmadı. Tətilə qoşulmuş 100 parovoz briqadasından yalnız 15-i işləmək arzusunda olduğunu bildirdi, deponun 400 fəhləsindən isə 65 nəfəri işə başlamağa meyl göstərdi. Az sonra onlar da işləməkdən boyun qaçırdılar.³ Polislərin gözü qabağında tətil etmiş fəhlələr bütün günü stansiyada gəzişir, qısamüddətli mitinqlərə toplaşır və həyəcanlı nitqlər söyləyirdilər. Natiqlər tətili qətiyyətlə davam etdirməyə, mütəşəkkil olmağa çağırırdılar.

Tətilçilərin bu inadkarlığından qorxuya düşən hökumət ən ciddi tədbirlərə əl atdı. İyulun 8-də axşam şəhərə gətirilən hərbi hissələr Bakı vağzalını və şəhərin dəmiryol rayonunu mühasirəyə aldılar. İyulun 9-da isə 8 nəfər dəmiryolçu həbs edildi. Hökumət zorakı tədbirləri tətilçilərin mütəşəkkilliyyini pozdu. İyulun 9-da 200 nəfər depo fəhləsi, 100 parovoz briqadasından 70-i işə qayıtmaga məcbur oldu. Həmin gün Bakı stansiyasından 6 qatar yola salındı. Beləliklə iyulun 10-da Bakı dəmiryolcularının tətili silah gücünə yatırıldı.⁴

Çar hökuməti Biləcəridə başlanan tətildən də çox ehtiyat edirdi. Hələ iyulun 7-də Bakıya gətirilən qoşunlardan bir rota ay-

¹ SSRİ MDOİM, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 66-67; Gürcüstan SSR MDTA, fond 3, XŞ, iş 5, vər. 2-10.

² SSRİ MDOİM, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 25.

³ Yenə orada.

⁴ Yenə orada, vər. 67.

rılıb Biləcəri dəmiryol qovşağı fəhlələri üzərinə göndərilmişdi.¹ Bunun nəticəsində silahlı qüvvələrin köməyi ilə Biləcəri dəmiryol qovşığının Bakı ilə əlaqəsi kəsilmişdi. Bu da yollar ayrıcında mühüm məntəqə olan Biləcərinin Bakı tətil rayonuna daxil olmasına imkan vermədi. Biləcəridə tətil etmiş depo fəhlələri silah gücünə işləməyə məcbur edildi. Bu hələ tətili davam etdirən Bakı dəmiryolçularının dərin qəzəbinə səbəb oldu. Tətil komitəsinin göstərişi ilə iyulun 7-də öz həmkarlarına kömək etmək məqsədi ilə 100 nəfərdən çox fəhlə qatarla Bakıdan Biləcəriyə geldi.² Lakin Biləcəri deposunun qarşısında onları silahlı jandarm dəstəsi qarşıladı. Artıq gec idi. Biləcəri tətilçilərinin başçıları artıq həbs edilmiş, fəhlələr isə işə başlamalı olmuşdular. Bakı dəmiryol fəhlələri müqavimət göstərməyin mümkün olmadığını görərək geri qayıtmaga məcbur oldular.

Bakıda və Biləcəridə tətilin yatırılmasına və dəmiryolunda işlərin nisbətən nizama salınmasına baxmayaraq, iyulun 10-dan sonra da mübarizəni davam etdirmək istəyən dəmiryolçular az deyildi. Bunu nəzərə alan hökumət şəhərin vağzal və dəmiryol rayonunda hərbi vəziyyəti ləğv etməyə tələsmədi, əksinə stansiyanın qorunması daha da gücləndirildi.³ İş vaxtı polislər depoya və emalatxanaya baş çəkir, fəhlələrə göz qoyur, iki-üç nəfərin bir yerdə dayanmasını qadağan edirdilər.

Tətili böğmaq üçün Bakıya gətirilən qoşun hissələri ilk növbədə dəmiryolçuların üzərinə yeridildi. Jandarm polis orqanlarının köməyi ilə dəmiryol fəhlələrinə qarşı amansız terror tətbiq edilməyə başlandı. Təkcə Bakı stansiyasında tətildə iştirak etmək üstə 100-150-yə qədər fəhlə işdən qovuldu.⁴ Bakı və Biləcəridə 15

¹ Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, сəh. 45.

² Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, сəh. 45.

³ «Kaspia» qəzeti, №153, 17 iyul, 1903-cü il.

⁴ Ə.Quliyev. Göstərilən əsəri. Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının əsərləri, XVI cild, Bakı 1949, səh 113.

nəfərə yaxın dəmiryol fəhləsi həbs edildi.¹ Bakıda depo fəhlələrinin tətilinə rəhbərlik etmək, intibahnamə yaymaq və mitinqlərdə çıxış etmək üstə M.S.Mordovsev, F.İ.Baklanov, N.Kovnik və başqa qabaqcıl fəhlələr müxtəlif həbs cəzasına məhkum edildilər.²

1903-cü il iyul tətilində iştirak etdiyinə görə həbsə alınan Bakı vaqon emalatxanasının çilingəri Foma İqnatyeviç Baklanov haqqında jandarm sənədlərində deyilirdi ki, o ictimai asayışı və dəmiryolun düzgün istismarı üçün son dərəcə zərərli və təhlükəli şəxs olmasına, eləcə də partiya mövqeyində duraraq kütlələr içərisində apardığı fəaliyyətinə görə təqsirlənir və məhkəmə məsuliyyətinə cəlb olunur.³ Deponukn çilingəri Mixail Samuiloviç Mordovsev isə dəmiryolda fəhlələrin tətilini təşkil etmək, intibahnamələr yaymaq, eləcə də RSDFP Bakı Komitəsindəki fəaliyyətinə görə həbsə məhkum edilirdi.⁴

Bəki dəmiryol fəhlələrinin tətili bütün Zaqafqaziya dəmiryolcularını ayağa qaldırdı. İyulun 14-də Tiflis, 17-də Mixaylovo, Kaspi, Şorapani stansiyalarının fəhlələri tətil etdilər. Mixaylovo stansiyasında hökumət qoşunları ilə tətilçilər arasında hətta qanlı toqquşma baş verdi. Toqquşma nəticəsində 14 nəfər fəhlə öldürüldü, 15 nəfəri isə yaralandı.⁵

Bakı dəmiryolcularının iyul tətilinin Zaqafqaziya dəmiryolunu əks-səda doğurmasında RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsinin iyulun 14-də «Bütün dəmiryol fəhlələrinə» başlığı altında çap edib yaydığı müraciətnamənin böyük əhəmiyyəti oldu.⁶ «Bütün ölkələrin proletarıları birləşin!», «Hər şeydən əvvəl həmrəylik! Hami birt nəfər üçün, bir nəfər hamı üçün», «Qələbə bizim tərəfimizdədir!» sözləri ilə başlanan həmin vərəqə bütün Zaqafqaziya

¹ SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 33.

² Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, сəh. 45.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı , iş 194, vər. 7.

⁴ Yenə orada, vər. 6-7.

⁵ Н.А.Чахвашвили. Рабочее движение в Грузии (1870-1904 гг.) Тбилиси, 1958, vər. 275-282.

⁶ Листовки Кавказского Союза РСДРП (1903-1905 гг.), М., 1955, səh. 46-47.

dəmiryol fəhlələrini mütləqiyətə və kapitalistlərə qarşı mübarizəyə çağırıldı.

RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi Zaqafqaziya dəmiryolçularını Bakının dəmiryol fəhlələri ilə həmrəy olmağa çağıraraq öz intibahnaməsində yazırdı: «Bakıda ümumi tətili qan içərisində boğmaq üçün çar hökuməti ora qoşun yeridir, hökumətin bakılı yoldaşlarımıza amansız divan tutmasına biz kənardan soyuqqanlı baxa bilmərik, biz bakılılara qoşularaq onları müdafiə etməliyik... Bakı dəmiryol fəhlələrinin mübarizəsinə qoşulmaqla biz bütün Zaqafqaziya dəmiryolunda qatarların hərəkətinin dayandırılmasına nail olacaqıq. Bizim tətilimiz Ümumrusiya əhəmiyyəti olan bir hadisəyə çevriləcəkdir».¹ Qafqaz İttifaq Komitəsi intibahnamədə dəmiryol fəhlələri adından 16 maddədən ibarət iqtisadi və siyasi xarakter daşıyan tələblər irəli sürdü. İntibahnamə «Rədd olsun mütləqiyət!», «Yaşasın demokratik respublika!», «Rədd olsun kapitalizm!» şüərləri ilə qurtarırdı.

Bakıda dəmiryol fəhlələrinin tətili Yelizavetpol, Ağstafa, Yevlax, hacıqabul və başqa stansiyaların fəhlələrinə də ciddi təsir etdi. Tətil günlərində həmin stansiyalarda RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsinin Tiflis və Bakı komitələrinin dərc etdiyi vərəqələr geniş yayılırdı.² Lakin bu stansiyalarda fəhlələrin ayrı-ayrı çıxışları genişlənib tətilə çevrilmədi. Buna da səbəb hökumətin Bakıda və Biləcəridə tətil başlanan kimi digər stansiyalarda silahlı qüvvələri artırması idi. Odur ki, iyulun 17, 18, 19 və 27-də, habelə avqustun əvvəllərində Azərbaycanın Ağstafa, Yelizavetpol, Yevlax və başqa stansiyalarında fəhlələrin hökumət əleyhinə çıxış etmək təşəbbüsleri tezliklə ləğv edildi.³ Hökumət Azərbaycan dəmiryolunun hərbi cəhətdən qorunması üçün ciddi tədbirlər görüldü.

Bakıda və Biləcəridə 1903-cü il əzəmətli iyul tətili Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi mübarizə tarixində mühüm bir

¹ Листовки Кавказского Союза РСДРП (1903-1905 гг.) М., 1955, сəh. 46-47.

² SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 5, hissə 52, litr «B», vər. 139, 141.

³ Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, сəh. 37-38.

səhifə açdı. Dəmiryolcuların fədakar çıxışları Bakıda «bütün qalan tətilçiləri ruhlandırmışdı», 50 min adamın tətilə qoşulmasına müəyyən təsir göstərmişdi ki, bu da o zaman görünməmiş bir hadisə idi.¹ İlk dəfə idi ki, Azərbaycanda təxminən 5000-dən çox dəmiryolçu əhəmiyyətli Bakı proletariatının əzəmətli hərəkatında fəal iştirak edirdilər.

Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1903-cü il iyul çıxışları bütün Rusiyada, xüsusilə Zaqafqaziya və Ukrayna dəmiryolculularını gələcək inqilabi döyüslərə ruhlandırdı. Bu tətillərin tarixi əhəmiyyəti onda idi ki, fəhlələr öz iqtisadi vəziyyətlərini dinc yolla deyil, hökuməti məcbur etmək yolu ilə yaxşılaşdırmaq isteyirdilər. 1903-cü il iyul tətili günlərində Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələri həmrəylik bayrağı altında çıxış etməyin zəruriliyini qət etmiş oldular.

Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1903-cü il iyul tətili əzəmətli olsa da onun başlıca çatışmayan cəhəti mütəşəkkil xarakter daşımaması idi. Tətil yaxşı hazırlanmamışdı. Tətil etmiş Bakı və Biləcəri dəmiryolcularına başqa stansiyaların fəhlələri vaxtında qoşulmamışdilar. Bakıda və Biləcəridə fəhlələr iyulun 10 və 11-də işə çıxmaga məcbur olduqları halda, Tiflis dəmiryolcuları iyulun 14-də, Mixaylovo stansiyası fəhlələri isə iyulun 17-də tətilə qoşulmuşdular.² Əgər dəmiryol fəhlələri mütəşəkkil çıxış etmiş olsaydilar hökumət Bakıya və hər hansı başqa bir stansiyaya sərbəst surətdə qoşun göndərə bilməzdi, bu və ya digər stansiyadakı tətili ayrı-ayrılıqda yatrımağa imkan tapmazdı. 1903-cü il iyul tətili dəmiryol fəhlələrinə mütəşəkkil mübarizə aparmağın əhəmiyyətini göstərdi. Bu tətil dövründə ilk dəfə olaraq Zaqafqaziyada dəmiryol fəhlələri əhəmiyyətini göstərdilər.

Zaqafqaziyanın və ölkənin bütün cənubunu bürüyən izdi-

¹ «İskra» qəzeti №45, 1 avqust 1903-cü il.

² Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 521; Н.А.Чахвашвили. Рабочее движение в Грузии (1870-1904 гг.) Тбилиси 1958, сəh. 275, 279.

hamlı 1903-cü il yay tətili Rusiyada birinci rus inqilabı ərəfəsində fəhlə hərəkatının inkişafının ən mühüm mərhələlərdən biri idi. Çar hökuməti orqanlarının amansız cəza tədbirlərinə baxmaya-raq Bakı proletariatının tətili iyulun 19-dan etibarən zəifləməyə başladı, iyulun 22-də isə qurtarmış oldu.

İyul tətili nəticəsində fəhlələr kapitalistlərdən ən cüzi, xırda güzəştlər qopara bildilər. Lakin Bakı proletariatının iyul tətilinin tarixi əhəmiyyəti bundan ibarət deyildi. Tətil Bakı proletariatının siyasi şüurluğunun, mütəşəkkilliyi və yekdilliyinin artmasına ciddi təsir göstərdi, onun bu vaxta kimi aparmış olduğu mübarizənin gedisində dönüş nəticəsi oldu.

1903-cü ilin yayında Rusyanın cənubunda fəhlələrin çıxışlarını yüksək qiymətləndirən V.İ.Lenin 1904-cü ilin aprelində yazdı: «Keçən ilin yayında Rusyanın bütün cənubunda on minlərlə fəhlələr ayağa qalxdılar, gözəl həyat uğrunda, polis zülmündən azad olmaq uğrunda mübarizəyə qalxdılar. Burjuaziya hökumət, bir zərbə ilə ən böyük şəhərlərin bütün sənayeni dayandıran zəhmli fəhlə ordusunu görüb lərzəyə düşdülər».¹

1903-cü il tətilləri göstərdi ki, ölkənin siyasi həyatında çox böyük qüvvəyə çevrilən proletariat xalqın çarizm zülmündən azad edilməsi uğrunda apardığı mübarizədə yeni mərhələyə - ümumi tətillərdən silahlı üsyana keçmək mərhələsinə daxil olmuşdu.

Fəhlə hərəkatının yüksəlişi şəraitində, 1903-cü ilin iyul avqustunda RSDFP II qurultayı oldu. Qurultay inqilabçı marksistlərlə opportunist ünsürlər arasında şiddetli mübarizə şəraitində keçdi. V.İ.Leninin və onun tərəfdarlarının II qurultayda program və təşkilat məsələləri ətrafında opportunistlərə qarşı mübarizəsi qələbə ilə nəticələndi. RSDFP II qurultayında yeni tipli partiya, leninçi bolşevik partiyası meydana gəldi. V.İ.Lenin RSDFP II qurultayının tarixi əhəmiyyətindən danışaraq yazdı: «Bolşevizm siyasi fikir cərəyanı və siyasi partiya olmaq etibarı ilə 1903-cü il-

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 7-ci cild, səh. 209.

dən mövcuddur».¹

RSDFP II qurultayından sonra Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda sosial-demokrat təşkilatları bolşeviklər partiyası mövqeyində durdular. RSDFP Bakı Komitəsi qurultay tərəfindən təsdiq edilmiş olan partiya Proqramını bəyəndi və möhkəm bir surətdə Lenin mövqelərinə keçərək boldevik komitəsi oldu.

Lakin RSDFP II qurultayından sonra partiyada mübarizə daha artıq kəskinləşdi. Menşeviklər partiyani opportunizm yolu na sövq etməyə, qurultayın qərarlarını pozmağa çalışırdılar.

Partiya daxilində gərgin mübarizə getdiyi bir şəraitdə, 1903-cü ilin oktyabrında RSDFP Qafqaz İttifaqının II qurultayı çağırıldı. Menşeviklərin bütün cəhdlərinə baxmayaraq qurultay onların partiyaya zidd təfriqəçilik fəaliyyətini kəskin surətdə pislədi və qəti surətdə bolşevizm mövqeyində durduğunu bildirdi.

V.İ.Lenin 1903-cü il oktyabrında Qafqaz İttifaq Komitəsi adına göndərdiyi məktubda yazmışdı: «Qoy qafqazlı yoldaşlar tutduqları yolla möhkəm getsinlər. Qoy onlar çoxluq əleyhinə olan dedi-qodulara qulaq asmasınlar... Qoy onlar MK-ya yoldaşcasına inam bəsləyərək əlbir işləməkdə davam etsinlər, biz əminik ki, partiyada indiki «qarşıqliq» tezliklə aradan qalxacaqdır».²

1904-cü ilin yanvarında Rus-Yapon müharibəsini başlamla çar hökuməti ölkədə canlanmaqdə olan fəhlə hərəkatının qarşısını almağa çalışırdı. Bolşeviklər ölkənin müharibə vəziyyətindən inqilabi məqsəd üçün istifadə etmək taktikasını seçdilər. Azərbaycan bolşevikləri də carizmin müharibədəki həqiqi məqsədlərini ifşa edir, fəhlələri və kəndliləri soyğunçuluq müharibəsinə qarşı mübarizəyə çağırıldılar. RSDFP Bakı Komitəsi 1904-cü il ərzində «Rədd olsun müharibə!», «Müharibə fəhlələrə nə verdi?», «Səfərbərliyə alınanlara!», «Bütün fəhlələrə!» başlığı al-

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 31-ci cild, səh. 8.

² V.İ.Lenin. Əsərləri 34-cü cild, səh. 178.

tında müharibə əleyhinə ayrıca intibahnamələr buraxdı.¹ Belə intibahnamələr RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi tərəfindən də bütün Zaqafqaziyada, o cümlədən dəmiryolunda geniş yayılırdı.

Müharibənin doğurduğu iqtisadi böhran, acliq və işsizlik bütün Rusiyada olduğu kimi, Azərbaycanda da fəhlələrin inqilabi mübarizəsini daha da alovlandırdı. Zaqafqaziyada inqilabi hərəkatın gücləndiyini görən çar hökuməti bu zaman bolşeviklərin görkəmli nümayəndələrinin həbs edilməsi haqqında yerli polis orqanlarına sərəncam verdi. 1904-cü il yanvarın əvvəllərində RSDFP Tiflis Komitəsi üzvləri, fevral-mart aylarında isə Bakı Komitəsinin bir sıra üzvləri həbs edildilər.²

Tiflisdə və Bakıda görkəmli bolşeviklərin həbs edilməsi Zaqafqaziya dəmiryolunda 1904-cü ilin yanvarın 6-da keçirilməsi nəzərdə tutulan tətili pozdu. 1904-cü il yanvarın 1-də Zaqafqaziya dəmiryolunda, xüsusilə onun Bakı-Tiflis nöqtəsində işləmək üçün 1200 nəfər hərbi xidmətçidən ibarət xüsusi dəmiryol batalyonu təşkil edildi. Batalyonu yerləşdirmək üçün 600 min manat qazarma tikintisinə və ildə 2 milyon manat isə onların saxlanmasına pul ayrıldı. Dəmiryolunun hərbiləşdirilməsi fəhlələrin hiddətinə səbəb oldu. Lakin bir çox qabaqcıl fəhlələrin həbs edildiyindən nə baş emalatxanada, nə də yoluñ başqa stansiyalarında nəzərdə tutulmuş tətili həyata keçirmək mümkün olmadı.³ Bu dövrdə Zaqafqaziya dəmiryolu fəhlələri içərisində təfriqə salmaq məqsədi ilə polis orqanları müxtəlif vasitələrdən istifadə edirdilər. Belə əksinqilabi tədbirlərdən biri də emalatxanalarda siyasi cəhətdən hazırlıqsız olan fəhlələrdən «patriotlar qrupu» təşkil edilməsi idi. Bu qruplar tətillərə və nümayişlərə qarşı çıxır, inqilabi işi pozur, müharibədə çarizmə qələbə arzulayırdılar.⁴

Çarizmin görüyü bu tədbirlərə baxmayaraq 1904-cü ilin fevral-mart aylarında bolşeviklərin rəhbərliyi ilə Azərbaycanda

¹ П.Н.Валуев. Большевики Азербайджана в первой русской революции. Bakı, 1963, səh. 65.

² P.N.Valuyev. Göstərilən əsər, səh. 62.

³ SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 5, hissə P, litr «A», vər. 1-4.

⁴ Yenə orada, vər. 59.

müharibə əleyhinə bir sıra tətillər keçirildi. Yelizavetpolda dəmiryol fəhlələrinin tətili şəhərin başqa müəssisələrində çalışan fəhlələrə də təsir etdi. Tətilin böyüməsindən qorxan hökumət burada polis mühafizə işlərini gücləndirdi.¹

Fəhlə hərəkatının genişlənməsinə qarşı çar hökumətinin həyata keçirdiyi bütün tədbirlərə baxmayaraq RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi 1904-cü ildə 1 May gününün bayram edilməsi barəsində xüsusi qətnamə qəbul etdi. Bu məqsədlə aprel ayından başlayaraq Azərbaycanın sənaye müəssisələri neft mədənləri, dəmiryol nəqliyyatı fəhlələri arasında 1 May nümayişinə çağırın vərəqələr yayıldı. Yalnız Biləcəridə bu zaman polisin əlinə 60 ədədə yaxın intibahnamə keçmişdi.² Bu səbəbdən jandarm idarəsi 1 May bayramı ərəfəsində Biləcəri və digər dəmiryol stansiyalarında nəzarəti gücləndirdi.³ RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi həmin günlər buraxdığı intibahnamədə yazırkı ki, may bayramı ərəfəsində çar hökuməti sosial-demokrat hərəkatına növbəti zərbə endirməklə öz çirkin hərəkətini bir daha təkrar etmiş oldu. Hökumət dinc çıxışlarını qan içərisində boğmaqla bizi silahlı üsyana itələyir. Biz də silahlanaq və mütləqiyət cəlladlarının vəhşiliyinə qarşı son damla qanımız qalana qədər mübarizə aparraq.⁴ Menşeviklər 1 May nümayişinə hazırlığın əleyhinə çıxdılar. Onların pozucu fəaliyyəti üzündən əslində 1904-cü il may nümayışı baş tutmadı.⁵ Lakin Bakıda çox məhdud bir çərçivədə keçən may nümayişində dəmiryol fəhlələrinin yalnız ayrı-ayrı nümayəndələri iştirak etdilər.⁶

¹ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 556; П.Н.Валуев. Гостерилен əsəri, səh. 65.

² SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 232, iş 5, hissə 10, vər. 51.

³ Yenə orada.

⁴ Листовки Кавказского Союза РСДРП 1903-1905 гг. М., 1955, сəh. 129-131.

⁵ В.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Bakı, 1955, сəh. 64; Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 456, siyahı 16, iş 52, vər. 40, 46.

⁶ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 456, siyahı 16, iş 52, vər. 9.

Zaqafqaziya bolşevikləri bu dövrdə RSDFP III qurultayına hazırlıq dövründə menşeviklərə qarşı şiddetli mübarizə apardılar. Menşeviklərin Bakının fəhlə rayonlarında apardıqları pozucu işləri baş tutmadı. Bakı təşkilatının üzvləri, partiya fəalları və qabaqcıl fəhlələr böyük əksəriyyətlə bolşeviklərə tərəfdar oldular və menşevik komitəsinin buraxılmasını tələb etdilər. 1904-cü il iyunun 4-də RSDFP MK və Qafqaz İttifaq Komitəsi nümayəndələrinin iştirakı ilə çağırılan müşavirə, qafqaz İttifaq Komitəsinin təklifi ilə menşevik komitəsinin dərhal buraxılması haqqında qətnamə qəbul etdi. Tezliklə menşevik komitəsi buraxıldı və yeni bolşevik komitəsi yaradıldı.¹

1904-cü ilin ikinci yarısından başlayaraq dəmiryol fəhlələri arasında siyasi təbliğat işi xeyli genişləndi. Polis departamentinə verilən məlumatdan görünür ki, bu zaman Zaqafqaziya dəmiryolları Baş emalatxanasında geniş fəaliyyət göstərən bolşeviklər Bakı, Ağstafa, Tovuz, Zəyəm, Yelizavetpol və başqa stansiyalarda müntəzəm olaraq gizli ədəbiyyat yayır və fəhlələri siyasi mübarizəyə çağırırdılar.² Bütün bunların nəticəsində 1904-cü ilin sentyabrında Gəncə dəmiryolçuları tətil etdilər, onların ardınca Tovuz, Şamxor və Zəyəm stansiyalarında həyəcanlar baş verdi. Azərbaycan dəmiryolunda olan bu çıxışlar nəticəsində fəhlələr irəli sürdükləri iqtisadi tələblərin qismən yerinə yetirilməsinə nail oldular.³

Bəhs etdiyimiz dövrdə bolşeviklərin qarşısında duran ən mühüm vəzifələrdən biri azərbaycanlı fəhlələri geniş dairədə inqilabi mübarizəyə cəlb etməkdən ibarət idi. Bu məqsədlə 1904-cü ilin axırlarında Bakıda sosial-demokrat «Hümmət» qrupu yaradıldı. «Hümmət» Bakı partiya təşkilatının ayrılmaz tərkib hissəsi idi. Yarandığı ilk gündən «Hümmət» təşkilatı geniş zəhmətkəş kütłələri bolşeviklər partiyası ətrafında birləşdirməklə, proletar beynəlmiləlçiliyi ruhunda tərbiyə etməkdə, azərbaycanlı fəhlələrin

¹ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild., 1964, səh. 553-554.

² SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 5, hissə P, litr «B», vər. 53.

³ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild., Bakı, 1964, səh. 556.

inqilabi mübarizəyə cəlb edilməsindən böyük iş aparırdı. «Hümmət» qrupu Azərbaycanın qəzalarında, o cümlədən Ağstafa, Şamxor, Zəyəm, Tovuz, Yevlax və başqa dəmiriyol stansiyalarında azərbaycanlı fəhlələr arasında geniş fəaliyyət göstərirdi.¹

1904-cü ilin dekabrında Bakı proletariatının əzəmətli tətili birinci rus inqilabı ərefəsində baş verən ən böyük hadisələrdən biri idi. Bakı Komitəsinin rəhbərliyi altında dekabrin 13-də başlanan bu tətildə 45-50 min adam iştirak etdi. Tətil komitəsi əsas tələbləri toplayıb ümumiləşdirdi və 34 maddədən ibarət tələbnamə hazırladı. Bu tələblər içərisində 8 saatlıq iş günü, əmək haqqının 25-50 faiz artırılması, cərimələrin ləğv edilməsi, söz, mətbuat və yiğincaq azadlığı, 1 May gününün azad bayram edilməsi haqqında tələblər başlıca yeri tuturdu.²

Tətilin sürətlə genişlənməsi və onun ilk gündən mütəşəkkil keçməsi kapitalistləri bərk qorxuya saldı. Onlar fəhlələrlə danışq aparmaq üçün 15 nəfərdən ibarət xüsusi komissiya təşkil etməyə məcbur oldular. Fəhlələrlə kapitalistlər arasında gedən bu danışqlar dekabrin 19-dan 30-dək davam etdi. Çar hökumətinin və kapitalistlərin manevrlərinə baxmayaraq, hər iki tərəfin nümayəndələri müştərək müqaviləni imzaladılar. Fəhlələrin «mazut konstitusiyası» adlandırdıqları bu sahədə əsasən kapitalistlər 9 saatlıq iş günü qəbul edilməsini, əmək haqqının 20 faiz artmağı və bir sıra iqtisadi xarakter daşıyan tələbləri yerinə yetirməyə məcbur oldular.³

1904-cü il dekabr tətili dəmiriyol fəhlələrinə də təsir etdi. Belə ki, Bakı deposunun tətili qoşulmaq məsəlesi dekabrin 20-dən sonra bir neçə dəfə müzakirə olundu.⁴ Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi bu münasibətlə dekabrin 29 və 30-da və 1905-ci il yanvarında Yollar Nazirliyinə bir neçə həyəcanlı teleqramm göndərdi. Peterburqa yola salınan tamamilə məxfi bir teleqramda

¹ Yenə orada. səh. 566.

² Бакинская стачка 1904 года; Sənədlər külliyyatı. M., 1940, səh. 39-40.

³ N.Quliyev. Göstərilən məqalə, Azərb. SSR EA Tarix İnstitutunun əsərləri, X cild, Bakı, 1955, səh. 116-118.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA fond 34, iş 1038, vər. 16.

Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi Bakıdan aldığı məlumatə əsasən yazırkı ki, depo fəhlələri 5 maddədən ibarət tələbnamə irəli sürmüslər. Burada əsasən iş gününün qısaldırılması, iş vaxtından əlavə işin, bayram günləri işlərinin ləğv edilməsi, günəmuzd iş-ləfyən fəhlələrin iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını tələb olunurdu.¹

Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin şöbə rəisi Vartenburq bu məqsədlə dekabrın 30-da Tiflisdən Bakıya gəldi. Vartenburq gələndən iki saat sonra depo fəhlələri işi dayandırıb idarənin qabağına toplandılar. Depo fəhlələri hazırladıqları tələbnaməni rəisə təqdim etdilər və bu tələblər yerinə yetirilməyincə işə başlamayaqlarını bildirdilər. Vartenburq yığıncaq qarşısında yağlı dilini işə salaraq fəhlələri inandırkı ki, tətilə qoşulmağa ehtiyac yoxdur, bütün tələblər nəzərdən keçiriləcək və tezliklə yerinə yetiriləcəkdir.² Buna baxmayaraq Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin tələbi ilə yerli hakimiyət orqanları dəmiryol fəhlələrinin tətilini boğmaq üçün Bakıda hərbi vəziyyət elan etdilər. Biləcəri-Bakı arasında dəmiryol xəttinin Bakı vağzalının qorunması üçün əlavə qoşun gətirildi. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinin Peterburqla apardığı yaşışmadan göründüyü kimi yerli idarə orqanları imkan daxilində fəhlələrin azca da olsa güzəştə getməyi zəruri sayırdılar.³ Buna baxmayaraq 1905-ci il yanvarın əvvəlində Yollar Naziiri Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinə göstəriş verdi ki, iş gününün qısaldırılması haqqında fəhlələrə heç bir müəyyən vəd vermək olmaz, bir neçə tələb müstəsna olunmaq şərtilə, yerdə qalan bütün tələblər rədd edilməlidir.⁴

1904-cü il dekabr tətili dövründə Bakı dəmiryol fəhlələri müəyyən güzəştələr əldə etmiş olsalar da lakin onların iqtisadi vəziyyəti heç də yaxşılaşmadı. Bu işə dəmiryol fəhlələrinin sonrakı mübarizəsini daha da alovlandırdı.

¹ Yenə orada, vər. 15

² Gürcüstan SSR MDTA fond 34, iş 1038, vər. 15

³ Yenə orada, vər. 18.

⁴ Yenə orada, vər. 19.

Bakı fəhlələrinin dekabr tətili Rusiya fəhlə hərəkatı tarixin-də ilk dəfə olaraq qələbə ilə qurtardı. Bu mübarizədə hökumət geri çəkildi. Fəhlələr tərəfindən təqdim edilmiş müqavilə imzalandı.

Dekabr tətili Azərbaycan fəhlələrinə sinfi mübarizədə zəng-in təcrübə qazandırdı, fəhlələrin siyasi fəallığının artmasına, za-qafqaziyada inqilabi yüksəlişin başlanmasına səbəb oldu.

1902-1903-cü illərin birinci açıq küçə nümayişləri, öz qüdrəti və möhtəşəmliyi ilə bütün Cənubi Rusiyada səslənən 1903-cü ilin yayındakı əzəmətli ümumi iyul tətili 1904-cü ilin dekabrında iki həftəlik inadlı mübarizədən sonra neft sənaye sahiblərindən qoparılan müştərək müqavilə birinci rus inqilabı dövründə Azərbaycan zəhmətkeşlərinin qəhrəmancasına çıxış etmələri üçün gözəl məşq oldu. Bu inadlı sinfi mübarizə meydanında Azərbaycan dəmiryol proletariati da böyük mübarizə məktəbi keçdi və Azərbaycan proletariatının döyüşkən bir qüvvəsinə çevrildi.

II FƏSİL

1905-Cİ İLDƏ AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLUNDА İNQİLABI HƏRƏKAT

1. Rusiyada 9 yanvar hadisələri və Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin etiraz tətilləri

Ölkədə gündən-günə kəskinləşən ictimai və siyasi vəziyyət inqilabın yetişdiyini xəbər verirdi. Zəhmətkeşlərin vəziyyətinin olduqca ağırlaşması, durmadan artan fəhlə və kəndli hərəkatı, çarizmin, burjuaziyanın və mülkədarların yeritdikləri xalqa zidd ikiüzlü siyaset artıq çoxdandı ki, Rusiyada inqilab üçün zəmin yaratmışdı. Bu vəziyyəti rus-yapon müharibəsi daha da kəskinləşdirmiş oldu.

1905-ci il 9 yanvar hadisələri Rusiyada birinci rus inqilabının başlanğııcı oldu. Həmin gün Qış sarayına çara ərizə aparan Peterburq fəhlələrinin dinc yürüşü çarın əmri ilə gülləbaran edildi. Tarixə qanlı bazar günü kimi daxil olan həmin gün mindən artıq adam öldürdü, beş minə qədər adam isə yaralandı. 9 yanvar qanlı hadisələri bütün Rusyanın zəhmətkeş kütlələrini ayağa qaldıraraq siyasi həyata və fəal sinfi mübarizə meydanına atdı. İmparatorluk dövrünün ilk xalq inqilabı olan 1905-1907-ci illər inqilabı belə başladı. V.İ.Lenin yazırıdı: «Beləliklə, 130 milyon əhalisi olan böyük bir ölkə inqilaba qədəm qoydu, beləliklə, mürgüləməkdə olan Rusiya inqilabçı proletariat və inqilabçı xalq Rusiyasına çevrildi».¹

9 yanvar hadisələri bütün Rusiyani təlatümə gətirdi. 1905-ci ilin yanварında Rusiyada artıq 440 min fəhlə tətil edirdi. İngilab alovları bir-birinin ardınca milli ucqarları da bürüdü. Həmin günlər V.İ.Lenin yazırıdı: «... azadlıq uğrunda vətəndaş müharibəsi qızışır. Moskva və Cənub, Qafqaz və Polşa proletariati Peterburq proletariatına qoşulmağa hazırlıdır. Ya ölüm, ya azadlıq! -

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 23-cü cild, səh. 256-257.

şüarı fəhlələrin şüarı olmuşdur».¹

Peterburq proletariatının başlamış olduğu inqilabın dalğaları bütün ölkəni bürüdüyü kimi Azərbaycana da gəlib çatdı. Bakı proletariati 9 yanvar hadisələrinə ilk səs verənlərdən biri oldu. Peterqburqdakı canlı hadisələrin xəbəri həmin gün axşam Bakıya çatan kimi şəhər teatrında mitinq keçirildi. Mitinqdə çıxış edən bolşeviklər Bakı proletariatını Peterburq fəhlələri ilə həmrəylik əlaməti olaraq mübarizəyə çağırıldılar. Həmin günlərdə Bakı sosial-demokrat təşkilatının fəallarının qabaqcıl fəhlələrlə birlikdə müşavirəsi çağırıldı. Bolşeviklər Bakı fəhlələrini Peterburq hadisələri ilə daha yaxşı tanış etmək məqsədi ilə yanvarın 12-də «Bütün fəhlələr!» adlı vərəqə buraxdilar. Həmin vərəqədə yazılırdı: «Yoldaşlar! Çar mütləqiyətinin dəhşətli ölüm saatı çatmışdır. Bizim köləliyimizin, hüquqsuzluğumuzun, azgrün və hədsiz istismar edilməyimizin sonu yaxınlaşmaqdadır!.. Biz öz səsimizi Peterburqdakı yoldaşlarımızın səsinə qoşmalıyıq. Biz hər an işə, ən qəti hərəkətlərə hazır olmayıq. Yoldaşlar sıralarımızı six birləşdirək, qüvvələrimizi səfərbərliyə alaq, yatanları oyadaq, laqeydlərin qəlbini coşduraq. Partiyamızın çağırışı ilə biz öz qızıl bayraqımızı vüqarla yüksəldib hamımız birlikdə irəli, yaxşı gələcək uğrunda, səadət və gələcək uğrunda mübarizəyə gedəcəyik!»²

Peterqburqda baş vermiş hadisələrin təsiri altında bütün ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da tətil hərəkatı genişləndi. Tətil demək olar ki, bütün sənaye müəssisələrini bürüdü. Dmiryol nəqliyyatı fəhlələri də etiraz tətillərinə qoşuldular. Tətilə birinci olaraq Yelizavetpol dəmiryolu stansiyasının fəhlələri başladılar. Yelizavetpol dəmiryol deposunun 200-dən çox fəhləsi yanvarın 25-də işi dayandırdı. Həmin günün axşamı stansiyanın bütün fəhlələ və qulluqçuları da tətilçilərə qoşuldular. Tətil nəticəsində qatarların hərəkəti dayandırıldı.

Gəncə dəmiryol fəhlələrinin çıxışı şəhər zəhmətkeşlərinə ciddi təsir göstərdi. Şəhər gimnaziyası tələbələri, Gəncə konkasi-

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 8-ci cild, səh. 60.

² Листовки Бакинских большевиков 1905-1907 гг. Bakı, 1955, səh. 18-19.

nın qulluqçuları və başqa müəssisələrin fəhlələri tətilə başladılar. Bolşevik təşkilatının, habelə qabaqcıl dəmiryolçuların iştirakı ilə hələ tətil ərəfəsində depo fəhlələri adında tələbnamə tərtib edilmişdi və yanvarın 24-də 18 maddədən ibarət həmin tələbnamə müdürüyyətə təqdim olundu. Yerli bolşevik təşkilatının üzvləri S.Osepyan, A.Çumak və başqaları tətil ərəfəsində intibahnamələr yayır, dəmiryolçular arasında geniş təşviqat işi aparırdılar. Həmin günlərdə RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsinin rus və gürcü dillərində buraxdığı intibahnamələr də tətilin mütəşəkkil keçməsinə kömək etdi.

Tətil etmiş Yelizavetpol dəmiryolçuları yollar idarəsinə təqdim etdikləri ərizədə tətilin başlanması səbəbini izah edərək yazırdılar: «Fiziki və mənəvi əziyyət, ümumiyyətlə məhv olma təhlükxi qarşısında qoyan dözülməz iş şəraiti, ehtiyaclarımıza son dərəcə etinəsiz yanaşılması bizi işi atıb tətil etməyə məcbur edir. Bütün tələblər ödənilməyinə işə başlamayacaq».¹ Dəmiryolçuların tələbləri isə iş gününün qısaldırılması, həftədə bir gün istirahət verilməsi, əmək haqqının artırılması, cərimələrin ləğv edilməsi, dəmiryolçular üçün xəstəxana tikilməsi, müharibə üçün pul toplanmasına, tətil iştirakçılarının təqib olunmasına son qoyulması, əlavə işlərin ləğvi və sairədən ibarət idi. Tələbnamədə əksəriyyəti azərbaycanlılardan ibarət olan ixtisassız depo fəhlələrinin əmək haqqının 25-30 faiz artırılması da nəzərdə tutulurdu.²

Yerli hakimiyyət orqanları Yelizavetpol dəmiryolçularının tətilinin Bakı-Tiflis dəmiryol xəttinə yayılmasından çox ehtiyat edirdilər. Yanvarın 18-də Tiflis, Batum, Poti, Samtrep və başqa stansiyalarda başlanan tətillərin tamamilə yatırılmadığı bir vaxtda Yelizavetpoldakı çıxışlar bütün Zaqafqaziya dəmiryolçularını ayağa qaldıra bilərdi.³ Odur ki, yanvarın 20-də etibarən Bakı-Tiflis xəttində olan iri stansiyaların mühafizəsi hərbi hissələrin hesabına möhkəmləndirildi. Yanvarın 25-də Yelizavetpola 2

¹ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 70.

² Yenə orada, vər. 68-70.

³ Реолюция 1905-1907 гг. в Грузии, Тбилиси 1956, сəh. 76-82.

bölmədən ibarət əlavə hərbi hissə gətirildi.¹ Stansiya mühasirəyə alındıqdan sonra tətilçilərin Bakı və Tiflislə əlaqəsi tamamilə kəsildi.²

Siddətli cəza tədbirlərinə baxmayaraq tətil etmiş 300-ə yaxın depo fəhləsinə yol gözətçiləri, yoldəyişdiricilər, habelə xırda qulluqçular da qoşuldular.³ Stansiyanın mühasirədə olmasına baxmayaraq tətilçilər yığıncaqlara toplaşır və qarşıda duran məsələlərini müzakirə edirdilər.⁴ Yığıncaqlarda çıxış edən natiqlər tətilçiləri mübarizəni qələbəyədək davam etdirməyə çağırıldılardı. Tətilçilər yol idarəsinə təqdim etdikləri tələblərin fevralın 1-dək yerinə yetirilməsini təkid edirdilər. Əgər həmin tələblər vaxtında ödənilməzsə onlar tətili davam etdirəcəklərini söyləyirdilər.

Yelizavetpol dəmiryol fəhlələrinin tətili bütün Zaqafqaziyada əks-səda doğurdu. Hökumətin işlətdiyi zorakı tədbirlərə baxmayaraq fəhlələrin əksəriyyəti işləməkdən boyun qaçırdılar. Məhz buna görə də yanvarın 27-28-də də Yelizavetpol stansiyasının mühasirədə saxlanması davam edirdi.⁵

1905-ci il yanvarın 28-də Peterburqa göndərilən telegramda Yelizavetpol stansiyasında vəziyyətin çox gərginləşdiyi göstəriliridi.⁶ Yevlax-Ağstafa arasında qatarların sürəti yanvarın 26-dan saatda 10-15 verstə endirilmişdi.

Yelizavetpol dəmiryolçularının tətilinin daha da genişlənməsindən ehtiyat edərək Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi fəhlələrin tələblərinin təcili olaraq nəzərdən keçirməyə məcbur oldu, hətta bir neçə tələbi yerinə yetirmək haqqında qərar qəbul etdi.⁷ Bununla yanaşı jandarm-polis dəstələrinin, eləcə də hərbi hissələrin köməyi ilə fəhlələrin çıxışlarına qarşı ciddi tədbir görüldü. Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il yanvar ayında baş

¹ SSRİ MDHTA fond 400, siyahı 5, iş 4, hissə 1, vər. 35, 72.

² SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 3, 68.

³ SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, hissə 4, iş 8, vər. 33.

⁴ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 68

⁵ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 320, səh. 46-47, 50, 61.

⁶ Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 580-581.

⁷ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, səh. 46-47, vər. 67

vermiş həyəcanlarının gücləndiyini özünün xüsusi məruzəsində qeyd edən yollar nazirliyi bu hərəkatda iştirak edənlərə qarşı ən qəti tədbir görülməsini tələb etdi.¹

Yanvarın 29-da Peterburqdan alınan təlimata əsasən Zaqqafqaziya dəmiryolları idarəsinin yol xidməti rəislərinə göndərdiyi sərəncamda göstərilirdi ki, fevralın 1-də işə çıxmayan təmir fəhlələri, yol və keçid gözətçiləri ilə haqq-hesab çəkilsin, işləmədikləri günlərə əmək haqqı verilmədən, eləcə də bir daha bu yolda işə qəbul edilməyəcəkləri haqqında xəbərdarlıq edilməklə işdən kənar edilsinlər.²

Bir-iki xırda tələb nəzərə alınmazsa Zaqqafqaziyanın, o cümlədən Yelizavetpol dəmiryol fəhlələrinin yanvarın 24-də irəli sürdükləri tələblər əslində yerinə yetirilmədi. Tətil isə hərbi və polis qüvvələrinin gücünə yatırıldı.³ Tətilin yenidən baş verməsi qarşısını almaq üçün yanvar ayının 28 və 30-da və fevralın 1-də Yelizavetpola yeni cəza dəstələri gətirildi,⁴ iri stansiyaların mühafizəsi gücləndirildi. Yelizavetpol fəhlələrinin hiddəti sönməmişdi. Tətilin yenidən başlanı biləcəyindən qorxan Zaqqafqaziya yolları idarəsi rəisi fevralın 1-də Peterburqa göndərdiyi məlumatda yazdı: «Yelizavetpolda hərçənd işləyirlər, ancaq fəhlələrin əhval-ruhiyyəsindən görünür ki, onlar nə isə gözləyir və çox həyəcanlıdır-lar».⁵

Zaqqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin tətil hərəkatının təsiri altında Vladiqafqaz dəmiryolunda da fəhlələr tətilə başladılar. Lakin müdürüyyətin tezliklə güzəştə getmək haqqında vədi tətilin genişlənməsinə mane oldu.⁶

1905-ci il yanvar hadisələri bütün ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da inqilabi mübarizənin gedişinə ciddi təsir gö-

¹ SSRİ MDTA fond 446, siyahı 21, iş 14, vər. 149.

² «Кавказ» qəzeti №30, 1 fevral 1905-ci il.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 26, iş 10, vər. 1-2; Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 581.

⁴ SSRİ MDHTA fond 400, siyahı 5, iş 4, I hissə, vər. 35

⁵ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 74.

⁶ Ю.Серый. Страницы прошлого, Ростов, 1955, сəh. 15.

stördi. Bakı bolşevikləri bu dövrdə zəhmətkeşlər arasında siyasi təşviqat işini genişləndirmək üçün xeyli iş gördülər. Qəzalarda, o cümlədən dəmiryol stansiyalarında bolşevik təşkilatları yaranmağa başladı. 1905-ci ilin başlanğıcında Yelizavetpol, Ağstafa, Yevlax, Hacıqabul, Biləcəri stansiyalarında artıq mövcud olan bolşevik təşkilatları qızgrün inqilabi iş aparırdılar.¹

Rusyanın hər yerində olduğu kimi, Azərbaycanda da siyasi vəziyyət gündən-günə kəskin xarakter alındı. Bakıda və Azərbaycanın digər şəhərlərində fəhlələrin siyasi çıxışları artıq tətil hərəkatı əhalinin bütün təbəqələrini bürüyürdü.

Zaqafqaziya proletariatının, o cümlədən dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il yanvar ayında sakitləşməyən çıxışları və tətilləri çar hökumətini qorxuya saldı. Çarizm bu zaman Azərbaycan və erməni burjuaziyasının əli ilə «nifaq sal və aqalıq et» imperializm siyaseti kimi dəhşətli bir üsula əl atdı.

Çar hökuməti və milli burjuaziya 1905-ci ilin fevralında Bakıda, Yelizavetpolda və Zaqafqaziyanın başqa şəhərlərində milli qırğın törətdilər. Əsrlər boyu mehribancasına və dostcasına yaşamış erməni və Azərbaycan zəhmətkeşləri arasında milli ədəvət toxumu səpən çarizm proletariatın qüvvələrini parçalamağa və zəiflətməyə doğru yönəldiyi bu yeni vəhşiliyi «qanlı bazar» hadisəsinin yeni formada təzahürü idi.

1905-ci il fevralın əvvəllərində Bakıda iki qardaş xalq arasında baş verən milli qırğın bolşeviklərin bilavasitə işə qarışması, qabaqcıl azərbaycanlı, rus və erməni fəhlələrinin səyi nəticəsində genişlənmədi və tezliklə ləğv edildi.² Milli qırğının nəinki Zaqafqaziyada, hətta bütün Rusiyada inqilabin müqəddərəti üçün çox təhlükəli olduğunu yəqin edən RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi, Bakı və Tiflis komitələri, digər şəhərlərdə fəaliyyət göstərən sosial-demokratlar ilk gündən zəhmətkeşlər arasında geniş izahat işi aparır, mitinqlər təşkil edir, mütləqiyiyəti ifşa edən vərəqələr yayır və fəhlələri beynəlmiləçilik bayrağı altında birləşməyə çağırırlı-

¹ Z.İbrahimov. Революция 1905-1907 гг в Азербайджане, Bakı, 1955, səh. 87.

² Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 584.

lar.

Bakı bolşeviklərindən M.Əzizbəyov, P.A.Caparidze, S.M.Əfəndiyev, P.A.Montin, X.Səfərəliyev, M.Məmmədyarov, M.İ.Vasilyev-Yujin və başqaları həmin gərgin günlərdə keçirilən mitinqlərdə, icaslarda yorulmaq bilmədən çıxış edərək çarizmin mənfur siyasetini ifşa edir, bütün millətlərdən olan fəhlələrə mütləqiyətə qarşı yekdil çıxış etməyin zəruriyyətini izah edirlər.

1905-ci il fevral hadisələri günlərində Bakı stansiyasının qabaqcıl fəhlələri çarizmin törətdiyi bu fitnəyə qarşı böyük qətiyyətlə çıxış etdilər. Bakı dəmiryolunun bolşevik təşkilatı bu zaman öz fəal üzvlərini qardaş qırğınının qarşısını almaq üçün səfərbərliyə aldı.¹ Deponun qabaqcıl fəhlələri üzərində «Sülh» sözü yazılmış bayraqla şəhərin küçələrini gəzərək fəhlələri birliyə, dostluğa, sinfi düşmənə qarşı yekdil çıxış etməyə çağırırdılar.

1905-ci il fevral hadisələri Azərbaycan proletariatını, o cümlədən dəmiryol fəhlələrni sinfi mübarizə məsələlərindən müvəqqəti yayındırsa da, tətil hərəkatının inkişafına qismən mane olsa da, lakin həmin hadisələr eyni zamanda mütləqiyətə və yerli burjuaziyaya qarşı geniş xalq kütłələrində dərin nifrət hissi oyadı. V.İ.Lenin Bakıdakı hadisələrdən bəhs edərək göstərirdi ki, irq düşmənciliyi salmaqla hökumət «sinfi mübarizənin inkişafını bir müddət ləngidə bilər, lakin ancaq qısa bir müddətdə ləngidə bilər, həm də yeni mübarizə meydanını daha artıq genişləndirmək bahasına, xalqı mütləqiyətə qarşı daha artıq qəzəbləndirmək bahasına ləngidə bilər. Bütün təbəqələrin çarizmə qarşı inqilabi əhval-ruhiyyəsini on qat artırılmış olan Bakı qırğınının nəticələri buna sübutdur».²

Milli qırğın törətməklə çap hökuməti Zaqafqaziyada gündən-günə genişlənən inqilab hərəkatını dayandırıa bilmədi. Tezliklə çarizmin iyrənc tədbirlərinin mahiyyəti zəhmətkeşlərə aydın

¹ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 52.

² V.İ.Lenin. Əsərləri, 8-ci cild, səh. 207.

oldu. Bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakıda və Azərbaycanın başqa şəhərlərində etiraz tətilləri keçirildi. Azərbaycan bolşevikləri bu zaman buraxdığı vərəqələrdə fəhlələri başa salmağa çalışırdılar ki, çar mütləqiyyətini «mümkün qədər tezliklə və qətiyyətlə məhv etmək lazımdır... Rusiyadakı bütün xalqların bu düşmənini yox etmək üçün yeganə vasitə ümumxalq üsyanıdır, inqilabdır. Dərhal buna hazırlaşmaq lazımdır, dərhal təşkil olunmaq və silahlanmaq lazımdır».¹

Çar mütləqiyyəti milli toqquşmanı təşkil etməklə yanaşı polis tədbirlərini də gücləndirdi. Hər yerdə olduğu kimi Zaqafqaziya dəmiryolunun iri stansiyalarında, o cümlədən Bakı, Yelizavetpol, Ağstafa və Yevlax stansiyalarında milli qırğını bəhanə edərək hökumət xeyli hərbi qüvvə toplayaraq fəhlələr üzərində nəzarəti gücləndirdi.² Bu zaman Bakı quberniyası hərbi vəziyyətdə olundu.³ İngilabi hərəkatın qarşısını almaq üçün çar hökuməti Zaqafqaziyanın yerli hakimiyyət orqanlarının yenidən təşkilinə başladı. Bununla əlaqədar olaraq fevralın 26-da 1882-ci ildə ləğv olunmuş Qafqaz canişinliyi yenidən bərpa olundu. İkiüzlü siyaseti ilə çar sarayında yaxşı tanınan qraf Voronsov-Daşkov qeyri-məhdud səlahiyyətlə Qafqaza canişin vəzifəsinə göndərildi.

1905-ci ilin əvvəllərində tətil hərəkatı Rusyanın bütün dəmiryollarını büründü. Yanvar-fevral aylarında ölkənin 27 dəmiryolunda fəhlələr bu və ya digər dərəcədə tətil etdirilər.⁴ Digər yollarda olduğu kimi, zaqafqaziya dəmiryolunda da yanvar tətillərində başlıca olaraq emalatxana və depo fəhlələri böyük fəallıq göstərdilər. evral ayında isə artıq dəmiryol idarələrinin xırda qulluqçuları, xətlə çalışın işçilər də fəhlələrin ardına gedərək bir sıra iqtisadi xarakter daşıyan tələblər irəli sürdülər.

Yalnız cəza tədbirləri ilə dəmiryol fəhlələrini inqilabi hərə-

¹ Листовки Бакинских блошевиков 1905-1907 гг., Bakı, 1955, səh. 33-34.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, m, iş 10, vər. 243.

³ «Кавказ» qəzeti №47, 19 fevral 1905-ci il.

⁴ И.М.Пушкина. Железнодорожники России активные участники Октябрьской политической стачки 1905 года, (bundan sonra göstərilən məqalə) «Вопросы истории» jurnalı №12, 1958, səh. 153.

katdan ayırmağın mümkün olmadığını görən çar hökuməti 1905-ci ilin fevralında müəyyən güzəştlər etməyə məcbur oldu.¹ Fevralın 7-də Rusiya Nəqliyyat Nazirliyi Xilkov emalatxana və depo fəhlələri üçün edilən bir sıra güzəştləri təsdiq etdi. «Müvəqqəti qaydalar...» adı altında fevralın 8-də elan edilən həmin sənəddə öz əksini tapmış olan cüzi güzəştlər şübhəsiz dəmiryol fəhlələrinin mühüm qələbəsi idi. Həmin qaydalara əsasən 1905-ci il fevralın 8-dən etibarən dəmiryol depo və emalatxanalarında iş günü 9 saata endirdilər, götürə işin qiymətini müəyyənləşdirmək, yol inzibati işçilərilə danışq aparmaq və tələbnamə vermək, habelə iş və məişət məsələlərinin həllində iştirak etmək üçün fəhlələrə öz müvəkkillərini seçməyə icazə verildi. Bundan başqa götürə işdə mövcud məhdudiyyətlərin ləğv edilməsi, uzun müddət bir yolda gùnəmuzd işləyən fəhlə və ustaların ştata keçirilməsi, əmək haqqının qismən artırılması, mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması haqqında da bir sıra vədlər verildi.²

«Müvəqqəti qaydalar...» bütün Rusyanın, o cümlədən Azərbaycan dəmiryol fəhlələrini razı salmadı. Çünkü həmin ilin fevral-mart aylarında nazirliyin və Zaqafqaziya dəmiroylları idarəsi rəisinin yuxarıda bəhs etdiyimiz güzəştlərlə əlaqədar olaraq vermiş olduğu sərəncamlarından göründüyü kimi güzəştlər yalnız depo və emalatxana fəhlələrinə aid idi.³ Hərəkət xidmətində və xətdə çalışan dəmiryolçular kütləsi, habelə xırda qulluqçular bu güzəştlərdən məhrum edilirdi. Əslində bu güzəştlərin əksəriyyəti sadəcə vədlərdən başqa bir şey deyildi.⁴ Fəhlə məsələlərinə baxan komissiyalara fəhlələrdən müvəkkillər seçilməsinə gəldikdə isə, o da mart ayında nazirliyin yerli dəmiryol idarələri inzibati işçilərinin hüquqlarının genişləndirilməsi haqqındakı qərarı ilə heçə endirilmiş oldu.⁵

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m, iş 10, vər. 5-6..

² SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 354, vər. 36-37.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, m, iş 10, vər. 5-6, 10-11..

⁴ Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 32.

⁵ İ.M.Puşkaryova. Göstərilən məqalə «Вопросы истории» jurnalı №12, 1958, səh. 153.

Çar hökuməti heç də dəmiryol fəhlələrinin iqtisadi vəziyyətini yaxşılaşdırmaq və siyasi hüququnu genişləndirmək fikrində deyildi. Əsas məqsəd isə dəmiryolçuların inqilaba qoşulmasına mane olmaq, onların diqqətini qısa bir vaxtda olsa da siyasi mübarizədən ayırmaq idi. Bütün bu tədbirlərin müsbət nəticə verəcəyinə bir o qədər də arxayın olmayan hökumət dəmiryolların silahla qorunmasına üstünlük verməyi daha münasib bildi.

1905-ci il fevralın 21-də «Zaqafqaziya dəmiryollarında bütün genişliyilə hərbi vəziyyət qaydası» tətbiq olundu.¹ Bu münasibətlə dəmiryol stansiyalarına, depo və emalatxanalara göndərilən sərəncamlarda deyildirdi ki, 50 yaşına qədər bütün fəhlə və qulluqçulara yol rəisinin icazəsi olmadan işi dayandırmaq, məzuniyyətə çıxmaq və sairə qadağan edilir, əks təqdirdə «qoyulmuş qaydanı pozanlar» 4 aydan 8 ayadək həbs cəzasına məhkum olunacaqdır.²

Zaqafqaziya dəmiryolunun hərbi vəziyyətdə elan olunması əslində müvəkkillər seçmək haqqında «Müvəqqəti qaydaların...» tətbiqini qeyri-mümkün etdi. Fəhlələrin və xırda qulluqçuların vəziyyəti daha da ağırlaşdı. Hər hansı kiçik məsələyə belə narazılığını bildirən şəxs «etibarsızlar» siyahısına daxil edilir və nəinki Zaqafqaziyada, hətta başqa yollarda da işləmək hüququndan məhrum olurdu. Beləliklə, Yollar Nazirliyinin «Güzəştərləri» Zaqafqaziyada olduğu kimi, Azərbaycanda da «iqtisadi və hüquqi mənafeyinin təmin olunmasından daim narazı qalan»³ dəmiryol fəhlələrini inqilabi mübarizədən uzaqlaşdırıa bilmədi. Hökumətin «mərhəmət və bəxşışlərdən» dəmiryol fəhlələrinin tamamilə razı qalacağına bəslədiyi ümidi özünü doğrultmadı.

Peterburqda baş vermiş yanvar hadisələri Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin gələcək inqilabi çıxışları üçün başlanğıc oldu. Çarizmin qanlı cinayətinə qarşı açıqcasına çıxış edən dəmiryol

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, m., iş 10, vər. 7.

² Yenə orada.

³ Всеподданнейшая записка по управлению Кавказским краем ген-адютанта графа Воронцова-Дашкова, СПБ, 1907, сəh. 19.

fəhlələri Peterburq proletariatı ilə həmrəy olduqlarını bildirdilər və inqilabi mübarizə meydanına atıldılar.

2. 1905-ci ilin yazı və yayında Azərbaycan dəmiryolçularının inqilabi çıxışları

1905-ci ilin yazı və yayında Azərbaycanda fəhlə hərəkatının yeni dövrü başladı. Ümumrusiya fəhlə hərəkatının əzəmətli çıxışlarının təsiri altında Azərbaycanda genişlənən yaz-yay tətillərinə birinci olaraq dəmiryolcular qoşuldular. Tətil hərəkatı getdikcə genişlənərək dəmiryol proletariatının bütün təbəqələrini bürdü.

Azərbaycan dəmiryol fəhlələrini mövcud siyasi quruluş əleyhinə mübarizəyə qaldırmaqdə bolşeviklərin bu zaman apar-dıqları siyasi və təşkilat işlərinin böyük əhəmiyyəti var idi. Zaqafqaziya dəmiryollarında fəhlələrin tətilinə lap əvvəldən RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi, habelə Bakı və Tiflis komitələri başçılıq edirdilər.

1905-ci ilin mart-aprel aylarında Biləcəri və Hacıqabul stansiyalarında yaranmış olan sosial-demokrat təşkilatları Bakı Komitəsinin rəhbərliyi altında işləyirdilər.¹ Həmin ilin fevral ayında RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsi tərəfindən Yelizavetpol stansiyasında yaradılmış sosial-demokrat qrupu bu zaman geniş fəaliyyət göstərirdi.² 1905-ci ilin aprel ayında isə Yelizavetpol şəhər sosial-demokrat qrupu da yaradıldı. Hər iki qrupun vahid bir təşkilatda birləşməsi Yelizavetpol stansiyası fəhlələrinin inqilabi çıxışlarına partiya rəhbərliyini xeyli qüvvətləndirmiş oldu.

Bu dövrdə Yelizavetpol partiya təşkilatı RSDFP Bakı və Tiflis komitələri ilə, xaricdə nəşr olunan «Вперед» və «Пролета-

¹ П.Н. Валуев. Большевики Азербайджана в первой русской революции. Bakı, 1963, səh. 10

² Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öcerkləri, Bakı, 1964, səh. 89.

ри» bolşevik qəzetləri ilə sıx əlaqə yaratmışdır.¹ 1905-ci ilin baharında Yelizavetpol bolşevik qrupu gizli mətbəə yaratmağa müvəffəq oldu və fəhlələri inqilabi mübarizəyə çağırın bir sıra vərəqələr buraxdı.²

Yelizavetpol partiya təşkilatının işində S.Mehmandarov, N.Verdiyev və b.³ kimi bolşeviklərlə yanaşı dəmiryol fəhlələrin-dən bolşevik A.K.Cumak, L.A. və V.A.Rimkeviç qardaşları, V.S.Pançivadze, P.I.Xatiyev, Y.T.Çernikov, A.B.Labauri və baş-qalrı yaxından iştirak edirdilər.⁴

1905-ci ilin yazında Yelizavetpol sosial-demokrat qrupu dəmiryol fəhlələri və quberniya zəhmətkeşləri arasında rus, Azərbaycan, gürcü, erməni dillərində vərəqələrin və intibahnamələrin, gizli partiya ədəbiyyatının yayılması işini yaxşı təşkil edə bilmisdi-lər. 1905-ci il martın 5-dən 28-nə kimi qısa bir müddətdə Yelizavetpolda rus, erməni və gürcü dillərində «hazır olun!», «Zəncirlər qırılır» adlı xeyli miqdarda vərəqə yayılmışdı.⁵ Bu zaman həmin vərəqələrdən 31-i polisin əlinə keçmişdi.⁶ Həmin vaxtda polislər Yelizavetpol dəmiryolçuları arasında yayılmış 50 kitabçanı axtarışlar zamanı ələ keçirə bilmişdilər.⁷ Polis departamentinə verilən məlumatdan məlum olur ki, ələ keçirilmiş həmin ədəbiyyatın 12-si qadağan edilmiş ədəbiyyat idi.⁸

Artıq bu dövrdə Azərbaycanda inqilabi mübarizəyə rəhbərlik edən əsas mərkəzlərdən birinə çevrilmiş Yelizavetpol sosial-demokrat qrupu Yevlax, Tatlı, Tovuz, Ağstafa, Şamxor və digər stansiyaların fəhlələrinin inqilabi çıxışlarına rəhbərlik edir, eləcə də quberniyanın zəhmətkeşləri arasında geniş partiya-siyasi işi

¹ П.Н.Валуев. Госторилəн əsəri, səh. 94, 110; SSRİ MDTA, fond 102, siyahı 293, iş 5, hissə 2, litr. «B», vər. 11.

² Листовки Кавказского Союза РСДРП, М., 1955, səh. 294-295, 317-318.

³ M.Katibli. Gədəbəy bolşevik təşkilatının tarixindən, Bakı, 1962, səh. 27.

⁴ Azərbaycan SSR MDTA, fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 212-214.

⁵ SSRİ MDTA, fond 10, siyahı 233, iş 5, hissə 65, vər. 2.

⁶ Yenə orada.

⁷ Gürcüstan SSR MDTA, fond 480, siyahı 2, iş 287, vər. 133.

⁸ Yenə orada.

aparırdı.

1905-ci ilin baharında Bakı və Biləcəri dəmiryolçuları arasında bolşeviklərin apardıqları partiya-siyasi işi xeyli artdı. RSDFP Bakı Komitəsi burada rus, Azərbaycan və erməni dillərində çap edilmiş vərəqələr və intibahnamələr yayır, geniş təşviqat işi aparırdı. RSDFP Bakı Komitəsi yanında dəmiryol qulluqçuları təşkilatı 1905-ci il martın 12-də «Bütün dəmiryolçulara!» adlı rəsmi vərəqə buraxdı. Vərəqə dəmiryolçuların ağır vəziyyətindən danışır və onları tətilə çağırırıdı.¹ A.M.Stopanin 1905-ci ilin martında N.K.Krupskaya göndərdiyi məktubda dəmiryol fəhlələrinin tətilini keçirmək üçün Bakı Komitəsinin müəyyən məbləğ pul xərclədiyini göstərirdi.²

Bakı və Biləcəri stansiyalarının dəmiryol fəhlələri arasında bolşeviklərin böyük təsiri var idi. Menşeviklərin bütün səylərinə baxmayaraq Bakının, Yelizavetpolun və Azərbaycanın digər stansiyalarının dəmiryolçuları bolşeviklərin ardınca gedir, onların taktikasını müdafiə edirdilər. 1905-ci il mart ayının ikinci yarısında Bakı, Biləcəri, Yelizavetpol, Ağstafa, Tovuz stansiyalarında artan və genişlənən həyəcanlar və tətillər bolşeviklərin dəmiryol fəhlələri arasında apardıqları pariya-siyasi işin nəticəsi idi.

1905-ci ilin martında Zaqafqaziya dəmiryolunda yenidən həyəcanlar və tətillər başladı. Depo və emalatxana fəhlələri barəsində «güzəştərən» qəti nizama salınmadığı şəraitdə Zaqafqaziya dəmiryolunda konduktorlar, maşinistlər, yol gözətçiləri, qatar tərtibçiləri, yoldəyişdiricilər, təmir fəhlələri, habelə xırda qulluqçular arasında etiraz çıxışları genişləndi.³

Dəmiryolçular ehtiyac və hüquqsuzluq şəraitində keçən həyatlarından tez-tez şikayətlər yazır, tələbnamələr tərtib edərək

¹ Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Sənədlər və materiallar külliyyəti P.N.Voluyev və Ə.N.Quliyevin redaksiyası ilə (bundan sonra göstərilən külliyyəti, Bakı, 1956, səh. 93

² MLI Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 1, iş 104, vər. 1.

³ «Бакинские известия» qəzeti №33, 1 mart 1905-ci il; «Кавказ» qəzeti, №51, 23 fevral 1905-ci il; Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 38; Yenə orada, fond 26 m, iş 10, vər. 239-240.

nazirliyə və ya yol idarəsinə göndərirdilər. Lakin fəhlələrin şifahi və yazılı müraciətləri nəticəsiz qalır, çox vaxtı açıqcasına rədd edilirdi. Zaqqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisi xətt fəhlələrinin inadlı tələblərilə əlaqədar olaraq yerli rəislərə verdiyi sərəncamda yazırdı: «...onlara (dəmiryol fəhlələrinə - M.P.) məsləhət görün ki, ehtiyaclarına dair aşkar yerinə yetirilməsi mümkün olmayan tələblər irəli sürməsinlər, belə ki, yalnız bu yolla onlar möşətlərini bir az yaxşılaşdırılmasına ümid bəsləyə bilərdilər».¹

1905-ci il martın əvvəllərində Zaqqafqaziya dəmiryolunun təmir fəhlələri yolun hərbi vəziyyətdə olmasına baxmayaraq bəzi yerlərdə işi dayandırıb depo və emalatxana fəhlələrinə edilən güzəştərin onlara da tətbiq edilməsini inadla tələb etdilər.² Lakin onların tələbləri Zaqqafqaziya dəmiryol idarəsi tərəfindən rədd edildi. Bu barədə Zaqqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisinin Petenburqa göndərdiyi məlumatda deyilirdi: «Təmir fəhlələri üçün 9 saatlıq iş günü qoyulmasına qəti razılaşmayaraq bütün xəttdə bu cür tələblərin kəskin şəkildə rədd edilməsini və özbaşına işi dayandırmış təmir fəhlələri barəsində hərbi vəziyyət qaydasına müvafiq cəza verilməsini bildirmişəm». Eyni zamanda həmin raportda təmir fəhlələri arasında «həyəcanın böyük miqyas almasında və genişlənməsində» bolşeviklərin təbliğat və təşviqatının böyük rol oynadığı göstərilirdi.³

Martin 16-da Ağstafa-Yelizavetpol xəttində təmir fəhlələri iş gününün qisaldılması, əmək haqqının artırılması, möşət və iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasını tələb etdilər.⁴ Bu tələblər yolun 8-ci və 9-cu sahələri fəhlələri tərəfindən də müdafiə olundu. Tətilçilər yol idarəsinə göndərdikləri ərizədə yazmışdlar ki, onların tələbləri yerinə yetirilməzsə martin 20-də işi tamamilə dayandıracaqlar.⁵ Martin 18-də Biləcəri stansiyasında fəhlələr 10 maddədən ibarət tələbnamə hazırlayıb Vladiqafqaz dəmiryolu idarəsinə göndər-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 32.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m, iş 10, vər. 240.

³ Yenə orada.

⁴ «Kavkaz» qəzeti, №72, 17 mart 1905-ci il.

⁵ «Kavkaz» qəzeti, №72, 17 mart 1905-ci il.

dilər.¹ Biləcərililər ölkədə hökm sürən qıtlıq və bahalıqla əlaqədar olaraq öz dolanacaqlarının son dərəcə ağır keçməsindən şikayət edir və əmək haqqının 40% artırılmasını, mənzil və iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, iş gününün qısaldırılmasını və sair iqtisadi xarakter daşıyan tələblər irəli sürdülər.

Bakı stansiyasının depo fəhlələri də martın 20-də buna oxşar tələblərlə çıxış etdilər.²

1905-ci il fevral-mart aylarında istər Rusiya Yollar Nazirliyi, istər Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi tərəfindən çağırılan bir sıra müşavirələrdə dəmiryol fəhlələrinin möişət və iş şəraiti məsələlərinə baxıldısa da, bir çox qərarlar qəbul edildi də, lakin verilmiş vədlərin demək olar ki, heç biri yerinə yetirilmədi.

Yaxınlaşan inqilabın qarşısını almaq üçün çar hökuməti dəmiryol proletariatına qarşı açıq mübarizə ilə yanaşı müxtəlif hiylələrə də el atırdı. Çar hökumətinin işlətdiyi belə hiylələrdən biri də fəhlələrin vəziyyətini aydınlaşdırmaq üçün fəhlə komissiyalarının təşkil edilməsi təklifi idi. 1905-ci il mart ayının ortalarında hökumət Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol fəhlə və qulluqçularının möişətinin yaxşılaşdırılması işinə baxan komissiyalara nümayəndə seçkilərinin keçirilməsi üçün təşbbüs etdi.

Lakin bolşeviklər hökumətin keçirdiyi bu tədbirin əsil məqsədini ifşa etmək üçün seçkiqabağı geniş kampaniya keçirdilər. RSDFP Bakı Komitəsi həmin günlərdə fəhlələri seçkilərdə iştirak etməməyə çağırıldı. Bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakı deposunun qabaqcıl fəhlələrindən 80 nəfərinin iştirakı ilə gizli iclas keçirildi. Həmin iclasda martın 20-sinə təyin olunmuş seçkilərdə iştirak etməmək qərara alındı.³ Bakı Komitəsinin «Пролетари» qəzetiində dərc olunmuş məlumatında bu barədə deyilirdi: «Martın 20-sinə bizdə (Bakı deposunda - M.P.) seçkilər təyin olunmuşdu.

¹ «Бакинские известия» qəzeti №48, 18 mart, 1905-ci il; Göstərilən külliyyat, səh. 116-117.

² «Вперед» qəzeti №16, 30/17/ aprel 1905-ci il; SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 157.

³ «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il.

Həmin günün səhəri nüfuzlu və qabaqcıl fəhlələrin (dəmiryolçu-M.P.) iclası keçirildi. Biz bu eybəcər seçkiləri «layiqli» qarşılıqlı qərara gəldik.¹

Hökumətin göstərişi ilə dəmiryol fəhlələri içərisində keçirilən müvəkkillər seçkisini boykot etmək haqqında gizli iclasın qətnaməsi 1905-ci il martın 20-də səhər saat 10-da dəmiryolçular teatrının binasında depo fəhlələrinin iclasında müzakirə olunaraq yekdilliklə qəbul edildi. Buradakı fəhlələrin tələbilə depo rəisi 21 maddədən ibarət tələbnaməni maddə-maddə oxumağa məcbur oldu. Həmin tələbnamənin axırınca maddəsində deyilirdi ki, aprelin 1-dən tələbnamə yerinə yetirilməzsə fəhlələr yekdilliklə tətilə başlayacaqlar.²

Bələliklə, Bakı dəmiryolçuları nəinki Rusiya nəqliyyat naziinin «xeyirxahlıq məramı» ilə keçirmək istədiyi depo və emalatxana fəhlələrindən müvəkkillər seçilməsi kompaniyasını pozduclar, hətta bir sıra iqtisadi və siyasi tələblər irəli sürməklə qəti çıxış etdilər. Lakin hökumət, habelə dəmiryolu müdürüyyəti ayrı-ayrı stansiyalardan göndərilmiş tələbnamələrə cavabı yubadırdı. Yalnız martın 29-da məlum oldu ki, Bakı dəmiryolçularının martın 20-də təqdim olunmuş tələbnaməsi RSDFP BK mətbəəsində çap olunduğundan heç baxılmadan rədd edilmişdi.³ Bundan başqa fəhlələr tərəfindən yerinə yetirilməsi qeyri-mümkün olan tələblər irəli sürüldüyü üçün hökumət ümumiyyətlə heç bir tələbnamə qəbul edə bilmədi.⁴ Məhz buna görə də həmin gün, yəni 1905-ci il martın 29-da RSDFP Bakı Komitəsinin göstərişilə Bakı dəmiryol fəhlələrinin yiğincəgi keçirildi ki, burada da yeni tələbnamənin mətni müzakirə olunub bəyənildi. 1905-ci il martın 29-da isə Rusiya Nəqliyyat Nazirliyinin yeni sərəncamı ilə fəhlələr üzərində inzibati təzyiq daha da gücləndirildi, onların ittifaqlarda birləşmiş hüququ ləğv edildi. Bu isə fəhlələri açıq siyasi mübarizə yolu-

¹ «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il.

² «Вперед» qəzeti №16, 30/17 aprel 1905-ci il.

³ «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il; «Кавказ» qəzeti, №78, 23 mart 1905-ci il.

⁴ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 157..

na döndərdi.¹

Beləliklə, 1905-ci il martın 20-dən sonra Bakı-Tiflis dəmiryol xəttinin ayrı-ayrı sahələrində başlanan narahızlıqlar və inqilabi çıxışlar tədricən böyüyüb kütləvi şəkil aldı. Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin əzəmətli tətili başlandı. Tətil 1905-ci il martın ikinci yarısından fasilələrlə aprelin 12-dək davam etdi.² Mübarizəyə birinci olaraq martın 19-da və 24-də Yelizavetpol-Ağstafa xəttində çalışan təmir fəhlələri, yol və keçid gözətəşləri başladılar. Onların irəli sürdükləri tələblər yol idarəsi tərəfindən rədd edildi.

Martın 31-də Yelizavetpol stansiyasındaki depo fəhlələri də tətilə qoşuldular. Depo fəhlələrinin ardınca hərəkət xidmətində çalışan dəmiryolçular, maşinistlər, maşinist köməkçiləri, konduktor və teleqraf işçiləri də tətil etdilər. Tətil tədricən Azərbaycanda müxtəlif məsaflərdə xətt boyu səpələnmiş dəmiryol müəssisələrini: depo, emalatxana və stansiyalarda çalışan dəmiryol fəhlə və qulluqçularını bürüdü.³

Lakin Yelizavetpol depo fəhlələrinin tələbləri nəinki qəbul edilmədi, əksinə yol idarəsi işləmək istəməyənlərlə haqq-hesab çəkilməsi haqqında göstəriş verdi. Bu da stansiya fəhlələrini son dərəcə qəzəbləndirdi. Yelizavetpol qubernatoru martın 31-də polis idarəsi baş rəisinə vurduğu teleqramda bunu etiraf edərək yazındı ki, yol rəisinin tətil etmiş fəhlələri işdən çıxarmaq haqqında verdiyi sərəncamı elan etmək son dərəcə qorxuludur. Fəhlələrin indiki əhval-ruhiyyəsi şəraitində bu cür sərəncamın elan edilməsi stansiyada, eləcə də şəhərdə ciddi toqquşmaya səbəb ola bilər.⁴

¹ «Образование» журнали, №6, SPB., 1907, səh. 24.

² B.I.O.Самедов. Göstərilən əsər, ikinci hissə, Bakı, 1966, səh. 29; M.A.Казиев. Из истории революционной борьбы бакинского пролетариата, Bakı, 1956, səh. 66.

³ «Пролетарская революция» журнали №11/46, 1925, səh. 86; Q.Hümbətov. 1905-1907-ci illərdə Yelizavetpol (indiki Kirovabad) şəhəri dəmiryol nəqliyyatı fəhlələrinin inqilabi mübarizəsi haqqında. H.Zərdabi adına Kirovabad Pedoqoji İnstитutu. Elmi qeydləri №2, Kirovabad 1955, səh. 58.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, iş 10, vər. 252.

Bu zaman Yevlax stansiyasının 100-dən çox fəhləsi işi dayandırıb iki ay əvvəlki verilmiş tələbnaməyə cavab verilməsini israr etdi.

Dəmiryolçuların tətili genişlənərək bütün Bakı-Tiflis xəttinə yayılmağa başladı. İqtisadi vəziyyəti daha çox ağır olan və aşağı zümrəni təşkil edən yoldəyişdiricilər, qatar tərtibçiləri, qoşucular, teleqraf işçiləri, yükçülər, parovoz manevri işçiləri inqilabi çıxışın əsas qüvvəsini təşkil edirdilər.¹ Bir günün ərzində təkcə Yelizavetpolda tətilə qoşulanların sayı 1200 nəfərə çatdı.² Yelizavetpol və Yevlax stansiyalarında dəmiryol fəhlələrinin inqilabi çıxışlarının böyük miqyas alması yerli hakimiyyət orqanlarını bərk təşvişə saldı. Tezliklə Yelizavetpol stansiyasına 3 rota soldat və 100 nəfərdən ibarət kazak dəstəsi gətirildi.³ Buna baxmayaraq hökmət tətili dərhal yatırmağa müvəffəq olmadı.

Aprelin 1-də Yelizavetpolda vağzalın qarşısında tətil edən fəhlələrin mitinqi keçirildi. Mitinqdə çıxış edən natiqlər mübarizənin davam etdirilməsinin zəruriliyindən danışdır. Fəhlələr öz tələblərinin yerinə yetirilməsi haqqında müsbət cavab alınanadək tətilin davam etdirilməsini qərara aldılar.⁴ Zaqafqaziya dəmiryolları jandarm-polis idarəsi Yelizavetpol şöbəsinin rəisi başda olmaqla cəza dəstələri 1200-dən çox adamın iştirak etdiyi mitinqi dövrəyə alaraq fəhlələri qovmaq istədilər. Tətilçilər jandarm rəisinə qəti surətdə bildirdilər ki, tələblər yerinə yetirilməyincə heç bir qatarın hərəkətinə yol verməyəcəklər.⁵ Stansiyada bütün işlər dayandırıldı. Qatarların hərəkəti tamamilə kəsildi. Günortadan sonra qubernator mitinqi dağıtmaq məqsədi ilə stansiyaya daha 75 nəfər soldat və 30 nəfər strajnik göndərdi.⁶ Buna baxmayaraq

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, iş 10, vər. 252, «Тифлисский листок» qəzeti №64, 1 aprel 1905-ci il

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, iş 10, vər. 64.

³ SSRİ MDOİA, fond PD, iş 4, hissə 71, vər. 8; M.A. Kaziev. Из истории революционной борьбы бакинского пролетариата, Баку, 1956, səh. 66.

⁴ SSRİ MDOİA fond PD, iş 4, hissə 71, vər. 8.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26, iş 10, vər. 259.

⁶ Yenə orada.

tətilçilər işə başlamaqdan boyun qaçırdılar. Yelizavetpol stansiyasında tətilin mütəşəkkil davam etməsi Bakı-Tiflis xəttindəki digər stansiyaların fəhlələrinə böyük təsir göstərdi və onların inqilabi çıxışlarının başlanmasına ciddi təkan verdi.

Aprelin 1-də Bakı deposunun fəhlələri də işi dayandırdılar. Fəhlələr deponun qarşısında mitinqə toplaşdırılar. Mitinqdə tətilin gedişi müzakirə olunurdu.¹ Bundan xəbər tutan depo rəisi jandarm idarəsi rəisi ilə yiğincaq yerinə gəldikdə fəhlələr onlara bildirdilər ki, «özümüzə aid olan məsələləri sızsız də müzakirə edə bilərik».² Bakı deposu fəhlələrinin mitinqində yollar idarəsinə təqdim olunacaq tələbnamə oxundu və yekdilliklə bəyənildi.³ 11 maddədən ibarət olan bu tələblər əsasən fəhlələrin maddi vəziyyətinin yaxşılaşdırılması məsələsinə toxunurdu.⁴ Depo fəhlələrinin tətilinə rəhbərlik etmək üçün mitinqdə fəhlə nümayəndələri seçildi. Həmin günün axşamı işə Bakıda maşinistlər, ocaqlıclar, maşinist köməkçiləri, konduktorlar depo fəhlələrinin tətilinə qoşuldu-lar.⁵

Bakı dəmiryolcuların tətilə başlaması xəbəri tezliklə Hacıqabul stansiyasına da çatdı. 1905-ci il aprelin 1-də axşam saat 8-də Bakı dəmiryol fəhlələrinin həmrəy olan Hacıqabul deposu fəhlələri tətil etdirilər.⁶ Stansiyanın platformasında keçirilən mitinqə kondukttorlar, maşinistlər, teleqraf işçiləri toplaşdırılar. Yiğincaqda tətilə başlamaq məsələsi müzakirə olundu.⁷ Hacıqabul dəmiryol fəhlələrinin tətili də iqtisadi xarakter daşıyırıldı. Tətilçilərin irəli sürdükləritəblər əsasən əmək haqqının artırılması, fəhlələrin iş şəraitinin və məişətinin yaxşılaşdırılması və başqa məsələ-

¹ «Пролетари» газети, №4, 3 iyun 1905-ci il.

² Yenə orada.

³ SSRİ MDOİA, fond 102, iş 4, hissə 1, vər. 15.

⁴ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 67-68; «Бакинские известия» газети, №61, 3 aprel 1905-ci il; Göstərilən külliyyat, səh. 117-118.

⁵ SSRİ MDOİA, fond 102, iş 4, hissə 1, vər. 15-16.

⁶ Yenə orada, Gürcüstan SSR MDTA fond 26, iş 16, vər. 262.

⁷ Gürcüstan SSR MDTA fond 26, iş 10, vər. 242.

lərdən ibarət idi.¹

Hacıqabul stansiyasında daimi qoşun hissəsinin saxlanılmaması fəhlələrin tətil hərəkatının sürətlə genişlənməsi üçün əlverişli şərait yaradırdı. Bunu başa düşən Zaqafqaziya dəmiryollar idarəsi hökumətdən hərbi qüvvə göndərilməsini tələb etdi. Tətil günlərində hökumət tərəfindən Hacıqabul stansiyasına tələsik bir rota soldat göndərildi.² Stansiyada jandarm nəfərlərinin sayı artırıldı. Jandarm və soldatların köməyinə arxalanan dəmiryol müdürüyyəti tətilçiləri işə qaytarmaq istədilərsə də, lakin Hacıqabul stansiyasının fəhlələri Bakı, Yelizavetpol və başqa stansiyaların fəhlələri ilə həmrəy olaraq işləməkdən boyun qaçırdılar və tətili davam etdirdilər. Hacıqabul dəmiryolçularının tətilində dəmiryol fəhlələrindən Melnikov, Balavadze, Əlibəyov, Kalandadze, Mutin, Polski, Dimitrişvili və başqaları fəal iştirak edirdi.³

Bakı-Tiflis dəmiryol xəttində tətil hərəkatı aprelin 2-də da ha da genişləndi. Bu zaman Ağstafa və Yevlax stansiyalarının fəhlələri və xırda qulluqçuları da Bakı, Hacıqabul və Yelizavetpol stansiyalarının tətilçilərinin irəli sürdükələri tələbləri müdafiə etdilər. Tətil mübarizəsi getdikcə Zaqafqaziya dəmiryolunun başqa stansiyalarına yayıldı. Bakı-Tiflis xəttindəki tətil aprelin 3 və 4-də artıq ümumi şəkil almış oldu.

Bakı Komitəsi tətil başlanan kimi fəhlələrin mitinqini keçirdi. Mitinqdə Bakı Komitəsinin, eləcə də ilk sosial-demokrat təşkilatının fəal üzvləri çıxış edərək fəhlələri tətili mütəşəkkil keçirməyə və möhkəm iradə ilə çıxış etməyə çağırırdılar.⁴ «Пролетари» qəzetiində dərc olunan materiallardan aydın etmək olur ki, tətil etmiş fəhlələr əvvəlcə siyasi məzmunlu çıxışlara o qədər də meyl göstərmir, natiqlərin iqtisadi xarakterli çıxışlarına böyük maraqla qulaq asırdılar. Lakin bolşeviklərin siyasi məsələləri

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 26, iş 10, vər. 263.

² SSRİ MDOİA fond 102, PD, XŞ, iş 4, hissə 4, vər. 117.

³ SSRİ MDOİA fond 446, siyahı 21, iş 14, hissə 4, vər. 49; Gürcüstan SSR MDTA fond 26 m, iş 10, vər. 262.

⁴ «Пролетари» qəzeti, 3 iyun 1905-ci il; A.Raevski. Большевизм и меньшевизм в Баку 1904-1905 гг. Bakı, 1930, səh. 146-149.

inandırıcı surətdə izah etməsi nəticəsində fəhlələr artıq maddi-məişət məsələlərilə yanaşı siyasi tələblər də irəli sürürdülər.¹

Bakı Komitəsinin tapşırığı ilə bu zaman təbliğatçılar fəhlələr içərisində böyük iş aparırdılar.² Bakı stansiyasında aparılan inqilabi işin nəticəsində getdikcə tətil geniş vüsət alırdı. Zaqqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi özünün xüsusi raportunda bu barədə yazırırdı: «Dəmiryolda tətil hərəkatının genişlənməsinin səbəbəi yalnız son vaxtlar sosial-demokrat partiyasının apardığı təbliğat-təşviqat işinin güclənməsilə əlaqədardır».³

Bakıda və Biləcəridə depo fəhlələrindən F.Xopilin, F.Kulikovski, F.İ.Baklanov, S.M.Mordovsev, N.Y.Kovnik^X və başqları tətilin hazırlanması və genişlənməsinə rəhbərlik edirdilər. Tətilin hazırlanmasında və keçirilməsində fəal iştirak edən bolşevik N.Kovnik öz xatırəsində yazırırdı: «Biz martin ortalarından (1905-ci ilin -M.P.) dəmiryol fəhlə qulluqçularının tətilini hazırlamağa başladıq. Aprelin 1-də tətil elan olundu. Hamını teatr binasına dəvət etdik. Mən tələbnaməmizi oxuyub depo rəisinə verdim. Haminin adından elan edildi ki, aprelin 2-dən istər-Bakı-Sabunçu, istərsə də Bakı-Tiflis xəttində qatarların hərəkəti dayandırılacaqdır və tələblərimiz yerinə yetirilənədək tətili davam etdirəcəyik».⁴ Jandarm sənədlərində Kovnik haqqında yazılırdı ki, «1903-cü il, eləcə də 1905-ci il (aprel tətili nəzərdə tutulur - M.P.) təkillərinin əsas təşkilatçılarından biri olan çilingər köməkçisi Yakov Kovnik fəhlələr içərisində güclü təbliğat aparır... fəh-

¹ «Пролетари» гəzeti, 3 iyun 1905-ci il; A.Raevski. Большевизм и меньшевизм в Баку 1904-1905 гг. Bakı, 1980, səh. 146-149.

² Azərb. SSR MDTA, fond 434, siyahı 1, iş 5, vər. 49.

³ MLİ Azərbaycan iliali partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 53.

^X 1903-cü ildə RSDFP sıralarına daxil olan Nikolay Yakovleviç Kovnik işlədiyi Bakı deposunda böyük partiya-siyasi iş aparırdı. O, hələ 1903-cü ildə Bakıda ümumi iyul tətili günlərində depo fəhlələrinin mübarizəsinə rəhbərlik etdiyi üçün həbs edilmişdi. Həbsxanadan çıxandan sonra N.Kovnik yenidən dəmiryol fəhlələri arasında yorulmadan inqilabi iş aparmağa başladı. 1905-ci il tətilinin ən görkəmli başçılarından biri oldu.

⁴ MLİ Azərbaycan filialı partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 53.

lələri tətilə təhrirk edir.¹ Xəfiyyə idarəsi hələ 1903-cü ildən Kovninin üzərində nəzarət qoymuşdu. Məhz buna görə də aprel tətili başlanan kimi o həbs edildi. Bir müddət həbsxanada saxlandıqdan sonra Kovnik Bakıdan sürgün olundu.²

Arxiv sənədlərindən və qocaman bolşeviklərin xatirələrindən göründüyü kimi Bakı dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il aprel tətilinə bilavasitə bolşeviklər rəhbərlik edirdilər. Bakı dəmiryolçularının aprel tətilində fəal iştirak edəndərdən biri F.İ.Kulikovski hələ 1904-cü ildə depoda işə daxil olduğu ilk günlərdən inqilabi işə qoşulmuş, Bakı Komitəsinin tapşırığı ilə Zavaqzal, Qaraşəhər və Ağşəhər rayonlarında inqilabi iş aparmışdı.³

Aprel tətili ilk əvvəl iqtisadi xarakter daşısa da lakin sonralar tətil siyasi şəkil aldı və mütəşəkkil keçdi. Aprel tətilində iştirak edən A.Roxlin həmin günləri xatırlayaraq yazırırdı: «Aprelin 2-də bütün Zaqqafqaziya dəmiryolu xətti tətil etdi... hərəkət kəsildi. Tətil başlananda iqtisadi xarakter daşıyırırdı. Lakin hadisələr elə inkişaf etdi ki, o böyük siyasi məzmun aldı. Hətta siyasi şüərlər, müəssisələr məclisi çağırılması və s. tələblər irəli sürüldü... Dəmiryol rayonunda qısamüddətli mitinqlər və kütləvi nümayişlər keçirildi. Tətilə bütünlükə RSDFP Bolşevik Komitəsi rəhbərlik edirdi.⁴

RSDFP Bakı Komitəsi bu zaman tətili başqa yollara keçirmək üçün təşəbbüs etdi. 1905-ci il aprelin 4-də Bakı Komitəsi «Bütün Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinə» başlığı altında intibah-namə buraxdı. İntibahnamədə Zaqqafqaziya dəmiryolunda sinfi mübarizənin geniş miqyas almasının səbəbləri ətraflı izah olunaraq göstərilirdi ki «Həddindən artıq uzun iş günü, əmək haqqının azlığı və iş şəraitinin pis olması, fəhlələrlə qaba rəftar edilməsi, yığıncaqlara icazə verilməməsi, ictimai hüquqsuzluq və s. səbəblər

¹ Azərb. SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 5-6, 58, 64.

² MLİ Azərbaycan filialı partiya arxiv, fond 276, siyahı 7, iş 79, vər. 5-6.

³ Yenə orada, siyahı 2, iş 8, vər. 106.

⁴ Yenə orada, iş 10, vər. 3.

bizi tətil etməyə vadar etdi».¹ İntibahnamə Vladiqafqaz dəmiryol fəhlərini tətilə qoşulmağa çağırın sözlərlə qurtarırdı.

Çar hökumətinin zorakı tədbirləri fəhləleri mübarizədən yayındırı bilmədi. Aprelin 2-də Bakı-Tiflis xəttində sərnişin qatarları hərbi qüvvələrin köməyi ilə çox çətinliklə işləyirdi. Yük qatarlarının hərəkəti isə tamamilə kəsilmiş, teleqraf və poçtanın işi pozulmuşdu. Aprelin 4-də isə Bakıdan tamamilə poçta göndərilmədi.²

Ümumi tətil nəticəsində aprelin 5-dən etibarən Zaqafqaziya dəmiryolunun bütün xəttlərində qatarların hərəkəti tamamilə kəsildi.³ «Kaspia» qəzetiinin verdiyi xəbərə görə Ağstafa, Yelizavetpol, Yevlax, Hacıqabul və Kürdəmir kimi böyük stansiyalarda qəbul edilib göndərilməyən qatarlar, boş vaqonlar o qədər yiğilmişdi ki, hərəkət etmək üçün artıq yer yox idi.⁴ Həmin gün Bakıdan Tiflisə yola salinan axırıncı qatar Tiflisə çatmamış Mixaylov stansiyasında saxlanıldı.⁵

Tətil edən dəmiryol fəhləleri xüsusi tələbnamələrlə çıxış edirdilər. Bu cəhətdən Bakı depo fəhlələrinin irəli sürdükləri tələblər daha böyük əhəmiyyət kəsb edirdi. Tətilin başlanğıcında depo fəhləleri tərəfindən irəli sürülmüş 11 maddədən ibarət tələbnamədə başlıca olaraq iqtisadi məsələlərdən bəhs edildiyi halda, 21 maddədən ibarət ikinci tələbnamədə isə birincidən fərqli olaraq iqtisadi tələblərlə yanaşı 8 saatlıq iş günü, 1 Mayın bayram edilməsi, Zaqafqaziya dəmiryollarında hərbi vəziyyətin ləğv edilməsi, tətil etmək üstdə həbslər aparılmaması və başqa siyasi tələblər də irəli sürüldürdü.⁶

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 44; Göstərilən külliyyat, səh. 122.

² SSRI MDTA fond 1289, siyahı 8, iş 4, vər. 85; SSRİ MDOİA fond 102, iş 4, hissə 4, vər. 17.

³ Yenə orada, «Бакинские известия» qəzeti №64, 7 aprel 1905-ci il.

⁴ «Каспий» qəzeti №62, 5 aprel 1905-ci il.

⁵ «Кавказ» qəzeti №89, 7 aprel 1905-ci il.

⁶ «Бакинские известия» qəzeti №61, 3 aprel 1905-ci il; Göstərilən külliyyat, səh. 117.

Təqiblərə və həbslərə baxmayaraq həmin tələbnamələr müxtəlif üsullarla tətilçilər arasında yayılırdı. Tətil günlərində RSDFP Bakı Komitəsi 4 dəfə intibahnamə buraxaraq fəhlələri mübarizədə möhkəm və qətiyyətli olmağa çağırırdı.¹ Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi İvanovski teleqramlarının birində yazırdı ki, fəhlələr arasında görünməmiş bir ölçüdə təbliğat işi aparılır.² Hökumət orqanları tətilin qarşısını almaq üçün müxtəlif vəstələrə əl atır, təqibləri və həbsləri artırırırdı. Aprelin 3-də depo fəhlələri arasında intibahnamələr yaymaq və təbliğat işi aparmaq üstündə xeyli adam həbs olunmuşdu.³

Maşinistlərin tətilə qoşulması ilə hərəkat daha çox genişləndi. Məlum olduğu kimi dəmiryol fəhlələri içərisində машинистlər nisbətən çox maaş alan bir zümrəni təşkil edirdilər. Digər tərəfdən işin təbiətindən asılı olaraq машинистlər daim hərəkətdə idilər ki, bu da onları inqilabi mübarizəyə mütəşəkkil cəlb olunmalarına ciddi maneçilik törədirdi. Odur ki машинистlərin tətilə qoşulması dəmiryolunda hərəkətin kəsilməsi ilə nəticələndi. Bu isə Azərbaycan dəmiryolunda aprel tətili təşkilatçılarının mühüm qələbəsi idi. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisinin aprelin 4-də yollar nazirinə vurduğu teleqramdan göründüyü kimi, машинистlər tətilə qoşulandan sonra Azərbaycanın Bakı, Hacıqabul, Yevlax və Yelizavetpol stansiyalarında tətil daha da geniş miqyas alıd.⁴ Yelizavetpolda isə tətilə машинистlər rəhbərlik edirdilər. tətilçilər hər hansı bir işdən imtina edərək inadla mübarizə aparırdılar.

Bakı stansiyasında hakimiyət demək olar ki, dəmiryol fəhlələrinin əlində idi. Машинистlərin ardınca dəmiryol rabitə işçiləri tətil etdirilər. Teleqraf işçilərinin tətilə qoşulması nəticəsində dəmiryol xəttində rabitə sistemi pozuldu. Rabitə sisteminin pozulması hökuməti çox narazı etdi. Jandarmların teleqraf işçilərini zorla işə qaytarmaq təşəbbüsü heç bir nəticə vermedi. Tətil hətta

¹ MLI Azərbaycan filialının əsərləri, XIV cild, Bakı 1949, səh. 99.

² SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 179.

³ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 4, vər. 110.

⁴ SSRİ MDOİA, fond PD, iş 4, hissə 4, vər. 24; «Вперед» qəzeti, №16, 30/17 aprel 1905-ci il.

yüksək vəzifəli qulluqçulara da təsir göstərdi. Belə ki, onların bəzilərinin mövcud siyasi quruluşa münasibətdə tərəddüb əmələ gəldi.

Dəmiryolçuların aprel tətilinin genişlənməsi hökumət dairələrində böyük qorxuya səbəb oldu. Tətilin qarşısını almaq üçün müxtəlis tədbirlərə əl atdırılar. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisi bu zaman Qafqaz canişininə, habelə Yollar Nazirinə müraciət edərək tətilçilərin müqavimətini qırmaq məqsədi ilə təcili olaraq Zakaspidən 6 ay müddətinə bir dəmiryol batalyonu və 50 nəfər maşinist gətirilməsini tələb etdi. Rəis yazırıdı: «Hadisələrin indiki vəziyyətində nəzərə almaq lazımdır ki, hər hansı, hətta ən qısa bir vaxt ərzində Zaqafqaziya dəmiryollarında hərəkətin dayanması ölkənin sənayesinə və iqtisadi həyatına ciddi ziyan vura bilər. Mənim fikrimcə, bizim yolun səmərəli istismar edilməsi üçün ən etibarlı və yeganə vasitə tətilçilərin və onların rəhbərlərinin bütün fəhlə və qulluqçular kütlösünə təsirini aradan qaldırmaqdan ibarətdir ki, bu da Orta Asiya yollarından Zaqafqaziyaya təcili dəmiryol batalyonu ezam etmək yolu ilə mümkündür».¹ Bu məktubla əlaqədar olaraq aprelin 5-də yollar naziri Türküstan general gubernatoruna Zaqafqaziya dəmiryolunda tətil nəticəsində qatarların hərəkətinin tamamilə kəsildiyindən şikayətlənərək yolda hərəkəti bərpa etməkdən ötrü 50 nəfər maşinist ezam edilməsini xahiş edirdi.²

Yerli hökumət orqanları Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin tətilini silahla yatırmaq məcburiyyətində qaldılar. Belə ki, Bakı-Tiflis xəttinə yeni-yeni cəza dəstələri göndərildi. Orta Asiyadan təcili olaraq Azərbaycana dəmiryol batalyonu gətirildi.³ Aprelin 5-də Bakı və Sabunçu stansiyalarında Bakı müvəqqəti general-gubernatorunun elan edilən sərəncamında aprelin 7-də səhər saat 6-dan etibarən bütün tətilçilərin işə başlaması tələb olundu. Əks təqdirdə fəhlələr həbs oluna-

¹ SSRİ MDTA, fond 446, siyahı 21, iş 14, vər. 150.

² Yenə orada, fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 191.

³ SSRİ MDOİA, fond PD, iş 4, hissə 4, vər. 22.

caqları və sürgünə göndəriləcəkləri haqda xəbərdarlıq edilirdi.¹

Bələ hədələyici sərəncamlar eyni zamanda Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi tərəfindən də elan edildi. Fəhlələri aldatmaqdə və onlara divan tutmaqdə «mahir usta» sayılan parovoz şöbəsi rəisi Vartenburq Bakıya, eləcə də Azərbaycanın digər dəmiryol stansiyalarına göndərdikləri sərəncamlarda işləmək istəməyən машинistləri dərhal işdən kənar edilməsi haqqında göstəriş verdi.² Sərəncamların birində 3 saat ərzində işə başlamayan машинistləri Uzaq Şərqə, Sibirə və Orta Asiyaya sürgün edilməsi xəbərdarlıq edilirdi.³ Aprelin 6-dan sonra машинistlərin vəziyyəti xeyli ağırlaşdı. Belə ki, Zakaspidən gətirilən 150 машинist Tiflis, Yelizavetpol və Mixaylovo stansiyaları arasında bölüşdürüldü.

Zaqafqaziya dəmiryolları jandarm-polis idarəsi Bakı və Yelizavetpol şöbələrində işə çıxmayan fəhlələri kütləvi surətdə həbs etmək haqqında əmr verdi.⁴ Həmin əmr də deyilirdi ki, «...işləmək istəməyənlər, xüsusilə işə başlamaq arzusunda olanlara maneqçılık törədənlər dərhal həbs edilməli və sürgün olunmaq üçün qubernatorun sərəncamına göndərilməlidir. Dəmiryol teatri binasından müvəqqəti olaraq həbsxana üçün istifadə edilməlidir».⁵ Həmin günlərdə Bakı stansiyasına yenidən iki rota soldat və kazaklardan ibarət mühafizə dəstələri göndərildi.⁶ Aprelin 5-də artıq Bakı stansiyasında xeyli qoşun, kazak və polis hissələri var idi.⁷ Bunu nla kifayətlənən qubernator aprelin 6-da vağzalın «qorunması» üçün Bakıya daha bir rota soldat və bir kazak dəstəsi göndərilməsi haqqında əmr verdi.⁸

Bakıda bu zaman zoraki tədbirlər son dərəcə genişləndi. İki

¹ «Кавказ» газети №92, 10 април 1905-ci il.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 6, vər. 1.

³ 1905 год в Тифлисе. Сенатыр күlliyyati, Tiflis, 1926, сəh. 30-31.

⁴ Yenə orada, səh. 33.

⁵ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 9-10.

⁶ SSRİ MDHTA, fond 400, siyahı 5, iş 4, hissə 1, Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 13, 100.

⁷ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 4, vər. 83.

⁸ Yenə orada, vər. 11-12.

gün ərzində, aprelin 5-6-da burada tətil etmiş 400 nəfər dəm iryolçu həbs olundu. Bu da depoda çalışan fəhlə və ustaların demək olar ki, dörddə üç hissəsini təşkil edirdi. Lakin tətilçilər soldat süngüsünə kazak dəstələrinin özbaşinalığına böyük mətanətlə müqavimət göstərirdilər. Aprelin 6-da Bakı stansiyasının maşınıstları yaymış olduqları vərəqədə tətilçiləri zorla işləməyə məcbur edən polis və kazakları xəbərdarlıq edərək yazıldır ki, özümüzü və yoldaşlarımızı müdafiə etmək üçün biz də tədbirlər görəcəyik.¹ Bakı dəmiryolcuları tətil günlərində hətta silahlı үsyana başlamaq üçün təşəbbüs edərək zərbəyə zərbə ilə cavab vermək göstərdilər. Maşinistlər hətta ştreykbrexerlik edən yoldaşlarına xəbərdarlıq edirdilər ki, onlar öz hərəkətlərində daha ağıllı və ehtiyatlı olmaz-larsa yoldaşlıq məhkəməsi tərəfindən cəzalanacaqlar.²

Qeyd etmək lazımdır ki, Bakı, Hacıqabul, Yelizavetpol və başqa stansiyalarda tətilləri pozmaq üçün xəfiyyə idarəsi siyasi şüuru geri qalmış dəmiryolcuların və qismən çox maaş alan ixtisaslı fəhlələrin cüzi bir hissəsini öz tərəfinə çəkməyə müvəffəq ola bilməşdi. Maraqlı cəhət burasıdır ki, çarizm bu zaman «Истинные русские»³, «Комитет тружеников», «Патриотические общества»⁴ adlanan mürtəce təşkilatlar vasitəsilə tətilçilər içərisində ştreykbrexerlərin işini gücləndirməyə çalışırdı. RSDFP BK və dəmiryol rayon təşkilatının buraxdığı vərəqə və bülletenlərdə «Истинные русские» mürtəce təşkilatın məqsədi ifşa edilərək yازılırdı ki, kazakların köməyi ilə depoda «Qırmızılar» (sosial-demokrat təşkilatına qoşulanlar nəzərdə tutulur - M.P.) «itaət gətirmək istəyən» bu təşkilatın üzvlərini xuliqan adlandırmaq da-ha doğru olardı.⁵

1905-ci il aprel tətili günlərində həmin mürtəce təşkilatlar Bakı və Hacıqabul stansiyalarında tətil başçılarını ələ keçirməklə,

¹ Azərbaycan SSR, MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 4, vər. 8.

² Yenə orada; Göstərilən külliyyat, səh. 129.

³ V.İ.Lenin. Mərkəzi muzeyinin Bakı filiali, Neqativ fondu, inv. №9489.

⁴ V.İ.Lenin. Mərkəzi muzeyinin Bakı filiali, Neqativ fondu, inv. №9489; MLI Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 1, iş 201, vər. 4

⁵ V.İ.Lenin. Mərkəzi muzeyinin Bakı filiali, Neqativ fondu, inv. №9489.

ayrı-ayrı çıkışları yatırıtmada xəfiyyə idarəsinə sədaqətlə xidmət edərək fəhlələri mübarizədən çəkindirməyə çalışır, rus fəhlələri ilə yerli əhalidən olan dəmiryolçular arasında nifaq salmağa təşbbüs edirdilər.¹ Lakin bolşeviklərin bacarıqlı rəhbərliyi, qabaqcıl rus fəhlələrinin və yerli fəhlələrin fəaliyyəti nəticəsində istər depo və emalatxana, istərsə də stansiyada geniş dəmiryolçu kütlesi onların ardınca getmədi. Dəmiryolçular hamısı yekdilliklə ümumi tətilə qoşuldular. «Истинные русские», «Комитет русских тружеников» kimi mürtəce polis-zubatovçu təşkilatlarının üzvləri isə fəhlələrin qəzəbindən və dərin nifşətindən qorxaraq yollar nazirinə, daxili işlər nazirinə, habelə Qafqaz canişininə göndərdikləri məktublarda onların iş yerlərinin təcili olaraq başqa yollara dəyişdirilməsini xahiş etməyə məcbur oldular.² Bu münasibətdə Qafqaz canişini Voronsov-Daşkov 1905-ci il aprelin 8-də Rusiya Nəqliyyat Nazirinə Bakı stansiyasında tətilçilər tərəfindən sixışdırılan «qulluqçuların» (ştreykbrexerlərin - M.P.) başqa yollara köçürülməsinə tərəfdar olmadığını bildirərək yazdı ki, «...onlar indiki ixtiashaşı şəraitdə Zaqqafqaziya dəmiryollarında, o cümlədən Bakıda sabit, daha etibarlı bir qüvvəni təşkil edirlər. Buna görə də hər hansı vasitə isə, hətta bəzi imtiyazlar vermək yolu ilə həmin qulluqçuların (ştreykbrexerləri - M.P.) Zaqqafqaziya yollarında qalib işləmələri üçün sərəncam vermənizi xahiş edirəm.».³

Bütün bu materiallardan aydın olur ki, çarizm Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrini inqilabi mübarizədən uzaqlaşdırmaq məqsədi ilə fəhlələrin milli tərkibinin müxtəlifliyindən istifadə edir, siyasi şüoru zəif olan fəhlə və qulluqçuların cüzi bir hissəsinə qəpik-quruş vermək yolu ilə öz tərəfinə çəkməyə çalışır. Dəmiryol fəhlələrinin arasında yuxarıda göstərdiyimiz mürtəce təşkilatların yaradılması da fəhlə hərəkatının zəifləməsində heç şübhəsiz ki, müəyyən rol oynamış oldu.

¹ Azərbaycan SSR, MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 28-29.

² SSRİ, MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 222-223.

³ Yenə orada, vər. 372.

Çarizm Azərbaycan dəmiryolu fəhlələrinin aprel tətilinin yatırılmasında müşavirələr çağırmaq, fəhlə müvəkkillərini dinləmək, fəhlələrin tələbnamələrini nəzərdən keçirmək üçün komissiyalar təşkil etmək və sair yalançı tədbirlərdən də istifadə edirdi. Fəhlə hərəkatını silah gücünə boğmaq mümkün olmadıqda çar hökuməti bir qayda olaraq müşavirə kompaniyasına əl atırdı. Belə üsuldan aprel tətili dövründə də istifadə olunmuşdu. Tətilin ən qızğın bir dövründə həkumət Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin vəziyyətini «nəzərdən keçirmək» məqsədi ilə aprelin əvvəlində Tiflisdə təcili müşavirə çağırıldı.¹ Lakin «Qafqaz» qəzetinin xəbər verdiyi kimi, müşavirə başlıca olaraq tətilin yatırılması işində zorakı tədbirlərə əl atan jandarm-polis orqanlarına kömək etəmkən məqsədi güdürdü. Müşavirə fəhlələrə bəzi xırda-para güzəştlər vermək haqqında tövsiyə xarakterli qərar qəbul edərək öz işini başa çatdırıldı.

Əslində isə müşavirənin fəhlələrin iş və məişət şəraitini yaxşılaşdırmaq haqqında qərarları kağız üzərində qaldı. Bunu biz müşavirədən sonra Yollar Nazirinin bütün dəmiryol idarəsi rəislərinə göndərdiyi sərəncamdan daha aydın görürük. Nazir öz sərəncamında yazırkı ki, «Hərbi vəziyyətlə əlaqədar olaraq dəmiryol fəhlə və qulluqçularının əmək haqqının artırılması xəzinənin ziyanı nadır. Ona görə də dəmiryol idarəsi rəisləri əmək haqqını artırmaq haqqında heç bir təvəqqə etməməlidirlər».² Qafqazın mülki işlər üzrə baş rəisi general leytenant Malama öz növbəsində Bakı müvəqqəti general-qubernatoruna yolun hərbi vəziyyətdə olmasına əsasən dəmiryol fəhlələri üzərində nəzarətin daha da gücləndirilməsi haqqında göstəriş verdi.³

Çar hökumətinin yeritdiyi yalançı quru vədlərlə dolu olan siyaset Bakıda və Hacıqabulda tətil hərəkatını qismən zətfli etdi. Aprelin 6-dan sonra tətilçilər arasında tərəddüd, işə başlamaq meyli özünü göstərməyə başladı. Lakin bununla belə Bakıda tətili

¹ «Kavkaz» qəzeti №94, 12 aprel 1905-c il.

² «Kavkaz» qəzeti №95, 13 aprel 1905-c il.

³ Azərbaycan SSR MDTA fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 5.

davam etdirmək istəyənlərin sayı hələ də çox idi.

Aprelin 6-da yol idarəsinin tətilçilərin tələbnaməsinə verdiyi cavabı müzakirə etmək üçün tətil komitəsi fəhlələrin yığıncağını keçirmək qərarına gəldi. Lakin «Пролетари» qəzetində dərc olunan materialdan göründüyü kimi gubernatorun göstərişi ilə kazak və jandarm dəstələri tətilçiləri zorla nəhəng bir sıraya doldurub səhər saat 10-dan axşam saat 4-dək heç kəsi kənara buraxmadılar.¹ Bu təliçilərin bir növ kütləvi həbsi idi. Jandarm rəisinin fəhlələr qarşısında qoyduğu şərtə görə yalnız işləmək arzusunda olanlara saraydan çıxmağa icazə verilirdi. Aclıq və yorğunluq isə artıq fəhlələri tamamilə taqətdən salmışdı. Onlar şərtə razı olduğunu bildirdilər. Jandarm qapıdan çıxanların adlarını yazırırdı. Saray boşaldı. Artıq hamı azadlıqda idi. Lakin bu vaxt fəhlələr yekdilliklə yenə işləməkdən boyun qaçırdılar.² Tətilçilər jandarm rəisini gülünc vəziyyətdə qoymuşdular.

Tətil aprelin 7-nə keçdi. Artıq bir həftədən yuxarı idi ki, Bakı dəmiryolçuları ictimai hüquqsuzluğa son qoymaq və iqtisadi vəziyyətlərini yaxşılaşdırmaq üçün hökumətə qarşı açıq çıxış edirdilər. Bu hadisə jandarm idarəsini daha çox qəzəbləndirirdi. Aprelin 7-də Bakı stansiyasında, ümumiyyətlə Biləcəriyədək olan dəmiryol rayonunda soldat, kazak və jandarm dəstələrinin özbaşınlığı daha da artdı. Tətil başçıları, hərəkatda fəal iştirak edən onlarla qabaqcıl fəhlə həbs edildi. Orta Asiyadan dəmiryol batalyonu gətirildi. Belə bir şəraitdə tətili davam etdirmək olduqca çətin idi. Ona görə də Bakı dəmiryolçuları aprelin 7-də səhər axırıncı dəfə mitinqə toplaşaraq tətilin dayandırılması məsələsini müzakirə etdilər.³ Depo fəhlələri, ümumiyyətlə az maaş alan dəmiryolçular tətili davam etdirmək istədikləri halda, maşinistlər, qulluqçuların bir qismi, başqa sözlə, əmək haqqı nisbətən çox olanlar tətilin dayandırılmasına tərəfdar çıxdılar ki, bu da müba-

¹ «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il.

² «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il.

³ Yenə orada.

rizənin zəif tərəfini göstərirdi.¹ Mitinqdə tətilin dayandırılması haqqında qərar qəbul olundu² və Bakı müvəqqəti general qubernatorunun yanına 7 nəfərdən ibarət nümayəndə heyəti göndərildi. Fəhlə nümayəndələri qubernatora yiğincaqda qəbul edilmiş iki maddədən ibarət tələbnamə təqdim etdilər. Dəmiryolçular qubernatordan tətil üstə heç kəsi həbs etməmək, həbs edilmiş yoldaşların azad edilməsini və tətil günlərinin əmək haqqının verilməsini tələb edirdilər.³ Qubernator həmin tələblərin yerinə yetirilməsinə razılıq verməyə məcbur oldu. Yalnız bundan sonra Bakıda dəmiryolçuların tətili dayandırıldı. Aprelin 8-dən fəhlələr iş çıxmağa məcbur oldular.⁴

Bakı stansiyasında tətil silah gücünə yatırıldıqdan sonra Bakı Komitəsi aprelin 9-da buraxmış olduğu intibahnamədə dəmiryol fəhlələrinin tətilinin əhəmiyyətindən danışaraq yazırkı ki, çar hökuməti fəhlələrin maddi vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına düşmən münasibət bəsləyir. Hökumət tətil dövründə irəli sürülmüş xırda, xalis iqtisadi xarakter daşıyan tələbləri belə rədd etdi. İntibahnamədə daha sonra göstərilirdi ki, tətilin möğlubiyyətinə baxmayaraq o, Bakı dəmiryolçularına çox şey öyrətdi. Jandarm, kazak və soldatların zorakı hərəkətləri, terror, qanunsuz kütləvi həbslər, yolun hərbi vəziyyətdə olmasından istifadə edilərək törədilən özbaşinalıqlar fəhlələrdə hökumətə qarşı nifrət hissi oyatdı.⁵

Bakıda 1905-ci il aprel tətilinin yatırılması Azərbaycan dəmiryolunun başqa stansiyalarında baş verən çıxışların möğlubiyyətini sürətləndirmiş oldu. Belə ki, aprelin 9-da Hacıqabul və Yevlax stansiyalarında fəhlələr iş çıxmağa məcbur oldular.⁶ Yelizavetpol-Ağstafa xəttində isə tətil daha çox çəkdi.⁷ Lakin çar hökuməti bu rayonda tətili yatırmaq üçün geniş hərbi terror tət-

¹ «Бакинская Известия» qəzeti, №67, 10 aprel 1905-ci il.

² V.I.Lenin Mərkəzi Muzeyinin Bakı filialı, neqativ fondu, inv. №19126.

³ «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il.

⁴ Azərbaycan SSR MDT, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 15.

⁵ Листовки Кавказского Союза РСДРП. М., 1965, səh. 317.

⁶ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 322, vər. 224.

⁷ Yenə orada, vər. 265.

biq etdi, Martın 31-i ilə aprelin 2-si arasında təkcə Yelizavetpol ayaq sayına 400 nəfərdən artıq olan 2 rota soldat¹ və böyük kazak cəza dəstəsi gətirildi. Hərbi hissələr tətilçiləri işə çıxmağa məcbur etmək üçün butun zorakı tədbirlərdən istifadə etdilər. Beləliklə, hökumət Ağstafa-Yelizavetpol rayonunda dəmiryol fəhlələrinin müqavimətini qıraraq aprelin 12-də tətili tamamilə yatra bildi.²

1905-ci ilin yazında Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin geniş vüsət alan tətil hərəkatı iki həftə davam etdikdən sonra silah gücünə yatırıldı. Bolşevik qəzeti «Вперед» Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il mart-aprel çıxışlarından və onun möglubiyyət səbəblərindən bəhs edərək yazırkı ki, bu tətilin möglubiyyətinə səbəb təkcə fəhlələrlə qulluqçuların çıxışının yaxşı uzlaşdırılmamasında deyildi. Tətil ümumiyyətlə qeyri-əlverişli bir şəraitdə, dəmiryolçuların hərbi vəziyyətdə olduğu bir şəraitdə keçmişdi ki, bu da çarizmin cəza dəstələrinin özbaşınalıq etməsi və təqibləri üçün daha geniş imkanlar yaratmışdı.³ Bundan başqa menşeviklərin - şendrikovçuların yeritdiyi pozucu və xırda burjuasiyasəti də tətilin yatırılmasında az rol oynamadı. Belə ki, şendrikovçular Bakıda, eləcə də Azərbaycanda dəmiryolçuların 1905-ci il yaz çıxışlarına laqeyd münasibət bəsləyərək öz təsirləri altında olan fəhlələrin həmin çıxışlarda iştirakına qəsdən yol vermədiyilər. Təfriqəçilik mövqeyində duran şendrikovçular proletariati sex-istehsalat prinsipinə əsasən parçalamaqla RSDFP BK-nın inqilabi hərəkatda bütün fəhlə sinfinin birliyi siyasetinə qarşı çıxırlılar.

Azərbaycanda dəsmiryol fəhlələrinin 1905-ci il yaz tətili zamanı möglubiyyətə uğramalarından razı qalaraq şendrikovçular özlerinin «Рабочий листок» qəzetində yazıldır: «Демироль фəhlələrinin bədbəxtliyi bütövlükdə ondadır ki, onlar tətilə bizimlə (şendrikovçularla - M.P.) razılışmadan başlamışdilar».⁴

¹ SSRİ MDTA fond 400, siyahi 5, iş 4, hissə 1, vər. 253, 307, 380-382.

² SSRİ MDTA fond 273, siyahi 12, iş 322, vər. 265.

³ «Вперед» qəzeti №18, 5 may 1905-ci il.

⁴ «Рабочий листок» qəzeti, №2, 8 aprel 1905-ci il (bax: A.Raevski. Большевизм и меньшевизм в Баку в 1904-1905 гг. Bakı, 1930, səh. 148.)

Beləliklə, onlar proletar həmrəyliyi prinsipinin adı tələblərinə əməl etməyərək Bakı dəmiryolçularının əzəmətli yaz çıxışlarına ağır zərbə endirmiş oldular.

Azərbaycan dəmiryolçularının 1905-ci il aprel tətili dəmiryol fəhlələrinin bu vaxta kimi olan çıxışlarından öz kütləviliyi və mütəşəkkilliyi ilə fərqlənirdi. Eyni vaxtda Bakı, Yelizavetpol, Hacıqabul, Yevlax, Ağstafa, eləcə də Zaqafqaziya dəmiryolunun digər stansiyalarını bürüyən həmin tətil geniş miqyas alaraq depo, emalatxana fəhlələri ilə yanaşı təmir işi, yol xidməti, hərəkət xidməti fəhlələri, rabitə işçilərini əhatə etmişdi. Tətildə Azərbaycan dəmiryolunda xidmət edən 600 nəfərdən çox yol və keçid gözətcisi,¹ 1200 nəfərə yaxın depo fəhləsi,² yüzlərlə maşinist, konduktor, kontor işçisi iştirak edirdi. Hərəkətin Bakı-Tiflis xəttində çalışan bütün dəmiryolçuları əhatə etməsi, burada işin tamamilə dayanması, habelə Bakı-Tiflis xəttində 7-8 mindən çox dəmiryolçunun işləməməsi faktı göstərir ki, aprel tətili günlərində Azərbaycanda təxminən 6000-6500 nəfər dəmiryolçu tətilə qoşulmuşdu.

Bakı-Tiflis xəttində, eləcə də Zaqafqaziya dəmiryolunda baş verən tətil hərəkatı çar hökumətinə böyük maddi zərər yetirdi. 1905-ci ilin təkcə yanvar-fevral aylarında 1904-cü ilin müvafiq dövrü ilə müqayisə etmiş olarıqsa onda görərik ki, Zaqafqaziya dəmiryolları 1 milyon 200 min manat zərər çekmişdi.³ Aprel tətili nəticəsində isə dəmiryoluna dəyən zərər 3,5 milyon manata çatmışdı.⁴

Aprel tətili dövründə ilk dəfə olaraq Azərbaycanın dəmiryol proletariatının böyük əksəriyyəti tətildə iştirak edirdi. Qeyd etmək lazımdır ki, əvvəlki illərdən fərqli olaraq tətil hərəkatı Azərbaycanda daha çox genişləndi. Heç də təsadüfi deyildi ki. Zaqafqaziyada tətilçiləri əvəz etmək üçün Orta Asiyadan ezam

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 26, iş 10, vər. 297.

² SSRİ MDTA fond 273, siyahı 12, iş 257, vər. 4.

³ Yenə orada, iş 322, vər. 179.

⁴ «Bakı» qəzeti №90, 28 iyul 1905-ci il.

olunan 600 nəfərlik¹ dəmiryol hərbi batalyonundan əsasən Azərbaycanda istifadə edildi. Kütləvi həbslər tətilin zəifləməsində ciddi rol oynadı. Təkcə Bakı stansiyasında 400 nəfər tətilçini həbs etməklə hökumət müvəqqəti də olsa dəmiryol proletariatının da-ha şüurlu təbəqəsini hərəkata qoşulmuş kütłədən ayırmış oldu ki, bu da tətili əhəmiyyətli dərəcədə zəilətmış oldu.

Zaqafqaziya, o cümlədən Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin yaz tətilinin müsbət cəhətlərindən biri onun iştirakçılarının müəyyən hissəsinin, xüsusən depo fəhlələrinin mətanətli çıxış etmələri idi. «Вперед» qəzeti aprel tətilinin həmin səciyyəvi cəhətini qeyd edərək yazırkı ki, tətil «Qafqaza xas olan bir inadkarlıqla keçdi. Həmrəylik əlaməti altında tətil dərhal bütün xətlərə yayıldı ki, bu da RSDFP Qafqaz İttifaq Komitəsinin hərəkata rəhbərlik etdiyini göstərirdi».² Azərbaycan bolşevikləri dəmiryol fəhlələrinin tətilinin dar bir çərçivə içərisində qalmamasına çalışaraq lap əvvəldən hərəkatın digər sənaye müəssisələri ilə, habelə Zaqafqaziya və Şimali Qafqazın dəmiryolçuları ilə əlaqələndirilməsinə böyük səy göstərdilər. Məhz buna görə də Azərbaycan ərazisində başlanan tətil tezliklə Gürcüstan, Ermənistan və Şimali Qafqaz dəmiryolçularının müəyyən qismini də əhatə etdi.³ Xüsusilə tətili Vladiqafqaz yoluna keçirmək üçün Bakı bolşeviklərinin göstərdiyi təşəbbüs təqdirəlayıq idi. Bakı dəmiryol fəhlələrinin tətilinin təsiri altında aprelin 22-də Vladiqafqaz dəmiryolunun Dərbənd stansiyasında teleqrafçılar işi dayandırdı, digər stansiyalarda isə müdürüyyətə tələbnamələr verildi.⁴ Lakin aprelin 23-də hökumətin gördüyü təcili tədbirlər və Vladiqafqaz dəmiryolunun hərbi və-

¹ Г.Г. Тевзадзе. Из истории революционной борьбы железнодорожных рабочих Грузии (1905-1907 гг.) Автограферат, Тбилиси, 1960, сəh. 10.

² «Вперед» qəzeti №16, 17 aprel 1905-ci il.

³ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 66-67; Очерки истории Коммунистической партии Грузии, I hissə, Tbilisi, 1967, səh. 122; Революция 1905-1907 гг. в Грузии. Сборник документов. Tbilisi, 1956, səh. 201; Революционное движение в Армении 1905-1907 гг. Сборник документов и материалов. Yerevan, 1955, səh. 128.

⁴ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 66-67

ziyyətdə elan olunması tətilin genişlənməsinə imkan vermedi.¹ Buna baxmayaraq Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inadlı mübarizəsi Vladiqafqaz dəmiryolçularının 1905-ci ilin yay tətillərinin başlanmasına təkan vermiş oldu. Zaqqafqaziya dəmiryolları jandarm idarəsinin rəisi Qafqaz polis rəisinə yazdırılmış raportların birində göstərirdi ki, Zaqqafqaziya «dəmiryolunda baş vermiş tətillərin hamısı heç şübhəsiz ki, bütün Rusiyani, o cümlədən Qafqazı əhatə edən hərəkatla əlaqədar olmuşdu.²

1905-ci il aprel tətili Azərbaycan bolşeviklərinin 1 Mayı qarşılıqla üçün apardığı böyük siyasi hazırlıq işinin bir hissəsini təşkil etdi. Azərbaycan dəmiryolçularının 1905-ci il aprel tətilinin möğlubiyyətlə nəticələnməsinə baxmayaraq, onun zəhmətkeşləri inqilabi mübarizə bayrağı altında birləşdirməklə böyük tarixi əhəmiyyəti var idi. Tətil dəmiryol fəhlələri içərisində şüurluluğun, sinfi həmrəyliyin və mütəşəkkilliyyin yüksəldiyini göstərdi.³ Aprel tətilindən sonra Bakı, Bilecəri, Yelizavetpol, Ağstafa və digər dəmiryol stansiyalarında bolşeviklərin təsiri daha da artmış oldu.⁴

1905-ci il aprel tətili Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin mübarizə aparmaq əzmini xeyli artırdı. Aprel tətilindən sonra Azərbaycan dəmiryolçuları nəinki Zaqqafqaziyada, hətta Ümumrusiya miqyasında tez-tez çıxış etməyə başladılar ki, bunun da Azərbaycanda inqilab hərəkatının sonrakı inkişafı üçün böyük əhəmiyyəti var idi.

*

*

*

Rusiyada başlamış olan burjua-demokratik inqilabının ilk aylarından bolşeviklər V.İ.Leninin rəhbərliyi altında RSDFP-nin

¹ MLI Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 66-67.

² Gürcüstan SSR MDTA fond 1, siyahı 1, iş 192, vər. 4.

³ «Вперед» qəzeti №18, 15/5 may 1905-ci il.

⁴ «Пролетари» qəzeti №4, 3 iyun 1905-ci il.

III qurultayını çağırmaq üçün qızgrün hazırlaşırıldılar. Azərbaycan bolşevikləri qurultayın çağırılması işində fəal iştirak edirdilər.

Menşeviklərin pozuculuq işlərinə baxmayaraq bolşeviklər 1905-ci ilin aprelində Londonda RSDFP III qurultayını çağırıldılar. Menşeviklər III qurultayda iştirak etmədilər. Onlar Cenevədə özlərinin ayrıca qurultaylarını keçirdilər. Rusiyada sosial-demokratianın keçirdiyi daxili böhranı xarakterizə edərək V.İ.Lenin onu «iki qurultay, iki partiya» adlandırırdı.

Birinci rus inqilabının xarakteri, hərəkətverici qüvvələri, perspektivi haqqında III qurultayda qəbul olunmuş bolşeviklərin qətnamələri istər ölkənin mərkəzində, istərsə də ucqarlıarda fəhlə hərəkatının yüksəlişinə səbəb oldu. Belə ki, Leninin Rusiyada başlanmış inqilaba verdiyi qiyməti, habelə qətnamənin bütün mühüm məsələləri üzrə onun irəli sürdüyü mülahizələri əsas tutan III qurultay inqilabin tam və qəti qələbəsini təmin edə biləcək partiya taktikasını müəyyən etdi, siyasi mübarizə vasitəsi kimi kütləvi siyasi tətillərin, xüsusilə ümumi tətillərin və nəhayət silahlı üsyانlarının həllədici əhəmiyyətini qeyd etdi.

RSDFP III qurultayı nümayəndələri, şəxsən V.İ.Lenin Zaqafqaziyada fəhlə hərəkatının gedişindən razı qalmışdı. Qurultayın V.İ.Lenin tərəfindən yazılmış «Qafqaz hadisələrinə dair» qəbul etdiyi qətnamədə Qafqazın şəhər və kəndlərində əhalinin əksəriyyətinin narazılığı mütləqiyyət əleyhinə ümumxalq üsyani başlamaq dərəcəsinə qədər yüksəldiyi göstərilirdi.¹ Partiyanın III qurultayı Zaqafqaziyada partiya siyasi işi daha da genişləndirməyi, qeyri-leqlə ədəbiyyatın yayılmasına ciddi fikir verməyi, mitinq və yiğincaqlardan, habelə dərnəklərdən təbliğata və təşviqat üçün müntəzəm istifadə etməyi partiya təşkilatları qarşısında bir vəzifə olaraq qoydu.

RSDFP III qurultayının qərarları Azərbaycan bolşevikləri tərəfindən qızgrün müdafiə edildi. Partiyanın III qurultayının qarşıya qoyduğu vəzifələr Azərbaycanda fəhlə sinfinin, o cümlədən dəmiryolçuların inqilabi təşəbbüsünü artırdı, onları çarizm əley-

¹ V.İ.Lenin.Əsərləri 8-ci cild, səh. 443.

hinə mübarizəyə qaldırdı.

1905-ciilin yazı və yayında ölkədə yüksəlməkdə olan inqilab bolşeviklərin taktikasının düzgünlüyünü bir daha sübut etdi. May günlərində inqilabi hərəkat yeni bir qüvvə ilə artdı. Fəhlə Rusiyası proletar bayramını 200 mindən çox adamın iştirak etdiyi tətillərlə və nümayişlərlə qeyd etdi.

Rusiyada olduğu kimi, Azərbaycanda da 1905-ci ilin yazında siyasi kütləvi tətillərin genişlənməsi inqilabi qüvvələri səfərbərliyə almaqdır, zəhmətkeşlərin çarizmə qarşı sonrakı açıq çıxışlarını təşkil etmək işində qüdrətli bir vasitə oldu. Dəmiryol fəhlələri də bu zaman bolşeviklərin rəhbərliyi altında tətil hərəkatında iştirak edir, hökumət qarşısında siyasi və iqtisadi tələblər qoyurdu. Dəmiryol fəhlələrinin tətilləri Rusyanın, o cümlədən Azərbaycan proletariatının inqilabi çıxışları ilə sıx əlaqədə aparılırdı.

1905-ci il may nümayişini mütəşəkkil keçirmək üçün Azərbaycan bolşevikləri böyük hazırlıq işi apardılar. Bakı Komitəsi kütlələrin inqilabi əhval-ruhiyyəsinin yüksək olduğunu, habelə 1 Mayın istirahət gününün düzdüyüünü nəzərə alaraq aprelin 30-da və mayın 1-də Bakıda proletariatın ümumi tətilinin keçirilməsi haqqında qərar qəbul etdi. Bakı Komitəsi həmin günlər çap etdiyi inqilabi vərəqələrdə Azərbaycan zəhmətkeşlərini dünya proletariatının həmrəylik günü 1 Mayı böyük fəallıqla qeyd etməyə çağırıldı.¹ Bakı bolşevikləri «Rədd olsun müharibə!», «Yaşasın azadlıq və xalq hakimiyəti!», «Yaşasın 8 saatlıq iş günü!», «Yaşasın sosializm uğrunda proletariatın mübarizəsi!» və başqa şüərlər altında geniş təşviqat aparır, fəhlələri may tətilinə hazırlayırlılar. Fəhlələrin siyasi tətili əleyhinə çıxış edən menşevik-şendiri-kovçulara, daşnaklara, eserlərə qarşı bolşeviklər qəti mübarizə apardılar. Bolşeviklərin apardıqları gərgin iş nəticəsində aprelin 30-da və Mayın 1-də Bakı fəhlələrinin ümumi tətili keçirildi. Tətil mayın 2-dək davam etdi.

Bakı, Yelizavetpol, Ağstafa, Yevlax və başqa stansiyaların

¹ Листовки Бакинских большевиков, 1905-1907 гг. Bakı, 1955, səh. 70-71; SSRİ MDOİM fond 102, siyahı 233, iş 5, hissə 10, vər. 10.

dəmiryol fəhlələri də 1905-ciil may nümayişlərində iştirak etdilər.¹ Dəmiryolçular isə tətil və nümayişlərdə digər sənaye sahələrində çalışın fəhlələrlə bir sıradə durdular.

Qeyd etmək lazımdır ki, 1905-ci il may nümayışında, eləcə də Bakıda bolşeviklərin keçirdiyi 2 günlük tətildə dəmiryol fəhlələri zəif iştirak etmişlər. Bunun da səbəbi aprel tətili zor gücünə yatırıldıqdan sonra hökumət silahlı qüvvələri ayrı-ayrı stansiyalarдан nəinki aparmamış, əksinə fəhlələrin may nümayişinə hazırlaşdıqlarını görərək aprelin 29-30-da yeni gətirilmiş qoşunların köməyilə Zaqafqaziya dəmiryolunun qorunmasını daha da möhkəmləndirmişdi.² Mayın 1-də gözləniləcək nümayishi yarşıtmada jandarm-polis dəstələrinə kömək etmək üçün təkcə Yelizavetpol stansiyasına 103 nəfərdən çox kazak, 100 nəfərə yaxın bir rota soldat göndərilmişdi.³ Stansiyada bir neçə nəzarət məntəqəsi yaradılmışdı ki, bunların da hər birində 10 nəfər növbə ilə gözətcilik edirdi.⁴

Dəmiryol fəhlələrinin may tətilində zəif iştirak etmələrinin digər səbəbi isə dəmiryol fəhlələrinin əzəmətli aprel tətilinin yatırılmasından cəmi iki həftə keçməsi, fəhlələrin çəkdikləri əziyyətlərin, yorğunluğun təsirindən hələ tamamilə azad ola bilməməsi idi. Bu səbəbdən də dəmiryolçuların müəyyən qismi tətilə qoşulmaq istəmədi. Ən nəhayət aprel tətili üstündə Bakı, Yelizavetpol, Hacıqabul və başqa stansiyaların ən fəal dəmiryol fəhlələri həbs edilərək işdən çıxarılmışdır ki, bu da heç şübhəsiz may nümayışında dəmiryolçuların iştirakına mənfi təsir etmiş oldu.

Bütün bunlara baxmayaraq Azərbaycanın ən böyük dəmiryol stansiyaları olan Bakıda və Yelizavetpolda bolşeviklərin fəhlələri may nümayişinə çağırın, hökumətin nümayiş əleyhinə gördüyü tədbirləri pisləyən çoxlu vərəqələr və intibahnamələr çap

¹ «Борьба пролетариата» qəzeti №1, 1/14 iyul 1905-ci il; «Каспий» qəzeti №86, 11 may 1905-ci il.

² SSRİ MDHTA, fond 400, siyahı 5, iş 4, hissə 1, vər. 275, 357, 370; Yenə orada, iş 21, vər. 87.

³ Yenə orada, vər. 359-360, 364, 370.

⁴ Yenə orada.

edib yaya bilmışdılər. Mayın 2-də jandarm Yelizavetpol stansiyasında tətili yatırtmaq üçün gətirilmiş soldatları inqilabi hərəkata qoşulmağa çağırın bir neçə intibahnamə tapmışdı.¹ Mayın 5-də Qafqaz canişininin qatarla Yelizavetpoldan keçəcəyindən xəbər tutan yerli-sosial demokrat qrupu «Yelizavetpol fəhlələrinə!» başlığı altında təcili intibahnamə çap etdi. İntibahnamələrin xeyli hissəsi dəmiryol stansiyasında yayıldı. Mayın 5-də stansiya hər tərəfdən yaxşı nəzarət altında olmasına baxmayaraq hökumət əleyhinə burada çoxlu intibahnamə yaymaq mümkün olmuşdu. Bunlardan 210 ədədini polis ələ keçirə bilməşdi.² Rus, gürcü və erməni dillərində buraxılmış və intibahnamələrdə may nümayişini və tətilləri qadağan etmək məqsədi ilə hökumətin gördüyü tədbirlər, habelə Yelizavetpol və başqa stansiyalarda çoxlu qoşun saxlanılması pişlənilirdi.

Hökumət əleyhinə yazılmış və fəhlələri inqilabi mübarizəyə çağırın intibahnamələr və başqa gizli vərəqələr Bakı stansiyasının dəmiryolcuları arasında da tapılırdı.³ RSDFP-nin dəmiryol təşkilatı tərəfindən «Vladiqafqaz dəmiryolunun bütün fəhlə və qulluqçularına!» başlığı altında çap edilən intibahnamənin məzmunu çox maraqlıdır. İntibahnamədə deyilirdi: «Tətilin dalğası bütün Rusiya dəmiryollarını bürümüşdür, dəmiryol fəhlələri və qulluqçuları Rusyanın bütün fəhlələri ilə birlikdə özlərinin hüququ və iqtisadi vəziyyətlərini yaxşılaşdırmaq uğrunda mübarizəyə qalxmışdır.

Dəmiryol fəhlələrinin inadlı çıxışları qarşısında Vladiqafqaz yolunun müdürüyyəti hiylə işlətmək - xırda-para vədlər elan etmək siyasətinə keçmişdir. Eyni zamanda kazak qamçısı və soldat süngüsünün köməyi ilə müdürüyyət fəhlələr üzərində öz təzyiqini daha da artırmışdır. Belə ki, 21 №-li əmr^X ... Vladiqafqaz də-

¹ SSRİ MDOIA, fond 102, siyahı 233, iş 5, hissə 65, vər. 3.

² Yenə orada.

³ Azərbaycan SSR MDTA fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 214.

^X Vladiqafqaz dəmiryolunda inqilab hərəkatının gündən-güñə yüksəlməsi ilə əlaqədar olaraq 1905-ci il martın 29-da yolun müdürüyyəti 21 №-li əmr verdi. Hər şeydən ötrü fəhlə və qulluqçulara ağır inzibati cəza verməyi nəzərdə tutan bu əmr mayın 1-də qüvvəyə mindi. 21 №-li əmr Vladiqafqaz yolunda fəhlələrin böyük narazılığına səbəb oldu.

miryolunda fəhlələrin hər bir işinə, hətta ailə həyatlarına da müdürüyyətin qarışmasına imkan verirdi».¹ İntibahnamədə sonra yazılırdı: «Biz şüurlu fəhlə və qulluqçular hamını birliyə çağırırıq. Ümumi düşmənimiz qarşısında mehbəncasına bir təşkilatda birləşək. Biz hamımız eyni zülmə məruz qalırıq. Polis zorakılığı və özbaşınalığından kontor işçisi də, fəhlə də, maşinist də, konduktör da, yoldəyişdirici də, bir sözlə hamımız, eyni dərəcədə əziyyət çəkirik. Biz dəmiryol proletariati üçün öz hüquqlarını fəal müdafiə etmək vaxtı çatmışdır».²

Zaqafqaziyada o cümlədən Azərbaycanda inqilab hərəkatının geniş vüsət almasından bərk narahat olan çar II Nikolay 1905-ci il mayın 22-də öz əlilə sərəncam yazaraq Qafqazda jandarm-polis orqanlarının fəaliyyətini daha da gücləndirməyi tələb etdi. Bu sərəncam əsasında Qafqaz baş polis idarəsi yaradıldı və Qafqazdakı bütün polis-jandarm orqanları həmin idarəyə tabe edildi. Bundan başqa Qafqaz canişini sərəncamına polis və məxfi xəfiyyə işlərinə xərclənməkdən ötrü ildə 100.000 manat ayrıldı.³

1905-ci ilin yazında Azərbaycan bolşevikləri Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri, Hacıqabul, Xaçmaz və başqa stansiyalarda geniş təşviqat işi aparır, dəmiryolçuları tətilə çağırın vərəq və intibahnamələr yayırlar. Azərbaycan bolşevikləri bu zaman başqa dəmiryol xəttlərində də fəaliyyət göstərir, dəmiryolçuları həmrəy çıxışlara, birgə mübarizəyə çağırırlar. Don xəfiyyə idarəsinin məlumatından göründüyü kimi 1905-ciilin aprel-may aylarında Zaqafqaziyadan, xüsusən Bakıdan Rostova çoxlu təbliğatçı gəndərilmişdi. Onlar Vladiqafqaz dəmiryolunun iri stansiyalarında intibahnamələr yayaraq dəmiryolçuları tətilə çağırırlar. Bakı bolşeviklərinin müraciəti Vladiqafqaz dəmiryolçuları tərəfindən müsbət qarşalandı; mayın 6 ilə 18 arasında bu yolda bir sıra tətillər keçirilidi.⁴ Tətil günlərində RSDFP Don Komitəsi bütün də-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 243.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 243.

³ Yenə orada, fond 13, siyahı 22, iş 281, vər. 1.

⁴ 1905 год. Сборник материалов и документов, М.А.Покровский redaktösi altında, M.-L, 1925, səh. 384.

miryolçulara, o cümlədən Biləcəri stansiyası fəhlələrinə də müra- ciət edərək onları tətil hərəkatında çıxış etməyə çağırıldı.¹ Lakin qeyri-mütəşəkkil keçən bu tətili hökumət tezliklə yatırı bildi.

1905-ci il iyun ayında Zaqqafqaziya dəmiryolunun Tiflis, Batum, Poti, Kutaisi və digər stansiyalarında depo fəhlələri tətil etdilər.² Gürcüstan dəmiryolçuları ilə həmrəylik əlaməti olaraq Bakı, Yelizavetpol və başqa stansiyalarda nümayişlər və tətillər keçirildi.³ İyunun 10-da Bakıda Zavağzal rayonunda 300 nəfərdən çox adamın iştirak etdiyi nümayişə depo və emalatxana fəhlələri, stansiyanın xırda qulluqçuları qoşuldular. Nümayiş getdikcə genişləndi. Müxtəlif yerlərdə mitinqlər təşkil edildi. Qubernatorun göstərişilə polislər nümayişilər üzərinə hücuma keçdi. Birinci olaraq nümayişin əsas təşkilatçıları - depo fəhlələri N.Y.Kovnik, M.A.Mjaçik, K.K.Maxaradze həbs olundu. Kazakların və polislərin azgınlığına baxmayaraq nümayişilər mütəşəkkil sıralarla inqilabi mahnilər oxuya-oxuya şəhərin küçələrindən keçərək evlərinə dağlışdırılar.⁴

Yelizavetpol stansiyasında da depo, hərəkət xidməti, habelə neft kəməri fəhlələri tətil etdi. Tətil Yevlaxdan Ağstafayadək bütün stansiyaları bürüdü. Qatarların hərəkəti dayandı. Lakin tətil cəmi bir gün çəkdi.⁵ «Пролетари» qəzeti Yelizavetpol, Ağstafa, Yevlax və digər stansiyalarda başlanan iyun tətilinin cəmi bir gün davam etməsini fəhlələrin siyasi şüurunun kifayət qədər inkişaf etməməsi və menşeviklərin pozuculuq fəaliyyətilə izah edirdi. Qəzet tətilin RSDFP Yelizavetpol qrupunun rəhbərliyi altında keçirdiyini göstərirdi.⁶

1905-ci il iyunun 27-də Biləcəri dəmiryolçuları 16 maddə-

¹ 1905 год. Сборник материалов и документов, М.А.Pokrovskinin redaktösi altında, M.-L, 1925, səh. 384.

² SSRİ MDTA, fond 1289, siyahı 8, iş 14, vər. 104.

³ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 30, vər. 78; «Пролетари» qəzeti №11, 9 avqust 1905-ci il.

⁴ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 30, vər. 78.

⁵ «Пролетари» qəzeti №11, 9 avqust 1905-ci il.

⁶ Yenə orada.

dən ibarət tələbnamə hazırlayaraq Vladiqaz dəmiryolu müdürüyyətinə təqdim etdilər.¹ Biləcərilər əmək haqqının 15-25 faiz artırılmasını, iş gününün qısaldırılmasını, iş və möişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, pulsuz tibbi yardım və təhsilin tətbiqini və sair tələbləri irəli sürdülər.

Lakin tezliklə məlum oldu ki, müdürüyyət Biləcəri fəhlələrinin təqdim etdikləri tələbnaməni rədd etmiş və işi dayandırmaq istəyən fəhlələrin dərhal vəzifəsindən azad edilməsi haqqında göstəriş vermişdi.² Üç gün sonra Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsinə də belə bir sərəncam alındı. Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi xəbərdarlıq edirdi ki, özbaşına işi dayandırmış fəhlə və qulluqçulara əmək haqqı verilməyəcək, tətil edənlər isə işdən çıxarılaçaqlar.³

Çar hökumətinin zorakı tədbirləri, əmək haqqının kəsilməsi, asayışı pozanların işdən kənar edilməsi və başqa bu kimi cəzalar haqqında yollar idarəsi tərəfindən bir-birinin ardınca göndərilən sərəncəmlərə baxmayaraq may və iyun çıxışları Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin ardıcıl inqilabi mübarizə apardığını göstərirdi. Çarızmin yerli hakimiyət orqanlarını son dərəcə narahat edən bu çıxışlar Mərkəzi Rusiyadakı inqilabi hərəkatla sıx əlaqədə inkişaf edirdi. Bu da 1905-ci il iyul-sentyabr aylarında Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin baş verən yeni daha güclü çıxışlarına böyük təsir göstermiş oldu.

1905-ci ilin iyul ayında Vladiqaz dəmiryolunda təkrar tətil başlandı. Tətil iyulun 11-dən 30-dək davam etdi. Tətil yolu bütün xəttlərini, o cümlədən Bakı-Petrovsk xəttini də əhatə etdi.

Vladiqaz dəmiryolunda, o cümlədən onun Azərbaycana daxil olan hissəsində baş verən iyul tətilinin səbəbi fəhlələrin və qulluqçuların iqtisadi vəziyyətinin ağır olması, siyasi hüquqsuzluq və jandarm polis özbaşınalığının geniş miqyas alması idi.⁴

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 132-133.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 24, vər. 120-122.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 1947, vər. 85.

⁴ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 30, vər. 65.

Vladiqafqaz dəmiryolunda keçiriləcək iyul tətilinə sosial-demokrat təşkilatları əvvəlcədən hazırlıq işləri aparırdılar. Bütün ölkəni inqilab alovları bürüdüyü bir zamanda bolşeviklər Vladiqafqaz dəmiryolçularını ümumi tətilə çağırmağı məqsədə uyğun sayırdılar. İyulun 2-də Mineralni-Vod stansiyasında keçirilən gizli qurultayda ümumi tətilə başlamaq məsələsi müzakirə edildi. Qurultayda hər deponu 2 nəfər nümayəndə təmsil edirdi.¹ Qurultay tətilin vaxtını müəyyənləşdirdi, hərəkət planını, habelə müdürüyyətə təqdim olunacaq tələbnaməni müzakirə edərək bəyəndi.²

Beləliklə, Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinin ümumi tətilinin iyulun 10-da birinci olaraq Mineralni-Vod stansiyasında başlanması qərara alındı. Tələbnamədə isə iqtisadi tələblərlə yanaşı bir çox siyasi tələblər: Rus-Yapon müharibəsinin dayandırılması, 8 saatlıq iş günü, Vladiqafqaz dəmiryolundan hərbi vəziyyətin götürülməsi, gizli bərabər ümumi səsvermə yolu ilə seçkilər keçirilməsi, söz, mətbuat azadlığı, həmkarlar ittifaqlarında birləşmək və başqa tələblər irəli sürülürdü.³

Arxiv sənədlərindən göründüyü kimi 1905-ci ilin iyul ayında Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinin ümumi siyasi tətilinin keçirilməsi üçün istər Şimali Qafqaz, istərsə də Zaqafqaziya, xüsusilə Bakı bolşevikləri əvvəlcədən böyük hazırlıq işləri aparmışlar.⁴

Vladiqafqaz dəmiryolunun başqa stansiyaları içərisində Biləcəri stansiyasının fəhlələri tez-tez baş verən tətil və inqilabi çıxışları ilə çar hökumətini çox narahat edirdilər. Həmişə olduğu kimi, bu dəfə də Biləcəri dəmiryol fəhlələri Vladiqafqaz dəmiryolçularının ümumi siyasi tətilində iştirakı ilə fərqlənmiş oldular.

Qeyd etmək lazımdır ki, Biləcəridən Dərbəndədək uzanan dəmiryol xətti Vladiqafqaz dəmiryolunun bir hissəsi idi. Vladiqafqaz dəmiryolunun Azərbaycan xəttinin uzunluğu isə 230 kilometrdən artıq idi. Bu xəttə daxil olan Biləcəri stansiyası Azə-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 24.

² Yenə orada.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 218; П.В.Семерини. 1905 год на Дону, Ростов, 1940, səh. 73; «Баку» գշետ №180, 15 iyul 1905-ci il.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 133, vər. 4.

baycanda böyük dəmiryol qovşağı sayılırdı. Burada Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryolları birləşirdi. Maraqlıdır ki, burada fəhlə və qulluqcuların eyni küçə və məhəllələrdə yaşamalarına baxmayaraq, onlar iş yerinə görə iki müstəqil dəmiryol idarəsinə - dövlətə məxsus Zaqafqaziya və xüsusi kapitala məxsus olan Vladiqafqaz dəmiryolları idarələrinə tabe idilər. Biləcəridə həm Zaqafqaziya, həm də Vladiqafqaz dəmiryollarına məxsus depo, stansiya, rabitə şöbəsi və digər müəssisələr vardı. Biləcəri dəmiryol qovşağında yerləşən iki depoda 500 nəfərə yaxın fəhlə çalışırı. Fəhlələrin və xırda qulluqcuların ağır maddi vəziyyəti, iş və möişət şəraitinin son dərəcə dözülməz olması, polis özbaşinalığı və s. ictimai-siyasi məhrumiyyətlər hələ 1905-ci il ərəfəsində burada çarizmə qarşı bir sıra inqilabi çıxışlara səbəb olmuşdu. Bunu hətta Biləcəri rotmisteri belə raportlarının birində etiraf edərək yazırı ki, tətillərin səbəbini mənə elə gəlir ki, daha dərin mətləblərdə, başqa sözlə «özünün maddi və iş vəziyyətindən heç də razi qalmayan kütlələrin ümumi əhval-ruhiyyəsində axtarmaq lazımdır».¹

Biləcəri stansiyasının özünəməxsus vəziyyəti burada partiya-siyasi işini genişləndiməyə də əlverişli şərait yaradırdı.

Bu dövrdə Vladiqafqaz dəmiryolunun bütün stansiyaları, o cümlədən Bakı, Biləcəri, Xaçmaz, Dəvəçi və başqa stansiyaların fəhlələri arasında möhkəm əlaqə var idi. Arxiv sənədlərindən göründüyü kimi, «Biləcəri-Dərbənd xətti dəmiryolçuları arasında inqilabi hərəkət özünə möhkəm kök salmışdır».²

1905-ci ilin yazı ilə yayında bütün Rusiyani təlatümə gətirən tətillər Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələrinin mütləqiyyət və burjuaziya əleyhinə yeni çıxışlarına təkan verdi.

Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il iyulun 11-dən 30-dək davam edən əzəmətli tətili Bakı-Petrovsk xəttini də əhatə etdi.³ Tətil bolşeviklərin rəhbərliyi altında hazırlanmışdı. Hələ

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 99.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 133, vər. 3.

³ Yenə orada, iş 51, vər. 218.

tətil ərəfəsində bolşeviklər fəhlələri ümumi siyasi tətilə çağırın intibahnamə və vərəqələr çap etmişdilər. Təkcə RSDFP Kuban komitəsinə daxil olan bir qrup bolşevik tərəfindən «Bütün Vladiqafqaz fəhlə və qulluqçularına!» başlığı altında 500 nüsxə intibahnamə çap edilib yayılmışdı.¹ Bu vərəqə və intibahnamələrdə fəhlələrin siyasi hüquqsuzluğu və onların ağır keçən güzəranından, onları doğuran səbəblərdən danışılır, mütləqiyətin xalq hökuməti ilə əvəz edilməsi lüzumu göstərilirdi.²

Tətilin keçirilməsi üçün Şimalı Qafqaz bolşevikləri ilə yanaşı Zaqqafqaziya, xüsusilə Bakı bolşevikləri də əvvəlcədən böyük hazırlıq işi görmüşdülər.³

Bolşeviklər RSDFP Bakı Komitəsinin qərarına əsaslanaraq, 1905-ci ilin yayında fəhlə kütlələri içərisində ümumi tətil lehinə ciddi təşviqat apardılar.⁴ Məsələn təkcə 1905-ci ilin mayın ayında RSDFP BK fəhlələri tətilə çağırın 65-dən çox intibahnamə buraxmışdı.⁵

1905-ci ilin yaz-yay tətilləri dövründə Biləcəridə Fyodr Xapilin, Bəxtiyar Ağamoğlan oğlu, Riza Baba Eldarov, Pyotr Butirkin və başqa qabaqcıl dəmiryolçulardan ibarət sosial-demokrat təşkilatı tətil və çıxışlarının hazırlanması və keçirilməsində fəal surətdə iştirak edirdi.⁶

1905-ci ilin iyul tətilinə birinci olaraq Biləcəri dəmiryolçuları qoşuldular. Belə ki, Vladiqafqaz dəmiryolunda ümumi tətil iyulun 11-nə təyin olunduğu halda, Biləcəridə tətil iyulun 7-də başla-

¹ Yenə orada; Ю.Серый. Страницы прошлого.(Железнодорожники Ростова и Северного Кавказа в революции 1905-1907 гг.) Rostov, 1955, səh. 26.

² Bax: «Пролетарская революция» jurnalı, 1926, №6 (53), səh. 260-261.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahi 1, iş 133, vər. 4.

⁴ Bax: Ə.N.Quliyev. Alyoşa Caparidze (tarixi bibliqrafik oçerk), Bakı, 1957, səh. 56.

⁵ B.I.O. Samedov, распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Ч.П. Годы первой русской революции, Bakı, 1966, səh. 41.

⁶ «Исторический архив» jurnalı, 1960, №5, səh 192; A.I.Mel'chin. Яков Петрович Бутырин. Ордженикидзе, 1957, səh. 3, SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş. 2455, 3-cü cild, vər. 4-5.

d1.¹ İyulen 7-də səhər saat 10-da Biləcəri depo fəhlələri yol idarəsinə göndərilən tələbnaməyə cavab almaq üçün işi dayandırıb, deponun həyətində mitinqə toplaşdırılar. Onlar depo rəisini də yiğincağa dəvət etdilər. Fəhlələr rəisdən 10 gün əvvəl, yəni iyunun 27-də təqdim etdikləri tələblərə cavab istədilər. Rəisin izahatından razı qalmayan fəhlələrdən biri - «Onunla danışmağın nə faydası var» - deyə yoldaşlarını tətilə çağırırdı.² Hiddətlənmiş fəhlələrin artıq səbri tükənmişdi. Vəziyyətin gərginliyini görən rəis fəhlələri dilə tutub işə qaytarmaq istədi. Lakin yiğincaq iştirakçıları rəisi nəinki eşitmək istəmədilər, hətta onu təhqir etdilər, rəisin köməkçisini isə yaxşıca yumruqladılar.³ Yiğincaqdə çilingər Georgi Baranov, ocaqçı Bəxtiyar Ağamoğlan oğlu, xarrat Derqaçov, qazançı Fyodr Klimov, xarrat Malışkin, sıravi fəhlələrdən Qorbuluyov, Çerednikov və başqaları çıxış edərək, əmək haqqının artırılmasını, iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, ümumiyyətlə iyunun 27-də yol idarəsinə göndərdikləri tələbnamənin bütün şərtlərinin ödənilməsini tələb etdilər.⁴

Məlum olduğu kimi yol idarəsi fəhlələrin 27 iyun tarixli tələbnaməsinə rədd cavabı vermişdi. Bu münasibətlə iyulun 7-də müdürüyyətin Biləcəriyə göndərdiyi teleqramda deyilirdi: «Fəhlələr bildirin ki, onların iyunun 27-də yol idarəsi müdürüne göndərdikləri tələbnamə qəbul edilmir. Mövcud şəraitdə işləmək istəməyənlər isə işdən çıxarıılır.⁵

Məhz bundan hiddətlənən Biləcəri fəhlələri Vladiqafqaz dəmiryolunda ümumi siyasi tətilin başlanacağı günü gözləmədən, iyulun 7-də⁶ özbaşına işi dayandırdılar və 200 nəfərə yaxın depo

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 30 a, vər. 65.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 30 a, vər. 25.

³ Yenə orada, vər. 36.

⁴ Yenə orada, iş. 29, vər. 24-25.

⁵ Yenə orada, iş. 24, vər. 122.

⁶ Qeyd etmək lazımdır ki, Biləcəridə 1905-ci il iyul tətilinin başlanması tarixini biz iyulun 7-si ilə bağlayırıq. Mövcud ədəbiyyatda isə tətilin başlanması tarixi iyulun 15-i göstərilmişdir (Bax: Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 596-597).

fəhləsi birinci olaraq tətilə başladı.¹ Lakin iyulun 7-də tətil vüsətala bilmədi. Çünkü yığıncağı dağıtmaq üçün gələn xəfiyyəçilər heçkəsi, hətta deponun rəisini təhqir edən və onun köməkçisini kötəkləyən Baranovu belə həbs etməyə cəsarət edə bilmədilər. Fəhlələr heç kəsin həbs edilməyəcəyi və ya işdən kənar olunmayacağı haqqında xəfiyyə və depo rəisindən rəsmi təminat ala bildilər. Buna görə də onlar səhərisi gün, yəni iyulun 8-də işə çıxmali oldular.²

Iyulun 10-da fəhlələr yenə də işi dayandırdılar. Depoda sakitliyi təmin etmək məqsədi ilə yenidən oraya polis nəfərləri gəndərildi. Polis rəisinin göstərişi ilə Baranov və daha bir neçə fəhləhəbs edildi, bu da fəhlələrin qəzəbini daha da şiddətləndirdi. Iyulun 10-da səhər depo fəhlələri yığıncağa toplaşdılar. Orada qırara alındı ki, həbs olunan fəhlələr azad edilməyincə onlar işə başlamayacaqlar.³ Bundan qorxuya düşən depo rəisi və Biləcəri stansiyasının xəfiyyə rotmistri tətilin genişlənməsinə yol verməmək məqsədi ilə Bakı general-qubernatorundan Baranovun həbsdən azad olunmasını və ona yüngül inzibati cəza verilməsini xahiş etməyə məcbur oldular. General qubernator isə bu xahişi rədd etdi.⁴

Bununla da iyulun 10-da Biləcəridə başlanan tətil⁵ iyulun 11-12-də Vladiqafqaz dəmiryolunun digər stansiyalarında başlanan ümumi siyasi tətillə bir vaxta düşdü və onun tərkib hissəsinə çevrilərək genişləndi.

Tətilə birinci olaraq başlayan Biləcəri depo fəhlələri dərhal öz yoldaşlarını da mübarizəyə dəvət etdilər. İyulun 16-da Peter-

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 30 a, vər. 6; Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Документы и материалы, Баку, 1956, сəh. 191; Революционное движение в России весной и летом 1905 года, II hissə, 1 kitab, M., 1961, səh. 109.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m, siyahı 1, iş 49, vər. 73.

³ Yenə orada.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 1, iş 49, vər. 76.

⁵ Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Документы и материалы, сəh. 191, 200.

burqa göndərilən bir teleqramda bu barədə deyilirdi: «Biləcəridə dünənə nisbətən vəziyyət daha da ağırlaşmışdır, gözətçilər və habelə bütün xırda qulluqcular tətilə qoşulmuşlar».¹

Biləcəri fəhlələri Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinin ümumi siyasi tətilinə qoşularaq, öz mübarizəsində Vladiqafqaz dəmiryol fəhlə və qulluqcularının irəli sürdükləri 48 maddədən ibarət olan tələbləri müdafiə etdilər.² Buna baxmayaraq, Azərbaycan dəimryolçuları bu ümumi tələblərə öz tələblərini də əlavə edərək, onların qəbul olunmasına çalışıdilar. Bu tələblər iki maddədə ifadə olunmuşdu: 1) 27 iyun tarixli tələbnamənin bütün maddələrinin yerinə yetirilməsi; 2) həbsə alınmış yoldaşların azad edilməsi.³

Azərbaycan dəmiryolçularının tələbləri əvvəllər iqtisadi məsələləri əhatə edirdi. Lakin onlar ümumi tətilə qoşulduğdan sonra bunlara bir sıra siyasi tələblər də əlavə olundu. Oraya Vladiqafqaz dəmiryolunda hərbi vəziyyətin götürülməsi, ümumi, müstəqim və gizli səsvermə yolu ilə seçilmiş Müəssisələr məclisinin çağırılması, yiğincəq, təşkilat, söz və mətbuat azadlığı, 8 saatlıq iş günü və s. daxil idi.⁴ Bu tələblərə əməl edilmədiyindən iyulun 14-15-də fəhlələrin tətili yenidən genişləndi. Tətilçilər Bakı qubernatoruna tələbnamə verdilər. Onlar iyulun 15-də Bakı qubernatoruna verdikləri ərizədə yazırdılar: «Bizim son dərəcə ağır olan maddi vəziyyətimizi yoxlamaqdan ötəri komissiya təşkil olunmasını, habelə tətil günləri maaşlarının verilməsini tələb edirik».⁵ Bakı qubernatorunun Daxili İşlər nazirinə yazdığı kimi, tətil nəticəsində Biləcəri stansiyasında vəziyyət çox gərginləşmişdi.⁶

Biləcəri tətili iki mərhələyə təsadüf etdi: birinci mərhələ iyu-

¹ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 373, vər. 190; Y.Seriy. Göstərilən əsəri, səh. 27.

² «Bakı» qəzeti №80, 15 iyul 1905-ci il, Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 597.

³ «Bakı» qəzeti №80, 15 iyul 1905-ci il.

⁴ SSRİ MDTA, fond 587, siyahı 33, iş 19, vər. 92; Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 1, iş 51, vər. 157-158; «Bakı» qəzeti, 15 iyul 1905-ci il, №80.

⁵ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 24, vər. 119, iş 30 a, vər. 66.

⁶ SSRİ MDOİA, fond 102, iş 4, 4-cü hissə, vər. 47.

lun 7-14-ü, ikinci mərhələ isə iyulen 15-22-si arasındaki dövrləri əhatə edirdi. Birinci mərhələdə fəhlələr öz tələblərini irəli sürür, arabir işi dayandırır, qısamüddətli tətil edir, ümumi yiğincaqlar keçirir, bu və ya digər məsələ münasibəti ilə öz etirazlarını bildirirdilər. İkinci mərhələdə isə Azərbaycan dəmiryolçularının tətili fasıləsiz və daha mütəşəkkil keçirdi.

İyulen 15-dən etibarən fəhlələr tətilə rəhbərlik etmək üçün bir neçə nəfərdən ibarət tətil komitəsi seçdilər. Tətil komitəsinin göstərişi ilə qatarlar yola salınır və ya dayandırılırdı. İyulen 15-də Rostova gedəsi olan bir neçə yük və sərnişin qatarı Bakı stansiyasında saxlanılmışdı.¹ Ümumiyyətlə, iyulen 16-dan etibarən Bakı-Rostov arasında işləyən qatarların hərəkəti tamamilə kəsildi.² Vladiqafqaz dəmiryol idarəsinin rəisi Peterburqa göndərdiyi həyəcanlı telegramında Biləcəri fəhlələrinin tətilinin kəskin xarakter aldığını xüsusi qeyd edərək yazdı ki, Biləcəridə tətil mütəşəkkil keçir, burada hamı qətiyyətlə öz tələbləri uğrunda mübarizə aparır. Vəziyyət çox gərginləşmişdir. Biləcəri-Dərbənd xətti bütünlükə tətilçilərin əlindədir.³ İyulen 18-də Yollar Nazirliyinə vurulan bir telegramda isə Biləcəri yerli hakimiyyət orqanlarının tətilçilər qarşısında gücsüz olduqları etiraf edilirdi.⁴ Daxili İşlər Nazirliyinə göndərilən başqa bir sənəddə isə yazılırdı: «Biləcəri stansiyasında tətilin miqyası çox genişlənmişdir... İyulen 15-də fəhlə və qulluqçular həmrəylik əlaməti olaraq yenidən Vladiqafqaz dəmiryolunun bütün xəttlərində başlanan ümumi tətilə qoşulmuşlar. Bunun nəticəsində də stansiyada qatarların hərəkəti tamamilə dayanmışdır».⁵

Biləcərililərin tətili tezliklə yaxında olan xırda stansiyaları da əhatə etdi.⁶ Həmin stansiyaların fəhlələri yük və sərnişin qatarlarını yola salmaqdan imtina edərək, bir sıra tələblər irəli sürdü-

¹ «Каспий» газети, 17 iyul 1905-ci il, №139.

² SSRİ MDTA, fond 587, siyahı 33, iş 19, vər. 92.

³ Yenə orada, fond 273, siyahı 12, iş 373, vər. 174.

⁴ Yenə orada.

⁵ SSRİ MDOİA, fond 102, iş 4, 4-cü hissə, vər. 47.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 1, iş 49, vər. 60-61.

lər. Poçt-teleqraf işçiləri də tətilə qoşuldular. Stansiyada çalışan kontor işçiləri, qatar tərtibçiləri, maşinistlər, konduktorlar, qazançılar, təmir fəhlələri, yoldəyişdiricilər, gözətçilər nümayişkaranə surətdə işi dayandırıb, depo fəhlələri tərəfindən irəli sürürlən tələbləri müdafiə etdilər.¹

İyulun 16-da yalnız üç qatar (3 və 4 nömrəli poçt qatarı və 105 nömrəli su daşıyan qatar) hərbi dəstələrin köməyi ilə yola salındı.² İyulun 17-də tətilçilər stansiyadan bir qatar belə buraxmadılar. Vəziyyətin ağırlaşdığını görən qubernator tətili yatırmaqdan ötrü birinci gündən Biləcəri stansiyasına cəza dəstələri və hərbi qüvvələr göndərməyə başladı. İyulun 15-i ilə 18-i arasında tətili yatırmaq üçün Biləcəriyə iki rotadan çox soldat və habelə hərbi dəmiryol batalyonu göndərildi.³ Yol idarəsinin və polisin cidd-cəhdinə baxmayaraq, Biləcəri dəmiryolçularının tətilini yatırmaq mümkün olmadı. Yol idarəsinin ayrı-ayrı maşinistləri pul və mükafat təklif edərək, onları parovozları idarə etməyə çağırmaq cəhdini də nəticə vermədi.⁴ Aəzrbaycan dəmiryolçuları dəmiryol batalyonunun köməyi ilə qatarların hərəkətini bərpa etmək istəyən yol idarəsinin planlarını müxtəlif vasitələrlə pozurdular. Onlar parovozların hissələrini sökmək, bəzi təmir işlərinin icrasından imtina etmək və s. vasitələrlə tətili yatırmağa çalışınlara müqavimət göstərirdilər.⁵

İyulun 18-də Vladiqafqaz dəmiryol idarəsinin müdürü Yollar Nazirliyinə yazıldı: «Biləcəri tətilçilərinin inadkar müqaviməti nəticəsində Dərbənd-Biləcəri arasında qatarlar işləmir. Qatarların hərəkətini bərpa etmək məqsədi ilə bütün imkanlardan istifadə etmişəm. Yolda işlər öz qaydasına düşməyə başlayırdı. Lakin bu

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 1, iş 51, vər. 98.

² Yenə orada.

³ SSRİ MDHTA, fond 400, siyahı 5, iş 4, 2-ci hissə, vər. 85; Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 1, iş 49, vər. 61-62; Yenə orada, iş 51, vər. 99, 225; «Каспий» газети, 17 iyul 1905-ci il, №139; Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Документы иматериалы, сəh. 189.

⁴ Й.Серый. Göstərilən əsəri, səh. 28.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 12, iş 373, vər. 174.

iş Novorossiyskdə və Biləcəridə yenidən pozuldu. Yardım üçün general Şirinkinə müraciət etmişəm.¹

Göründüyü kimi Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin çıxışları istər Vladiqafqaz, istərsə də Zaqafqaziya dəmiryolunda işlərin normal gedisi pozdu. Ona görə də hökumət Zaqafqaziya poçt materiallarını Odessa, Sevastopol və Batumdan göndərməyə məcbur oldu.² Tətilin Zaqafqaziya dəmiryoluna yayılmaması üçün Qafqaz canişininin göstərişi ilə ciddi mühafizə işləri görüldü. Tətilin uzanmasının nə dərəcədə təhlükəli olduğunu başa düşən hökumət dairələri tətilçiləri əvəz etmək üçün Vladiqafqaz dəmiryoluna gətirilən 30 dəmiryol parovoz briqadasından 10-unu yalnız Biləcəri-Dərbənd xəttində saxlamışdı.³ Biləcəri stansiyası qoşun hissələri tərəfindən tutulmuşdu. Xəfiyyə nəfərləri və soldatlar hər şeyə nəzarət etməyə başlamışdilar.

İyulun 17-də tətilçilərin iki dəfə ümumi yığıncağı keçirildi. Burada yeni tələblər müzakirə olundu. Onlar əsasən iqtisadi və siyasi xarakter daşıyırdu. Ümumi yığıncaq və mitinqlərdə depo fəhlələrinin rəhbəri bolşevik F.İ.Xapilin⁴, maşinist köməkçisi Gikineşvili, ocaqçı Bəxtiyar Ağamoğlan oğlu, hərəkət xidmətində çalışan dəmiryolçularдан Qornič, Mixaylov və başqaları çıxış edərək tətilçiləri tələblər yerinə yetirilməyinə işə başlamamağa çağırırdılar. Tətil təşkilatlarının tətilçilər içərisində böyük nüfu-

¹ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 373, vər. 174.

² SSRİ MDTA, fond 1289, siyahı 8, iş 14, vər. 13

³ Yenə orada, fond 273, siyahı 12, iş 373, vər. 165; Gürcüstan SSR MDTA, fond 1m, siyahı 1, iş 49, vər. 66-68; Революционное движение в России весной и летом 1905 года. Документы и материалы, М., 1955, səh. 90.

⁴ Novorossiyskdə fəhlələrin marksist dərnək və nümayişlərinin ilk təşkilatçılarından olan Fyodr Xapilin polis təqibini üzündən 1902-ci ildə Biləcəriyə gəlmüşdi. O, burada ilk gündən fəhlələr arasında fəal partiya-siyasi işi aparmağa başlamışdı. Arxiv materiallarından göründüyü kimi, Fyodr Xapilin RSDFP Bakı Komitəsinin bir sıra vərəqə və intibahnamələrini şəxsən növinkin Biləcəridə dəmiryol fəhlələri arasında təbliğ edir və yayırı, hətta Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrinin inzibati mərkəzi hesab olunan Rostov və Şimali Qafqazın digər sosial-demokrat təşkilatları ilə də müntəzəm əlaqə saxlayırı. (bax: «Исторический архив» журналı, 1960, №5, səh. 192).

zu var idi. Tətil dövründə bu təşkilatçılar bütün məsələlərə baxır, mübarizəyə istiqamət verirdilər. Biləcəri rotmistro özü etiraf edirdi ki, tətilə başlıca olaraq montyor Xapilin, Ocaqqı Bəxtiyar Ağamoğlan oğlu, kontor işçisi Kolesnikov, maşinist köməkçisi Gikineşvili, xırda qulluqçulardan Qornič və Mixaylov rəhbərlik edirlər. Mixaylov, Bəxtiyar Ağamoğlan oğlu və Gikineşvili isə həm də mübariz döyüş dəstəsinin işinə rəhbərlik edirdilər. Rotmistrin yazdığını görə, döyüş dəstəsinin fəhlələr içərisində böyük təsiri vardı.¹

Biləcəri və başqa dəmiryol stansiyalarında fəhlələrin iyul tətilinin mütəşəkkil keçməsinə baxmayaraq, çarizmin cəza dəstələrinin şiddetli təzyiqini qırmaq mümkün olmadı. Belə ki, iyulen 18-də bütün iri stansiyalarda kifayət qədər hərbi qüvvə, polis dəstələri, habelə dəmiryol batalyonu yerləşdirilmişdi. Yalnız bu hazırlıqlan sonra yol idarəsi yeni sərəncam verib, tətilçilərə heç bir tələbin qəbul olunmayacağını və tətili davam etdirənlərin işdən qovulacağını bildirdi.

İyulen 20-də Biləcəri tətilinin başçıları həbs edildilər.² İyulen 21-də isə tətil komitəsinin həbs edilməsi ilə əlaqədar olaraq Biləcəri dəmiryolçularının ümumi yığıncağı keçirildi. Tətilə rəhbərlikdən məhrum olan fəhlələr buradaca mübarizəni dayandırmaq haqqında qərar qəbul etdilər.³ Lakin onlar belə bir şərt qoydular ki, tətil dövründə həbs edilmiş yoldaşları azad olunmayıncı işə başlamayacaqlar. Hər necə olursa-olsun tətili yatrıtmaga çalışan hökumət orqanları səhəri gün həbs olunanların azad edilməsi haqqında göstəriş verdi. Bundan sonra fəhlələr işə başladılar.⁴ Lakin tətil yatrıldıqdan sonra hökumət öz vədinə əməl etmədi, bu isə fəhlələrin böyük hiddətinə səbəb oldu.

Beləliklə, Biləcəri stansiyası fəhlələri istismar və hüquqsuzluğa qarşı iki həftəyə qədər mübarizə apardılar. Lakin bütün

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m, siyahı 1, iş 51, vər. 98.

² Yenə orada, vər. 228.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m, siyahı 1, iş 51, vər. 228.

⁴ «Bağı» qəzeti, 26 iyul 1905-ci il, №88; yenə orada, 28 iyul 1905-ci il, №90.

başqa yerlərdə olduğu kimi, Azərbaycanda da çarizm dəmiryolçuların iyul tətilini silah gücünə yatırtdı. Vladiqafqaz dəmiryolu üzrə 400 nəfər dəmiryolçu işdən çıxarıldı. Onlarla tətil rəhbəri həbsə alındı və başqa cəzalara məhkum edildi.¹

Əldə olunan məlumatlardan aydın olur ki, yol idarəsi tətil-lərdə iştirak edənlər barəsində olduqca sərt tədbirlər görmüşdü. Belə ki, müdürüyyətin göstərişi ilə tətildə iştirak edən fəhlələr nə-inki işdən kənar edilir, hətta onların bir hissəsinin ailələri yaşa-dıqları mənzillərdən belə çıxarılırdı. Tətillərdə fəal iştirak edən fəhlələr barəsində isə yol idarəsinin qərarı belə idi: «sürgün et-mək»². Buna görə də tətilin 6 nəfər fəal iştirakçısı sürgün edildi.³

Bütün bunlara baxmayaraq Vladiqafqaz dəmiryolunda, o cümlədən Biləcəri-Dərbənd xəttində tətilin uzun müddət davam etməsi, tətilçilərin qətiyyəti və dəyanəti çar hökumət dairələrini müəyyən güzəştərlərə getməyə, tətilçilərin bəzi tədbirlərini yerinə yetirməyə məcbur etdi.⁴ Belə ki, müdürüyyət görülmüş cəza tədbirlərinin yeni tətilə səbəb olacağından ehtiyat edərək, iyulun 28-də tətildə iştirak edən fəhlə və qulluqçuların bir qismini müəyyən şərtlərlə yenidən işə götürmək haqqında sərəncam verməli oldu.⁵

Biləcəridə tətilin nisbətən mütəşəkkil keçməsi və onun gec yatırılması göstərir ki, burada amansız kapitalist istismarı və milli-müstəmləkə zülmünə məruz qalan fəhlələr öz sıralarını sıxlışdırıb ümumi düşmənə birgə müqavimət göstərmişdilər. Biləcəri tətili beynəmill xarakter daşıyırkı, kapital və mütləqiyyətə qarşı mübarizə aparan inqilab döyüşülərinin sıraları müxtəlif millətlərin nümayəndələrindən ibarət idi.

Biləcəri dəmiryolçularının ikihəftəlik inadlı mübarizəsi hə-dər getmədi. O, Biləcəri fəhlələri üçün böyük inqilabi-siyasi əhə-miyyətə malik mübarizə məktəbi olmaqla bərabər, həm də Azərbaycanın digər dəmiryol stansiyalarında fəhlə və qulluqçuların

¹ Y.Seriy. Göstərilən əsəri, səh. 31.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m, siyahı 1, iş 51, vər. 296-297.

³ «Bakı» qəzeti, №88, 26 iyul 1905-ci il.

⁴ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 597.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m, siyahı 1, iş 51, vər. 296.

mütləqiyətə qarşı mübarizəyə qalxmasına təkan verdi. Məsələn, iyulun 12-də Bakının Zavağzal rayonunda hökumət əleyhinə intibahnamələr yayıldı və dəmiryolçuları nümayişə çıxarmağa təşəbbüs edildi. İyulun 28-də isə Bakı deposu fəhlələrinin birgünlük tətili keçirildi. Həmin gün yiğincağa toplanan fəhlələr əmək haqqı, ictimai-siyasi hüquqsuzluq və başqa məsələləri müzakirə etdilər. Ümumi yiğincaqdə seçilən nümayəndə heyəti əmək haqqının 80 faiz artırılması, iş gününün qısaldılması və habelə məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını nəzərdə tutan tələbləri təqdim etmək və dəmiryol idarəsi ilə danışq aparmaq üçün Tiflisə yola düşdü. Lakin yollar idarəsi bu tələbləri də rədd etdi.¹

Azərbaycan dəmiryolçularının iyul tətili yalnız Biləcəri-Dərbənd xəttini əhatə etməsnə baxmayaraq, bu tətilin böyük siyasi və tərbiyəvi əhəmiyyəti vardı. Bu tətil bolşeviklərin rəhbərliyi altında keçərək, birinci rus inqilabı dövründə Azərbaycan proletariatının ictimai və milli əsarətə qarşı, öz azadlığı uğrundakı mübarizəsinin mühüm bir vəsiləsini təşkil edirdi.

Bakı proletariatının mübarizə əzmi qırılmamışdı. Onlar yeni sinfi döyüslərə hazırlaşırdılar. Bu dövrdə proletariatın inqilabi ruh yüksəkliyini görən Bakı bolşevikləri fəhlələri ümumi siyasi tətilə səfərbər edirdilər. Menşeviklərin və burjuaziyaya xidmət göstərən digər əksinqilabi təşkilatların pozucu fəaliyyətinə baxmayaraq fəhlələr bolşeviklərin ümumi siyasi tətil keçirmək haqqında çağırışını böyük ruh yüksəkliyi ilə qarşılıdlılar.

1905-ci il avqustun 16-da Bakı fəhlələrinin siyasi tətili başladı. Tətil hərəkatının yüksəlmişindən qorxuya düşən çar hökuməti və burjua millətciləri öz köhnə üsullarına əl atdlar. Bakıda qardaş qırğını təşkil etdilər. Bu zaman Bakı mədənlərində yanğınlar və partlayışlar baş verdi. Bütün bunlar hökumətin əl-qolunu açdı. Tətili hərbi qüvvə ilə yatırdı.

Bakı dəmiryolçuları da avqust tətilinin keçirilməsinə tərəfdar çıxdılar. Tətilə hazırlıq dövründə bolşeviklər yük və sərnişin stansiyalarının dəmiryolçuları və depo fəhlələri içərisində gizli in-

¹ «Bakı» qəzeti №90, 28 iyul 1905-ci il.

qilabi iş aparır, yiğincaqlar keçirir, vərəqə və intibahnamələr yayırıdlar. 1905-ci il avqustun 14-də, ümumi tətil ərəfəsində şəhərin Zavağzal rayonunda depo fəhlələrinin yiğincağı keçirildi. Başqa zavodların fəhlələrinin də iştirak etdiyi yiğincağa 150 nəfər adam toplaşmışdı.¹ Qubernatorun göstərişilə yiğincağı dağıtmak üçün tezliklə qoşun hissəsi çağırıldı. Soldatlar əvvəl 11 nəfəri, sonra isə yiğincağın 3 nəfər əsas təşkilatçısını həbs etdilər.² Yiğincağın əsas təşkilatçılarından biri olan RSDFR Bakı Komitəsinin üzvü, bolşevik A.Roxlinin yaşadığı evdə axtarış aparıldı. Onun mənzilindən P.Lafarqın əsəri, RSDFP programının 1903-cü il Cenevrə nəşri və digər gizli sənədlər tapıldı. Jandarm A.S.Şeneliyanın mənzilindən də çoxlu gizli ədəbiyyat və intibahnamələr ələ keçirə bildi. Bunların içərisində RSDFP və Qafqaz İttifaq Komitəsinə aid materiallar, «Bütün maşinistlərə və maşinst köməkçilərinə!» və «Bütün Bakı stansiyası depo fəhlələri və qulluqçularına!» adlı intibahnamələr tapıldı.³

Arxiv sənədlərindən görünür ki, Bakı dəmiryolçuları bolşeviklərin rəhbərliyi altında keçən 1905-ci il avqust tətilinə laqeyd münasibət bəsləməmiş, həmin tətilə görülən hazırlıq işində yaxından iştirak etmişlər. Lakin menşeviklərin pozuculuq fəaliyyəti və hökumətin gördüyü ciddi tədbirlər nəticəsində dəmiryolçular avqust tətilini dəmiryoluna keçirə bilmədilər.

1905-ci ilin yazı və yayında Azərbaycanda dəmiryol fəhlə və qulluqçularının apardıqları tətil mübarizəsi 22 min nəfəri birləşdirən Zaqqafqaziya və 30 min nəfəri birləşdirən Vladiqafqaz dəmiryolçularının apardıqları mübarizə ilə möhkəm bağlı idi. Bu dövrdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin bütün çıxıları beynəl-miləlçilik bayrağı altında keçmiş, həmin tətillərdə rus, azərbaycanlı, gürcü, erməni, ukraynalı və başqa millətlərin nümayəndələri öz iqtisadi və siyasi tələblərini yekdilliklə müdafiə etmişlər.

1905-ci il yaz-yay çıxışlarının nəticəsində Azərbaycanda

¹ SSRİ MODİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 4, vər. 66.

² Yenə orada.

³ SSRİ MODİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 4, vər. 66.

dəmiryol fəhlələrinin müəyyən qisminə cüzi güzəştlər edildisə də, lakin bu heç də dəmiryolçuların iqtisadi vəziyyətini yaxşılaşdırmadı.¹ 1905-ci ilin yaz-yay çıxışları zamanı Rusiyada, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin irəli sürdükləri tələbnamələr yerinə yetirilmədi. Dəmiryol nəqliyyatında çalışan fəhlə və qulluqçuların iqtisadi-ictimai vəziyyətini yaxşılaşdırmaq fikrində olmayan çar hökuməti dəmiryolçular üzərində hərbi və siyasi təzyiqi daha da gücləndirdi. Nəhayət, hökumətin fəhlə hərəkatı qarşısında geri çəkilərək böyük dəmiryolçular ordusu üçün 1905-ci ilin birinci yarısında vəd etdiyi cüzi güzəştlər dəmiryol nəqliyyatında getdikcə artan həyəcanları nəinki aradan qaldırdı, əksinə bu həyəcanlar 1905-ci ilin oktyabrında dəmiryolçuların Ümumrusiya siyasi tətili ilə nəticələndi.

3. Azərbaycan dəmiryolçuları 1905-ci il oktyabr siyasi tətili və dekabr silahlı üsyani günlərində

1905-ci ilin payızında inqilab dalğaları bütün ölkəni büründü. Bir-birinin ardınca təkillər, fəhlələrin inqilabi çıxışları baş verdi. Rusiyada inqilabi hərəkatın yüksəldiyi bir şəraitdə bolşeviklərin və Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqının^X çağırışı ilə dəmiryol fəhlə və qulluqçularının siyasi tətili başlandı. 1905-ci il

¹ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 328, vər. 288; Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m, siyahı 1, iş 47, vər. 14.

^X Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqı 1905-ci il aprelin 20-21-də Moskvada çağırılmış təsis qurultayında yaradılmışdı. Birinci qurultayda İttifaqın Mərkəzi bürosu seçilmiş, program və nizamnaməsi işə həmin il iyulun 22-24-də keçirilmiş ikinci qurultayda təsdiq edilmişdi. UDİ MB-də (Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqı Mərkəzi bürosu) eser və menşeviklər çoxluq təşkil edirdilər. Bolşeviklər İttifaqın həm mərkəzi bürosunda, həm də onun yerli şöbələrində eserlərə və menşeviklərə qarşı barışmaz mübarizə aparırdılar. (Bax: V.V.Romanov. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог. «Образование» журналı, 1907, №6, səh. 26).

oktyabrin 6-7-də Moskva dəmiryol qovşağı tətil etdi. Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqının Moskvadakı Mərkəzi bürosu və dəmiryolçuların Peterqburqdakı nümayəndələr qurultayı¹ ölkənin bütün dəmiryolçularını moskvalılara kömək etməyə çağırıldı. Moskva dəmiryolçularının ardına Peterburq və ölkənin digər dəmiryollarında iş dayandırıldı. Artıq oktyabrin 17-də ölkənin 41 dəmiryol xətti tətil edirdi.² Rusyanın 750 min nəfərlik dəmiryolcular ordusunun demək olar ki, hamısı tətil hərəkatına qoşuldu.³

Dəmiryolçuların son dərəcə mütəşəkkil tətili Rusiya proletariatını yenidən sınıfı mübarizəyə qaldırdı. Oktyabr tətili getdikcə Ümumrusiya tətilinə çevrildi. Bu tətillərdə 2 milyona qədər adam iştirak etdi.

RSDFP III qurultayının qərarlarına istinad edən bolşeviklər ümumi siyasi tətilin hazırlanmasına və keçirilməsinə inqilabi mübarizənin bir mərhələsi kimi böyük əhəmiyyət verdi. V.İ.Lenin kütləvi siyasi tətillərin istər silahlı üsyanın başlanğıcında, istərsə də gedişində mühüm rol oynadığını xüsusişlə qeyd edirdi.⁴ Ölkənin hər yerində olduğu kimi, Azərbaycan bolşevikləri də dəmiryol proletariatını ümumi siyasi tətilə cəlb etmək üçün geniş fəaliyyət göstərirdilər. Bakı stansiyasında bolşeviklərin ümumi siyasi tətilə hazırlıq işi daha yaxşı təşkil edilmişdi. Biləcəri, Ağstafa, Yelizavetpol və digər stansiyalarda dəmiryolçuların ümumi tətilinin keçirilməsi işinə RSDFP Bakı, Yelizavetpol və Tiflis komitələri rəhbərlik edirdilər.

Oktyabrin 14-də Zaqafqaziya dəmiryolçuları həmkarlar ittifaqı xüsusi intibahnamə ilə fəhlələrə müraciət etdi və onları Ümumrusiya dəmiryolçuları tətilinə qoşulmağa çağırıldı. Bolşevik-

¹ Б.М.Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. М. 1906, сəh. 31, 33; И.М.Пушкирева. Железнодорожники России активные участники Октябрьской политической стачки. «Вопросы истории» журнالı №12, 1958, сəh. 158-159.

² И.М.Пушкирева. Göstərilən məqalə, «Вопросы истории» журнالı №12, 1958, сəh. 159.

³ Yenə orada, SSRİ tarixi II cild, Bakı, 1963, сəh. 476.

⁴ V.İ.Lenin. Əsərləri 8-ci cild, сəh. 342.

lər dəmiryolçuların demokratik təşkilatlarından inqilabi mübarizədə istiadə edirdilər. Onların fikrincə bu təşkilatlar kütlələri mütləqiyətə qarşı qaldıra biləcək siyasi məktəb rolunu oynamalı idi. Bu dövrdə kütlələri inqilabi hərəkatdan ayırmaq məqsədi ilə menşeviklərin irəli sürdükləri proletar partiyalarına münasibət məsələsində həmkarlar ittifaqlarının «bitərəfliyi» ideyalarını ifşa edən bolşeviklər göstərirdilər ki, yalnız partiya və həmkarlar təşkilatlarının işini düzgün əlaqələndirmək yolu ilə dəmiryolçuları sinfi mübarizənin ən fəal döyüşçüləri etmək mümkündür. Hər yerdə olduğu kimi bolşeviklərin rəhbərliyi və dəmiryolçular həmkarlar ittifaqının çağırışını ilə Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələri Ümumrusiya tətilinə qoşuldular.¹

Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqı Mərkəzi bürosu ümumi tətili Bulkin dumasının^X açılışı gününə təyin etməyi lazım bildi. İttifaqın eser-liberal rəhbərliyi bu yolla hökumətə təzyiq göstərmək, onu ciddi güzəştə getməyə məcbur etmək, hətta müəssisələr məclisinin çağırılmasına nail olmağa çalışırdı.² Onların bu siyaseti tətilin dinc xarakter alması və hökumətlə danişq aparılması tədbirlərindən ibarət idi. Bolşeviklər isə tətilə silahlı üsyənin bir mərhələsi kimi baxırdılar. Ona görə də tətili yaxşı hazırlamaq və mütəşəkkil keçirmək bolşeviklərin qarşısında duran mühüm vəzifə idi.

Moskva-Kazan xəttində oktyabrın 6-da tətil başlanandan sonra bolşeviklərin təkidi ilə Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqının mərkəzi bürosu ölkənin bütün dəmiryolçularına teleqram göndərərək fəhlə və qulluqçuları ümumi tətilə çağırıldı. Tətil sürət-

¹ И.М.Пушкирева. Госторилен мəqalə, «Вопросы истории» jurnalı №12, 1958, səh. 155.

^X Çar naziri Bulkin tərəfindən hazırlanmış dumanın çağırılmasından çarizm inqilabı qarşı mübarizə aparmaq üçün istifadə etmək ümidində idi. Bolşeviklər Bulkin dumasını boykot etdilər. Ölkədə genişlənən inqilabi hərəkat Bulkin dumasını «dəfn» etdi.

² А.Шестаков. «Всеобщая Октябрьская стачка 1905 года». В кн. 1905 год. История революционного движения в отдельных очерках. Под ред. М.Н.Покровского. часть II, М.-Л., 1925, səh. 276.

lə genişlənərək bütün ölkəyə yayıldı. Ümumrusiya dəmiryol proletariatının mübarizəsi fabrik-zavod fəhlələrinin inqilabi hərəkatı ilə sıx əlaqədə inkişaf edirdi.

Ümumrusiya Dəmiryolçuları İttifaqının Mərkəzi bürosuna daxil olmadıqlarına¹ baxmayaraq Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryolları həmkarlar təşkilatları bolşeviklərin rəhbərliyi altında fəhlə və qulluqçuları ümumi tətilə hazırlaya bilmisdilər. Moskva-da tətil başlanan kimi İttifaqın mərkəzi bürosunun həmrəylik bayrağı altına dəvət edən mübariz çağırışını Qafqaz dəmiryolçuları qızgrün müdafiə etdilər.

RSDFP Bakı Komitəsi ilk gündən Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin ümumi siyasi tətilinin hazırlanmasına başçılıq etdi. Hələ oktyabrın 11-də Bakı Komitəsi «Bütün dəmiryolçulara!» başlığı altında ayrıca intibahnamə çap edib yaydı.² İntibahnamə Rusiyada dəmiryolçuların ümumi tətili başlandığını xəbər verir və Azərbaycanın bütün dəmiryol fəhlələrini bu mübarizədə fəal iştirak etməyə çağırırırdı. Bakı Komitəsinin intibahnaməsində deyilirdi: «Yoldaşlar! Səbrimiz tükəndi. Bütün Rusiyada dəmiryollar dayandırıldı. Bizim yoldaşlarımız bir nəfər kimi xalq qanı içərisində boğulmaqda olan mütləqiyətə qarşı öz etirazını bildirdi... Rusyanın Mərkəzini ucqarlardan ayıran dəmiryollarında tətil ucsuz-bucaqsız Rusyanı mənəvi cəhətdən birləşdirəcək və onu mütləqiyət üzərinə sonuncu qəti hücum - xalq üsyانına hazırlayacaqdır».³

İntibahnamə Azərbaycan dəmiryolçularını Moskva, Peterburq, Kiyev, Xarkov, Tiflis və digər şəhərlərdə dəmiryol fəhlələrinin apardığı mübarizəyə qoşulmağa çağiran sözlərlə qurtardı. Bakı bolşevikləri «Yaşasın bütün məzlumların həmrəyiliyi!», «Yaşasın ümumi siyasi tətil!», «Rədd olsun çar mütləqiyəti!», «Ya-

¹ Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. «Образование» журналı, №6, Peterburq, 1906, səh. 46.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 185, siyahı 1, iş 347, vər. 139; Göstərilən külliyyat, Bakı, 1956, səh. 240-241.

³ Yenə orada.

şasın xalq hakimiyyəti!» şüarlarını irəli sürdülər.¹

Tətilin hazırlanmasında dəmiryol həmkarlar təşkilatı geniş fəaliyyət göstərirdi. Zaqafqaziya Dəmiryolçuları İttifaqı bürosu oktyabrın 14-də rus proletariatı ilə həmrəy olmaq və onun tətil mübarizəsini müdafiə etməyi tövsiyə edən intibahnamə buraxdı. İntibahnamə Zaqafqaziya dəmiryolçularını oktyabrın 15-də işi tamamilə dayandırmağa dəvət edir və «İrəli yoldaşlar! Bizim qüvvəmiz birlikdədir!» sözlərilə qurtarırdı.²

1905-ci ilin oktyabr ayında Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin tətili başladı.³ Tətil Bakı-Tiflis, Bakı-Petrovsk, Yerevan-Culfa (bu xətt çəkilib qurtarmadığından burada dəmiryol tikintisi fəhlələri tətil etmişdi.- M.P.) xəttlərini bürüdü. Tətil bəzi stansiyalarda oktyabrın 14-də, Bakı, Ağstafa, Hacıqabul, Biləcəri və başqa stansiyalarda isə oktyabrın 15-16-da başladı və tezliklə bütün yolu əhatə etdi.

Oktyabrın 16-da Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin rəisi Peterburqa göndərdiyi teleqramda oktyabrın 15-dən etibarən Zaqqafqaziyada bütün yük və sərnişin qatarlarının hərəkətinin kəsildiyini, Vladiqafqaz dəmiryolu ilə yük və vaqon mübadiləsinin dayandırıldığını xəbər verirdi. Bakı stansiyasının polis rəisi xəbər verirdi ki, Tiflis dəmiryolçuları ilə həmrəylik əlaməti olaraq depo və emalatxana fəhlələrinin sərnişin və yük stansiyası işçilərinin bir qismi oktyabrın 16-da işə başlamaqdan boyun qaçırmış,⁴ qatarların hərəkəti dayanmış, Tiflislə telefon-teleqraf rabitəsi kəsilmişdir.⁵ Yeri golmişkən qeyd etmək lazımdır ki, P.N.Valuyevin «Azərbaycan bolşevikləri birinci rus inqilabı dövründə» adlı rus dilində çap etdirdiyi monoqrafiyada Bakı dəmiryol fəhlələrinin

¹ Yenə orada, vər. 132; Göstərilən külliyyat, Bakı, 1956, səh. 240-241.

² «Azərbaycan tarixi» 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 610.

³ SSRİ MDTA, fond 1276, siyahı 1, iş 67, vər. 13; Azərbaycan SSR MDTA, fond 185, siyahı 1, iş 334, vər 312; Yenə orada fond 484, siyahı 1, iş 57, vər 33; Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m. iş 1, vər. 15-16-19; «Kaspı» qəzeti №203, 18 oktyabr 1905-ci il.

⁴ SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş 2555, cild 3, vər. 63.

⁵ Azərbaycan SSR MDTA, fond 185, siyahı 1, iş 334, vər. 312.

tətilə 1905-ci il oktyabrın 8-də başladıqları göstərilir.¹ Halbuki mənbələr, hətta müəllisin istinad etdiyi arxiv sənədinin özü bunu təkzib edir.²

Yelizavetpol stansiyasında isə fəhlə və qulluqçuların bir qismi tətilə oktyabrın 14-də axşam başladı. Tətil ərəfəsində görünlən hazırlıq işlərinin getişindən xəbər tutan rotmistr bir gün əvvəl Qafqaz baş polis idarəsi müdürüne məlumat verərək yazırkı ki, burada depo fəhlələrinin birinci çıxış etməsi nəzərdə tutulmuşdu.³ «Kaspı» qəzeti Yelizavetpol stansiyasında tətilin başlandığını xəbər verərək göstərirdi ki, fəhlələrin ümumi yiğinçagında qəbul edilmiş qətnamədən məlum olur ki, onlar öz etiraz səslərini bütün Rusyanın demokratik qüvvələrinin səsinə qoşurdular.⁴

Depo fəhlələrindən sonra oktyabrın 15-də səhər tezdən maşinistlər işi dayandırdılar. Oktyabrın 16-da isə bütün xırda qulluqçular və stansiyada çalışan dəmiryol fəhlələri mübarizəyə qoşuldular.⁵ Tətil nəticəsində Tiflis tərəfə getməli olan üç qatar Yelizavetpolda dayandırıldı. Yalnız oktyabrın 17-də həmin qatarlar dəmiryol hərbi batalyonun köməyilə yola salındı.⁶ Lakin bu qatarlar tətil dövründə göndərilən axırıcı qatarlar oldu.

Bakı və Yelizavetpol dəmiryolçlarının ardınca oktyabr ümumi tətilinə Biləcəri Dəmiryol qovşağının fəhlə və qulluqçuları qoşuldular.⁷ Qafqaz polis idarəsinin məlumatından göründüyü kimi, Biləcəri deposunun fəhlələri oktyabrın 17-də həmrəylik bayrağı altında yekdilliklə işi atıb mübarizəyə başladılar. Oktyabr ümumi tətili tezliklə Ağstafa, Yevlax, Hacıqabul, Şamxor, Şəm-

¹ П.Н.Валуев. Большевики Азербайджана в годы первой русской революции, Bakı, 1963, səh. 136.

² Bax: Azərbaycan SSR MDTA, fond 185, siyahı 1, iş 334, vər. 312; V.İ.Lenin Mərkəzi muzeyinin Bakı filialının neqativ fondu. Neq. №9450; Göstərilən külliyyat, Bakı, 1956, səh. 249.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 87, vər. 4.

⁴ «Kaspı» qəzeti №211, 3 noyabr, 1905-ci il.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 88, vər. 9-10, 11, 12.

⁶ Yenə orada.

⁷ Yenə orada, vər. 225, Azərbaycan SSR MDTA. fond 1, siyahı 6, iş 2, vər. 14.

kir, Tovuz, Xaçmaz və digər stansiyaları əhatə etdi.

Azərbaycan dəmiryol fəhlələri getdikcə 1905-ci il oktyabr ümumi tətilin fəal iştirakçılara çevrildilər. Bolşeviklərin rəhbərliyi altında dəmiryolçuların mütləqiyətə qarşı açıq mübarizəsi oktyabrın 29-dək davam etdi. Çar hökuməti Azərbaycanın çox-millətli dəmiryol proletariatının tətilinə heç bir vasitə ilə mane ola bilmədi.

Tətil edən dəmiryol fəhlələri öz tələbnamələrində əmək haqqının artırılmasını, iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, habelə bir sıra hüquqi məsələləri nizama salmağı tələb edirdilər. Rusiya dəmiryol nəqliyyatı naziri Xilkov fəhlələrin irəli sürdükləri tələbnamələr ilə tanış olduqdan və ölkənin bir sıra stansiyalarını gəzdikdən sonra belə bir yəqinlik hasil etmişdi ki, fəhlələrin bütün tələbləri hansı yoldan göndərilmiş olsa da əsas etibarı ilə eyni və haqlı tələblərdir.¹ Nazir etiraf edirdi ki, tələblərin müəyyən qisminin qəbul edilməsini daha yubatmaq olmaz, əks təqdirdə arzuedilməz hadisələr baş verə bilər. Lakin sentyabrda və oktyabrın əvvəllərində Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi ilə nəqliyyat nazirliyi arasında gedən yazışmalar göstərir ki, fəhlə və qulluqçuların məişət və iş şəraitini yaxşılaşdırmaq haqqında hökumətin verdiyi vədlərin heç biri yerinə yetirilmədi.² Nazirliyin oktyabrın 9-da bütün yollara, o cümlədən Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinə göndərdiyi teleqramda deyilirdi: «Nazirin əmri üzrə fəhlə və qulluqçulara elan edin ki, onların məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması ilə əlaqədar olan məsələlər müzakirə edilir və bu sahədə başlanmış işlərin sonunu gözləmək lazımdır.³

Lakin Rusiya imperiyasının hər yerində, o cümlədən Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələrinin səbri tükənmüşdi. Tətil hərəkatı Azərbaycanın bütün dəmiryol stansiyalarını bürüdü. Oktyabr tətilinin dalgaları Azərbaycanın bütün dəmiryol proletariatınıayağa qaldırdı. Bu zaman Yelizavetpol dəmiryolçularının tətili

¹ SSRİ MDTA, fond 446, siyahı 1, iş 14, vər. 40.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 167, 169, 176, 186.

³ Yenə orada, vər. 176.

daha sürətlə genişləndi. İqtisadi tələblərlə yanaşı tətilçilər siyasi xarakter daşıyan tələblər də irəli sürdülər.¹ Stansiyada hakimiyyət demək olar ki, tətilçilərin əlinə keçdi. Az sonra stansiyanın yaxınlığındakı qəsəbədə yaşayan dəmiryolçu ailələri də tətilçilərə qoşuldular. Fəhlələrin çıxışlarına rəhbərlik etmək üçün burada qabaqcıl dəmiryolçulardan ibarət özünümüdafiə dəstələri təşkil edildi.² Yelizavetpolda sürətlə genişlənən tətil hərəkatının qarşısında dəmiryol polis idarəsi gücsüz idi. Odur ki, Yelizavetpol qubernatoru oktyabrın 17-də stansiyada tətil etmiş fəhlələri «sakitləşdirmək» üçün 2 rotadan ibarət qoşun göndərdi.³ Bundan başqa Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisinin göstərişi ilə tətilçiləri əvəz etməkdən ötrü buraya tezliklə dəmiryol batalyonu ezam edildi. Lakin işləri nizama salmaq mümkün olmadı. Oktyabrın 17-18-də dəmiryolçulara Yelizavetpol şəhərinin zəhmətkeşləri və gimnazianın tələbələri də qoşuldular.

Azərbaycanın Bakı, Biləcəri, Ağstafa və digər stansiyalarında da tətil getdikcə ümumi xarakter alırdı. Həmin stansiyalarда tez-tez izdihamlı mitinqlər və nümayişlər baş verirdi. Dəmiryol fəhlələrinin və qulluqqularının bu çıxışlarında digər müəssisələrin zəhmətkeşləri də yaxından iştirak edirdilər. Bu dövrədə təkcə Azərbaycanda deyil, bütün Rusiyada da dəmiryolçuların ardınca tətilə fabrik-zavod fəhlələri, daha sonra isə tələbə və ziyahilar qoşuldular. Milli rayonlarda fəhlələrin rus proletariati ilə ciyinçiyinə mübarizə aparması mütləqiyət üsul-idarəsini kökündən sarsıdırdı.

V.İ.Leninin yazdığı kimi 1905-ci ilin oktyabrın ortalarında «Ümumrusiya siyasi tətili doğrudan da bütün ölkəni bürüyüb mənfur Rusiya «imperiyasının» bütün xalqlarını ən məzlm və qabaqcıl sinfin qəhrəman coşgunluğu əsasında birləşdirdi... Bütün xalqların proletarları indii böyük bir azadlıq orduyu və so-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 146, vər. 73.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 1, siyahı 6, iş 2, vər. 51; Yenə orada, fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 12-15.

³ SSRİ MODİA, fond PD, iş 2555, 3-cü cild, vər. 63-64.

sializm ordusu sıralarına düzülürler».¹

Oktyabr ümumi tətili mütləqiyətin hakim dairələrində böyük çaxnaşma törətdi. Bunu görən çarizm ölkə daxilində vəziyyəti möhkəmlətmək və inqilabi hərəkatı boğmaq üçün lazımı hərbi qüvvə toplamaq məqsədi ilə xalqa müxtəlif azadlıqlar vəd etməyə məcbur oldu. II Nikolay hökumətinin həmin hiyləsi öz icrasını 1905-ci il 17 oktyabr manifestində tapdı. Manifestdə əhaliyə bir sıra demokratik azadlıqlar, o cümlədən vicdan, söz, ittifaqlarda birləşmək, yiğincaqlar və nümayişlər keçirmək azadlığı, habelə qanunverici duma çağrılması vəd edilirdi.

Bolşeviklər manifest elan edildiyi birinci gündən etibarən göstərirdilər ki, bu manifest inqilabin ilk qələbəsi olub çardan qoparılan güzəstdir. Bununla belə bolşeviklər manifestin əsil mahiyyətini ifşa edib deyirdilər ki, çarizm xalq kütlələrini aldatmaq üçün yeni bir fitnəkarlığa əl atmağa məcbur olmuşdur. Odur ki, bolşeviklər proletariati çarın vədlərinə aldanmamağa və mənsur mütləqiyət tamamilə darmadağın edilənədək mübarizəni davam etdirməyə çağırıldır.

Bütün ölkədə olduğu kimi, Azərbaycanda da bolşeviklər çar manifestinin əsil mahiyyətini açıb göstərir, çarizmin bu növbəti hiyləsini ifşa edirdilər. RSDFP Bakı Komitəsi oktyabrin 18-də çar manifestini ifşa edən xüsusi intibahnamə buraxdı.² İntibahnamədə göstərilirdi ki, maniestin xalq üçün heç bir faydası yoxdur və Azərbaycan zəhmətkeşləri çarın siyasi hiyləsinə aldanmamalıdır. Bakı Komitəsi bu məqsədlə buraxdığı başqa bir intibahnaməsində yazılırdı: «Əvvəlcə paytaxtlarda, sonra da hər yerdə dəmiryollarda hərəkət kəsildi. Fabrik və zavodlar dayandırıldı, mağazalar, dükanlar, məktəblər bağlanırdı, ictimai idarələrdə və hökumət idarələrində iş dayandı... Çar hökuməti qarşısında açılan uçurum onu udmaq təhlükəsi doğurdu. Çar tələsik yeni manifest verdi, burada o yenidən öz məhəbbətindən danışır və yenə də azadlıq vəd edir. Çar inandırmaq istəyir ki, bu dəfə

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 9-cu cild, səh. 395.

² Листовки Бакинских большевиков 1905-1907 гг., Bakı, 1955, səh. 163.

azadlıq həqiqətən veriləcəkdir. Lakin bütün aldatmalardan sonra çarın yeni sözünə necə inanmaq olar?.. - 17 oktyabr Çar Konstitusiyasında elan edilən «təkmilləşdirilmiş» dövlət dumasında da proletariata yer yoxdur».¹

Bakı bolşeviklərinin fəaliyyəti hədər getmədi. Sazişçi mənşeviklər və eserlər, habelə Azərbaycanın burjua-mülkədar dairələri fəhlələri aldada bilmədilər. Xalq inqilabı 17 oktyabr manifestindən sonra da davam etməkdə idi.

1905-ci il oktyabrin ikinci yarısında Azərbaycanın şəhər və qəzalarında, habelə dəmiryol stansiyalarında çar manifesti əleyhinə mitinqlər və nümayişlər keçirildi. Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri stansiyalarında baş verən nümayişlər öz kütləviliyi və mütəşəkkiliyi ilə diqqəti cəlb edirdi.

Yelizavetpol stansiyasında keçirilən nümayişlərdə dəmiryol fəhlələrindən başqa şəhər gimnaziyasının tələbələri, konka işçiləri və şəhər müəssisələrində çalışan zəhmətkeşlər iştirak etdilər. RSDFP Yelizavetpol partiya təşkilatının stansiyada keçirdiyi izdihamlı mitinqdə manifestlə əlaqədar olaraq bolşevik natiqlər alovlu çıxışlar etdilər. Maraqlıdır ki, burada Yelizavetpol dəmiryol məktəbinin ilahiyyət müəllimi Yevstafit Mirianovun üzərində qırmızı bayrağın dalğalandığı xitabət kürsüsünə qalxaraq söylədiyi nitq dinləyicilərə böyük təsir etdi. O çarizmin törətdiyi ədalətsizlikləri və vəhşilikləri ifşa edən faktlarla dolu çıxışının sonunda dedi ki, 17 Oktyabr Manifestini xalq çardan güclə qoparmışdı. Bir vaxt vardi mən qəlbimdə çox şeylər gizlətməli olurdum. İndi xalqın ayağa qalxması və mütləqiyyətin geri çəkilməyə məcbur olması mənim qəlbimi sevinclə doldurur. Lakin çarizmin güzəştəri xalqı heç cür təmin etmir, ona görə də mübarizə davam etdirilməlidir.² Oktyabrin 19-da nümayişə çıxan dəmiryol fəhlələrinin başları üzərində «Bütün ölkəlrin proletarıları birləşin!», «Yaşasın azadlıq!», sözləri yazılmış qırmızı bayraqlar dalgalanır-

¹ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 1, iş 103, vər. 1.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 29.

d1.¹

Oktyabrin 20 və 21-də isə Yelizavetpol dəmiryol fəhlələrinin çıxışları daha əzəmətli şəkil aldı. Nümayişçilərin əllərində Karl Marksın portreti, çoxlu qırmızı bayraqlar var idi.² Nümayişdə maşinistlər, konduktorlar, depo fəhlələri, xırda qulluqçular, yoldəyişdiricilər, qatar tərtibçiləri, yol təmiri fəhlələri fəal iştirak edirdilər. Tətillərdə, rus, azərbaycanlı, gürcü, erməni və başqa millətlərdən olan fəhlələrin yekdil çıxış etmələri jandarm-polis orqanlarının müqavimətini qırdı. Onlar dəmiryolçuların mütəşəkkil surətdə 4 kilometrlik yolla Gəncəyə hərəkət etmələrinə və şəhər zəhmətkeşləri ilə birləşmələrinə mane ola bilmədilər. Yol boyu yerli qarnizonun soldatları və yaxın kəndlərin kəndliləri nümayişçilərə qoşulurdular.

Nümayişlərin sayı 5 min nəfərə çatırdı ki, bunların da jandarm sənədlərində göstərildiyi kimi əksəriyyəti azərbaycanlılar idi.³

Oktyabrin 21-də nümayişçilər qubernatorun yaşadığı binaya yaxın bağda izdihamlı mitinq keçirdilər.⁴ Mitinqdə rus, erməni və Azərbaycan dillərində nitq söyləyən natıqlər bir sıra siyasi və iqtisadi tələblər irəli sürdülər. Mitinqin iştirakçıları həbsxanada saxlanılan siyasi məhbusları azad etmək haqqında yekdilliklə qərar qəbul etdilər. Sonra nümayişçilər həbsxanaya yaxınlaharaq siyasi məhbusların azad edilməsini tələb etdilər. Fəhlələrin inadlı tələbini görən polis siyasi məhbusları azad etməyə məcbur oldu.⁵ Siyasi məhbusların arasında bir çox dəmiryol fəhləsi də var idi. Onların azad edilməsilə dəmiryol fəhlələrinin tətili daha da gücləndi. Nümayiş həmin gün axşam saat 8-dək davam etdi. Nümayiş zamanı dəmiryol fəhlələri «Marselyzo» və «Dubinuş-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 51, vər. 397.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 1, siyahı 6, iş 2, vər. 19; Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 51, vər. 398.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 51, vər. 398.

⁴ Рагим Гусейнов. Очерки революционного движения в Азербайджане. Вып. 1, Революция 1905-1907 гг. Баку, 1926, сəh. 50.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 51, vər. 398.

ka» inqilabi mahnılar oxuyur, «Rədd olsun mütləqiyyət!», «Yaşasın azadlıq!» və mövcud quruluş əleyhinə başqa şüarları ucadan təkrar edirdilər.

Yelizavetpol stansiyası dəmiryol fəhlələrinin siyasi nümayişi bolşeviklərin rəhbərliyi altında keçdi. RSDFP Bakı Komitəsinin nümayəndəsi bolşevik S.Mehmandarovla yanaşı dəmiryolçuların tətilinin keçirilməsinə maşinist A.Çumak, L.Rimkeviç, kasir Sofiya Koloyani dəmiryol stansiyasının həkimi A.Boqoraz, mühəndis S.Kamişkersev və R.Kullanda və başqaları rəhbərlik edirdilər.¹

Yelizavetpol dəmiryolçularının əzəmətli nümayisi Ağstafa, Tovuz, Şamxor, Zəyəm, Yevlax və başqa xırda stansiyalardakı tətil hərəkatının daha da genişlənməsinə təsir etdi. Bu zaman Bakı, Biləcəri, Hacıqabul və başqa stansiyalarda da 17 oktyabr manifestinə qarşı çevirilmiş olan nümayişlər və çıxışlar baş verdi.

Bakıda minlərlə adamın iştirak etdiyi nümayişlər və mitinqlər göstərdi ki, bütün şəhər inqilab hissilə yaşayır və nəfəs alır.

Çar manifesti haqqında xəbər tətil etmiş Biləcəri fəhlələrinə oktyabrın 18-də çatdı.² Səhəri gün deponun görkəmli yerində üzərində «Azadlıq» sözləri yazılmış qırmızı bayraq asıldı və bütün stansiya inqilabi şüarlarla bəzədildi. Az sonra burada xitabət kürsüsü qoyuldu və mitinq keçirildi. Tətilçilər Rostov-Don mərkəzi tətil bürosunun göndərdiyi nümayəndə heyətini təntənəli qarşılıamaq haqqında qərar qəbul etdilər. Rostovdan gələn nümayəndə heyətini qarşılıamaq üçün həmin gün tətil etmiş Bakı stansiyasından da buraya nümayəndə heyəti gəldi. Bakılıları göti-rən qatar bütünlükə qırmızı bayraqlarla, inqilabi şüarlarla və portretlərlə bəzədilmişdi. Qatarın Biləcəridə qarşılanması bir bayram mərasimini xatırladırıdı.³

Oktyabrın 19-da Biləcəridə Rostov, Bakı, Xaçmaz və başqa stansiyaların nümayəndələri ilə birlikdə Biləcəri dəmiryolçuları-

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 213-214.

² «Bakı» qəzeti №155, 5 noyabr 1905-ci il.

³ Yenə orada.

nın izdihamlı mitinqi keçirildi. Çıxış edən natiqlər alovlu nitqlər söylədilər. Natiqlərin müxtəlif şəhərlərin və müxtəlif millətlərin nümayəndələri olmalarına baxmayaraq onlar azadlıq uğrunda mübarizədə fəhlələri əlbir çıxış etməyə çağırıldılar. Biləcəri dəmiryolçularının həmin yığıncağında tətil komitəsi, habelə Rostova tətilçilərin müşavirəsinə göndərilmək üçün nümayəndə heyəti seçildi.¹

Biləcəri tətilçilərinin nümayəndə heyəti həmin gün, yəni oktyabrın 19-da Rostova yola düşdü.² Vladiqaqaz dəmiryolunun bütün stansiyalarının nümayəndələrinin Rostov şəhərinə toplanmasının başlıca məqsədi ümumi iqtisadi və siyasi tələblər işləyib hazırlamaq və tətilin mütəşəkkil keçirilməsi haqqında ümumi taktika hazırlamaqdan ibarət idi.³ Biləcəri dəmiryolçuları bundan əlavə öz nümayəndələrinə Vladiqaqaz dəmiryol məmurları və jandarm orqanlarının özbaşinalıqları haqqında, onların bir çox fəhlə və qulluqçuları müntəzəm olaraq təqib etmələri barədə müşavirə iştirakçılarına ətraflı məlumat verməyi tapşırdılar.⁴

Tətil hərəkatı o qədər genişlənmişdi ki, Vladiqaqaz dəmiryolu məmurları və polis idarəsi tətilçilərin fəaliyyətinə mane ola bilmədilər. Onlar tətilçilərin sərəncamı ilə Rostovla Biləcəri arasında sərbəst hərəkət edən nümayəndə qatarını yalnız kənar-dan müşahidə etməklə kifayətləndilər.⁵

17 oktyabr çar manifesti Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin tətilinin nəinki qarşısını ala bilmədi, hətta onun daha da genişlənməsinə səbəb oldu. Dəmiryolçuların tətili oktyabrın 26-dək, bəzi stansiyalarda isə oktyabrın 29-dək davam etdi. Bu müddətdə bir dəfə də olsa nə sərnişin, nə yük, nə də poçta qatarı buraxılmışdı.

Oktyabrın 23-də Rusiya Nəqliyyat Naziri xüsusi teleqramla dəmiryolçulara müraciət edərək onları oktyabrın 24-də və yaxud

¹ «Bakı» qəzeti №155, 5 noyabr 1905-ci il.

² SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 1, iş 322, vər. 14.

³ «Bakı» qəzeti №155, 5 noyabr 1905-ci il.

⁴ SSRİ MDOİA, fond PD, iş 2555, cild 3, vər. 169.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 176-178, 163.

teleqram alınandan bir sutka sonra tətili dayandırmağa çağırırdı.¹ Nazir vəd edirdi ki, teleqramda göstərilən vaxtda işə çıxanlar təqib edilməyəcək və onlar tətil günlərinin əmək haqqını alacaqlar.² Həmin sərəncam Zaqafqaziya dəmiryolunda oktyabrın 23-də elan edildi. Şübhəsiz bu tətilçilərin qələbəsi idi. Çünkü hökumət tətilçilərlə hesablaşmalı olaraq onların irəli sürdükləri tələbləri qismən də olsa yerinə yetirmək məcburiyyətində qalmışdı. Lakin tətilçilər bu vədlərə inanmayaraq işə başlamaqdan boyun qaçırtıdalar.³

Oktyabrın 26-da Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsinin göstərişilə Tiflisdə Bakı-Tiflis xətti stansiyalarının nümayəndələri toplaşdı. Bu yiğincaqda tətili dayandırmaq məsələsi müzakirə edildi. Yol idarəsi həmişə olduğu kimi müşavirə və yiğincaqlar vasitəsilə fəhlələrin mütəşəkkilliyyini pozmaq, müəyyən vədlərlə tətili dayandırmaq istəyirdi. Yenə də yol məmurlarının cəhdini baş tutmadı. Yiğincaq tətili dayandırmaq haqqında heç bir qətnamə qəbul edə bilməyib dağıldı. Lakin Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi tətilçilərin yekdilliyini sarsıda bildi. Oktyabrın 26-da 4.500 fəhləsi olan Tiflis Baş dəmiryol emalatxanası və depo işə başlamaq qərarına gəldi. Bundan sonra Azərbaycanda dəmiryolçuların tətili müəyyən dərəcə zəifləmiş oldu.⁴

Oktyabrın 28-də dəmiryol batalyonunun və hərbiçilərin köməyiylə Tiflis-Bakı arasında iki sərnişin və yük qatarı yola salındı.⁵ Buna baxmayaraq fəhlələrin müəyyən hissəsi mübarizəni davam etdirmək əzmində idi. Məhz buna görə hərbiçilərin müşayəti ilə yola salınan qatarlara mane olmaq məqsədi ilə tətilçilər bəzi yerlərdə reisləri sökürlər, telefon və teleqraf xəttlərini kəsir, parovozların hissələrini çıxarırlar, vaqonları yola aşırırdılar. Oktyabrın 30-da Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisinin müavini Raxma-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 54.

² Yenə orada, vər. 54-57.

³ Yenə orada, vər. 68.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 163; SSRİ MDOİA, fond PD, iş 2555, cild 3, vər. 411.

⁵ Yenə orada, vər. 177.

nin yazırkı ki, yollarda bərpa işi və qatarların normal işləməsi çox böyük çətinliklə həyata keçirilir. Ümumiyyətlə xəttlərdə hərəkətin bərpa edilməsi üçün yola salınan və stansiyalarda gecələyə-gecələyə böyük çətinliklə hərəkət edən hərbi qatarlara fəhlələr tərəfindən boykot elan edilir.¹

Beləliklə, Azərbaycan dəmiryolçularının inadlı mübarizəsi nəticəsində Zaqafqaziya dəmiryolunun Bakı-Tiflis xəttində tətil hərəkatı yalnız oktyabrın 30-da tamamilə yatırıldı.²

Zaqafqaziya dəmiryolunda olduğu kimi, Vladiqafqaz dəmiryolunun Azərbaycan hissəsində, yəni Biləcəri-Dərbənd xəttində də fəhlələr oktyabr tətili günlərində böyük inadkarlıq göstərdilər. Nə nəqliyyat nazirinin tətili dayandırmaq haqqında sərəncamı, nə hərbi dəmiryol batalyonunun qatarların hərəkətini bərpa etmək cəhdı, nə də jandarm-polis orqanlarının zorakılıq tədbirləri biləcərililərin iradəsini qıra bilmədi. Oktyabrin 25-də Polis idarəsi rəisi general-mayor Şirinkin Qafqaz canişininə teleqramında yazırkı ki, Rostov və başqa stansiyalar arasında qatarların normal gedиш-gelişi başlanmışdır, lakin biləcərililərin inadlı mübarizəsi nəticəsində qatarlar Dərbənddən Rostova geri qaytarılır.³ Bir gün sonra Vladiqafqaz dəmiryolu idarəsi müdürü İnozemsev Peterburqa həyəcanla xəbor verirdi ki, Biləcəri-Dərbənd xəttində tətili yatartmaq mümkün olmadığından tətilin bütün yolda genişlənməsi təhlükəsi yaradır.⁴ Bütün ölkədə, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryolçuların ümumi Oktyabr tətili, V.İ.Leninin dediyi kimi «hökumətin qüvvəsini ən qəti surətdə təsirdən saldı».⁵ Tətil xəzinəyə və hakim sinfə ağır maddi zərbə vurdu. Dəmiryollarında hərəkətin kəsilməsi nəticəsində Azərbaycanın qəzalarından Bakıya, sənaye müəssisələrinə xammal və başqa kənd təsərrüfatı məhsul-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 198.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 58, vər. 33; Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 45, 46, 77, 197-198.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 33, vər. 260; SSRİ MDOİA fond PD, iş 2555, cild 3, vər. 413.

⁴ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 37, vər. 354, 358, 359.

⁵ V.İ.Lenin. Əsərləri, 23-cü cild, səh. 267.

lарının göndərilməsi çətinləşdi. Oktyabrın 17-də Ağdaşdan Bakıya vurulan bir telegramda milyoner H.Z.Tağıyevə xəbər verilirdi ki, pambıq hazırlıdır, lakin dəmiryolda tətil davam etdiyindən göndərmək mümkün deyil. Həmin ünvana bələ teleqramlar nəinki Azərbaycan, hətta Yerevan və Zaqafqaziyanın başqa şəhərlərindən də göndərilmişdi.¹

Dəmiryol proletariatının Oktyabr ümumi siyasi tətili sənaye burjuaziyasını daha çox vahiməyə saldı. Məhz buna görə də sənaye burjuaziyasını və iri milliyyətçiləri təmsil edən mütləqiyət hökumətinin sədri qraf Vitte Oktyabr çıxışları zamanı dəmiryolçuların möişət ehtiyaclarını yaxşılaşdırmaq məqsədilə radikal tədbirlər həyata keçiriləcəyi barədə ayrıca rəsmi şəkildə məlumat verməyə məcbur oldu.² Lakin nəqliyyat nazirinin əmrindən göründüyü kimi, həmin vədlər əmək haqqının artırılması, fəhlə və qulluqçuların möişət və iş şəraiti məsələlərinə baxan komissiya seçiləməsi, həmkarlar və kooperativ təşkilatlarının yaradılmasına icazə verilməsi, dəmiryollardan hərbi vəziyyətin götürülməsi, tətil üstə heç kəsin işdən çıxarılmaması, yaxud təqib olunmaması və sairdən ibarət idi Eyni zamanda Vitte hökumətinin göstərişilə Qafqaz Hərbi Dairəsi sərəncamından oktyabrın 13-ü və 23-ü arasındaki müddətdə Azərbaycanın, Bakı, Hacıqabul, Kürdəmir, Yelizavetpol, Tovuz, Ağstafa və başqa dəmiryol stansiyalarına 800 nəfərdən çox silahlı qüvvə göndərildi.³

Çarizmin silahlı qüvvələri, Vittenin vədləri, Nəqliyyat Nazirliyinin hədə-qorxudan ibarət sərəncamı və Ümumrusiya Dəmiryolçular Həmkarlar təşkilatının tətili dayandırmaq haqqında müraciəti ölkədə, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatı proletariatının oktyabr çıxışlarını məglubiyyətə uğratdı.

Azərbaycanda Oktyabr tətilinin dayandırılması stansiyaların hamisində cyni vaxtda baş vermedi. Oktyabrın 26-da Tiflis-

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 108, siyahı 1, iş 30, vər. 37, 38.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 176.

³ SSR MDHTA, fond 400, siyahı 23/612, iş 15, hissə 10 vər. 59, 77, 218, 228, 358, 360.

dəki Baş emalatxanada və depo fəhlələrinin işə çıxmaq haqqında qərarından sonra Bakı-Tiflis xəttinin bəzi stansiyalarında tətil oktyabrın 26-da dayandırıldı.¹ lakin Azərbaycan dəmiryolçularının böyük əksəriyyəti mübarizəni davam etdirmək əzmində idilər. Bakı, Hacıqabul, Kürdəmir, Yevlax və başqa stansiyalarda tətil-çilər hökumətin hədə-qorxu siyasətnə yollar nazirliyinin vədlərlə dolu 23 oktyabr tarixli müraciətinə tam etinasızlıq göstərərək işə çıxmaqdan boyun qaçırdılar, mübarizəni neçə gün də davam etdirdilər.

Vladiqafqaz dəmiryolunun əsas stansiyalarında tətil oktyabrın 26-da dayandırılmışdısa da, lakin Biləcəri-Dərbənd xəttində fəhlələr hələ də inadlı müşqavimət göstərildilər. Oktyabrın 28-də Vladiqafqaz dəmiryolu müdürü Peterburqa yazdı: «Bu gün Biləcəri-Dərbənd müstəsna edilməklə, bütün xətlər üzrə sərnişin və yük qatarları yola salınmışdır. Biləcəri bürosu işə qatarların nə qəbul edilməsinə, nə də göndərilməsinə razılıq vermir».² Lakin biləcərililər də mübarizəni dayandırmalı oldular və oktyabrın 29-da işə çıxmağı qərara aldılar.

1905-ci il oktyabr ümumi tətili dövründə yarım ay mübarizə apardıqdan sonra Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələrinin tətili yatırıldı. Lakin oktyabr tətili Azərbaycan dəmiryolçularının dekabr silahlı üsyəni günlərində daha mütəşəkkil çıxışları üçün böyük bir mübarizə məktəbi oldu.

1905-ci ilin payızında Rusiyada genişlənən azadlıq hərəkatı noyabr-dekabr aylarında özünün ən yüksək mərhələsinə daxil oldu və mövcud siyasi quruluşun kökündən dəyəşdirilməsinin zəruri olduğunu göstərdi. Tətil hərəkatı dalğavari yenidən vüsət etdi. Ümumrusiya dəmiryolçularının inadlı çıxışları ucsuz-bucaqsız Rusiyanın, demək olar hər yerini, onun uzaq guşələri olan Sibiri, Orta Asiyani və Qafqazı ayağa qaldırdı.³ Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatı fəhlələrinin çıxışları daha əzəmətli keçdi. Bunun səbəbi,

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 115-116.

² SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 373, vər. 454.

³ «Кавказский вестник» curnalı, №1, 1905, səh. 109.

ölkənin hər yerində olduğu kimi, Azərbaycanda da dəmiryollarında çalışan zəhmətkeşlərin maddi vəziyyətinin ağır olması və hüquqsuzluğunun davam etməsi idi.

Dəmiryolcuların vəziyyəti Oktyabr ümumi siyasi tətilindən sonra da yaxşılaşmadı.

Mütləqiyətin 17 oktyabr manifestinin maddələri həyata keçirilmirdi. Oktyabr tətili yatırıldıqdan sonra Manifest haqqında hətta rəsmi dairələrdə belə az danışılırdı. Məhz bu şəraitdə dəmiryolcuların mütləqiyət və kapital əleyhinə mübarizəsi getdikcə alovlanırdı.

Oktyabrdə ölkədə əmələ gəlmış siyasi vəziyyəti qiymətləndirən V.İ.Lenin göstərirdi: «Çarizm indi... daha inqilabı yatrımaq iqtidarında deyildir. İngilab hələ çarizmi əzmək iqtidarında deyildir».¹ Mübarizə edən qüvvələr arasında müvəqqəti müvazinət yaranmışdı.

1905-ci ilin Oktyabr günlərində çarizmin məcburən geri çəkilməsini və manifest verməsini inqilabin ilk qələbəsi kimi qiymətləndirən bolşeviklər xalq kütlərini əldə etdikləri yeni mövqelərdən daha əzəmətli hücuma keçməyə çağırırdı.

1905-ci ilin noyabr-dekabr aylarında bütün ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da proletariatın, zəhmətkeş kəndlilərin, habelə bütün mütarəqqi ictimai qüvvələrin mütləqiyətə qarşı inqilabi mübarizəsi genişlənirdi. Bu dövrdə Azərbaycanın mədən, fabrik-zavod, dəmiryol nəqliyyatı fəhlələrinin demokratik kütləvi təşkilatları, fəhlə komissiyaları, həmkarlar ittifaqları, tətil komitələri meydana gəlib möhkəmlənirdi.

Proletariatın sınıfı mübarizə tarixində böyük rol oynamış fəhlə deputatları Soveti Bakıda 1905-ci il noyabrin 25-də meydanına çıxdı.² Lakin Bakı Sovetində şendrikovçu-menşeviklərin çoxluq təşkil etmələrinə baxmayaraq burada P.Caparidze, M.Məmmədyarov, P.Montin, İ.Fioletov, M.B.Qasımov və başqalarından ibarət six birləşmiş bolşevik fraksiyası var idi. Bolş-

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 9-cu cild, səh. 432.

² Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964, 616.

viklərin səyi nəticəsində getdikcə Bakı Sovetinin əhali içərisində nüfuzu artırdı.

1905-ci ilin oktyabırın ikinci yarısından başlayaraq Azərbaycan dəmiryolu nəqliyyatı fəhlə və qulluqçuları həmkarlar ittifaqlarında birləşməyə başladılar. Az vaxt içərisində Qafqaz dəmiryolçularının bütün xətlərində, o cümlədən Azərbaycandakı iri stansiya və qovşaqlarda yerli həmkarlar təşkilatları yaradıldı.¹ Lakin burada dəmiryolçular iki müstəqil təşkilatın - Zaqqafqaziya dəmiryolları fəhlə və qulluqçularının Həmkarlar İttifaqı və Vladiqafqaz dəmiryolu fəhlə və qulluqçuların Həmkarlar İttifaqının tərkibinə daxil olurdu.²

Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyatı fəhlə və qulluqçularının bir qismi (Biləcəri-Dərbənd xəttində çalışanlar) Vladiqafqaz dəmiryolçuları həmkarlar ittifaqı tərkibinə daxil idi. Vladiqafqaz dəmiryolu və qulluqçularının həmkarlar təşkilatı Rostovda yerləşən Mərkəzi Büro və ayrı-ayrı stansiyalardakı yerli bürolardan ibarət icraedici orqanlar vasitəsilə fəaliyyət göstərirdi.³

Vladiqafqaz dəmiryolunun Azərbaycandakı Biləcəri, Xaçmaz stansiyalarında İttifaqın büroları, xırda stansiyalarda isə qrupları təşkil olunmuşdu.⁴ Azərbaycanda təşkilatın mərkəzi Biləcəri Bürosu idi. Biləcəri bürosu Petrovskiyədək bütün ilk təşkilatlara rəhbərlik edirdi. İttifaqın yaradıldığı ilk vaxtlarda Biləcəri təşkilatı 400 nəfərdən çox, Xaçmaz isə 150 nəfər üzvü birləşdirirdi.⁵ Gizli səsvermə yolu ilə seçilmiş 10 nəfərdən ibarət Biləcəri Bürosu tərkibində Xapilin F.İ., Kuznetsov N.S., Mənsurov V., Demçenko N., Kolesnikov A. və başqaları daxil idi.⁶

Dəmiryolçuların həmkarlar təşkilatı öz qarşısına yalnız iqtisadi mübarizə deyil, həm də siyasi mübarizə aparılması məqsədi qoymuşdu. Belə ki, təşkilatın elan etdiyi məramnamədə fəhlə və

¹ Семернин П.В. 1905 год на Дону, Rostov, 1940, səh. 95-96.

² Yenə orada.

³ Семернин П.В. 1905 год на Дону, Rostov, 1940, səh. 96.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 23 m., iş 383, vər. 274-275.

⁵ Yenə orada, vər. 186-187.

⁶ Yenə orada, iş 1124, vər. 1.

qulluqçuların maddi vəziyyətinin, iş və möişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını tələb edən maddələrlə yanaşı, dəmiryolda hərbi vəziyyətin ləğv olunması, söz, mətbuat, yiğincaq azadlığı, şəxsiyyət və mənzil toxunulmamazlığı, tətilə görə təqibin ləğv edilməsi, zəhmətkeş sinfin mənafeyini ifadə edən qanun əsaslarını işləyib hazırlamaqdan ötrü cinsindən, milliyyətindən və dini etiqadından asılı olmadan bütün əhali tərəfindən seçilmiş qanunverici xalq nümayəndəliyi yiğincağının çağrılması və sair siyasi tələblər də irəli sürüldürdü.¹ Vladiqafqaz dəmiryolçularının həmkarlar təşkilatı, fəhlə və qulluqçuların işə götürülməsi məsələsinə jandarm-polis orqanlarının qarışmamasını da tələb edirdilər.²

Biləcəri bürosu lap əvvəldən Bakı bolşeviklərinin rəhbərliyi altında fəaliyyət göstərirdi. Fyodr Xapilinin, Yakov Butırkin və digər bolşeviklərin Biləcəridə apardıqları partiya-siyasi işi stansiyada inqilabi mübarizənin daha kəskin şəkil almasına səbəb olurdu.³

Bakı jandarm idarəsi tərəfindən həyata keçirilən əksinqilabi tədbirlərə baxmayaraq 1905-ci il noyabrın əvvəlində Azərbaycanda həyəcanlar yenidən genişləndi. Dəmiryolçuların ümumi yiğincağında «proletariatın azadlıq hərəkatına qarşı yönəldilmiş bütün hökumət teleqramlarının boykot edilməsi» haqqında qətnamə qəbul edildi.⁴ Noyabrın 2-də Oktyabr tətili günlərinin əmək haqqının verilməməsinə qarşı Biləcəridə tətil başlandı. Tətilçilər tərəfindən tələbnamə hazırlandı. Tələbnamənin mətni telegraf vasitəsilə bütün Vladiqafqaz yolu stansiyalarına göndərildi.⁵ İnqilabi çıxışların yenidən bərpa olunacağı təhlükəsindən qorxuya düşən yol idarəsi biləcərililərin tələblərini yerinə yetirməyə məcbur oldu. Bundan sonra fəhlələr işə qayıtdı. Yenidən tətil müba-

¹ История Дагестана, том. II., М. 1968, сəh. 234.

² Yenə orada.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 23 m., iş 1124, vər. 1; Yenə orada iş 383, vər 274-286; Семерин П.В. 1905 год на Дону, Ростов 1940, сəh. 95-96; Мельчин П.И. Яков Петрович Бутыркин Оржоникидзе, 1957.

⁴ «Баку» qəzeti, №175, 1 dekabr, 1905-ci il.

⁵ «Каспий» qəzeti №160, 6 noyabr 1905-ci il.

rizəsinə hazırlaşan Azərbaycan dəmiryolçlarının irəli sürdükəri tələblər Zaqafqaziya dəmiryolunun başqa stansiyalarında irəli sürürlən tələbnamələrə uyğun gəlirdi.

Zaqafqaziya dəmiryolunda vəziyyətin qeyri-sabit olduğunu və burada yeni tətil hazırlanlığını xəbər verən zaqafqaziya dəmiryolu jandarm polis idarəsinin rəisi Qafqaz polis idarəsinə məlumatında fəhlələrin tələblərinin siyasi xarakter daşıdığını göstərirdi. Bu tələblər dəmiryollarında jandarm korpusunun ləğv edilməsi, kazakların Zaqafqaziyadan çıxarılması, hər hansı cinayət üstə olursa-olsun cəza növü kimi ölüm hökmünün ləğv edilməsi, nümayişlərdə silahlı qoşun dəstələrinin iştirakının qadağan olunması, siyasi məhbəs olan Zaqafqaziya dəmiryolu fəhlə və qulluqçularına aministiya verilməsi və onların əvvəlki iş yerlərinə qaytarılması, dəmiryol hərbi batalyonunun ləğv edilməsi və sair ibarət idi.¹

Çarizm müxtəlisif vasitələrlə fəhlə hərəkatına qarşı mübarizə aparır, onun yenidən yüksəlməsinə mane olmağa çalışırı.

1905-ci ilin noyabr ayında fəhlə və kəndliləri inqilabi mübarizədən ayırməq məqsədilə Azərbaycanda növbəti milli qırğınlardırıldı. Bu zaman Alabaşlı, Zəyəm, Dəllər, Şamxor stansiyalarında xeyli adam tələf oldu.² Yelizavetpol stansiyasında noyabrin 18-21-də dəhşətli qırğıın baş verməsi nəticəsində 400-ə yaxın adam ağır itkiyə məruz qaldı. Belə ağır bir vaxtda Yelizavetpol stansiyasında bolşeviklərin çağırışı ilə bütün dəmiryolçular ayağa qalxdı, əsas hissəsini dəmiryol fəhlələrinin təşkil etdiyi mübariz dəstələr təşkil olundu.³

Yelizavetpolda bolşeviklərin bilavasitə rəhbərliyi və dəmiryol fəhlələrinin səyi nəticəsində milli qırğıının əsil mahiyyətini üzə çıxarmaq, onun qarşısını almaq məqsədilə şəhərdə böyük mitinq keçirildi. Lakin jandarm orqanlarının göstərişi ilə atəş açıldı və bir çox günahsız adamin qanı axıldı.⁴ Buna baxmayaraq

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 192, vər. 4.

² Yenə orada, iş 33, vər. 35.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., syahı 1, iş 33, vər. 35.

⁴ «Кавказский рабочий листок» qəzeti №4, 7 dekabr, 1905-ci il.

noyabrın 20-21-də Yelizavetpol stansiyasında və şəhərin özündə bolşeviklərin çağırışı ilə rus, azərbaycanlı, erməni, gürcü və başqa millətlərin nümayəndələrinin çarizmin iyrənc siyasəti əleyhinə nümayishi keçirildi. Nümayişçilər üzərində «Yaşasın azadlıq» söz-ləri yazılmış qırmızı bayraqla küçələri, vağzal rayonunu gəzmiş, millətlər arasına düşmənçilik toxumu səpmək istəyən çarizmə öz etirazlarını bildirmişdilər.

Ağstafa stansiyasında yerli sosial-demokrat təşkilatı milli qırğının törədilməsinə qarşı bütün qüvvə və vasitələrlə mübarizə apardı. Lakin «Bakı» qəzetiinin yazdığı kimi, burada jandarm və təfriqəcilər isə hər vəchlə qırğının baş verməsinə yardım edir, hətta bunun təqsirini sosial-demokratlar üzərinə atmağa çalışırdılar.¹

1905-ci ilin dekabrında Rusiya proletariatının inqilabi mübarizəsi ən yüksək nöqtəyə qalxdı. 1905-ci ilin dekabrin 7-də Moskvada başlanan ümumi siyasi tətil silahlı üsyana keçdi. Bu vaxt Moskvada fəaliyyət göstərən Ümumrusiya dəmiryolçular Həmkarlar İttifaqının Mərkəzi Bürosu ölkənin bütün dəmiryolçularına müraciət edib onları ümumi tətilə çağırıldı. Bu çağırışa da cavab olaraq Rusyanın 29 dəmiryolu tətil etdi.²

Azərbaycan, eləcə də Zaqafqaziya dəmiryolçuları 1905-ci il dekabr ümumi siyasi tətilinə birinci səs verdilər. Elə bu zaman, 1905-ci il dekabrin 7-də Bakı təşkilatının təşəbbüsü ilə Bakıda, Zaqafqaziya, Vladiqafqaz və Zakaspi dəmiryolçularının konfransı keçirildi.³

Konfransın çağırılmasında başlıca məqsəd hər üç yolda fəhlə və qulluqçularının həmkarlar ittifaqını təşkil etmək və onlar arasındaki sıxı əlaqə yaradılmasına nail olmaqdan ibarət idi.⁴

Konfrans həm də üç yolda fəaliyyət göstərən sosial-demokrat təşkilatların və qrupların vahid təşkilatda birləşməsini nəzərdə

¹ «Bakı» qəzeti №175, 1 dekabr 1905-ci il; «Кавказский рабочий листок» qəzeti, №4, 7 dekabr 1905-ci il.

² «Bakı» qəzeti, №180, 8 dekabr 1905-ci il.

³ «Kaspia» qəzeti №239, 10 dekabr 1905-ci il.

⁴ Yenə orada.

tutan məsələni də həll etməli idi.¹

Konfransın iştirakçıları dekabrın 7-də Ümumrusiya dəmiryolçular tətilinin başlanması xəbərini yekdilliklə alqışladı və həmin gün həmrəylik bayrağı altında Qafqaz və Zakaspi dəmiryollarının tətilə qoşulması haqqında qətnamə qəbul olundu.² Qətnamənin mətni teleqraf vasitəsilə hər yolun öz nümayəndəsi tərəfindən yerli bürolara çatdırıldı.

Zaqafqaziya, o cümlədən Azərbaycan dəmiryolçuları 1905-ci il dekabr ümumi siyasi tətilini ilk gündən müdaiə etdilər. Azərbaycan dəmiryol nəqliyyatı fəhlələrinin əzəmətli dekabr tətili başlandı. Ölkənin hər yerində olduğu kimi, Azərbaycanda da 1905-ci il dekabr tətili tək, yerli hadisə kimi deyil, ümumi, imperiya daxilində baş vermiş hadisələr içərisində meydana çıxaraq onun tərkib hissəsini təşkil edirdi.

Azərbaycanda dekabr tətili oktyabrda olduğu kimi həmrəylik bayrağı altında başladı. Lakin Rusyanın başqa yerlərindən fərqli olaraq Qafqazda, xüsusilə Azərbaycanda əzəmətli dekabr tətili üçün daha əlverişli şərait yaranmışdı. Əvvələn, tətil ərəfəsində mütləqiyyətin və onun istinad etdiyi əksinqilabi qüvvələrin yeritdiyi riyakar siyasetin nəticəsində Azərbaycanda çox böyük inqilabi gərginlik əmələ gəlmışdı. Belə ki, noyabrın ikinci yarısından etibarən yenidən Azərbaycanda milli qırğın əhval-ruhiyyəsi qızışdırılmışdı ki, bu da Azərbaycanın çox yerində, o cümlədən Bakı, Yelizavetpol, Ağstafa və digər stansiyalarda ictimai təbəqələri olduqca həyəcanlandırmışdı.³ Dekabr hadisələri ərəfəsində Azərbaycanın Bakı, Yelizavetpol, Ağstafa, Biləcəri və başqa bir sıra dəmiryol stansiyalarında xeyli miqdarda silah gizlədilmişdi.

Azərbaycanda birinci olaraq dekabrın 8-də biləcərililər tətilə başladı.⁴ Bu münasibətlə Biləcəridən Rostova vurulan teleqramda deyilirdi: « Bu gün, dekabrın 8-də səhər saat 6-da Biləcəri

¹ «Каспий» qəzeti №239, 10 dekabr 1905-ci il.

² «Баку» qəzeti, №180, 8 dekabr 1905-ci il.

³ Yenə orada, №175, 1 dekabr 1905-ci il.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA fond 1 m., siyahı 1, iş 210, vər. 27.

rayonu ümumi tətilə qoşulur».¹ Bakıda isə tətil dekabrin 9-da başladı. Doğrudur, Moskvadan 29 dəmiryolu nümayəndələrinin dekarın 7-dən ümumi tətilə başlamaq haqqında teleqramı ilə əla-qədar olaraq burada dekabrin 8-də təcili ümumi yiğincaq keçirildi. Lakin tətilə başlamaq məsələsi üstündə birinci gün yekdillik olmadığı üçün səhəri Bakı stansiyasında bütün dəmiryolcuların izdihamlı mitinqi keçirildikdən sonra ümumrusiya tətilinə qoşulmaq məsələsi yekdilliklə bəyənildi.² Həmin gün tətil hərəkatı Azərbaycanın bütün dəmiryolcularını əhatə etdi.

Dekabr tətilinin ilk günlərində Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri, Ağstafa, Yevlax, Hacıqabul və başqa stansiyalarda tətil büroları yaradıldı.³ Bakı tətil bürosu dekabrin 9-da yaradıldı və stansiyada səlahiyyətli yerli hakimiyyət orqanı kimi fəaliyyət göstərməyə başladı.⁴ Tətil bürosu dərhal fəhlələrə müraciət edib hökumətin faydasına olan bütün işlərin dayandırılmasını elan etdi.⁵ Tətil bürosu fəhlələrin ümumi yiğincağında müzakirə olunub bəyənilmiş bir sıra tədbirlər həyata keçirdi.

Bakı stansiyasında tətil bürosunun tərkibinə İ.Sproqe, F.Baklanov, Y.Kovnik, A.Trofimov, Y.Panurov, Q.Rumyantsev və başqaları daxil idi.⁶ Beynəlmiləl tərkibə^X malik olan Bakı dəmiryolcularının tətil bürosu öz işinə ilk gündən böyük inqilabi əhval-ruhiyyə ilə başladı.

Yelizavetpol stansiyasında tətil başlanan gündən hakimiyyət fəhlələrin əlinə keçdi. Tətil bürosu üzvləri müxtəlif inqila-

¹ Yenə orada, fond 23 m., iş 383², vər. 5.

² Yenə orada, vər. 2.

³ Yenə orada, iş 383², vər. 312.

⁴ Yenə orada, fond 114, siyahı 1, iş 179, vər. 9.

⁵ 3.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Баку 1955, сəh. 169; М.А.Казиев. Из истории революционной борьбы бакинского пролетариата, Баку, 1956, сəh. 112, 115.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA fond 27 m., iş 183, vər. 1, fond 26 m., iş 4, vər. 31.

^X Bəzi arxiv sənədlərində Bakı dəmiryolcularının Tətil bürosunda bir nəfər azərbaycanının da iştiraki göstərilir. Lakin onun şəxsiyyətini müəyyənləşdirmək hələlik mümkün olmamışdır.

bi vəzifələr icrpa edirdilər. Sərnişinlər yalnız «RSDFP Yelizavetpol təşkilatı» sözləri şamplanan qırmızı rəngli biletlərlə inqilabçıların sərəncamı ilə işləyən qatarlarda gedib gələ bilər və yüklerini göndərə bilərdilər.

Tətil bürosu stansiyada möhkəm qayda yaratmışdı. Stansiya növbətçisi, qatar tərtibçisi, müsfətiş, kassir və başqa bütün inzibati işçilər tətil bürosunun üzvləri olan A.Çumak, Leonid və Vladimir Rımkoviç qardaşları, ər-arvad Aleksandra və Yason Kaloyanilər, Roman Kullanda, Aleksey Boqorov, Platon Klimiyev, Yakov Çernikov, Qeorgi Claidze və başqaları tərəfindən icra olunurdu.¹

Tətil bürosunun sədri bolşevik, maşinist Andrey Çumak stansiyada tətilin ümumi rəhbəri idi. Qorxmaz, siyasi cəhətdən yetkin və möhkəm əqidəli Çumakın dəmiryol fəhlələri arasında böyük hörməti var idi.

1905-ci il dekabr tətili dövründə Yelizavetpol stansiyasında silahlı üsyən etmək təşəbbüsü oldu. Bu məqsədlə burada silah əldə etmək, hətta kustar yolla bomba hazırlamaq üçün müəyyən iş görüldü. 1905-ci il dekabrın 23-də jandarm axtarışları zamanı Yelizavetpol stansiyası yanındakı dəmiryolçular qəsəbəsindən 6 ədəd bomba və onun istehsali üçün xeyli butıl, efir, 10 girvənkə bertole duzu, müxtəlif kisələrdə xeyli kimyəvi maddə və başqa material tapıldı.² Axtarış zamanı xeyli tapança, tüfəng və başqa silahlar da ələ keçdi. Bütün bunlar stansiyada silahlı üsyana hazırlıq getdiyini göstərirdi.

Arxiv sənədləri göstərir ki, RSDFP Yelizavetpol təşkilatı sərəncamında olan mübariz inqilabi dəstə 1905-ci ilin sentyabrından sonra fəaliyyətini xeyli genişləndirərək öz siralarına yeni-yeni qüvvələr cəlb edir, silah tədarükü işi ilə məşğul olurdu. Silah əldə edilməsi işini dəmiryolçulardan texnik Kuzakov, Serqey Kamışkirsev, Qeorgi Qreçko, Kuryakin, Aleksey Geliyev və başqa-

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 26 m., iş 4, vər. 65-66.

² Azərbaycan SSR MDTA fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 12-15.

ları bilavasitə həyata keçirirdilər.¹

Yevlax stansiyasında tətil bürosu fəhlə və qulluqçuların inqilabi çıxışına yaxşı rəhbərlik edirdi. Yevlax stansiyası və ətraf kəndlərin mənafeyi keşiyində duran tətil bürosu fəhlə və qulluqçuların dekabrın 9-da keçirilən ümumi iclasının qərarına əsasən Bakı, Tiflis və başqa stansiyalarda fəaliyyət göstərən tətil bürolarına telegram göndərərək ərzaq çətinliklərini aradan qaldırmağı, bunun üçün qatarlar ayrılmاسının zəruri olmasını, yerli ticarət orqanlarını səfərbərliyə alb onları tətilçilər üçün işləməyə məcbur etməyi təklif edirdi.²

Burada tətil bürosunun heyətinə daxil olan Spektor P.L., Tskitişvili T.Z., Djoeti S. və başqaları stansiyani cəsarətlə idarə edirdilər.³

Dekabr tətili dövründə dəmiryolçular arasında inqilabi təbliğat və təşviqat işi olduqca genişlənmişdi. Dəmiryollarında bu zaman müxtəlif adda intibahnamə, vərəqə, qəzet, jurnal və qeyri-leqal ədəbiyyat yayılırdı. Azərbaycanda polis axtarışları zamanı Hacıqabulda dəmiryolçuların mənzilindən «Sosial demokrat» jurnalı, «Кавказский рабочий листок» qəzeti «Tətildən silahlı üsyana», «Bizim tələblərimiz», «Yoldaşlar!» adlı intibahnamə və vərəqələr tapılmışdı.⁴ RSDFP Bakı Komitəsinin rəhbərliyi altında fəaliyyət göstərən Hacıqabul dəmiryolçuları dekabr tətilini mütəşəkkil keçirdilər.

Dekabr tətili günlərində tətil büroları stansiyalarda tam səlahiyyətli hakimiyyət orqanı kimi fəaliyyət göstərirdilər. Tətil bürolarının sərəncamında olan qatarlarla Azərbaycanın Zaqafqaziya və Şimali Qafqaz ilə olan nəqliyyat əlaqəsi davam edirdi. Dekabr tətili dövründə Bakı, Tiflis və Zaqafqazianın digər iri şəhərlərində əhalinin çoxışlaşən mallara, xüsusən ərzaq məhsullarına olan ehtiyacı son dərəcə artmışdı. Tiflis tərəfə göndərilməsi

¹ Azərbaycan SSR MDTA fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 12-15.

² «Кавказский рабочий листок» qəzeti №15, 24 dekabr, 1905-ci il; V.I.Lenin Mərkəzi Muzeyinin Bakı filialı, neqativ ondu, inventar №19141.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 1 m., siyahı 1, iş 87, vər. 137.

⁴ Yenə orada, səh. 136.

nəzərdə tutulan 200-ə yaxın un, taxil, neft və sair yüksək dolumlu vagon Bakı, Hacıqabul, Biləcəri və başqa stansiyalarda yiğilib qalmışdı.¹ Bakı tətil bürosu nəinki Biləcəri, Hacıqabul, Yelizavetpol stansiyaları ilə, hətta Şimali Qafqazın dəmiryol stansiyalarında fəaliyyət göstərən tətil büroları ilə əlaqəyə girərək achiq çəkən əhalinin ərzaq məhsullarına olan tələbatını ödəmək üçün tədbirlər gördü.²

Dəmiryol stansiyalarında tətil zamanı möhtəkirlərə, bəqallara, ticarət işinin qəsdən pozulmasına çalışanlara qarşı mübarizə aparmaq üçün fəhlə və qulluqçularından ibarət silahlı milis nümayəndələri növbə çəkirdilər.³

Bu zaman Bakı Dərbənd tətil büroları arasında da six əlaqə yaradılmışdı. Bakı tətil bürosunun xahişi ilə Dərbənd tətil bürosu Pyatiqorsk istehlak cəmiyyətləri ilə əlaqəyə girərək achiq çəkən əhaliyə və dəmiryolçulara ərzaq göndərilməsində nail olmuşdu.⁴

Dərbənd stansiyası və ona yaxın olan stansiyalar Bakı və Biləcəridən aldıqları rəhbərliyə əsasən öz fəaliyyətlərini istiqamətləndirirdilər. Dərbənd tətil bürosunun üzvü köhnə bolşevik Qe-orqi İvanoviç Nikolayevko xatirəsində yazırıldı: «Dərbənddə 500 nəfərdən çox dəmiryolçu var idi. Burada fəhlə hərəkatı bir qayda olaraq, Bakı-Biləcəri ilə əlaqədar idi. Dekabr tətili günlərində Dərbənddə yaranan tətil bürosu əslində Biləcəri tətil bürosunun filialı idi, belə ki, bütün direktivlər Biləcəri və Bakıdan gəlirdi».⁵

Moskvada silahlı üsyən yatırıldıqdan sonra mütləqiyət ölkənin başqa yerlərində də tətilləri yatırıtmaga müvəffəq oldu. Zaqafqaziya dəmiryolçularının tətilinə son qoymaq üçün qəti tədbirlər görüldü. Yol dekabrin 14-də hərbi vəziyyətdə elan edildi⁶, iri stansiyalara qoşun hissələri yeridilməyə başlandı.

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 484., siyahı 1, iş 29, vər. 155.

² Rostov Vilayət Dövlət arxivləri fond 26, iş 2519, vər. 21.

³ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivləri, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 69.

⁴ Yenə orada, vər. 70.

⁵ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivləri, fond 456, siyahı 16, iş 143, vər. 3.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA fond 114, siyahı 1, iş 179, vər. 9.

Dekabrin 15-də Bakı vağzalı qoşunla tutuldu. Lakin heç kəs işə çıxmadı. Tətil bürosunun üzvləri Y.Kovnik, A.Trafimov, Panurov və başqalarının göstərişi ilə fəhlələr bir neçə parovozu reislər üzərinə aşırmağa, bəzi yerlərdə yolu sökməklə qoşun hissələrindən stansiyaya daxil olmasına mane olmağa çalışırdılar. Dekabrin 22-24-də keçirilən kütləvi həbslərə baxmayaraq fəhlələr tətili hələ də davam etdirirdilər.¹

Tətili nəyin bahasına olursa-olsun yatırmaq istəyən hökumət məmurları bütün vasitələrdən istifadə edirdilər. Dekabrin sonlarında Bakı stansiyasında fəhlələrə əmək haqqı verilməsi mərasimi təşkil olundu. Burada tətilin dayandırılmasına və bir daha tətildə iştirak etməyəcəyinə dair iltizamı imzalayan fəhləyə əmək haqqı verildi. Bu zaman dəmiryolcuların böyük əksəriyyəti hökumətin tətili dayandırmaq haqqındakı təklifini rədd etdi. Fəhlələrlə kazaklar arasında toqquşma baş verdi, onlarca fəhlə döyüldü və xeyli yaralanan oldu.²

Zorakı tədbirlərlə fəhlələrə təzyiq getdikcə artırılırdı. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin verdiyi elanda göstərilirdi ki, bütün dəmiryolcular dekabrin 30-da gündüz saat 12-dək işə başlamaq arzusunda olduqlarını bildirməlidirlər, əks təqdirdə onlar bir də yola işə qəbul olunmayacaqlar.³

Çar məmurlarının hədə-qorxusu nəticə vermirdi. Fəhlələr işə başlamaq istəmirdi. İşə çıxanlar da könülsüz işləyirdi. Məsələn, dekabrin 30-da Bakı-Tiflis xətti ilə sutka ərzində yalnız bir hərbi qatar yola salmaq mümkün olmuşdu.

Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il dekabr tətili yalnız 1906-ci il yanvarın əvvəllərində tamamilə yatırıldı. Tətil mübarizəsində Zaqafqaziyanın yerli dəmiryolcuları daha inadkar iştirak etdilər. Arxiv sənədlərində məlum olur ki, Zaqafqaziya dəmiryollarında tətil hərəkatında iştirak edənlərin 75%-i, Bakı yük stansiyasında isə 97% -ni

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 1, siyahı 1, iş 87, vər. 16.

² «Bakı» qəzeti, №185, 29 dekabr 1905-ci il.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 26 m., iş 6, vər. 26.

yerli əhalidən olanlar təşkil edirdi.¹

Çarizmin milli ədavət toxumu səpməsinə baxmayaraq tətil-lərdə gürcü, azərbaycanlı, erməni və başqa millətlərin fəhlə və qulluqçuları six birləşərək rus proletariatı ilə yekdil çıxış etdilər.

Lakin jandarm-polis orqanlarının təşəbbüsü ilə yaranan «Комитет русских тружеников», «Истинные русские», «Патриотическое общество» kimi mürtəce təşkilatlar siyasi şüuru inkişaf etməmiş rus fəhlələrinin bir qismini öz tərəfinə çəkərək yerli fəhlə-lərə qarşı milli ədavət əhvalı-ruhiyəsi yaratmağa çalışırdılar.² Lakin bolşeviklərin dəmiryolcular arasında apardığı partiya-siya-si işi sayəsində Azərbaycanda bütün millətlərdən olan dəmiryol fəhlələri 1905-ci il dekabr tətilində vahid cəbhədə çıxış edirdilər.

Azərbaycan dəmiryolcularının 1905-ci il dekabr tətilinin istər hazırlanması, istərsə də keçirilməsi işinə bolşeviklər rəhbərlik edirdilər. Dəmiryol nəqliyyatında çalışan işçilərin müəyyən qismini qulluqçular və imtiyazlı fəhlələr təşkil etdiyini nəzərə alan bolşeviklər bu qrup dəmiryolcular arasında xırda burjua təsirinin geniş yayılmasının qarşısını almaq məqsədi ilə təşviqat və təbligat işini gücləndirir, onları proletar ruhunda tərbiyeləndirmək uğrunda mübarizə aparırdılar.

Bolşeviklər ümumi oktyabr tətili, xüsusən dekabr tətilinin gedişində yaranmış tətil büroları və yaxud tətil komitələrinin fəaliyyətinə xüsusi diqqət yetirirdilər.

Tətilin ilk günündən secki yolu ilə yaradılmış tətil bürolarına sıravi fəhlələrlə yanaşı, stansiya, depo, emalatxana rəisləri, onların köməkçiləri və başqa dəmiryol inzibatçıları daxil olmuşdu. Bu zümrədən olan dəmiryolcuların böyük əksəriyyəti öz maddi və ictimai vəziyyətinə görə sıravi dəmiryol fəhlələrindən fərqlənmirdilər. Ona görə də onlar inqilabi mübarizədə proletariatın köklü mənafeyinə axıradək sadiq qalırdılar.

Tətil bürolarına bolşeviklərlə yanaşı menşeviklər və başqa opportunist ünsürlər də daxil olduğundan bolşeviklər onların sa-

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 1, i, siyahi 1, iş 87, vər. 130.

² Yenə orada, vər. 133-134.

zişçi siyasetinə qarşı qəti mübarizə aparmalı olurdular. Menşevik və eserlərin pozuculuq fəaliyyətinin oktyabr-dekabr tətillərinin inkişafına mane olmasına baxmayaraq bir sıra yollarda, o cümlədən Zaqqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryolunda bolşeviklərin rəhbərliyi altında dəmiryol fəhlələrinin mübarizəsi inadla davam edirdi.

Dəmiryol fəhlələrinin mübarizəsinin bir xüsusiyyəti də nəqliyyatdan inqilabi məqsədlər üçün istifadə edə bilmələri idi. Bir-birindən yüz kilometrlərlə aralı olan iri qovşaq və stansiyalarda yaradılmış tətil komitələri arasında müntəzəm əlaqənin təmin edilməsi olduqca vacib idi. Bunun üçün «nümayəndə» adlanan xüsusi qatar tərtib edilmişdi. Azərbaycanın Bakı, Biləcəri, Yelizavetpol stansiyalarında fəaliyyət göstərən tətil komitələrinin sərəncamında da belə qatarlar var idi. Bakı, Biləcəri və Yelizavetpol fəhlə nümayəndələri belə qatarla nəinki bir-birilə, hətta Zaqqafqaziya və Şimali Qafqaz dəmiryolçlarının inqilab mərkəzləri ilə müntəzəm əlaqə saxlaya bilirdilər.

Azərbaycan dəmiryolçlarının 1905-ci ilin son rübündə apardığı inqilabi mübarizənin çox mühüm bir nəticəsi onun kənddə sınıf mübarizənin daha da kəskinləşməsinə təsiri idi. Dəmiryol xəttinin yaxınlığında yaşayan kəndlilər dəmiryolçuların inqilabi çıxışlarını yaxından izləyirdilər. Kəndlilər görürdülər ki, fəhlələr istismara və hüquqsuzluğa qarşı, demokratik azadlıqlar uğrunda apardıqları mübarizə onlara da lazımdı. Heç də təsadüfi deyildi ki, 1905-1907-ci illərdə istər Bakı, istərsə də Yelizavetpol quberniyalarının dəmiryola yaxın kəndlərində sınıf mübarizə son dərəcə kəskinləşdi.¹

Azərbaycanın dəmiryol fəhlələri 1905-ci il ərzində 7-8 dəfə tətil etməklə mövcud siyasi quruluşa qarşı çıxış etmişlər. Lakin bu tətillərin üçündə, yəni aprel, oktyabr və dekabr aylarında baş

¹ 3.Ибрагимов. Революции 1905-1907 гг. в Азербайджане, Баку, 1955, сoh. 126, 136, 209, 213; M.İsmayılov, M.Qaziyev, 1905-1907-ci illər inqilabında Azərbaycanda kəndli hərəkatı. Azərb. SSR EA Tarix və Fəlsəfə institutunun əsərləri, X cild, Bakı, 1955, soh. 209-234.

verən tətillərin hər birində bütün dəmiryol xətlərində hərəkət 15-20 gün dayanmış, fəhlə və qulluqçuların 80 faizə qədəri açıq mübarizənin iştirakçısı olmuşdur. Həmin tətillər dövründə təkcə Azərbaycan ərazisindəki Zaqqafqaziya dəmiryol xətlərində demək olar 55 gün iş dayanmışdı. Ümumiyyətlə 1905-ci ildə Azərbaycanda dəmiryolçular təxminən 75-80 gün işləməmişlər. Lakin tətillərdə iştirak edənlərin sayı haqqında dəqiq rəqəm göstərmək çətindir. Çünkü dəmiryol fəhlələri, mədən, tikinti və kənd təsərrüfatında çalışan və fabrik-zavod müəştişliyinə tabe olmayan müəssisələrin fəhlələri statistikaya daxil edilmirdi.

Bəhs etdiyimiz dövrdə tətil hərəkatının iştirakçısı olan dəmiryol fəhlələrinin sayını müəyyənləşdirmək bir də ona görə çətinləşir ki, həmin statistik nəşrlərin özündə Qafqaz və Zaqqafqaziyanın bir sıra quberniyaları, o cümlədən Yelizavetpol quberniyası nəzərə alınmamışdır.¹ Azərbaycanda 1905-ci il tətillərində iştirak edən dəmiryolçuların ümumi sayını dəqiq göstərmək qeyri-mümkündür. Lakin təxminən statistik hesablamaların köməyi ilə Azərbaycanda da 1905-ci ildəki tətillərdə iştirak edən dəmiryolçuların ümumi sayını müəyyənləşdirmək olar.

Dəmiryol fəhlələrinin təşəkkülü ilə əlaqədar məsələlərdən bəhs edərkən birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanda təqribən 7-8 min nəfər dəmiryolçu çalışdığı göstərilmişdi. 1905-ci ili naprel və yaxud dekabr tətilində Azərbaycanın bütün dəmiryol xətlərində qatarların hərəkətinin tamamilə kəsildiyi və 20 gündən artıq bir müddətdə dəmiryol nəqliyyatının fəaliyyətsiz qalması faktına istinad etmiş olsaq onda həmin tətillərin hər birinin baş verdiyi zaman təqribən 6-7 min adamın hərəkatda iştirak etdiyini müəyyən etmək olar. Bilavasitə, 1905-ci il tətil hərəkatında dəmiryolçuların iştirakını müəyyənləşdirmək üçün böyük tədqiqat işi aparmış A.S.Amalrik də göstərir ki, 1905-ci ildə Bakı quberniyasında 6,8 min, Yelizavetpol quberniyasında isə 2,1 min nəfər

¹ А.С.Амалрик. К вопросы о численности и географическом размещении статчников в Европейской России в 1905 году. «Исторические записки» журнале, 52, М., 1955, с. 142. (bundan sonra göstərilən məqalə).

dəmiryolçu həqiqi tətilçi olmuşdu.¹ Deməli 1905-ci ildə Azərbaycanda təkcə həqiqi tətilçi dəmiryolçuların ümumi sayı 8,9 min nəfəri təşkil etmişdir.

Təkrar tətilçi dəmiryolçuların ümumi sayına dair məlumat da böyük maraq doğurur. Belə ki, yuxarıda göstərdiyimiz kimi, 1905-ci ilin həm oktyabr, həm də dekabr ümumi tətillərində Azərbaycanın dəmiryolu nəqliyyatının fəhlə və qulluqçuları mütəşəkkil çıxış edirdilər.

Bu tətillərin hər birində 8,9 min nəfərin iştirak etdiyinə istinad etmiş olsaq onda görərik ki, Azərbaycanda yalnız 1905-ci il oktyabr və dekabr ümumi tətillərində təkrar tətilçi dəmiryolçuların sayı 17,8 min nəfərə çatmışdır. Bu rəqəmin üstünə aprel zamanı mübarizəyə cəlb olunan təqribən 7 min nəfərdən çox dəmiryolçunu da əlavə etmiş olsaq,² onda 1905-ci ilin üç ümumi tətilində Azərbaycanda 25 min nəfərə yaxın təkrar tətilçi dəmiryolçu olduğunu söyləmək olar.

Müvafiq dövrdə Zaqafqaziya dəmiryol xətlərində 32 min nəfərə yaxın həqiqi tətilçi, 58 min nəfər isə təkrar tətilçi çıxış etmişdi ki, onun da üçdə bir hissəsindən çoxu Azərbaycanın payına düşürdü.

Beləliklə, 1905-ci il tətillərində Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyatı fəhlələri özlərinin daha fəal və mütəşəkkil çıxışları ilə fərqlənmişlər. Burada il ərzində hər bir dəmiryolçu 3-4, bəzi xətlərdə isə hətta 5-6 dəfə tətil hərəkatında iştirak etmişdi. Azərbaycan dəmiryolu nəqliyyatı fəhlələrinin 1905-ci ildə əzəmətli çıxışları məğlubiyyətlə nəticələnsə də onların böyük tarixi əhəmiyyəti var idi.

1905-ci ilin oktyabr və dekabr aylarında Zaqafqaziya dəmiryolunda baş verən tətillər nəticəsində dövlətə böyük maddi ziyan vuruldu. 1904-cü ilin oktyabr-dekabr aylarında Zaqafqaziya dəmiryolundan 8559702,5 manat gəlir əldə edildiyi halda

¹ A.S.Amalrik. Göstərilən məqalə. «Исторические записки» jurnalı №52, M. 1955, səh. 149.

² 1905-ci il aprelində təkcə Zaqafqaziya dəmiryolunda tətil baş vermişdi. Vladiqafqaz dəmiryolcu tətil etmirdi.

1905-ci ilin həmin aylarında, yəni tətil hərəkatının ən yüksək səviyyəyə çatdığı dövrdə dövlət yoldan yalnız 2470650,5 manat, başqa sözlə 6089052 manat az gəlir götürə bilmışdı.¹ Depo və emalatxanalar üzrə vurulan zərər daha böyük olmuşdu. Məsələn 1904-cü ilin oktyabr-dekabr aylarında 23 parovoz, 95 sərnişin vaqonu, 2236 yük vaqonu təmir olunduğu halda, 1905-ci ilin müvafiq dövründə isə cəmi 3 parovoz, 11 sərnişin və 170 yük vaqonu təmir edilmişdi.² Zaqafqaziya dəmiryol dərtqı xidməti şöbəsi üzrə verilən məlumatdan görünür ki, təkcə oktyabr ayında parovozların və başqa avadanlığın xarab edilməsi, bütün təmir işləri üzrə əmək məhsuldarlığının aşağı düşməsi tətilin yatırılması və dəmiryolunun bərpası ilə əlaqədar çəkilən xərc nəticəsində vurulan ziyan 285 min manatdan çox olmuşdur.³

1905-ci ilin oktyabr-dekabr tətilləri Zaqafqaziya dəmiryolunda qatarların hərəkətinin tamamilə pozulması, əmək məhsuldarlığının azalması və iş qüvvəsinin bahalaşması ilə nəticələndi. Məsələn, 1905-ci ilin oktyabr-dekabr aylarını 1904-cü ilin müvafiq dövrü ilə müqayisə etmiş olsaq onda təkcə depolar üzrə işçi qüvvəsinin 29% bahalaşdığını, əmək məhsuldarlığının isə 72615,8 manat azaldığını görmək olar.⁴

1905-ci ilin son rübündə Zaqafqaziyada, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatı proletariatının inqilabi mübarizəsi nəticəsində hökumətin siyasi və maddi mövqeləri kəskin şəkildə sarsılmış oldu. Dekabr üsyənin möğliliyyətindən sonra bütün ölkədə, o cümlədən Azərbaycanda inqilab ikinci mərhələyə daxil olur ki, bu dövrdə inqilab dalğası tədricə zəifləməyə, irtica qüvvələri isə yenidən qüvvətlənməyə başlayır. Lakin belə bir ağır şəraitdə xalq, o cümlədən dəmiryolçular inqilabi mübarizəni davam etdirirdi.

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 26 m, iş 6, vər. 918.

² Yenə orada, vər 913.

³ Yenə orada, vər 912.

⁴ Yenə orada, vər 913.

III FƏSİL

1905-1907-Cİ İLLƏRDƏ AZƏRBAYCANDA DƏMİRYOL FƏHLƏLƏRİNİN İNQİLABI ÇIXIŞLARI

Moskvada və Rusyanın başqa şəhərlərində 1905-ci il dekabr silahlı üsyani məglubiyyətə uğradı. Dekabr silahlı üsyانının çarizm tərəfindən amansız surətdə yatırılması proletariatın mütləqiyət üzərində qəti qələbə çalması üçün hələ kifayət qədər hazır olmadığını göstərdi.

Dekabr silahlı üsyanının məglubiyyətindən sonra çar hökuməti bütün ölkədə inqilabi hərəkata qarşı qəti hücumu keçdi. Rusyanın hər yerində olduğu kimi Azərbaycanda da kütləvi həbslər başladı. İnqilabçılara divan tutuldu. Yığıncaq və mitinqlərin keçirilməsi qadağan edildi. Polis orqanlarına inqilabi çıxışlara qarşı qəti hərəkət etmək tapşırığı verildi.

Çarizm Azərbaycanda inqilabin beşiyi proletar Bakısı üzərinə hücumu xüsusilə genişləndirdi. Azərbaycanda zəhmətkeşlərin inqilabi çıxışlarına istiqamət verən və rəhbərlik edən fəhlə təşkilatları qadağan edildi. 1905-ci il tətil hərəkatı zamanı fəhlələrin qazanmış olduqları cüzi nailiyyətlər belə geri alındı. Lakin çarizmin xalq kütlələri üzərinə hücumu Azərbaycan proletariatının yeni çıxışlarının qarşısını ala bilmədi.

Birinci rus inqilabının geri çəkilməsi dövrü Azərbaycanda, xüsusən Bakıda özünməxsus xüsusiyyətlə səciyyələnir. Rusyanın başqa yerlərindən fərqli olaraq Azərbaycanda irtica bir qədər gec başladı. 1906-1907-ci illərdə ölkənin iri sənaye mərkəzlərinin çoxunda fəhlə hərəkatı zəiflədiyi halda, Azərbaycanda proletariatın tətil və çıxışları hələ də davam edirdi. 1906-ci ildə Azərbaycanda tətil hərəkatında 60 min nəfər adam iştirak etmişdi.¹ Proletar Bakısı inqilabın qüdrətli qalası olaraq qalmaqdır. Birinci rus inqilabının geri çəkildiyi bir dövrdə dəmiryolçular üzərinə irtica qüvvələrinin amansız hücumuna baxmayaraq Azərbaycanın dəmiryol proletariati inqilabi mübarizə prosesində əldə etdikləri

¹ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 630.

cüzi iqtisadi və siyasi güzəştləri qətiyyətlə müdafiə edirdilər.

Dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il çıxışlarından, xüsusilə əzəmətli dekabr tətilindən sonra hökumət bir daha yəqin etmiş oldu ki, Zaqafqaziya dəmiryollarında asayışın qorunması üçün ciddi tədbirlər görülməlidir. Məhz buna görə çarizm dəmiryollarında fəhlə hərəkatını yatırmaq məqsədilə 1905-ci il dekabrin 14-də xüsusi fərman verdi. Bu fərmana əsasən ölkənin bütün dəmiryolları hərbiləşdirildi. Hər yerdə olduğu kimi, Zaqafqaziya dəmiryoluunu da hərbiçilər idarə etməyə başladı.¹ İngilabin qəddar düşməni general-mayor Neyqəbauer Zaqafqaziya dəmiryolları rəisi vəzifəsinə təyin olundu. Dəmiryol qovşaqlarında, iri stansiyalarda yola rəhbərlik işi daimi və müvəqqəti komendantlara həvalə edildi.²

1905-ci il dekabrin 22-də Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi 17 maddədən ibarət xüsusi qərar qəbul etdi.³ Bu qərara əsasən Zaqafqaziyanın bütün dəmir yollarında, depolarda, emalatxanalarда və stansiyalarda, teleqraf şöbələrində, dəmiryolçuların yaşadıqları məntəqələrdə mitinqlər, yiğincəqlər, nümayiş və tətillər keçirmək, silah gəzdirmək, siyasi vərəqələr və intibahnamələr çap edib paylamaq, inqilabi bayraq gəzdirmək qəti qadağan edilirdi. Qərarin sonuncu maddəsində qoyulmuş qaydanı pozan dəmiryol fəhlələrinin üç ay müddətinə həbs cəzasına məhkum olunacaqları və yaxud 3000 manat cərimə ediləcəkləri haqqında xəbərdarlıq olunurdu.

Dəmiryol qovşaqları və stansiyaları komendantlarına böyük səlahiyyət verilmişdi. Onlar stansiyalarda saxlanılan hərbi hissələrin köməyilə dəmiryolçular üzərində nəzarəti gücləndirmişdilər. Depolarda, dəmiryol emalatxanalarında, poçta-teleqraf şöbələrində və digər dəmiryol müəssisələrində görülən işlər hərbiçilərin müşayiəti altında həyata keçirildi.

1906-1907-ci illərdə Zaqafqaziya dəmiryollarında bilavasitə

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 317, vər. 50.

² Yenə orada, fond, 18, iş 1, vər. 7-8.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 47, vər. 1.

general-mayor Neyqebauerə tabe olan qoşunlar əsasən üç hissəyə - şərqi, qərbi və Yerevan hissələrinə bölünmüştü.¹ Şərqi qoşun hissələri Azərbaycan dəmiryol sahələrinə nəzarət edirdilər. Burada hər biri 4 rotadan ibarət olan 3 batalyon cəmləşdirilmiş və hər bir batalyonun xüsusi hərbi qərargahı yaradılmışdı. Batalyon qərargahları Bakıda, Yelizavetpolda, Ağstafada, rotalar isə Bakı, Biləcəri, Hacıqabul, Kürdəmir, Ucar, Yevlax, Yelizavetpol, Zəyəm, Ağstafa və Qarayazı stansiyalarında yerləşdirilmişdilər.² Bunlardan əlavə, Bakı müvəqqəti general-qubernatorunun sərəncamında artilleriya və başqa silahlarla yaxşı təchiz edilmiş bir atıcı batalyonunun ştabı isə Biləcəridə yerləşirdi.³

Bakı dəmiryol stansiyası hərbi komendantının 1906-cı ilin mart ayında verdiyi rapordan məlum olur ki, təkcə Bakı stansiyasını mühafizə etməkdən ötrü 300 nəfər soldat saxlanılırdı.⁴ Dəmiryol fəhlələrinin çıxışlarının qarşısını almaq, onların üzərində nəzarəti gücləndirmək üçün 26 post təşkil edilmişdi. 100 nəfər soldat isə sərnişin qatarlarını müşayiət etmək üçün ayrılmışdı.⁵ Azərbaycanın başqa dəmiryol stansiyalarında da xeyli qoşun hissəsi var idi. Stansiyaların hər birində hərbi vaqonlar saxlanılırdı.⁶ Bu vaqonlar o zaman «ölüm qatarı» adlanılırdı. Ümumiyyətlə, 1906-cı ilin iyun ayında Zaqafqaziya dəmiryolunun Azərbaycan hissəsində fəhlə hərəkatını böğmaq üçün 630 nəfərə qədər qoşun hissəsi cəmləşdirilmişdi.⁷

Zaqafqaziya dəmiryolları müvəqqəti hərbi rəisi 1906-cı il yanvarın 20-də daha bir sərəncam elan etmiş oldu. Dəmiryolunda ictimai asayışı pozmaqdə təqsirləndirilən hər bir kəs həmin sərəncama görə hərbi məhkəmədə mühakimə olunur və müharibə illə-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 47, vər. 4.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 15, iş 1, vər. 111, 116..

³ Yenə orada, fond 13, siyahı 15, iş 47, vər. 6.

⁴ Yenə orada, fond 18, iş 1, vər. 77-78.

⁵ Yenə orada, vər. 81.

⁶ Yenə orada, vər. 100, 107.

⁷ Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 2.

rinin qanunlarına əsasən cəzalandırılırdı.¹ Dəmiryol fəhlə və qulluqçularından mövcud qaydalara danişqsız riayət etmək haqqında iltizam alınırdı.² Qafqaz canişinin təqdimatı ilə 1906-ci ilin yazında hökumət Zaqafqaziya dəmiryolu hərbi rəisinin hüquqlarını daha da genişləndirdi.³

1906-1907-ci illərdə Rusyanın bütün dəmiryollarında olduğu kimi, Azərbaycan dəmiryollarında da «Unter ofiser diktarası», «Синий мундир»⁴ (jandarm-polisə işaret edilir - M.P.) hökmranlıq edirdi. «Железнодорожник» jurnalı «Unter ofiser diktaturası»nın hökmranlığından bəhs edərək yazırkı ki, bu illər Rusyanın tarixində dəmiryolçular üçün «dəhşətli, ən kədərli və qanlı il» olmuşdur.⁵ Jurnalda dərc edilmiş bir məqalədə deyilirdi ki, irtica ölkənin hər bir dəmiryolunda Zaqafqaziya dəmiryolundakı qədər güclü olmamışdır.⁶ məqalədə daha sonra Zaqafqaziya dəmiryollarının hərbi rəisi Neyqebauerin qəddarlığından, onun dəmiryolçulara amansız divan tutmasından bəhs edilirdi.

İrtica dövründə Zaqafqaziya dəmiryolunun bütün müəssisələrində müxtəlisf əksinqilabi təşkilatlar yaradılmışdı. «Патриотические общества», «Истинные русские», «Комитет русских тружеников» və başqa bu kimi təşkilatlara ən mürtəce ünsürlər, əksinqilabçılar toplılmışdır. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinə işçilər həmin mürtəce «patriotların» zəmanəti ilə qəbul edilirdi. Bu mürtəce təşkilatlar Tiflisdə yerləşsələr də onların şöbələri Azərbaycan dəmiryol stansiyalarında da var idi. 1906-ci ilin əvvəlində Bakı, Yelizavetpol, Hacıqabul və digər stansiyalarda «patriotların» verdikləri siyahılara əsasən minlərlə dəmiryolçu həbsə alınaraq işdən qovuldu. Məsələn, 1905-ci ilin dekabr tətili yatırıl-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 47, vər. 92.

² SSRİ MDTA, fond 229, siyahı 2, iş 1650, vər. 138.

³ Yenə orada, fond 20, siyahı 1, iş 259, vər. 160.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 2.

⁵ М.Муравинский. К снятии военного положения. «Железнодорожник» журнали №182-1, 1907, səh. 4-5.

⁶ Yenə orada, №184-3, səh.16.

dıqdan bir neçə gün sonra tətildə iştirak etdikləri üçün Bakı-Tiflis dəmiryol xəttində çalışan 1.100 nəfər fəhlə və qulluqçu həbsə alındı.¹ Təkcə Yelizavetpol stansiyasından 160 nəfərdən çox dəmiryol işçisi həbs edilmişdi.²

Zaqafqaziya dəmiryolunu inqilabçılardan təmizləmək məqsədi ilə hərbi rəis Neyqebauer fəhlələrin bir hissəsini ixtisar etmək siyasetini irəli sürdü.³ Buna əsaslanaraq Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi 1906-ci ilin sonunda öz müəssisələrində parovozların təmirinin baha başa gəlməsini bəhanə edərək təmirə ehtiyacı olan parovozları və vaqonları Rostova və Rusiyanın cənubunda yerləşən başqa depolara göndərmək qərarına gəldi. Bu tədbirin həyata keçirilməsi ilə təmir fəhlələrinin xeyli hissəsi ixtisar edildi.⁴ Kütləvi həbslər, sürgünlər və hərbi səhra məhkəmələri vasitəsilə Zaqafqaziya dəmiryolunda əmin-amanhıq yaratmağı öz qarşısına məqsəd qoyan hərbi rəis Neyqebauer çıxışlarının birində demişdi: «Açıqca etiraf edirəm ki, yolun idarə edilməsi işindən mənim başım çıxmır. Buna baxmayaraq yol hərbi vəziyyətdədir, deməli onun rəisliyi vəzifəsi hərbi vəzifədir. Belə hesab edirəm ki, həmin vəzifədən boyun qaçırtmamalıyam. Mənim vəzifəm yolda əmin-amanhıq yaratmaqdır».⁵

Zaqafqaziya dəmiryolunun hərbçilər tərəfindən idarə olunması nəticəsində yolun gəlirinin xeyli azalması yollar nazirliyini çox narazı salmışdı. Yolun gəliri inqilab ərəfəsindəki illərə nisbətən 70 faizdən çox azalmışdı. Məsələn, 1906-ci ildə Zaqafqaziya dəmiryolunun xalis gəliri 3.670.060 manat təşkil etmişdi. Halbuki, 1905-1907-ci illər inqilabı ərəfəsində Zaqafqaziya dəmiryolunun xalis gəliri ildə 12-18 milyon manat olmuşdu.⁶ Məhz buna görə Rusiya Nəqliyyat Nazirliyi dəmiryolunu hərbi idarə

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 55-56.

² Yenə orada, fond 26, siyahı 4, iş 3, vər. 100-103, 105, 106, 110.

³ Yenə orada.

⁴ Yenə orada, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 55-56; SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 8, iş 3, hissə 7, vər. 2.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 55.

⁶ «Железнодорожник» jurnalı №199-18, 1907, səh. 15.

sistemindən çıxarmağa iki dəfə təşəbbüs etsə də Qafqaz canişini Voronsov-Daşkov yolda əmin-amanlığın tam qaydaya düşmədiyinə görə buna razılıq verməmişdi.¹

Rusiya nəqliyyat nazirliyinin sənədlərində göstərildiyi kimi 1906-1907-ci illərdə Zaqafqaziya dəmiryollarında qatarların qəzaya uğraması, oğurluq, rüşvətxorluq, ozbaşınalıq halları görünməmiş bir dərəcədə genişləndi.² Bu illərdə Zaqafqaziya dəmiryolunun 3-4 min nəfər fəhlə və qulluqçusu etimadsızlıq və müxtəlif adlar altında işdən çıxarıldı.

Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin vəziyyəti getdikcə ağırlaşırdı. Hərbi rəisler özlərini çox sərbəst aparırdılar. Fəhlə və qulluqçular kütləvi surətdə işdən qovulur, həbsə alınır, sürgünə göndərilirdi. 1906-ci ilin may ayında Zaqafqaziya dəmiryolunda inqilabi hərəkata qarşı mübarizə aparmaq üçün 1-ci Qafqaz dəmiryol batalyonu təşkil edildi.³ Zaqafqaziya dəmiryolları hərbi general qubernatoruna qeyri-məhdud səlahiyyət verildi.

Zaqafqaziya dəmiryol fəhlə və qulluqçularının irticaya məruz qalmaları haqqında öz səhifələrində xəbərlər dərc etdiyi üçün general Neyqebauerin tələbi ilə Tiflisdə çıxan «Возрождение» qəzeti bağlındı.⁴ «Бакинские известия» qəzeti üç dəfə cərimə olundu.⁵ «Каспий» qəzeti bağlanma təhlükəsi altında idi. Lakin naşirinin redaktoru^X dəyişdirmək və xeyli cərimə verməsi nəticəsində qəzetenin bağlanması qarşısı alındı.⁶

1905-ci il dekabr tətili yatırıldıqdan sonra Vladiqafqaz dəmiryolunda da ağır siyasi irtica başladı. Yolda hərbi vəziyyət elan olundu. Vladiqafqaz dəmiryol idarəsinin göstərişi ilə 18 stansiyada qoşun yerləşdirildi. Dekabr tətili yatırılan kimi, Vladiqafqaz

¹ «Железнодорожник» jurnalı №187-6, 1907, səh. 12.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 56.

³ SSRİ MDTA, fond 73, siyahı 17, iş 324, vər. 2-3.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 306.

⁵ «Железнодорожник» jurnalı №230-49, 1907, səh. 12-13.

^X Bu dövrə qəzetenin redaktoru Əlibəy Hüseynzadə idi. O, 200 manat cərimə olundu. Lakin o, bu cəriməni verə bilmədiyi üçün 2 ay həbsə məhkum edildi.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 19, iş 317, vər. 50.

dəmiryolu müdiriyyəti fəhlələrə divan tutmaq məqsədi ilə xüsusi komitə yaratdı.¹ Dəmiryol Həmkarlar İttifaqının və «qanunla müəyyən edilməmiş bütün başqa təşkilatların» qadağan edilməsi haqqında əmr verildi. Fəhlə və qulluqçuların inqilabi təşkilatlara üzv olub-olmadığını müəyyənləşdirmək üçün xüsusi komitə standart iltizam blankı hazırlayıb dəmiryolçulara imzaladırdı. Xüsusi komitə tətil hərəkatında iştirak edən dəmiryolçuların kütləvi surətdə işdən kənar edilməsi haqqında qərar qəbul etdi. İşdən çıxarılanlar müdiriyyət və polis idarəsinin icazəsi olmadan yolda heç bir işə qəbul edilmirdi.² İşdən qovulan fəhlələrin əvəzinə yeni qəbul olunan fəhlələrin qarşısında isə ağır şərtlər qoyulurdu.

Çar hökumətinin bütün bu tədbirlərinə baxmayaraq 1906-1907-ci illərdə Azərbaycan proletariatının inqilabi mübarizəsi davam edirdi. Bolşeviklər fəhlələri ruhdan düşməməyə çağırır, onları yeni inqilabi döyüşlərə hazırlayırdılar. 1906-ci ilin fevralında Daxili işlər naziri Durnov Qafqaz Baş polis idarəsi rəisinə gəndərdiyi teleqramda Zaqafqaziya şəhərlərində fəhlələrin ümumi tətilə hazırlaşdıqlarını qeyd edərək hər cür inqilabi təbliğatın qəti qadağan edilməsini tələb edirdi.³ Bütün ölkədə olduğu kimi çarizm dəmiryollarında da inqilabi hərəkatı tamamilə boğmaq üçün qəti hücuma keçmişdi. V.İ.Lenin göstərirdi ki, «bu qələbəni qəti qələbə hesab etmək üçün əldə heç bir əsas yoxdur. 1906-ci ilin yayında baş verən bir sıra dağınıq və natamam üsyən və tətillər 1905-ci il dekabr üsyənin davamı idi».⁴ bolşeviklər inqilabın hələ möglüb olmadığını, yaşadığını və gözlənilmədən ümumi tətil və üsyənlarının baş verə biləcəyini göstərirdilər.

Bəhs etdiyimiz dövrdə bolşeviklər çar hökumətinin xalqı aldatmaq məqsədi ilə çağrımaq istədiyi I Dövlət Duması seçkilərinə qarşı çıxdılar. Bolşeviklərin fikrincə 1906-ci ilin əvvəllərində fəal boykot taktikası, tətil və üsyənları daha da inkişaf etdirərdi.

¹ Ю.Серый. Страницы прошлого. Rostov, 1955, səh. 69.

² Ю.Серый. Госторилən əsəri, səh. 69-70.

³ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 4, vər. 8.

⁴ V.İ.Lenin. Əsərləri, 13-cü cild, səh. 7.

Lakin sonralar V.İ.Lenin qeyd etmişdi ki, bolşeviklər I Dövlət dumasını boykot etmək taktikası seçməklə çox da böyük olmayan səhvə yol vermiş oldular.¹ Belə ki, «...artıq o zaman inqilabi yüksəlişin ən yuxarı nöqtəsi ötüb keçmişdi».² İinqilabin geri çəkil-diyi bir şəraitdə I Dövlət dumasında iştirak edib onun tribuna-sından çar mütləqiyyətini ifşa etmək və kütlələri inqilab tərəfində çəkmək üçün daha faydalı idi. Buna baxmayaraq Dumanın saxta və çarizmin növbəti tələsi olduğunu ifşa etməkdə boykot taktika-sının böyük əhəmiyyəti oldu.

1906-ci ilin birinci yarısında Azərbaycan bolşevikləri proletariatı silahlı üsyana hazırlamaq üçün ciddi tədbirlər görürdülər. Bakı və Gəncə partiya komitələri yanında silah əldə etmək və partiya üzvlərinə hərbi iş öyrətmək üçün hərbi-texniki komissiya-lar təşkil edildi.³ dəmiryol stansiyalarında, xüsusilə Bakıda 20 nə-fərdən 80 nəfərə qədər fəhləni əhatə edən xüsusi döyüş drujinaları yaradıldı.⁴ Bu inqilabi mübarizə dəstələrinə dəmiryol fəhlələri də cəlb edilmişdilər. 1906-1907-ci illərdə onlarca dəmiryol fəhləsi döyüş drujinalarında böyük fəaliyyət göstərirdilər. 1906-ci ilin yazında onlar dəmiryol vasitəsilə silah gətirilməsində xüsusilə böyük rol oynayırdılar.

Bu zaman polislər dəmiryolu ilə silah daşınması hallarına tez-tez rast olurdular. 1906-ci ilin fevralında Bakı dəmiryol stansiyasında üzərində «qalanteriya şeyləri» yazılmış beş yesik silah polis tərəfindən ələ keçirildi.⁵ Yevlax stansiyasında poçt vaqonu boşaldılkən ələ keçən bir neçə bağlamada silah və barit olduğu müəyyən edildi.⁶

1906-ci ilin yazında Qafqaz polis idarəsi Bakı jandarm idarəsi rəisinə inqilabi təşkilatların xaricdən silah alaraq gizli yollarla

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 31-ci cild, səh. 19.

² Sovet İttifaqı Kommunist Partiyasının tarixi, Bakı, 1960, səh. 117.

³ Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı, 1964, səh. 630.

⁴ Yenə orada, səh. 630-631.

⁵ «Баку» qəzeti №28, 5 fevral 1906-ci il.

⁶ Кавказский календарь за 1906 г. Tiflis, 1907, səh. 260.

Qafqaza gətirildiyi haqqında xəbər verirdi.¹ Odur ki, Qafqaz polis idarəsinin göstərişilə dəmiryolla gətirilən bütün bağlamalar ciddi yoxlanılırdı. Lakin ciddi polis nəzarətinə baxmayaraq 1906-cı ildə dəmiryol vasitəsilə Zaqafqaziyaya xeyli silah gətirilmişdi. Jandarm orqanlarının Bakı, Yelizavetpol², Yevlax və digər stansiyalarda apardığı yoxlamalar zamanı tez-tez silah ələ keçməsinə dair sənədlər bunu sübut edir.

İrkutski polis idarəsinin verdiyi bir məlumatda deyilirdi ki, 1906-ci ilin avqustun 8-12 arasında İrkutskidən Azərbaycanın Yelizavetpol dəmiryol stansiyası ünvanına 800 tüsəng və çoxlu patron göndərildiyi xəbər verilirdi.³ Məhz buna görə də daxili işlər naziri nəqliyyat nazirliyinə ehtiyatlı olması, bu cür hallara bir daha yol verməmək haqqında qəti göstəriş vermişdi.⁴ Hökumətin gördüyü bütün tədbirlərə baxmayaraq 1906-1907-ci illərdə Azərbaycana silah gətirilməsi davam edirdi. Bu da Azərbaycanın Bakı, Biləcəri, Yelizavetpol və Yevlax stansiyalarında inqilabi drujni naların təşkil edilməsinə və silahlandırılmasına imkan verirdi.⁵

1905-ci il dekabr tətili yatırıldıqdan sonra Azərbaycan dəmiryolunda döyüş drujni nalarının fəaliyyəti xeyli genişləndi Fəhlələr bu drujni naları «красная сотня» adlandırdılar. Bakı deposunun cilingəri 1903-cü ildən RSDFP üzvü N.Kovnik bu drujni naların işinə rəhbərlik edirdi. Bakıda S.T.Qak, P.İ.Ambrjey, S.İ.Çervonenko, Biləcəridə F.Xapilin, Bəxtiyar Ağamoğlan oğlu və başqaları döyüş drujni nalarının fəal təşkilatçıları idilər.⁶

Döyüş drujni nalarının təşkili hökumət dairələrində bərk qorxuya səbəb olmuşdu. 1906-ci ilin mayın 20-də Peterburqdan Qafqaz baş polis idarəsinə xəbərdarlıq edilərək göstərilirdi ki, yerlərdə inqilabi təşkilatların yaratmış olduqları mübarizə dəstə-

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 486, siyahı 1, iş 4, vər. 15.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 49, vər. 1; iş 75, vər. 2.

³ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 355, vər. 71.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 21, iş 215, vər. 58.

⁵ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxiv, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 115; iş 8, vər. 107.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, iş 331, vər. 16.

ləri yaxşı silahlandılarından hökumət üçün ciddi təhlükə törədirlər. Məhz buna görə də polis departamenti nəyin bahasına olursa-olsun inqilabi mübarizə dəstələrinin təşkilatçılarını həbs etmək tapşırığı verdi.¹

Zaqafqaziya dəmiryolunun hərbi vəziyyətdə olmasına baxmayaraq hökumət fəhlələri parçalamaq, onların yekdilliyin pozmaq və aralarına təfriqə salmaq kimi vasitələrə əl atırdı. Bu məqsədlə hökumət bəzi səbatsız dəmiryolçulardan polis orqanlarının göstərişilə işləyən təşkilatlara cəlb etməyə müvəffəq oldu. Bu qaragüruhçu təşkilatların üzvləri inqilabçı fəhlələri təqib edir, yeri düşəndə hətta döyür və öldürürdülər.

Yuxarıda bəhs etmiş olduğumuz kimi, həmin mürtəcə təşkilatlardan ən böyüyü «Patriotlar cəmiyyəti» idi. «Kaspı» qəzeti xəfiyyə cəsuslarının azğınlığını ifşa edərək yazırıdı: «... Yelizavetpol stansiyasında «Patriotlar» partiyası görünməmiş vəhşiliklər edirlər. Onlar kimin axarılmasına və yaxud həbs olunmasına nəinki polisə xəbər verirdilər, hətta polis və jandarmın iştirakı olmadan özləri həbs edir və axtarışlar aparırdılar. Bu cür həddin aşılması polis orqanlarında belə narazılığa səbəb olmuşdu».² Odur ki, jandarm-polis sənədlərindən göründüyü kimi, 1906-ci ilin fevralından polis orqanları patriotların fəaliyyətini bir qədər məhdudlaşdırmaq məcburiyyətdə qaldı.³ Lakin bundan sonra da polis casusları və xuliqanların azğınlığı Azərbaycan dəmiryol stansiyalarında davam edirdi. Belə hadisələrdən biri 1907-ci ilin avqustunda baş vermişdi.

Bakı deposunun fəhləsi İvan Yerofeyev fəhlələri tətilə çağırıldığı üçün gündüz hamının gözü qarşısında 4 nəfər «patriot» tərəfindən vəhşicəsinə öldürdü. Bakı deposu fəhlələrinin tələbilib polis qatilləri həbs etməyə məcbur oldu. Lakin bir neçə gündən sonra onlar heç bir cəza almadan həbsdən azad edildilər. Qatillərin cəzasız qalması depo fəhlələrini hiddətləndirdi. Avqustun 25-

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 486, siyahi 1, iş 4, vər. 17.

² «Kaspı» qəzeti №44, 25 fevral 1906-ci il.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, iş 119, vər. 9.

də fəhlələrin ümumi yiğincağı oldu.¹ Deponun fəhlələrindən F.İ.Baklanov, F.İ.Kulikovski, Q.İ.Zobunov, Q.İ.Semyonov, S.A.Filipov və başqaları yiğincaqda çıxış etdilər.² Yiğincaq Yerofeyevin qatillərinin məhkəməsiz cəzalandırılması təklifini bəyəndi və fəhlə məhkəməsinin heyətini təsdiq etdi.³ Fəhlə məhkəməsinin qərarı ilə Yerofeyevin qatillərindən biri öldürüldü, qalanları isə qaçıb yaxa qurtara bildilər.⁴

Bu zaman Azərbaycanda, xüsusən Bakıda ağ terrora qarşı fəhlə döyüş drujinalarının fəaliyyəti xeyli gücləndirildi. «Patriotlardan» bir çoxu ifşa olduqlarından Bakıda qalib işləyə bilmədlər. Onlardan bir qrupu Zaqqazaziya dəmiriyol polis idarəsinə göndərdikləri ərizədə yazıldır: «Depoda yaradılmış mübariz komitənin təqibi nəticəsində həyatımız daim təhlükə qarşısındadır. Bu da bizi Bakıdan getməyə məcbur edir».⁵ «Patriotlardan» Mixail İvanov adlı birisi öz ərizəsində yazmışdı: «1907-ci il avqust ayında Bakıda deponun sosial-demokrat partiyası tərəfində olan fəhlələr biz patriotların üzərinə hücum etdilər. Əlbəyaxa vuruşmada bizi yaxşıca kötəklədilər. Patriot Ovsinnikov inqilabi məhkəmənin hökmü ilə öldürüldü».⁶

1906-1907-ci illərdə dəmiriyolçuların döyüş drujinaları tərəfindən Bakı, Yelizavetpol, Yevlax, Hacıqabul və başqa stansiyalarda bir neçə polis işçisi, casusluq edən mürtəce patriotlar təşkilatının üzvləri və yolun bəzi qəddar inzibati işçiləri cəzalandırıldı. Bu tədbir Azərbaycan dəmiriyolçuları arasında ağ terrorun zəifləməsinə xeyli təsir etdi.⁷

RSDFP Bakı komitəsinin rəhbərliyi altında fəaliyyət göstərən mübariz döyüş drujinaları mətin döyüşçülər hazırlayan mək-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 429, vər. 30-31.

² Yenə orada, iş 194, vər. 3.

³ Yenə orada, iş 429, vər. 30-31.

⁴ Yenə orada, vər. 12, 29.

⁵ Yenə orada, vər. 13.

⁶ Yenə orada, vər. 27.

⁷ Gürcüstan SSR MDTA, fond 27, siyahı 1, iş 422, 1002 fond 13, siyahı 21, iş 65, fond 18, siyahı 1, iş 359.

təb oldu. Onların əsas fəaliyyət yeri Bakının Zavağzal rayonu, Keşlə¹, Biləcəri və başqa stansiyalar idi.

Birinci rus inqilabının geri çəkildiyi dövrdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələri içərisində partiya işi də yaxşı təşkil edilmişdi. Dəmiryollarda ilk partiya təşkilatlarına daha böyük diqqət verilirdi. 1906-ci ildə Yelizavetpol partiya təşkilatı nəzdində Yevlax stansiyası partiya qrupu təsis edildi. Bolşevik A. Erkomayşvilinin rəhbərliyi altında burada vərəqə və intibahnamələr çap edilməsi və yazılması işi genişləndi.² Bu dövrdə RSDFP Bakı komitəsi nəzdində də müstəqil Bakı dəmiryol rayon partiya təşkilatı yaradılmışdı. Bakı dəmiryol rayon partiya komitəsi vərəqələr və intibahnamələr çap edilməsi və yayılması sahəsində xeyli iş görürdü. 1906-ci il martın 12-20 arasında dəmiryol və Qaraşəhər rayon partiya təşkilatlarının fəaliyyət göstərdikləri ərazidə müxtəlif adlar altında 1500 nüsxədən çox intibahnamə çap edilib yayılmışdı.³

Fəhlələri təşkil etmək və onların inqilabi çıxışlarını digər sənaye sahələrində çalışan fəhlələrin çıxışları ilə əlaqələndirmək məqsədi ilə Bakı dəmiryol partiya təşkilatı böyük təbliğat işi aparırdı. Bakı komitəsinin Qaraşəhər və dəmiryol təşkilatı 1906-ci ilin mart ayında «Dəmiryol rayonu» adı altında Yevlax stansiyası fəhlələrinin həyatına dair xüsusi vərəqə çap etdi. Vərəqədə Yevlax stansiyasında inzibati işçilərin özbaşınalıqları, fəhlə və qulluqçuların ağır həyat şəraiti təsvir edilirdi.⁴ 1906-ci ilin əvvəlində dəmiryol fəhlələri arasında intibahnamələrin yayılması daha da genişləndi. Fevral ayında Bakı deposu fəhlələri arasında yayılmış olan intibahnamələrdən bir neçəsini jandarm ələ keçirə bildi.⁵ «İki tətil» başlığı altında çap edilmiş bu intibahnamə dəmiryol

¹ MLI Azərbaycan filialının partiya arxiv. fond 276, siyahı 2, iş 8, vər. 107; iş 9, vər. 115.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 22, iş 241, vər. 5; Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixi öcerkləri, Bakı, 1964, səh. 118-119.

³ Листовки Бакинских большевков в 1905-1907 гг. Bakı, 1955, səh. 212-214.

⁴ MLI Azərbaycan filialının partiya arxiv. fond 276, siyahı 1, iş 37; Листовки Бакинских большевков в 1905-1907 гг. Bakı, 1955, səh. 214.

⁵ V.I.Lenin. Mərkəzi Muzeyinin Bakı filialı, neqativ fondu, iş 11708.

fəhlələrini inqilabi mübarizəyə çağırırdı. May ayında isə Yelizavetpol dəmiryol stansiyasında Bakı, Tiflis, Petroqrad, habelə xaricdən müntəzəm olaraq göndərilən qeyri-leqal ədəbiyyatın bir qismi jandarm tərəfindən ələ keçirildi.¹ 1906-ci ilin mayın 3-də

Yelizavetpol stansiyasında üzərində «Məişət şeyləri» yazılmış $5\frac{1}{2}$

pud ağırlığında bir yesik jandarm nəfərinin diqqətini özünə cəlb etdi. İçərisi müxtəlif adda inqilabi ədəbiyyatla dolu yesik dərhal polis tərəfindən müsadirə edildi.²

Bu dövrdə Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri və digər dəmiryol stansiyalarına görkəmlı bolşeviklərin tez-tez gəlməsi, fəhlələr qarşısında çıxış etməsi Azərbaycan dəmiryol proletariyatının siyasi cəhətdən yetkinləşməsinə kömək edirdi. Fəal sosial-demokratlar dan biri Tiflisdən Yelizavetpola göndərilir. Onun gəlməsi ilə Yelizavetpol partiya təşkilatında canlanma baş verir. Qısa müddətdə burada şəhər partiya konfransı çağırıldı və qeyri-leqal mətbəənin işi qaydaya salındı. Menşeviklərin inqilab dövründəki taktikasını ifşa edən disputlar keçirildi. 1906-ci ilin aprelinde Yelizavetpol stansiyasında «Dumaya getməyin!», «Silahlanın!» adlı intibahnamələr yayıldı.³ Siyasi vərəqələrin və intibahnamələrin nəşri genişlənirdi. «Пролетари» qəzetiinin yazdığı kimi, Yelizavetpolda siyasi-demokrat partiyasının işi olduqca sürətlə qaydaya düşdü.⁴

Bu zaman Bakı dəmiryolcuları arasında da bolşeviklərin nüuzu xeyli artmışdı. Bakı dəmiryol təşkilatının keçirdikləri qeyri-leqal yiğincaqlarda günün siyasi məsələləri müzakirə olunur, müvafiq qərarlar qəbul edilirdi. Hələ 1906-ci ilin mart ayında RSDFP Bakı komitəsinin, Qaraşəhər və dəmiryol rayon təşkilatlarının buraxdığı «Son xəbərlər bülletenində» Dövlət dumasına münasibət məsələsinə dair material dərc edilmişdi. Burada du-

¹ MLI Azərbaycan filialının əsərləri, VIII cild, 1947, səh. 23.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, iş 132, vər. 307.

³ 3.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Bakı, 1955, səh. 190.

⁴ «Пролетари» qəzeti №12, 25 yanvar 1907-ci il.

manın əsil mahiyyəti izah edilir və göstərilirdi ki, yalnız fəhlə sinfi həqiqət üzünə ləyaqətlə baxa bilər.¹ Bolşeviklərin Birinci Dövlət dumasını boykot etmək taktikası Bakı, Yelizavetpol və digər dəmiryol stansiyalarının fəhlələri tərəfindən müdafiə edildi. Bundan başqa Bakı Komitəsinin «Duma və sosial-demokratiya!» adında buraxdığı intibahnamənin dəmiryolcular arasında yayılması təşkil edildi. «Баку» qəzeti 1906-cı ilin aprel ayında bu məsələdən danışaraq yazırkı ki, Bakı deposu fəhlələri arasında Dumaya seçkilər keçirilməmişdi.² Qafqaz Baş polis idarəsi rəisi Şirinkinin canışınə bu barədə verdiyi məlumatdan göründüyü kimi, 1906-cı il aprelin 16-da səhər saat 9-da Bakı deposunun 200 nəfərdən çox fəhləsi Dumaya (1 Dövlət duması - M.P.) seçicilər seçmək üçün yığıncağa toplaşarkən bütünlükə bolşeviklərin taktikasını müdafiə etdirilər. Yığıncağın sədri deponun çilingəri bolşevik F.İ.Kulikovski çıxış edərək dedi ki, «...dövlət duması lazımdır, biz müəssisələr məclisini tələb etməliyik. Ona görə ki, duma bizə yaxşı heç bir şey verməz və bizi aldadır, əvvəllərdə olduğu kimi, o yenə də kapitalistlər üçün faydalıdır».³ Bundan sonra çıxış edər «Patriotlar» bolşevik natiqin əleyhinə çıxdılar. Lakin deponun qabaqcıl fəhlələrindən Parev, Axabadze, Sataşev, Sevryuqin, Kotanov, Çalov və başqalarından layiqli yekdil cavab aldıqdan sonra patriotlar yığıncağı tərk etməli oldular. Bununla da dumaya seçkilər baş tutmadı.⁴

1906-ci ilin əvvəlində RSDFP Bakı komitəsinin dəmiryol rayon təşkilatının keçirdiyi iclaslarda inqilabin geri çəkilməsi və irticanın güclənməsi şəraitində bir sıra mühüm təşkilat məsələləri müzakirə etmişdi.⁵ 1906-cı il aprelin 9-da polislər apardıqları növbəti axtarışlar zamanı Bakı dəmiryol rayon partiya təşkilatının qəbul etdiyi bir qətnaməni ələ keçirə bilmüşdi. Həmin qətnamədə yazılırdı: RSDFP Bakı komitəsinin dəmiryol rayon təşkilat-

¹ Листовки Бакинских большевиков в 1905*1907 гг. Bakı, 1955, səh. 212.

² «Баку» qəzeti №88, 18 aprel 1906-cı il.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 132, vər. 308.

⁴ Yenə orada.

⁵ SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 8, iş 3, vər. 5.

tının iclası Rusiyadakı ümumi vəziyyəti, xüsusilə Zaqafqaziya dəmiryolunda işlərin gedişini müzakirə edərək qərara alır: hazırkı vaxtin mühüm olmasını nəzərə alaraq Zaqafqaziya dəmiryol partiya təşkilatlarının ümumi konfransını çağırmaq məqsədə uyğun hesab edilsin».¹

Qətnamədən göründüyü kimi, inqilabın geri çəkildiyi bir dövrdə Zaqafqaziya dəmiryol partiya təşkilatlarının fəaliyyətini əlaqələndirməyin, onu dövrün tələbinə müvafiq olaraq istiqamətləndirməyin ciddi əhəmiyyəti var idi. Azərbaycan dəmiryolçuları Zaqafqaziya dəmiryol partiya təşkilatlarının konfransını çağırmağı və onun gündəliyinə beş mühüm məsələ daxil etməyi təklif edirdilər.² Həmin məsələlər aşağıdakılardan ibarət idi.

1. Dəmiryol partiya təşkilatlarının fəaliyyətinin birləşdirilməsi;

2. Təşkilat işlərini Zaqafqaziya dəmiryol xəttlerinin ayrı-ayrı sahələrə bölməklə aparılması;

3. Dəmiryol fəhlə və qulluqçularının həmkarlar ittifaqının yaradılması haqqında məsələnin müzakirəsi;

4. Zaqafqaziya dəmiryolu fəhlə və qulluqçuların həmkarlar ittiaqı qurultayının çağırılmasına hazırlıq;

5. Zaqafqaziya dəmiryolu partiya və həmkarlar təşkilatlarının digər yollandakı müvafiq təşkilatlarla əlaqəsini yaratmaq.³

Bakı dəmiryol partiya təşkilatı konfransa iki nəfər nümayəndə göndərməyi qərara almışdı. Bakı dəmiryol fəhlələri konfransın Tiflisdə keçirilməsini məqsədə uyğun hesab edirdilər. Konfransın Tiflisdə çağırılmasına Yelizavetpol və Hacıqabul partiya və həmkarlar təşkilatları da razlıq vermişdilər. Dəmiryol rayon təşkilatı qəbul etdiyi qətnaməni RSDFP Bakı komitəsinə göndərərək onu təcili müzakirə etməyi və sonra Tiflis komitəsinə göndərməyi xahiş edirdi.⁴ Qətnamənin bu hissəsində qeyd edilirdi ki,

¹ SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 8, iş 3, vər. 5.

² Yenə orada.

³ Yenə orada.

⁴ SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 8, iş 3, hissə 7, vər. 5.

bolşeviklər inqilabın geri çəkilməsi dövründə proletariatın ən kütləvi təşkilatı olan həmkarlar ittifaqlarına inqilabi istiqamət verilməsini mühüm vəzifə hesab edirdilər.

V.İ.Lenin «Demokratik inqilabda sosial-demokratianın iki taktikası» adlı əsərində həmkarlar ittifaqını fəhlələrin ən mübariz təşkilatı adlandırdı, partiya təşkilatlarından həmkarlar ittifaqlarının yaradılmasına kömək etməyi və onün üzvlərinə sosialist inqilabının mahiyyətini başa düşmək ruhunda tərbiyeləndirməyi tələb edirdi.¹

İngilabi hərəkatın təzyiqi altında çar hökuməti 1906-cı ilin mart ayında sənaye və ticarət müəssislərində həmkarlar ittifaqları təşkil edilməsinə icazə verməyə məcbur oldu. Həmkarlar təşkilatları haqqında «müvəqqəti qaydalar» nəşr edildi.² Həmkarlar ittifaqına leqlə işləməyə imkan verildi. Sosial-demokrat partiyasının həmkarlar ittifaqının işində hökmən iştirak etməsi haqqında göstərişlərinə əsaslanan Azərbaycan bolşevikləri 1906-cı ilin əvvəllərindən başlayaraq fəhlələrin həmkarlar təşkilatına rəhbərliyi qüvvətləndirdilər.

1906-cı ilin fevralında Peterburqda keçirilən II Ümumrusiya həmkarlar ittifaqları konfransının Rusyanın hər yerində, o cümlədən Azərbaycanda həmkarlar ittifaqlarının yaranmasına və inkişafına təsir göstərdi.

Həmin günlərdə Peterburqda Ümumrusiya dəmiryol partiya təşkilatlarının konfransı keçirildi. Konfrans dəmiryol həmkarlar təşkilatları yaratmaq və onların işində sosial-demokrat təşkilatının iştirakını qüvvətləndirmək haqqında qərar qəbul etdi.³

Dəmiryol həmkarlar təşkilatının işində bolşeviklərin iştirakı çar hökumətini çox narahat edirdi. Polis departamenti tərəfindən bu zaman polis rəislərinə göndərilən bir sıra məxfi sənədlərdə dəmiryolları həmkarlar ittifaqlarının genişlənməsinə, xüsusən

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 10-cu cild, səh. 154-155.

² К.Гусейнов, М.Наидель. Профсоюзы Советского Азербайджана. М., 1962, сəh. 20.

³ Azərbaycan SSR MDTA, fond 486, siyahı 1, iş 4, vər. 61.

RSDFP-nin bu təşkilatlara təsir etməsinə ciddi mane olmaq tələb olunurdu.¹ Bakı bolşevikləri həmkarlar ittifaqları hərəkatında rəhbərliyi əllərinə almaq məqsədilə qeyri-leqal mərkəzi büro təşkil etdilər.² Bolşeviklərin rəhbərliyi altında işləyən Azərbaycan dəmiryolçuları nəinki Zaqafqaziyada, hətta Vladiqafqaz dəmiryolunda həmkarlar təşkilatlarının yaradılmasına yaxından kömək edirdilər. Biləcəri bolşevikləri bu dövrdə Zaqafqaziya dəmiryol fəhlə və qulluqçuları həmkarlar ittifaqlarını möhkəmləndirmək tələbi ilə çıxış etdilər.³ 1906-ci ilin iyul ayında biləcərililər Vladiqafqaz dəmiryolunun bütün fəhlələrinə müraciət etdilər. Çap olunaraq yayılmış olan bu müraciətdə deyilirdi: «Dəmiryol fəhlələri böyük proletar ordusunun bir hissəsini təşkil edir. Yoldaşlar, biz ona görə müraciət edirik və sizi bu ayın axırında toplanacaq dəmiryol fəhlə və qulluqçularının qurultayına nümayəndələr seçkisi keçirməyə çağırırıq. Qurultay təşkilatımızın növbəti məsələlərini və taktikasını həll etməli, habelə bizim yaxnlarda olacaq çıxışımızın planını müzakirə etməlidir».⁴

Müraciətdə nümayəndələrin seçilməsinə və göndəriləmsinə dair təlimat verilir və qurultayın 6 maddədən ibarət gündəliyi göstərilirdi. Gündəlik aşağıdakılardan ibarət idi:

- a) Yerlərdəki vəziyyətə dair nümayəndələrin məruzələri.
- b) Dumanın buraxılması ilə (I Dövlət duması nəzərdə tutulur - M.P.) əlaqədar olaraq dəmiryolda kompaniya (etiraz əlaməti olaraq - M.P.) təşkil etmək.
- c) İttifaqın yaradılması.
- ç) Ümumrusiya dəmiryol ittifaqına münasibət.
- d) Siyasi partiyalara münasibət.
- e) Ümumrusiya dəmiryol fəhlə və qulluqçuları qurultayına nümayəndələrin seçilməsi.⁵

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahi 1, iş 2, vər. 180.

² К.Гусейнов, М.Наидель. Гостəрілəн əsəri, səh. 19.

³ Y.Seriy. Гостəрілən əsəri, səh. 76.

⁴ Yenə orada, səh. 77; SSRİ MDOİA, fond 102, iş 2, hissə 7, vər. 124.

⁵ Y.Seriy. Гостəрілən əsəri, səh. 77; SSRİ MDOİA, fond 102, iş 2, hissə 7, vər.

124.

Vladiqafqaz dəmiryol fəhlə və qulluqcularının qurultayı 1906-ci il avqustun 4-də qeyri-leqlə bir şəraitdə Stavropolda keçirildi.¹ Qurultay dəmiryol həmkarlar təşkilatının möhkəmlənməsində ciddi rol oynadı.

1906-ci ilin əvvəllərində ölkədə inqilabi hərəkatın yeni yüksəlişi müşahidə edildi. Azərbaycan bolşevikləri zəhmətkeşlər arasında təşviqat və təşkilat işlərini genişləndirir və proletariati silahlı üsyana hazırlayırlar. Bu dövrə RSDFP Bakı təşkilatının birləşmiş icraiyyə komitəsində üstünlüyü bolşeviklər təşkil edirdilər.² İnqilabın qələbəsi naminə bu dövrə partiyanın bir çox üzvləri, qabaqcıl fəhlələr yerlərdə eyni adla - RSDFP adı ilə çıxış edən ayrıca bolşevik təşkilatlarının birləşdirilməsini tələb edirdilər.³

Belə ki, birləşmə fəhlə hərəkatının inkişaf etməsi üçün zəruridır.

Bolşeviklər partiyanın yeni qurultayına öz platformaları ilə gəldilər. 1906-ci ilin aprel ayında Stokholmda toplanan RSDFP-nin IV (birləşdirici) qurultayı bolşeviklərlə menşevikləri formal olaraq birləşdirdi. Qurultaydan sonra bolşeviklər heç də «proletariat içərisinə burjua təsirini yayan» menşeviklərə qarşı mübarizəni dayandırmadılar.⁴

Qurultaydan sonra Azərbaycanda, xüsusilə Bakıda və Yelizavetpolda bolşeviklər ilə menşeviklər arasında mübarizə daha da kəskinləşdi. IV qurultayın menşevik Mərkəzi komitəsinə arxalanaraq menşeviklər 1906-ci ilin yayında RSDFP Bakı təşkilatının icraiyyə komitəsində üstünlüyü ələ aldılar.⁵ Onlar hər vəchlə Azərbaycan dəmiryol fəhlələri arasında öz nüfuzlarını möhkəm-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 259, vər. 236.

² Z.İbrahimov. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане. Bakı, 1955, səh. 180-181.

³ Azərbaycan Kommunist partiyası tarixinin ocerkləri, Bakı, 1964, səh. 100-101.

⁴ V.I.Lenin. Əsərləri, 31-ci cild, səh. 59.

⁵ П.Н.Валуев. Большевики Азербайджана в первой русской революции. Bakı, 1963, səh. 201.

lətməyə çalışırdılar.¹ Lakin Azərbaycan dəmiryol fəhlələri menşeviklərin ardınca getmədi.²

1906-ci ilin yaz və yay aylarında Rusiyada olduğu kimi Azərbaycanda da tətil hərəkatı davam etməkdə idi. Azərbaycan dəmiryolunda da tətillər sönüməmişdi. Bununla belə tətillərin qarşısını almaq üçün dəmiryol polis idarələri tərəfindən ciddi tədbirlər həyata keçirilirdi. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi bu zaman tətil hərəkatına qarşı yönəldilmiş bir sıra sərəncam qəbul etmişdi.³ Dəmiryol depolarında və emalatxanalarında fəhlə və qulluqçuların hüquqları daha da məhdudlaşdırıldı, nəzarət xeyli gücləndirildi. Fəhlələr xüsusi buraxılış vərəqəsilə işə gəlməli və iş gününün axırınadək heç bir yerə getməməli idilər. Tətil edənlər, mitinq və nümayişlərə qoşulanlar işdən kənar ediləcəkləri barədə ciddi xəbərdarlıq edildi.

Tətil hərəkatının qarşısını almaq üçün görüləcək cəza tədbirləri ilə yanaşı hökumət hiylələrə də əl atırdı. Tətil edən fəhlələri sakitləşdirmək üçün nəqliyyat nazirliyi hələ 1905-ci il dekabrın 24-də fəhlə və qulluqçuların əmək haqlarını artırmaq haqqında xüsusi teleqramma göndərmişdi. Belə ki, 1906-ci il yanvarın 1-dən ildə 160 manatdan 600 manatadək əmək haqqı alan fəhlə və qulluqçuların maaşlarının artırılması haqqında vəd verilmişdi.⁴ Bu yalançı vədlər inqilabi mübarizənin gedişinə müəyyən dərəcə təsir etdi. Ehtiyac içərisində boğulan fəhlə və qulluqçuların müəyyən hissəsi bu yalançı vədlərə inanaraq mübarizəyə zəif səy göstərdilər.

Yollar Nazirliyi dəmiryol fəhlələrini inqilabi mübarizədən uzaqlaşdırmaq məqsədi ilə bu zaman 10.200.000 manat vəsait ayırdı. Bu vəsaitin 540.000 manatı Zaqafqaziya dəmiryolunun payına düşürdü.⁵ Göründüyü kimi Zaqafqaziya dəmiryolçularının əmək haqqının artırılması üçün ayrılmış vəsait çox cüzi idi.

¹ Z. İbrahimov. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане. Bakı, 1955, səh.181.

² Azərbaycan Kommunist partiyası tarixinin öcherkləri, Bakı, 1964, səh. 107.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 10, vər. 35, 46, 50, 62, 69.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 193, 224.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 279, siyahı 1, iş 2210, vər. 193, 224.

Bu vəsaitlə hər bir fəhlənin aylıq əmək haqqı 2 manatdan bir az çox arta bilərdi.

Hökumətin bu tədbirləri dəmiryol fəhlələrinin iqtisadi həyatında heç bir dəyişiklik edə bilməzdi. Fəhlələr bu cür xırda-para güzəştərlərə aldandıqlarını tez bir zamanda dərk etmiş oldular. Məhz buna görə də dəmiryol proletariati çıxış yolunu yalnız yeni tətillərdə görürdü.

İnqilabin geri çəkildiyi dövrdə Rusiyada tətil hərəkatının iki dəfə yüksəlişi müşahidə olundu. Bunlardan biri 1906-ci ilin yazında, o biri isə bir il sonra, 1907-ci ilin yazında oldu. V.İ.Lenin yazırkı ki, bu yüksəlişin hər ikisi geri çəkilmənin dayandığını və geri çəkilənlərin yenidən hücuma keçmək təşəbbüsünü göstərir.¹

1906-ci ilin yazında Varşavada başlanan tətillə əlaqədar olaraq Ümumrusiya dəmiryol həmkarlar ittifaqı ölkənin bütün dəmiryolçularını ümumi tətilə çağırıdı. Bu çağırış Azərbaycan dəmiryolçuları tərəfindən böyük coşgunluqla qarşılandı. Çağırışdan sonra depo və emalatxanalarda sosial-demokrat təşkilatları qeyri-leqlər yığıncıqlar keçirdilər, bu yığıncıqlarda xüsusi tələbnamələr hazırlanırdı və keçiriləcək tətilin planı müzakirə edildi.

Aprel ayının sonunda Bakı dəmiryolçuları 1 May bayramını qeyd etmək üçün ciddi hazırlıq gördülər. Fəhlələr Zaqafqaziya dəmiryolları hərbi rəisi Neyqebauerə xüsusi tələbnamə göndərərək 1 May bayramını qeyd etmək üçün icazə istədilər.² Rəis Bakı dəmiryolçularının 1 May bayramını keçirmək tələbini qəti rədd etdi və «mayın 1-də axşam qatarı ilə işə çıxmayanların və yaxud işdən tez çıxıb gedənlərin dəqiq siyahısını tərtib edib göndərmək haqqında əmr verdi».³

Hədə-qorxulardan çəkinməyən Bakı depo fəhlələrinin bir

¹ V.İ.Lenin. Əsərləri, 16-ci cild, səh. 433.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 6, vər. 730; «Bakı» qəzeti №94, 30 aprel 1906-ci il.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 6, vər. 730; «Bakı» qəzeti №94, 30 aprel 1906-ci il.

hissəsi 1906-ci il mayın 1-də işə çıxmadı.¹ İşə çıxmayan fəhlələrin polis idarəsinə göndərilməsi siyahısında Sumarakov Aleksandr, Pavlov Nikolay, Məmmədəli Əli oğlu, Kondraşova Mariya, Paramanov İvan, Arutyunov Qayk və başqalarının adları var idi.² Dəmiryolçuların bir qisminin Bakı proletariatı ilə birlikdə may nümayişini qeyd etməsi Zaqafqaziya dəmiryol stansiyalarında fəhlə hərəkatının canlanmasına səbəb oldu. 1906-ci ilin may nümayışından sonra Rusiyada həyəcanlar getdikcə güclənməyə başladı, proletariat, o cümlədən dəmiryolçular özünün bütün kütləvi gücü ilə yenidən hərəkətə gəldi.

1906-ci il may ayının ortalarında bolşeviklərin rəhbərliyi altında hazırlanan tətilə çarizm mane oldu. Tətilin gözlənilidiyi yerlərə hökumət çoxlu silahlı qüvvə topladı. Mayın əvvəlində Nəqliyyat Nazirliyi Peterqburqdan Tiflisə teleqram göndərərək Zaqafqaziya dəmiryollarınada tətilin gözlənilməsi haqqında xəbərdarlıq edirdi.³ Tətilin qarşısını almaq üçün stansiyalara oxlu silahlı qüvvə göndərildi. Odur ki, fəhlələr 1906-ci il mayın ortalarında tətil edə bilmədilər. Lakin istər Zaqafqaziyada və istərsə də Azərbaycanda dəmiryolçuların tətili gündəlikdən çıxarılmadı. Tətilin 1906-ci il iyunun ortalarında, yəni Rusiyada ümumi siyasi tətilin keçirilməsilə bir vaxtda başlanması qərara alındı.⁴

Polis departamenti Ümumrusiya dəmiryol tətilinin başlanmasının qarşısını almaq üçün yerli polis orqanlarına sərəncam göndərərək tətilin ilk əlamətləri müşahidə edilən kimi stansiyaları, depo və emalatxanaları, habelə digər dəmiryol müəssisələrini polis və hərbi qüvvələrin vasitəsilə mühəsirəyə almaq və tətil başçılarını dərhal həbs etmək haqqında göstəriş verdi.⁵ Dəmiryollar da hərbi mühafizə işləri gücləndirildi. Dəmiryol polis idarələri bolşevikləri təqib etmək, şübhəli adamların evində axtarışlar aparmaq, bağaj şöbəsinə daxil olan və çıxan bütün bağlamaları

¹ Yenə orada, vər 731.

² Yenə orada.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 259, vər. 108.

⁴ Yenə orada, vər. 179.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 2, vər. 182.

yoxlamaq, teleqraf şöbələrinə daimi nəzarət qoymaq, mühafizə qatarlarını hazır vəziyyətdə saxlamaq kimi işləri xeyli genişləndirdilər.¹

Çar hökuməti 1906-cı ilin yayında bəzi dəmiryollarda hazırlanın tətilin qarşısını ala bildi. Bununla belə 1906-cı ilin iyunun 22-də Zaqafqaziya dəmiryolunun Tiflis stansiyasının baş emalatxanasının fəhlələri tətil etdilər.² Lakin polis dəstələri tətili dərhal yatırıldılar. Yol idarəsi tətildə fəal iştirak edən xeyli fəhləni işdən qovdu.

Tətil həmçinin Azərbaycanda da qatarların normal hərəkətinin pozulmasına səbəb oldu.³ Tətilin genişlənməsinin qarşısını almaq üçün hökumət fəhlələrə bəzi güzəştlər etməyə məcbur oldu. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi 1905-ciil dekabr tətilində iştirak etdiyinə görə həbs edilmiş və işdən çıxarılmış yüzlərlə fəhlənin böyük bir qisminin təqsiri sübut olunmadığı üçün yenidən öz iş yerinə qayıtmamasına icazə verdi.⁴ Depo və emalatxanaların «fəhlə komissiyalarına» jandarm nümayəndəsinin iştirakı olmadan müvəkkillər seçilməsi haqqında göstəriş verildi. Bu şübhəsiz dəmiryol fəhlələrinin irtica üzərində mühüm qələbəsi idi.

1906-cı ilin yayında və payızında tətil hərəkatı Bakının bir çox sənaye müəssisələrini bürüdü. Proletariatın yeni-yeni təbəqələri iqtisadi və siyasi tələblərlə çıxış etməyə başladılar. Bu çıxışlar dəmiryol fəhlələrinin yeni hərəkatına səbəb oldu. Dəmiryol fəhlələrinin tətilə çağırılan vərəqələrin və intibahnamələrin yayılması 1906-cı ilin avqustunda xüsusilə genişləndi. Bunun bir səbəbi də Ümumrusiya dəmiryolçuları həmkarlar ittifaqı Mərkəzi Bürosunun bütün dəmiryol fəhlələrini ümumi siyasi tətilə çağırmaq haqqında qərarı idi.⁵

Azərbaycan dəmiryolçlarının 1906-cı il iyul-avqust aylar-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 2, vər. 208-209, 214-215; Yenə orada, iş 259, vər. 120.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 259, vər. 159.

³ «Bakı» qəzeti №25 iyun 1906-cı il.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., siyahı 4, iş 10, vər. 351.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 25 m., siyahı 4, iş 10, vər. 375.

rında irəli sürdükələri tələblər içərisində 8 saatlıq iş günü, iş və möişət şəraitinin yaxşılaşdırılması, əmək haqqının artırılması, ictimai-siyasi hüquqlarının genişləndirilməsi və başqa məsələlər başlıca yer tuturdu.¹

RSDFP Bakı komitəsinin çağırışı ilə 1906-ci il sentyabrın əvvəllərində 11 nəfər inqilabçı matrosun mühakiməsi əleyhinə etiraz tətili keçirildi. Matroslar bolşeviklərin döyüş drujinası ilə Xəzər donanmasının barıt anbarına basqın etməkdə təqsirləndirildilər.² Bu çağırış Bakı dəmiryol stansiyası fəhlələri tərəfindən rəğbətlə qarşılındı.³

Məhkəmə günü, sentyabrın 4-də səhər saat 8-də Bakı depo su fəhlələri yekdilliklə işi dayandırıb tətilə qoşuldular.⁴ Depo fəhlələrinin ardınca maşinistlər, maşinist köməkçiləri, konduktorlar, yük stansiyasında çalışan dəmiryolçular tətil etdilər. Tətil nəticəsində Bakı-Biləcəri və Baku-Sabunçu arasında qatarların hərəkəti kəsildi.⁵ Tətilçilər deponun qarşısında izdihamlı mitinq təşkil etdilər.

Bakıda başlanan tətilin tezliklə bütün Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryollarına keçməsi təhlükəsi yarandı. Zaqafqaziya dəmiryol hərbi rəisinin əmri ilə stansiyada olan hərbi müdafiə dəstələri tezliklə tətilçilər üzərinə yeridildi. Fəhlələri işə qaytarmaq cəhdləri nəticəsiz oldu. Qatarların hərəkətini bərpa etmək üçün parovoz briqadası, maşinistlər və konduktorlar heyəti hərbiçilərlə əvəz edildi. Lakin parovozların bəzi hissələri tətilçilər tərəfindən çıxarıldığından qatarların hərəkətini bərpa etmək mümkün olmadı.

Tətilin mütəşəkkil keçməsindən hiddətlənən Zaqafqaziya

¹ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 490, vər. 145; Гав. «Волна» (gürcü dilində) №155, 4 avqust 1906-ci il.

² З.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Бакы, 1955, сяц. 202; Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 256, vər. 25, 27.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 256, vər. 25, 27; Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 637.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18., siyahı 1, iş 1, vər. 142.

⁵ Yenə orada, fond 1 m., siyahı 1, iş 256, vər. 44.

dəmiryol hərbi rəisi Neyqebauer Bakı stansiyasındakı qoşun hissələrinə və polis dəstələrinə tətili dərhal yatırmaq haqqında əmr verdi. O, hətta hərbi mühafizə dəstələri rəislərinin tətilçilər barəsində yumşaq rəftar etməkdə təqsirləndirərək onların hərbi-səhra məhkəməsi ilə hədələdi.¹ Tətil sentyabrın 5-də yatırıldı. Tətilin təşkilatçılarından 20 nəfəri həbs edildi.² Tətildə fəal iştirak edən Mjaçik, Volkov, Belikov və başqa fəhlələr sürgün olundular.³

Bütün tədbirlərə baxmayaraq Bakı fəhlələri tətildə qələbə çaldılar. Hərbi-səhra məhkəməsi matroslar haqqında ölüm hökmü çıxarmağa cəsarət etmədi. Müttəhiplərdən 2 nəfər bəraət qazandı, qalanları isə müxtəlif müddətdə həbs cəzasına məhkum edildilər.⁴

1906-ci il sentyabr tətilinin çox böyük siyasi əhəmiyyəti oldu. 1905-ci il dekabr tətilinin möglubiyyətindən sonra bu tətil Bakıda dəmiryolçuların ilk mütəşəkkil çıxışı idi. Zaqafqaziya dəmiryolunda irticanın hökm sürdüyü bir şəraitdə belə çıxışın baş verməsi bir daha göstərdi ki, istismara və ictimai hüquqsuzluğa qarşı mübarizədə proletariata heç bir qüvvə mane ola bilməz. Bu tətil dəmiryol fəhlələrinin siyasi tərbiyələnməsində və öz qüvvələrinə inam yaratmaqdə böyük rol oynadı. Bu tətil bir daha fəhlələrə həmrəylik bayrağı altında çıxış etməyin üstünlüklerini göstərmiş oldu.

1906-ci ilin yayı və payızında Bakı proletariatı ilə yanaşı Azərbəücan qəzalarının fəhlələri də tətil etdilər. Yelizavetpol dəmiryolçuları bir neçə dəfə tətil etdi. Xüsusilə 1906-ci il iyundə Bakı fəhlələrinin ümumi tətili dövründə Yelizavetpol dəmiryolçuları daha mütəşəkkil çıxış etdilər.⁵

1906-ci ilin axırlarında Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18., siyahı 1, iş 1, vər. 142.

² Yenə orada, fond 1 m., siyahı 1, iş 256, vər. 44.

³ Yenə orada, fond 18, siyahı 1, iş 16, vər. 11-12.

⁴ Боевые революционные традиции моряков Каспийской флотилии. Bakı, 1960, səh. 36.

⁵ Б.Ю.Самедов. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане. Bakı, 1966, səh. 207.

hökumət əleyhinə bir sıra çıxışları baş verdi. Bolşevik təşkilatları bu dövrdə dəmiryol fəhlələri arasında siyasi-təşkilat işlərini canlandırmaya böyük səy göstərirdilər. Oktyabrın 1-də Yelizavetpol stansiyasında dəmiryol fəhlələrinin gizli müşavirəsi keçirildi. Müşavirədə mübariz inqilabi dəstənin işi müzakirə edildi.¹ Bolşeviklərin apardıqları təbliğat işinin nəticəsində stansiyada yerləşdirilmiş dəmiryol batalyonu soldatları ilə fəhlələr arasında sıx əlaqə yaradılmışdı. RSDFP Yelizavetpol təşkilatı 1905-ci il oktyabr siyasi tətilinin ildönümü münasibətilə intibahnamə çap edib yaymağa müvəffəq oldu. İntibahnamə fəhlələri ruhdan düşməməyə, öz qüvvələrini səfərbərliyə alaraq yeni döyüşlərə hazır olmağa çağırırdı.²

1906-ci il noyabr ayının 1-də Bakıda dəmiryol fəhlələrinin nümayişi oldu. Nümayiş bir dəstə fəhlənin Bakıdan sürgün edilməsinə etiraz əlaməti olaraq başladı. Bakıdan Rostova göndərilən qatara içərisində məhbuslar olan vaqonun qoşulması xəbərini eşidən depo fəhlələri vağzala tərəf axışdırılar. Məhbusların arasında deponun cilingərlərindən Mjaçik, Belikov, Volkov və başqaları da var idi.³ Fəhlələr qırmızı bayraq qaldırdılar. Nümayişçilər «Вставай, подымайся рабочий народ!» sözləri ilə başlanan inqilabi mahni oxuya-oxuya qatarın arxasında hərəkət etməyə başlıdılar. Qatar dayandırıldı. Fəhlələr mitinq keçirdilər.⁴ Mitinqin iştirakçıları sürgün olunan yoldaşlarını əmin edirdilər ki, onlar mübarizəni dayandırmayacaq və bu mübarizədə fəhlələr gec-tez qalib gələcəklər. Polislər mitinqi dağıtdılar. Maşinistlərdən Henryk Qribat və Anton Şarat həbs edildilər. 1906-ci ildə Azərbaycanın fəhlə sinfinin apardığı inqilabi mübarizənin təsiri altında qəzalarda kəndli çıxışları da özünü göstərirdi. Qeyd etmək lazımdır ki, kənddə inqilab qıgilcimlarının alovlanmasında başlıca rolü

¹ Rəhim Hüseynov. Очерки революционного движения в Азербайджане. 1 вып. революция 1905-1907 гг., Bakı, 1926, səh. 69.

² Rəhim Hüseynov. Очерки революционного движения в Азербайджане. 1 вып. революция 1905-1907 гг., Bakı, 1926, səh. 69-70.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18., siyahı 1, iş 16, vər. 5.

⁴ Yenə orada, vər. 11-12.

dəmiryolçular oynayırdı. 1906-ci ildə Yelizavetpol quberniyasının dəmiryola yaxın qəza və kəndlərdə baş verən aqrar hərəkatı bunu aydın göstərirdi.¹

1907-ci ildə fəhlə sinfinin çarizmə qarşı tətil və nümayişləri davam edirdi. Aprel-iyun aylarında Rusiyada tətildə iştirak edənlərin sayı 271 min nəfərə çatmışdı. Bu da 1906-ci ilin yüksəliş səviyyəsindən yuxarı idi.² Lakin kütləvi çıxışlarının çörçivəsi getdikcə daralmağa başlamışdı. 1907-ci ildə baş verən tətillərin çoxu müdafiə xarakteri daşıyır və əksər hallarda fəhlələrin möglubiyəti ilə nəticələnirdi.

1907-ci ilin birinci yarısında Azərbaycanın Bakı, Gədəbəy, Nuxa, Şuşa, Yelizavetpol və digər şəhərlərində fəhlələrin bir sıra ciddi çıxışları baş verdi. Təkcə mayın 1-də Bakıda bolşeviklərin çağırışı ilə keçirilən nümayişlərdə 22 min nəfərə qədər adam iştirak etdi.³ Həmin ilin ikinci yarısında Bakı proletariatının üçdə iki hissəsi tətil hərəkatına qoşulmuşdular.⁴

Fəhlələrin tətil hərəkatına bolşeviklər istiqamət verirdi. Bolşeviklərin rəhbərliyi altında dəmiryol stansiyalarında, depo və emalatxanalarda siyasi vərəqələr və intibahnamələr yayılır, leqal və qeyri-leqal yığıncaqlarda günün ən mühüm məsələləri müzakirə olunurdu. Qaraşəhər və dəmiryol rayonunda geniş partiya işi aparırdı.⁵ Bakı dəmiryol rayonunda bolşeviklərin fəaliyyəti xeyli canlanır və tezliklə menşeviklər zavaqzal rayonundan sıxışdırılıb qovulurlar.

İnqilabin irəli çekildiyi bir şəraitdə bolşeviklər dövlət dumasına münasibət məsələsində öz taktikasını dəyişdirdilər. Bolş-

¹ З.И.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане и ее особенности Азербайджан в годы первой русской революции, сборник статей, Bakı, 1965, səh. 81; В.Ю.Самедов. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, часть II, Bakı, 1966, səh. 217.

² SSRİ tarixi, II cild, Bakı, 1963, səh. 503.

³ З.И.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Bakı, 1955, səh. 221.

⁴ Yenə orada, səh. 236.

⁵ «Azərbaycan tarixi», 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 660.

viklər Dumada iştirak etmək, inqilabın mənafeyi üçün durmadan bir tribuna kimi içtifadə etmək qərarına gəldilər.

II Dövlət dumasında iştirak etmək haqqında bolşeviklər Azərbaycan dəmiryol fəhlələri arasında geniş fəaliyyət göstərirdilər. Bakı, Ağstafa, Hacıqabul, Biləcəri və başqa stansiyalarda seçki kompaniyası ilə əlaqədar olaraq təbliğat və təşviqat xeyli genişləndi. Bolşeviklər Bakı dəmiryol rayonunda fəhlələrin Dumaya müvəkkillər və seçicilər seçmələrinə başçılıq edir və bəzi hallarda öz nümayəndələrinin seçilməsinə nail olurdular.¹

1907-ci il fevralın 6-na təyin olunmuş II Duma seçicilərinin seçki yığıncağında 6-cı Bakı seçki məntəqəsi üzrə 4 nəfər dəmiryol nümayəndəsi iştirak edirdi. Onların arasında dəmiryol fəhlələrinin nümayəndəsi kimi P.Caparidzenin də adı var idi.² Bakı depo fəhlələri bu zaman başqa sənaye müəssisələrinin fəhlələrlə birlikdə II Duma deputatlarına tapşırıq göndərdilər.³ Bütün bunlar bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakı dəmiryolçularının II Duma seçkilərində fəal iştirak etdiklərini göstərir.

Bəhs etdiyimiz dövrədə hökumət Azərbaycan dəmiryolçuları arasında xəfiyyə işlərini son dərəcə gücləndirmişdi. 1907-ci ilin yayında Zaqafqaziya dəmiryolunda xəfiyyə işləri üçün ayda 450 manat əlavə vəsait ayrılmışdı.⁴ Xəfiyyə idarəesində çalışan hər bir nəfərin maaşı bu zaman ayda 40 manata qədər artırılmışdı.⁵ Bakı və Yelizavetpol stansiyalarında saxlanılan xəfiyyə aparatına xüsusi fikir verildi. Bu stansiyalarda Azərbaycan dəmiryol xəfiyyə şöbəsinin mərkəzləri yerləşdirilmişdi. Xəfiyyəyə xidmət edən casuslar dəmiryolunda fəaliyyət göstərən gizli inqilabi təşkilatları üzə çıxarmaq, görkəmli bolşevikləri izləmək, tətillərə mane olmaq tapşırıqları almışdilar.

Bütün bu tədbirlərə baxmayaraq Azərbaycan dəmiryol fəhlələri arasında aparılan siyasi iş 1907-ci ilin yayında və payızında

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13., siyahı 15, iş 3001, vər. 28..

² Yenə orada.

³ Yenə orada, fond 18, siyahı 1, iş 429, vər. 26.

⁴ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 324, vər. 31.

⁵ SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 8, iş 3, hissə 7, vər. 5.

daha da genişlendi. Bakı deposu bu dövrdə Azərbaycan dəmiryolçuları içərisində inqilabi işin mərkəzinə çevrilmişdi. Xəfiyyə və polis işçilərinin gözündən məharətlə yayılan bolşeviklər depo fəhlələri arasında vərəqələr, intibahnamələr və başqa inqilabi ədəbiyyat yayır, gizli yiğincaqların keçiriləməsini təşkil edirlər. Təbliğatçılar elə edirdilər ki, səhər işə gələn fəhlələrin dəzgahı üstündə proletariati mübarizəyə çağıran intibahnamələr olurdu.

1907-ci ilin sentyabrın 9-da Bakı stansiyasında «Yoldaşlar!» adlı intibahnamə, «RSDFP Ümumrusiya konfransının» qətnaməsi jandarmanın əlinə keçdi.¹ Deponun çilingəri Aleksey Padoviç Vanişvili bu zaman Bakı yük stansiyasında intibahnamələr yayarkən həbs edildi. Polis dərhal onun mənzilində axtarış apardı. Vanişvilinin mənzilindən tapılan partiya yazışmasına dair bir neçə sənəd və «Rusiyada 40 ildə inqilab hərəkatının yekunları» adlı kitabça, intibahnamə, iki nüsxədə «RSDFP Ümumrusiya konfransının qətnaməsi», «İnqilabi mahnilar» adlı 14 səhifəlik kitabça, iki məktub və başqa gizli ədəbiyyat tapıldı.²

Jandarmanın əlinə keçmiş «Yoldaşlar!» adlı intibahnamə RSDFP Bakı komitəsində müvəqqəti olaraq rəhbərliyi elə keçmiş menşeviklərə qarşı yönəldilmişdi. Jandarm protokolunda intibahnamədən götirilən iqtibasda deyilirdi: «Bizim şuarımız mütləqiyyət monarxiyasının məhv edilməsi, demokratik respublikanın elan edilməsindən ibarətdir».³ Dəmiryolçular arasında yayılan digər intibahnamədə yazılırdı: «Sosial-demokratiya iqtisadi və siyasi mübarizənin genişləndirilməsi, açıq kütləvi çıxışların, ümumi tətil, nümayiş, mitinq və sair formaların təşviqi uğrunda mübarizə aparmalıdır».⁴

Jandarm-polis idarəsi dəmiryol proletariati arasında inqilabi ədəbiyyatın yayılmasının qarşısını almaq məqsədi ilə təqibləri, axtarışları durmadan artırırdı. 1907-ci ilin ortalarında jandarm

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, iş 248, vər. 5.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18. iş 248, vər. 6-12.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18. iş 248, vər. 6-12.

⁴ Yenə orada.

tərəfindən Bakı vağzalında dəmiryolçulara xidmət edən kitab mağazasında axtarış aparıldı. Axtarış zamanı hökumət tərəfindən qadağan edilmiş bir sıra siyasi kitablar, proletariatın dahi rəhbəri K. Marksın portreti ələ keçirildi.¹

Bakı stansiyası ilə yanaşı gizli ədəbiyyatın yayılması halları bu dövrdə Biləcəri, Yevlax, Yelizavetpol və başqa stansiyalarda da müşahidə olunurdu.² 1907-ci ilin axırlarında RSDFP Yelizavetpol komitəsi nəzdində yaradılmış Yevlax rayon partiya təşkilatı fəhlələr arasında böyük inqilabi iş aparırdı.³ Odur ki, xəfiyyə idarəsi Yevlaxda inqilabi işlə məşğul olaq gizli təşkilatı aşkar etmək üçün dəridən çıxırıldı. 1907-ci ilin dekabrında casusların yanından köməyi ilə polis Yevlax dəmiryolçuları arasında təbligatla məşğul olan 12 nəfərin siyahısını və bir neçə intibahnamə ələ keçirə bildi.⁴ İngilabi təşkilatla məşğul olan bu adamlar tezliklə həbsə alındılar.

Polis idarəsi tərəfindən həbs edilmiş Aleksandr Yerkəmayşvilinin mənzilində aparılan axtarış zamanı çoxlu gizli ədəbiyyat, intibahnamə, təşkilatın maliyyə işinə dair kitabça, sosial-demokrat təşkilatlarına göndərilən müxtəlif məktublar, Yevlax rayon partiya təşkilatı 1907-ci il may ayı üzrə mədaxil-məxaric hesabatının bir neçə nüsxəsi ələ keçdi.⁵

İrticanın gücləndiyinə baxmayaraq Azərbaycan bolşevikləri dəmiryolçular arasında inqilabi işi zəiflətmirdilər. 1907-ci ildə Bakı deposu demək olar ki, bütünlükə bolşeviklərin təsiri altında idi. Həmin ilin sonunda menşeviklər Bakı dəmiryolu stansiyası fəhlələrin arasında tamamilə nüfuzdan düşmüşdülər. Menşeviklərin ikiüzlü siyaseti, RSDFP bolşevik Bakı Komitəsi əleyhinə onların əsassız hücumları Bakı dəmiryolçularının kəskin etirazına

¹ «Право» мəcmuəsi, №2, Peterburq, 1907, səh. 146.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18. iş 329, vər. 1.

³ Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öcherkləri, Bakı, 1964, səh. 118-119.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahi 1, iş 432, vər. 2.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahi 1, iş 432, vər.17-18.

səbəb olurdu.¹ Hələ 1900-cü ildən başlayaraq öz həyatını inqilab işinə həsr etmiş F.Baklanov, S.Mordovsev, F.Kulikovski, Y.Kovnik, Teymur rəsul oğlu kimi sosial-demokratlar və başqa qabaqcıl fəhlələr Bakı deposunda böyük inqilabi iş aparır, fəhlələrin tətillərinə və çıxışlarına rəhbərlik edirdilər.

İnqilabin geri çəkildiyi dövrədə Bakı deposunun sosial-demokratları partiyanın göstərişlərinə əməl edərək leqal və qeyri-leqal imkanlardan məharətlə istifadə edirdilər. Bu zaman dəmiryollarında «Fəhlə komissiyalarına»^X müvəkkillər seçkisi belə leqal imkanlardan biri idi. Odur ki, bolşeviklər 1907-ci ildə «Fəhlə komissiyası» seçimlərinə rəhbərliyi öz əllərinə aldılar. Depoda çalışan F.I.Baklanov, M.S.Mordovsev, F.I.Kulikovski və başqa bolşeviklər RSDFP Bakı komitəsinin göstərişi ilə seçimlərin keçirilməsində fəal iştirak edərək «fəhlə komissiyasına» seçiləcək müvəkkillərin tərkibini bolşeviklərin ardınca gedən fəhlələrdən ibarət olmasına nail oldular.²

1907-ci il mayın 3-də F.I.Baklanovun sədrliyi və M.S.Mordovsevin katibliyi ilə depo fəhlələrinin 225 nəfərlik ümumi yığıncağı keçirildi. Yığıncaqda gizli səsvermə yolu ilə 12 nəfər namızəd seçildi. Bunların da əksəriyyəti RSDFP üzvü olan bolşevik fəhlələr idi.³ «Fəhlə komissiyalarına» seçilən nümayəndələrin əksəriyyəti sonralar Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi hərbi rəisinin qərarı ilə «siyasi cəhətdən etibarsız» hesab edilərək həbs edildi, bəziləri isə Bakıdan sürgün olundu.⁴

¹ «Бакинский пролетарий» qəzeti №3, 15 aprel 1908-ci il.

^X Rusiya yollar naziri inqilabi hərəkatın təzyiqi altında 1905-ci il fevralın 8-də dəmiryol fəhlə və qulluqçuların iş və möşət məsələlərini müzakirə etmək hüququ olan «Fəhlə komissiyası» haqqında fərmana görə komissiyaya seçimlər hər iki ildən bir keçirilirdi. Azərbaycanda çar nazirinin fərmanı dəmiryol fəhlələrini razı salmamışdı. 1905-ci ildə bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakı dəmiryolcuları «fəhlə komissiyasına» seçimləri boykot etmişdilər. İnqilabin geri çəkildiyi bir şəraitdə dəmiryolunda partiya-siyasi iş aparılması üçün «Fəhlə komissiyası» Bakı bolşeviklərinin əlində leqal imkan yaradırdı.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 194, vər. 1-2.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 194, vər. 23.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 194, vər. 2

Azərbaycanın başqa dəmiryol stansiyalarında «fəhlə komissiyalarına» seçilən nümayəndələr də dəmiryol idarəsi rəisini qane etmədi. Məsələn, Hacıqabul deposunda fəhlələr tərəfindən seçilmiş 4 nəfərin 2 nəfəri RSDFP üzvü olub, müntəzəm gizli inqilabi iş apardıqları üçün təsdiq edilmədilər.¹

1907-ci ildə bolşeviklər kütłələr arasında apardıqları inqilabi işin nəticəsində Azərbaycanda və xüsusən Bakıda bir sıra tətil-lər baş verdi. 1907-ci ilin əvvəlində Bakıda Xəzər ticarət donanması dənizçilərinin ümumi tətili başladı. Tətildə 10 minə qədər fəhlə iştirak edirdi. Dənizçilərin tətili Bakı mədən fəhlələrinin və bütün Rusiya proletariatının həmrəyliyinə səbəb oldu. Aprelin 18-də bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakıda dənizçilərlə həmrəylik əlaməti olaraq 25 min nəfər fəhlənin iştirak etdiyi ümumi tətil keçirildi.²

Azərbaycan bolşevikləri bu dövrə dəmiryol fəhlələrinin tətilini hazırlamaq və keçirmək uğrunda mübarizə aparırdılar. Bu məqsədlə onlar nəinki iri, hətta kiçik stansiyalarda belə təbligat-təşviqat işlərini genişləndirdilər. 1907-ci ilin fevralında Şamxor stansiyasında intibahnamə yaymaq və təşviqatla məşğul olmaq üstə bir neçə nəfər dəmiryolçu həbs edildi.³ Şamxor stansiyasında aparılan həbslər haqqında jandarm sənədlərində deyilirdi: «Yerli təbligatçılar dəmiryol fəhlələrini tətilə hazırlayırlar. Onlar izah edirlər ki, bu yaxınlarda dəmiryolunda baş verəcək ümumi tətilə Şamxor stansiyası fəhlə və qulluqçuları sosial-demokratların rəhbərliyi altında indidən ciddi hazırlanmalıdır ki, ümumi tətilə qoşula bilsinlər.⁴

1907-ci ilin yazı və yayında Bakıda fəhlələri tez-tez tətilə çağırın vərəqə və intibahnamələr yayılırdı. Mart ayında burada depo fəhlələri iş gününü bir saat qısaltmaq haqqında yol idarəsinə tələbnamə verdilər.⁵ Mayın 1-də Bakı proletariatının bir sıra

¹ Yenə orada, fond 26 m., siyahı 4, iş 18, vər. 517.

² Azərbaycan tarixi, 2-ci cild, 1964, səh. 663.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 104, vər. 1-3.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 104, vər. 14.

⁵ «Bakı» qəzeti №62, 20 mart 1907-ci il.

əzəmətli tətil və nümayişləri keçirildi.

Mayın sonları və iyunun əvvəllərində Azərbaycan qəzalalarında tətil hərəkatı xeyli genişləndi.

1907-ci il iyunun 3-də çar hökuməti dövlət çevrilişi etdi. II Duma qovuldu və sosial-demokrat fraksiyasına daxil olan deputatlar həbs edildilər. Çar hökumətinin xalq kütlələrinin hüquqları üzərinə hücum etməsi və inqilabı boğmağa başlaması ölkənin hər yerində olduğu kimi Azərbaycanda da zəhmətkeşlərin mütləqiyyətə qarşı hiddətini daha da artırdı.

Bu dövrdə Azərbaycan dəmiryolu fəhlələri hökumətin siyasetindən son dərəcə narazı olduqlarını açıqcasına bildirdilər. İyunun 2-də daxili işlər nazirinin müavini senator Makarov Qafqaz canişininə göndərdiyi telegramda Zaqqafqaziya dəmiryolunda fəhlə və qulluqçuların son dərəcə həyəcanlı olduğunu göstərərək mühafizə işlərini gücləndirməyi, təbliğatçıların dəmiryolcular içərisində fəaliyyətinə qəti yol verməməyi tələb edirdi.¹

Lakin dəmiryol fəhlələrinin narazılıqları gündən-günə artırdı. Bütün bunların nəticəsi olaraq 1907-ci il iyunun 15-də Bakı stansiyasında fəhlələrin tətili başladı.²

Bakı dəmiryol stansiyasında çalışan fəhlələrin vəziyyəti son dərəcə ağır idi. Burada iş günü və əmək haqqı məsələləri tamamilə nizama salınmamışdı. Bu məsələləri podratçılar istədiyi kimi həll edirdilər. Anbar gözətçiləri və yükçülər aldiqları maaşla dolana bilmirdilər. Stansiyadan itən şeylər gözətçilərin əmək haqqından tutulurdu. Podratçılar gözətçilərlə olduqca qaba rəftar edir, istədiyi vaxt fəhləni işdən çıxarıır, yenisini işə götürürdü. Güñəməzd işləyən yüksü fəhlələrin də vəziyyəti pis idi. Hələ tətil ərzəfəsində 9 maddədən ibarət tələbnamə irəli sürmüştülər. Tətilçilər 8 saatlıq iş günü tətbiq edilməsini, əmək haqqının artırılmasını, iş və möisət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, fəhlələrin razılığı olmadan heç kəsi işə qəbul etməməyi, eləcə də işdən çıxarmamağı tələb

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahi 15, iş 317, vər. 12.

² Yenə orada, fond 18, siyahi 1, iş 196, vər. 1-5.

edirdilər.¹ Podratçı S.A.Akopov isə bu tələbnaməni cavabsız qoydu. Bu da tətillə nəticələndi.²

Tətili, əvvəlcə, gözətçilər və yükçü fəhlələr başladı. Lakin sonra Bakı yük stansiyasında çalışan bütün aşağı dəmiryol fəhlələri: qaravulçular, plomblayıcılar, tabelçilər, kassirlər, marka vurancalar, dalandarlar, yük qəbul edənlər və başqaları tətilə qoşuldu-lar.³

Tətil əsasən iqtisadi xarakter dahiyirdi. Tətilçilərin irəli sürdükləri iqtisadi tələblər içərisində bir neçə siyasi xarakter daşıyan tələblər də var idi. Tətilçilərin ikinci tələbnaməsində 8 saatlıq iş günü, «fəhlə komissiyasına» seçilmiş müvəkkillərin yol idarəsi tərəfindən rəsmən tanınması, əmək haqqının 25-30 faiz artırılması, fəhlələr xəstələnərkən əmək haqqı verilməsi, müalicənin dövlət hesabına edilməsi, fəhlə məsələlərinin fəhlə komissiyalarında baxılmasına icazə verilməsi və başqa bir sıra tələblər irəli sürüldürdü.⁴

Tətil zamanı fəhlələr öz tələblərini müdafiə etdilər. Altında «fəhlə komissiyası» sözləri yazılış ikinci tələbnamə tətilçilərin ümumi yiğincəginda qəbul edilmişdi. Tətilçilər danişiq aparmaq üçün müdiriyyətin yanına nümayəndə göndərdilər. Müdiriyyət tələblərin yalnız bir neçəsini qəbul etməyə razılıq verdi. Fəhlə nümayəndələri müdiriyyətlə razılaşmadı. Onlar danişiqlarının nəticəsini fəhlələrə çatdırmaq məqsədi ilə xüsusi tələbnamə hazırlayıb tətilçilərin ümumi yiğincəgina təqdim etdilər. Həmin tələbnamədə yazılırdı: «Biz heç bir dəyişiklik etmədən bütün tələblərin yerinə yetirilməsini tələb edirik. Bundan başqa biz müdiriyyətdən tətil etdiyimiz günlərin əmək haqqının verilməsini tələb edirik».⁵

Birinci gün tətildə 70 nəfərə yaxın adam iştirak etdi.⁶ İkinci gün tətil edən dəmiryol fəhlələrinin sayı 150-200 nəfərə çatdı. Tə-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 1-5.

² SSRİ MDOİA PD, XŞ, iş 5, hissə 2, 2-ci cild, vər. 116.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 23.

⁴ Yenə orada, vər. 23, 38-40.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 83.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 7-9.

tildə rus, erməni, gürcü və azərbaycanlı fəhlələr birlikdə çıxış edirdilər.¹

Tətilin böyük sərnişin stansiyasına, depoya və emalatxanaya keçməsindən ehtiyat edən yerli hakimiyyət orqanları silahlı qüvvələrə əl atdırılar. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinin göstərişi ilə stansiyada saxlanılan 300 nəfərdən çox hərbçilər və jandarm-polis dəstələri stansiyani birinci gün mühasirəyə aldı.² Bundan başqa Bakıya əlavə bir rota gətirildi. Tətilin ən fəal iştirakçıları həbsə alındı.³ Həbs edilənlər içərisində tətilin hazırlanmasında və keçirilməsində fəal iştirak edən A.Petrosov, A.Manvelyan, K.Kriqorov və başqaları var idi.⁴ Həbslər tətilçiləri daha da qəzəbləndirdi. Onlar stansiya rəisindən jandarm tərəfindən həbs edilmiş yoldaşlarının dərhal azad edilməsini tələb etdilər.⁵

Tətil nəticəsində Bakı stansiyasında işlər tamamilə dayandırılmışdı. Stansiya yüklenməmiş və yaxud yükü boşaldılmayan vaqonlarla dolmuşdu. Tətil günləri tez-tez mitinqlər və yiğincaqlar keçirilir, tətilçilər işə başlamaq haqqında heç bir söz eşitmək istəmirdilər.⁶ Arxiv sənədlərinən göründüyü kimi tətilçilər onları işə qaytarmaq istəyən polisə dəyənək və başqa soyuq silahlarla ciddi müqavimət göstərirdilər.

Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisi tətilçilərin bütün tələblərini rədd etdi.⁷ Tətil silah gücünə yatırıldı. Tətilçilərin 18 nəfəri həbs edildi, 63 nəfər isə işdən qovuldu.⁸ Tətil yatırılsa da «Бакинские известия» qəzetinin yazdığı kimi, dəmiryol idarəsi burada bir ay müddətində işləri nizama sala bilmədi.⁹

Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi bu vaxtlar Peterbur-

¹ Yenə orada, vər. 17.

² Yenə orada vər. 14-16; SSRİ MDOİA PD, XŞ, iş 5, hissə 2, vər. 116.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 5, 16.

⁴ SSRİ MDOİA, PD, XŞ, iş 5, hissə 2, vər. 116

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 16, 23.

⁶ Yenə orada, vər. 36-37.

⁷ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 28.

⁸ Yenə orada, vər. 41, 42, 59.

⁹ «Бакинские известия» qəzeti №57, 6 iyul 1907-ci il.

qa göndərdiyi teleqramda etiraf edərək bildirirdi ki, indiyədək tətbiq edilən bütün tədbirlər dəmiryolunda sakinlik yarada bilməmişdir.¹ Odur ki, 1907-ci ilin avqust ayında Tiflisdə Zaqafqaziya dəmiryolunda inqilabi çıxışları boğmaq və sakinlik yaratmaq məsələsi üzrə xüsusi müşavirə keçirildi. Müşavirədə fəhlə hərəkatına qarşı qəti mübarizə aparmaq üçün xüsusi komitə yaradılmış və habelə 1-ci Qafqaz dəmiryol batalyonunun sayını artırmaq haqqında qərar qəbul edildi.² Bu qərarla əlaqədar olaraq Zaqafqaziya dəmiryol stansiyalarında silahlı qüvvələrin sayı artırıldı, fəhlələr üzərində nəzarət xeyli gücləndirildi.³

Hökumətin fəhlə hərəkatına qarşı həyata keçirdiyi cəza tədbirləri, jandarm-polis özbaşınlığı fəhlələrin kəskin narazılığına səbəb olurdu. 1907-ci il avqustun 25-də Bakıda depo fəhlələrinin ümumi yığıncaqda polis orqanlarının qanunsuz hərəkətlərinə etiraz əlaməti olaraq qətnamə qəbul edildi.⁴ RSDFP Bakı komitəsinin rəhbərliyi altında keçən bu yığıncaqda fəal iştirak etdikləri üçün deponun qabaqcıl fəhlələrindən Foma İqnatoviç Baklanov, Qriqorii İvanoviç Zubanov, Frans İosifoviç Kulikovski, Nikolay Yakovleviç Kovnik, Nikolay Ksenofontoviç Şebarmin, Qriqoriy İlyiç Semyonov, Stepan Artyomoviç Filippov, Qriqorii Lavrentyeviç Lapin, Petr və Semyon Larionoviç Plotnikovlar həbs və sürgün olundular.⁵

Bakı depo fəhlələrinin keçirdikləri bu yığıncaq göstərdi ki, mütləqiyətin son dərəcə dözlüməz irtica siyaseti dəmiryol fəhlələrini heç də qorxuda bilməmişdir. Dəmiryol fəhlələri içərisində fəaliyyət göstərən qaraguruhçu mürtəce təşkilatlarının hücumlarından qorunmaq üçün fəhlələr N.Kovnik, N.Çervenenko, P.Ambrjey, S.Qak və başqalarından ibarət qırmızı mübariz döyüş drujinası yaratdılar.⁶

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 317, vər. 12.

² Yenə orada, vər. 25.

³ «Бакинское эхо» qəzeti, 5 sentyabr 1907-ci il.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 249, vər. 34.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 194, vər. 3.

⁶ Yenə orada, iş 331, vər. 15-16.

1907-ci ilin payızında jandarm-polis nəfərlərinin özbaşına-lıqlarına qarşı bu cür etiraflar Azərbaycanın digər dəmiryol stansiyalarında polis zabiti Fomicin azgınlığına, rabitə işçiləri ilə kobudcasına rəftarına, hər şeyə müdaxilə etməsinə qarşı bütün teleqraf işçiləri etiraz etdilər.¹ Teleqrafist P.S.Kuryak hamının yanında Fomici təhqir edərək dedi: «heç bir jandarmı, eləcə də səni tanımış istəmirəm» - deyə onun üzərinə hücum çəkdi.² Bu hadisə ilə əlaqədar olaraq jandarm zabiti Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsinə raportunda yazırkı ki, ümumiyyətlə Biləcəri stansiyasında teleqraf şöbəsi işçiləri özlərini həddindən çox sərbəst aparır və jandarma nifrətlə baxırlar.³

1907-ci ilin yayında mütləqiyyət hökumətinin başçısı Stolipin öz bəyanatlarının birində ölkədə asayışın bərpa olunduğunu, yalnız sadəcə xuliqanlıq (o tətilləri belə adlandırdı) halları müşahidə edildiyini göstərmışdı. Bu bəyanatı təhlil edən «Железнодорожник» jurnalı 1907-ci il noyabr ayında yazırkı ki, asayışın nə dərəcədə sabit olması hələ aydın deyildir, belə ki, xalqın qətiyyətlə və açıq irəli sürdüyü tələblər yerinə yetirilmədi, bunun is gələcəkdə inqilabi çıxışların yenidən başlanması üçün böyük əhəmiyyəti vardır.⁴

1906-1907-ci illərin hadisəleri göstərdi ki, Zaqafqaziya və Vladiqafqaz dəmiryollarında hərbi vəziyyət elan edilməsinə, stansiya və xəttlərdə külli miqdarda hərbi qüvvə yerləşdirilməsinə, jandarm və polis dəstələrinin sayca artırılmasına baxmayaraq hökumət dəmiryol fəhlələrinin iradəsini qıra bilmədi. 1906-1907-ci illərdə, bütün ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələri bolşeviklərin rəhbərliyi altında çar mütləqiyyətinə qarşı mübarizəni davam etdirdilər. Lakin bu çıxışlar istər öz miqyası etibarı ilə və istərsə də mütəşəkkilliyi cəhətdən Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci ildə apardığı inqilabi mübarizəyə

¹ Yenə orada, vər. 342.

² Yenə orada, vər. 2

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahi 1, iş 331, vər. 1.

⁴ «Железнодорожник» jurnalı №47 (228), 1907-ci il, səh. 1-2.

nisbətən xeyli zəif olmuş və əsasən müdafiə xarakteri daşımışdır.

1906-1907-ci illərdə çarizmin əksinqilabi tədbirlərinə baxmayaraq Azərbaycanda dəmiryol fəhlələri və qulluqçularının çıxışları bir daha göstərdi ki, siyasi azadlıq uğrunda, istismar və ictimai hüquqsuzluğa qarşı aparılan mübarizə hələ başa çatmayışdır. Fəhlə hərəkatını boğmaqla mütləqiyyət yalnız müvəqqəti qalib gəlmışdır. Odur ki, Ümumrusiya proletariatının ayrılmaz bir dəstəsini təşkil edən Azərbaycan dəmiryol proletariatının yeni çıxışları labüddür.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT

Marksizm-leninizm klassiklərinin əsərləri

Marks K. və Engels F. - Seçilmiş məktublar, Bakı, 1955.

Marks K. - Əmək haqqı, qiymət və mənfəət. K.Marks və F.Engels. İkicildlik seçilmiş əsərləri, 1-ci cild, Bakı, 1953

Marks K. - Kapital I cild, Bakı, 1949.

Енгельс Ф. - Десятичасовой рабочий день. К.Маркс və Ф.Энгельс. Соч. т. VIII, изд. I.

Енгельс Ф. - К жилишному вопросу, Москва, 1948.

V.İ.Lenin - Bizim mərəmənnaməmizdə milli məsələ. Əsərləri VI cild, Bakı, 1949.

V.İ.Lenin - Böhranın dərsləri. Əsərləri, 5-ci cild, Bakı, 1956.

V.İ.Lenin - Burjua partiyalarına münasibət. Əsərləri, 12-ci cild, Bakı, 1950.

V.İ.Lenin - Qafqaz İttifaq Komitəsinə. Əsərləri, 34-cü cild, Bakı 1952.

V.İ.Lenin - Demokratik inqilabda sosal-demokratiyanın iki taktikası. Əsərləri, 9-cu cild, Bakı, 1949.

V.İ.Lenin - İqtisadi romantizmin xarakteristikasına dair. Əsərləri, 2-ci cild, Bakı, 1947.

V.İ.Lenin - İmparializm kapitalizmin ən yüksək mərhələsidir. Əsərləri, 22-ci cild, Bakı 1951.

V.İ.Lenin - İnqilab və əksinqilab. Əsərləri, 13-cü cild, Bakı, 1950.

V.İ.Lenin - Yeni fabrik qanunu. Əsərləri 2-cild, Bakı, 1947.

V.İ.Lenin - Katorqa qaydaları və katorqa hökmü. Əsərləri, 5-ci cild, Bakı, 1956.

V.İ.Lenin - 1905-ci il inqilabı haqqında məruzə. Əsərləri, 23-cü cild, Bakı, 1951.

V.İ.Lenin - Rus inqilabının gücü və zəifliyi. Əsərləri, 12-ci cild, Bakı, 1950.

V.İ.Lenin - Rusiyada inqilab. Əsərləri. 8-ci cild, Bakı, 1949.

- V.İ.Lenin - Rusiyada kapitalizmin inkişafı. Əsərləri, 3-cü cild, Bakı, 1948.
- V.İ.Lenin - Rusiyadakı tətillərin statistikası haqqında. Əsərləri, 16-ci cild, Bakı, 1950.
- V.İ.Lenin - RSDFP II qurultayı. Qafqazdakı hadisələrə dair qətnamənin layihəsi. Əsərləri, 8-ci cild, Bakı, 1949.
- V.İ.Lenin - Sosial-demokrat partiyası məramnaməsinin layihəsi və izahı. Əsərləri, 2-ci cild, Bakı, 1947.
- V.İ.Lenin - Ümumrusiya siyasi tətili. Əsərləri, 9-cu cild, Bakı 1949
- V.İ.Lenin - Fabrik və zavodlarda fəhlələrdən alınan cərimələr haqqında qanunun izahı. Əsərləri, 2-ci cild, Bakı, 1947.

Partiya sənədləri

Sovet İttifaqı Kommunist partiyasının programı, Bakı, 1961.

Birinci rus inqilabının əlli illiyi (tezislər), Bakı, 1955.

Второй съезд РСДРП. Протоколы. М., 1959.

Третий съезд РСДРП. Протоколы. М., 1959.

Sov. İKP qurultayları, konfransları və MK plenumlarının qətnamə və qərarları. I hissə, Bakı, 1954, səh. 11-195.

Həmkarlar İttifaqları haqqında. Sov. İKP qurultayları, konfransları və MK plenumlarının qətnamə və qərarları I hissə, Bakı, 1954, səh. 56-57, 126-127, 145.

Qafqazdakı hadisələrə dair Sov. İKP qurultayları, konfransları və MK plenumlarının qətnamə və qərarları, Bakı, 1954, səh. 93, 104-105.

Görkəmli partiya və dövlət xadimlərinin əsərləri

- | | |
|-----------------|---|
| Джапаридзе П.А. | - Избранные статьи, речи и письма, 1905-19018 гг., М., 1958-ci il. |
| Əfəndiyev S.M. | - Azərbaycan proletariatının inqilabi hərəkat tarixindən, Bakı, 1957-ci il. |
| Stalin İ.V. | - Əsərləri, 1, 2 cild, Bakı, 1946-ci il. |

Xatirələr

- | | |
|------------------|--|
| Аплиуев С.П. | - Пройденный путь. М., 1946 |
| Васильев-Южин М. | - В огне первой революции. Воспоминания. М., 1934 |
| Бакрадзе З.П. | - Конспиративные квартиры в Баку, связанные с жизнью и деятельностью Ладо Кецховели. В кн: Ладо Кецховели. Сборник документов и материалов. Тбилиси. 1970. |
| Долидзе С. | - Убийство и похороны тов. Монтина. Газ. «Бакинский рабочий» №291, 20 декабря 1925 г. |
| Енукидзе А.С. | - Нелегальная типография «Нина» и ее первый организатор и основатель. В кн: Ладо Кецховели. Сборник документов и материалов. Тбилиси, 1970. |
| Колесникова Н.Н. | - По дорогам подполья (из воспоминаний), Баку, 1956. |
| Лядов М. | - Из жизни партии в 1903-1907 годах (Воспоминания), М., 1956. |
| Шахbazov M. | - Гаджинское подполье (1905-1920 гг.) В кн: Из прошлого. Баку, 1923. |

МƏTBUAT

- «Azərbaycan dəmiryolçusu». Qəzet. №83, Bakı, 1958.
- «Azərbaycan kommunisti». Jurnal. (Bakı, müxtəlif №-lər).
- «Бакинский пролетарий». Qəzet. Bakı, 1907-1908.
- «Бакинский рабочий». Qəzet. Bakı, 1906, sovet dövrünün müxtəlif illəri
- «Борьба пролетариата» Qəzet. Tiflis, 1903-1905.
- «Вопросы истории». Jurnal. M. Müxtəlif №-lər.
- «Вопросы истории КПСС». Jurnal. M. Müxtəlif №-lər.
- «Вперед». Qəzet. Cenevrə. 1904-1905.
- «Дəvət-Koç». Qəzet. Bakı, 1906.
- «Елисаветпольский вестник». Qəzet. Tiflis, dekabr, 1905.
- «Железнодорожник». газета. №1, М., 30 ноября, 1906.
- Закавказский транспорт. Jurnal, Tiflis, 1925, №7-8.
- «Искра». Qəzet. Cenevrə, 1900-1903, №1-51.
- «Исторический архив». Jurnal. M., 1960, №5.
- «Kavkazskiy raboçiy listok». Qəzet. Tiflis, 20 noyabr-14 dekabr, 1905.
- «Kommunist». Qəzet. Bakı, 1920, №78; 1967, №196 və s.
- «Красный архив» Jurnal. M. Müxtəlif illər.
- «Листок Борьбы пролетариата». Qəzet. Tiflis, 1903-1904.
- «Пролетарий». Qəzet. Cenevrə, 1905.
- «Пролетарская революция». Jurnal. M., müxtəlif illər.
- «Рядовой». Qəzet. Bakı, avqust 1906 iyul 1907.
- «Бакинское известие». Qəzet. Bakı, 1902-1905, 1907.
- «Бакинское эхо». qəzet. Bakı, 1907.
- «Баку». Qəzet. Bakı, 1902-1907.
- «Железнодорожник». Jurnal. Peterburq, 1907. Müxtəlif №-lər.
- «Железнодорожное дело». Jurnal. Peterburq, 1906-1907.
- «Железнодорожный пролетарий». Газета №1-3, Владикавказ, 1907.

- «Железнодорожник». Журнал. СПБ, 1903-1907.
- «Кавказ». Qəzet. Tiflis. Müxtəlif illər.
- «Кавказский вестник». Jurnal. Tiflis, 1901, №3, 10.
- «Каспий». Qəzet. Bakı, 1881-1907.
- «Нефтяное дело». Jurnal. Bakı, 1899-1907.
- «Образование». Журнал. СПБ, 1907, №2, 3, 6.
- «Право». Журнал, СПБ, 1907, №2.
- «Тифлисский листок». Qəzet. Tiflis, 1905, Müxtəlif №-lər.

Sənədlər və materiallar külliyyatı, məlumat kitabları və bibliografiyalar

Бакинская стачка 1904 года. Сборник документов. Баку, 1940.

Всеподданнейшая записка по управлению Кавказским краем ген-адютанта графа Воронцова-Дашкова. СПБ, 1907.

Всеобщая стачка на Юге России в 1903 г. Сборник документов. М. 1938.

Двадцать пять лет Бакинской организации большевиков. Сборник статей и воспоминаний. Баку, 1924.

Деятели революционного движения в России. Биобиографический словарь, Т. 1, М. 1928, Т.П М. 1929 вэ с.

Кавказский календарь, Тифлис, разные годы.

«Из прошлого». Сборник материалов по истории бакинской большевистской организации и Октябрьской революции в Азербайджане, Баку, 1924.

Листовка Бакинских большевиков 1905-1907 гг., Баку, 1955.

Листовка Кавказского Союза РСДРП 1903-1905 гг. М. 1965.

Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края ТТ. 1-ХП, Тифлис, 1885-

1887.

Материалы по истории профдвижения Бакинских нефтепромышленных рабочих. Вып. 1, Баку, 1925.

Обзор Дагестанской области за 1903 год. Темир-Хан-Шура, 1904.

Отчет о врачебно-санитарном состоянии эксплуатируемых железных дорог за 1905 год. СПБ, 1907.

Отчет пенсионной классы служащих на казенных железных дорогах по операциям страхования жизни за 1906 год. СПБ, 1908.

Отчет правления Общества Владикавказской железной дороги за 1904 год. СПБ, 1905.

Отчет правления Общества Владикавказской железной дороги за 1905 год. СПБ, 1906.

Отчет Управления закавказских железных дорог. Тифлис, 1885-1904. гг.

Отчеты Бакинского губернатора, Баку, 1880-1907.

Отчеты Елизаветпольского губернатора. Елизаветполь, 1880-1907.

Первая русская революция 1905-1907 гг. Указатель литературы. М. 1965.

Прокламации большевистских организаций Закавказья 1904-1906 гг., Тбилиси, 1940.

Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Документы и материалы. Баку, 1956.

Революционное движение в Армении 1905-1907 гг. Сборник документов и материалов. Ереван, 1955.

Революционное движение в Дагестане в 1905-1907 годы. Сборник документов и материалов. Махач-Кала, 1956.

Революция 1905 года в Закавказье (Хроника, событии, документы и материалы), Тифлис, 1926.

Революция 1905-1907 гг. в Грузии. Документы и материалы. Тбилиси, 1956.

Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материа-

лы. Москва-Ленинград, 1955-1963.

Статистических сборник Министерства Путей Сообщения, вып. 89, СПБ, 1901-1907.

Статистика служащих на железных дорогах, участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс за 1900-1902 гг. СПБ, 1901-1907.

Сведения Государственного контроля о железных дорогах за 1900 год, част II, СПБ, 1901.

Труды первого делегатского съезда служащих. Владикавказский железный дороги. Ростов на Дону, 1906.

«Чертворт века борьбы за социализм». Сборник статей и воспоминаний, Тбилиси, 1923.

ARXİVLƏR

AZƏRBAYCAN SSR MƏRKƏZİ DÖVLƏT TARİX ARXİVİ (Azərbaycan SSR MDTA)

Fond 1, iş 59, 107, 1280, 1284, 1291; Fond 44, iş 910, 926, 943; Fond 46, iş 21, 26, 28, 31; Fond 185, iş 330, 334, 347, 351, 360; Fond 319, iş 2394, 2396, 2398, 2399; Fond 389, iş 102, 109, 114; Fond 484, iş 4, 5, 6, 8, 11, 13, 18, 19, 24, 29, 30, 30 «a», 32, 57, 58, 62, 64, 67, 71, 79; Fond 486, iş 2, 4, 12; Fond 798, iş 4, 7-9; Fond 831, siyahı 16, iş 2.

GÜRCÜSTAN SSR MƏRKƏZİ DÖVLƏT TARİX ARXİVİ (Gürcüstan SSR MDTA)

Fond 1 m (məxfi), siyahı 1, iş 4, 6, 7, 13, 16, 33, 46, 51, 87, 88, 193, 210, 211, 241, 256, 259, 260, 371; Fond 3 m. iş 1, 4, 15, 16, 21; Fond 23 m., iş 383, 383-1, 383-2, 383-3, 374, 1223, 1224; Fond 26,m., iş 1-4, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18; Fond 27 m., iş 159, 183, 185, 223, 223-2, 230, 332, 442, 445, 604, 1002, 1256; Fond 30 m., iş 9030, 9100; Fond 33 m., iş 1, 9, 19, 26, 32, 34, 68, 97, 98, 110; Fond 34 m., iş 1014, 1016, 1027, 1030, 1032, 1038, 1041, 1042; Fond 99 m., iş 2, 3, 4; Fond 13, siyahı 28, iş 3, 6, 7, 19, 22, 26-32, 33, siyahı 22, iş 34, 43, 46, 47, 59, 60, 61, 65; siyahı 15 iş 67, 71, 73, 75, 88, 93, 95, 98, 107, 109, 128-130, 132, 135, 136, 139, 148, 155, 187, 219, 233, 246, 268, 272, 278, 279, 281, 317, 318, 323, 352, 355, 361, 362, 374, 472, 734, 749, 1580, 1582, 1599, 1601, 1615, 1618, 2124, 2153, 2925, 2996-3002; Fond 18, siyahı 1, iş 1, 7, 8, 10, 11, 16, 17, 19, 24-31, 31^a, 32, 33, 41, 43, 49, 50, 62, 75, 77, 89, 103, 104, 111, 114, 116, 118, 138, 159, 178, 179, 194, 196, 202, 211, 212, 215, 226, 243, 248, 249, 259, 283, 308, 320, 325, 329, 331, 333, 338, 342, 346, 359, 360, 432, 433; Fond 83, siyahı 1, iş 2,

3, 10, 14, 26, 29, 33-37, 47, 48, 54, 62, 65, 70, 73, 79, 81, 86, 89, 90, 105, 118, 123, 127, 133, 146, 176, 193, 194, 196, 207, 214, 215, 220, 223, 229 və s.; Fond 114, siyahı 1, iş 143, 147, 148, 178, 179, 188, 190, 196, 203, 219, 245, 347, 359, 361, 469, 581; siyahı 2, iş 141, 192, 193, 202, 217, 229, 350, 354, 406, 679, 690, 743, 789, 1202, 1204, 1280, 1540, 1552; Fond 292, siyahı 1, iş 30, 44, 47, 55, 78, 79, 81, 95; Fond 293, siyahı 1, iş 1, 7, 14, 105; Fond 279, siyahı 1, iş 34, 44, 48, 49, 51, 55, 85, 105, 107, 110-115, 118-120, 129-134, 136, 143, 146, 147, 152, 153, 157, 158, 160-162, 167, 169-171, 174, 182-184, 190, 192, 197, 207-208, 210, 221, 234, 241, 248, 250, 252, 255, 257, 265-267, 277, 280, 281, 291, 292, 293, 295-299, 300, 302, 305, 309-311, 314-316, 325, 341, 348-351, 354, 358-360, 387, 400, 503, 541, 556, 588, 622, 639, 771, 788, 949, 993, 1009, 1039-1041, 114, 1200, 1204, 1209, 1254, 1406, 1638, 1847, 1848, 1854, 1856, 1868-1872, 1876, 1877, 1896, 1899, 1900, 1903, 1930, 1932, 1938, 1942, 1957, 1987, 1997, 2191, 2203, 2210, 2220, 2224, 2232, 2286, 2294, 2298, 2299, 2500, 2503, 2504, 2523, 2534, 2548, 2557, 2559, 2697, 2717, 2719, 2728, 2759, 2762, 5981, 6003.

**SSRİ MƏRKƏZİ DÖVLƏT OKTYABR
İNQİLABI ARXİVİ
(SSRİ MDOİA)**

Fond Polis departamenti. Xüsusi şöbə (PDXŞ), 1898 hissə 4, iş 31z31 «a», 31 «b», 31 «v», 50, 50 «a»; Yenə orada hissə 5, iş 52, 52 «a», 52-AT-2; 63 «b», 71, 71 «a», 83; Yenə orada, hissə 6, iş 1; Fond 102, 1904, hissə - 4, iş 4,8; Yenə orada, hissə 5, iş 10, 10 «a», 11, 11 «a», 11 «b», 63; Yenə orada hissə-6, iş 951, 952, 1195, 2389, 2390, 2396; Yenə orada 1905, hissə - 4. iş 4, 8, 71, hissə 5, iş 10, 11, 11 «a», 11 «b», 65, 2555, 2555-2, 2555-3, 2555-4, 2555-5, 2555-6, 2555-7, 2555-8, 2555-9, 2555-10, 2660; Yenə orada, 1906, hissə -2, iş 11, 19, hissə-7, iş 15, hissə 20, iş 43; hissə 999, iş 6, 6 «a», 7, hissə 1350, iş 69, 72, 2205, 2206, 2207, 2221, 2455; yen orada, 1907, iş 3, hissə 3, iş 7, 7 «a», hissə 5, iş 3, 61, 85, 100.

SSRİ MƏRKƏZİ DÖVLƏT TARİX ARXİVİ (SSRİ MDTA)

Fəond 7, siyahı 128, iş 354 «a»; fond 23, siyvhi 10, iş 7 14, 652; fond 219, siyahı 8, iş 77, 79, 1552, siyahı 4, iş 5840, 5841, 8206, 9620, 2600; siyahı 6, iş 11540, 14039, 15613, 15575, 15583, 15584, 23740, 24934; siyahı 1/171, iş 25480, 25512, 25519, 25525, 25528, 25948 «a», 26018; fond 229, siyahı 2, iş 304, 1063, 1645, 1649, 1650, 1651; fond 262, siyahı 1, iş 3494, 3698, 5766; fond 265, siyahı 1, iş 266, 336, 343, 354, 396, 569, 570; fond 268, siyahı 6, iş 4, 7, 9, 16, 17, siyahı 4, iş 182, 183, 184, 713, 1144, siyahı ½, iş 1364, 1365, 1366, 1367, 1718, 1744; ond 273, siyahı 12, iş 129, 312, 322, 324, 328, 354, 355, 357, 367, 374, 386, 466, 467, 484, 490, 794, 1337, 1526, 1527, 1528, 1529, 1530, 1531, 1532, 4854, 8531; fond 446, siyahı 2, iş 14, 77; fond 560, siyahı 26, iş 611, 612; fond 587, iş 19; fond 1276, siyahı 1, iş 70, 71, 75, 77, 90, 136, 142, 162; fond 1282, siyahı 1, iş 717; fond 1289, siyahı 8, iş 14, 15, 16, 18, 20, 58, 60, 81; fond 1363, siyahı 4, iş 809, 813, 869, 1254, 1810, 2323; fond 1405, iş 186, 1055, 1685; fond 733, iş 815 və s.

SOV.İKP YANINDA MLİ MƏRKƏZİ PARTİYA ARXİVİ (Sov. İKP MK yanında MLİ MPA)

Fond 18, siyahı 18 a, iş 1810, 18248, 18295, 18301; siyahı 20 a, 19011; 34210; siyahı 3 a, 36942, 36998; fond 25, siyahı 11 a, iş 19374, 19377, 19381, 19385, siyahı 10, iş 19388, 19397, 35409, 36840, 36997, 37202, 37204, 37219; fond 26, siyahı 24, iş 1016; siyahı 29, iş 1017, 1449, 19594, 19721, 19729, 19730, 19731, 19732, 19824, 19829, 19968, 19972, 19995, 20102, 20103, 20106, 20109, 20120, 36861; fond 35, siyahı 1, iş 26765, 37089; fond 375, siyahı 14, iş 19383, 37043.

SOV.İKP MK YANINDA MLİ AZƏRBAYCAN FİLİALININ PARTİYA ARXİVİ

Fond 153, iş 109, 117; fond 276, iş 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 18, 37, 57, 62, 79, 83, 105, 109, 126, 130, 131, 132, 142, 201; fond 456, iş 52, 106, 190.

SSRİ MƏRKƏZİ DÖVLƏT HƏRBİ TARİX ARXİVİ (SSRİ MDHTA)

Fond 400, Ü, iş 4, 5, 1 hissə, iş 15, 2-ci şöbə iş 21^b, 79, 82.

ROSTOV VİLAYƏT DÖVLƏT ARXİVİ (RVDA)

Fond 26, iş 132, 194, 195, 267, 2509, 2515, 2518, 2519, 2522, 2524, 2526,

V.İ.LENİN MƏRKƏZİ MUZEYİNİN BAKI FİLİALI NEQA- TİV FONDU

Sənəd № 1656, 1852, 2960, 2965, 2989, 9489, 9867, 9896, 9905, 11203, 11708, 14096, 17011, 186635, 18699, 18732, 18939, 19126.

**AZƏRBAYCAN DƏMİR YOL İDARƏSİNİN AR-
XİVİNİN (ADİA)**

**ZAQAFQAZİYA DƏMİR YOLLARI İDARƏSİ-
NİN ARXİVİNİN (ZDİA)**

**AZƏRBAYCAN SSR EA TARİX İNSTİTUTU-
NUN ELMİ ARXİVİNİN (AZƏRB. SSR EA TİEA)
MÜVAFİQ FONDLARI**

ÜMUMİ ƏDƏBİYYAT

- Абрамов А.Н. - Крестьянское революционное движение в Грузии в 1902-1905 гг. Л., 1940.
- Ağamirov M. - Azərbaycanda marksizm-leninizm ideologiyası uğrunda mübarizə tarixindən (1905-1907-ci illər). Bakı 1955.
- Azərbaycan Kommunist partiyası tarixinin ocerkləri. Bakı, 1964.
- Azərbaycan Sovet hakimiyyəti uğrunda fəal mübarizlər. Bakı, 1958.
- Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964.
- Азербайджан в годы первой русской революции (Сборник статей), Баку, 1966.
- Алиева Л.М. - Рабочие текстильщики Баку в начале XX в. Баку, 1969.
- Амальрик А.С. - К вопросу о численности и географическом размещении стачечников в Европейской России в 1905 году. «Исторические записки», вып. 52, 1955.
- Аргутински-Долгоруков А. - История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за 25 лет ее существования (1871-1896 гг.) Тифлис, 1896.
- Арутюнян А.Б. - Народы Закавказья в борьбе против царизма в годы первой русской революции. Ереван, 1957.
- Асылбеков М.Х. - Формирование кадров рабочих на железных дорогах Казахстана (Конец XIX-начало XX вв.). Автореферат. Алма-Ата, 1963.
- Ахмеджанова З.К. - К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880-1917 гг.). Ташкент, 1965.
- Багиров Н.Т., Рафиев Х.А. - Из истории большевистской

- печати Азербайджана (1901-1910 гг.)
«Правда и Азербайджан». Сборник статей,
Баку, 1962.
- Боевые революционные традиции моряков Каспийской
Флотилии, Bakı, 1960.
- Большевики во главе первой русской революции 1905-
1907 годов. Сборник статей. М., 1956.
- Валуев П.Н. - Большевики Азербайджане в первой русской
революции. Баку, 1963.
- Гаджинский Д.Д. - В огне революционной борьбы. Баку,
1965.
- Галустян А.А. - Елизаветпольская (Гянджинская) губерния
Азербайджана в период русской революции. H.Zərdabi adına APİ, elmi qeydlər
№2, Kirovabad, 1955.
- Qarayev S.N. - V.İ.Leninin Bakıda gizli fəhlə mətbuatının
təşkilində Azərbaycan iştirakçılarına kö-
məyi, Bakı, 1964.
- Грунт А.И., Фирстова В.И. - Россия в эпоху империализма
(1890-1907 гг.). Москва, 1969.
- Гукасин А.Р. - Бакинский комитет во главе революцион-
ного выступления бакинского пролетариа-
та (1901-1904 гг.) Azərb. SSR EA Tarix
institutunun əsərləri, XI cild, 1957.
- Гулиев А.Н. - Бакинский пролетариат в годы нового рево-
люционного подъема. Баку, 1963.
- Гулиев А.Н. - Из истории распространения марксизма в
Азербайджане до первой русской револю-
ции. «Объединенная научная сессия отде-
лений общественных наук Академии Наук
Грузинской ССР Армянской ССР и Азер-
байджанской ССР, Баку, 1954.
- Гулиев А.Н. - 50 летие августовской стачки Тифлисских
железнодорожников. «Бакинский рабо-

чий» (qəzet) №164; 1/VIII-1950.

- Quliyev Ə. - Kommunizm uğrunda mərd mübariz Lado Ketsxoveli, Bakı, 1954.
- Quliyev A.N. - Azərbaycan birinci rus inqilabı ərəfəsində. Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964.
- Quliyev Ə.N. - Alyoşa Caparidze (tarixi bibliografiq oçerk). Bakı, 1957.
- Quliyev Ə.N. - Bakı proletariatının şanlı qələbəsi (Bakıda 1904-cü il dekabr tətilinin 50 illiyi münasibətilə), Bakı 1955.
- Quliyev Ə.N. - Birinci rus inqilabi ərəfəsində Bakı proletariatının inqilabi mübarizəsi. Azərbaycan SSR EA Tarix institutunun əsərləri, X cild, Bakı, 1955.
- Quliyev Ə.N. - XIX əsrin ikinci yarısında Azərbaycanda kapitalist münasibətlərinin inkişafı. Azərbaycan tarixi 2-ci cild, Bakı, 1964.
- Quliyev Əlövsət - Zaqafqaziya sosial-demokrat təşkilatlarının yaranması. «Təbliğatçı» jurnalı, 1948, №10.
- Quliyev Əlövsət - 1903-cü ildə Bakıda ümumi iyul tətili. Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının əsərləri, XVI cild, 1947.
- Гумбатов Г.М. - Революционное движение 1905-1907 годов в Елизаветпольской губернии. Автографат. Кировабад, 1965.
- Гусейнов А.А. - Из истории издания и распространения программы партии большевиками Азербайджана (1903-1920 гг.) «Труды Азербайджанского филиала ИМЛ при ЦК КПСС», Т. 26, Bakı, 1962.
- Гусейнов К.А., Мангасарова Н.А. - Большевистская периодическая печать Азербайджана (1904-1920 гг), Bakı, 1964.
- Гусейнов К.А, Наидель М.И. - Очерки истории профдви-

- жения в Азербайджане. Bakı, 1966.
- Гусейнов Рагим - Очерки революционного движения в Азербайджане, (вып. 1. Революция 1905-07 гг.), 1926.
- Гусятников П.С. - Назревание революционного кризиса в России в начале XX века. Москва, 1959.
- Dadaşlı Ə. - 1905-1907-ci illər rus inqilabı və Asiyanın oy-anması. Bakı, 1955.
- Данилов М.Х. и Сдобнов П.Т. - Железнодорожники в 1905 году, М., 1940.
- Дубровский С.И. - Крестьянское движение в революции 1905-1907 гг. М., 1956.
- Ерман Л.К. - Интеллигенция в первой русской революции. М., 1966.
- Əbdürrəhmanov A.A. - Birinci Bakı deputatları Soveti. Bakı, 1955.
- Əliyev S. - Mübariz bolşevik qəzeti «Бакински пролетари», Bakı, 1964.
- Жвания Г. - Большевистская печать Закавказья накануне и в период первой русской революции. Тбилиси, 1958.
- Железнодорожники и революция. Историко-революционный сборник. М.-Л., 1925.
- Ибрагимов З.И. - Борьба большевиков Азербайджана за интернациональное сближение трудящихся в 1905-1907 гг. Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının əsərləri. XIX cild, 1955.
- Ибрагимов З. - Крестьянское движение в Азербайджане в период первой русской революции. S.M.Kirov adına ADU-nun Elmi əsərləri, №10, 1955.
- Ибрагимов З.И. - Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане. Bakı, 1955.

Ибрагимов З.И. - Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане и ее особенности. Азербайджан в годы первой русской революции (Сборник статей) Баку, 1965.

İbraqimov Z.İ. - Sosialist inqilabı uğrunda Azərbaycan zəhmətkeşlərinin mübarizəsi (1917-1918-ci illər) Bakı, 1957.

«Из прошлого» - Сборник статей и воспоминания. Баку, 1923.

İsmayılov M.Ə. - Birinci rus inqilabı dövründə Azərbaycanda kəndli hərəkatı. Bakı, 1955.

İsmayılov M.Ə. - XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın kənd təsərrüfatı. Bakı, 1960.

История Дагестана, Т.П, М., 1968.

История Коммунистической партии Советского Союза, Т.2, М., 1966.

Казиев М.А. - Из истории революционной борьбы бакинского пролетариата (1905-1907 гг.). Bakı, 1956.

Каренин А. - Sultanməcid Əfəndiyev. Bakı, 1969.

Katibli M. - Gədəbəy bolşevik təşkilatları tarixindən. Bakı, 1962.

Köçərli X.S. - Birinci rus inqilabı illərində zəhmətkeşlərin həmrəyliyini təşkil etmək uğrunda Azərbaycan bolşeviklərinin mübarizəsi. Nami-zədlik dissertasiyası. S.M.Kirov adına ADU-nun kitabxanası.

Köçərli X.S. - Zəhmətkeşlərin inqilabi beynəlmiləl çıxışlarının Azərbaycan bolşevik mətbuatında işıqlandırılması. Bakı, 1967.

Краткий обзор коммерческой деятельности закавказских железных дорог. Тифлис разные годы.

Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904-1913 гг. СПБ, 1914.

Лисичкин С.М. - Очерки истории развития отечественной

- нефтяной промышленности. Дореволюционный период М.-Л., 1954.
- Ляшенко П.И. - История народного хозяйства СССР. Т.П, М., 1950.
- Макеев Н.Я. - Издание и распространение нелегальной рабочей печати в Азербайджане (1901-1907 гг.). Автореферат диссертации, Баку, 1963.
- Макеев Н.Я. - Произведения К.Маркса, Ф.Энгельса, В.И.Ленина в нелегальных библиотеках Баку накануне и в годы первой русской революции. Азербайджан в годы первой русской революции (сборник статей). Баку, 1965.
- Махарадзе Филипп - Очерки революционного движения в Закавказье. Тифлис, 1926.
- М.Б. - «Очерки по истории железнодорожных забастовок в России». М., 1906.
- Мельчин А.И. - «Яков Петрович Бутырин», гор. Орджоникидзе, 1957 г.
- Mədətov İ. - 1905-ci ildə Bakı proletariatının inqilabi tətil hərəkatı tarixindən. Bakı, 1965.
- Милованов Г.И. - Очерк формирования и развития рабочего класса в Дагестане. Махачкала, 1963.
- Мороховец Е.А. - Крестьянское движение и социал-демократия в эпоху первой русской революции. М.-Л., 1926.
- Напорко А.Г. - Очерки развития железнодорожного транспорта СССР, М., 1964.
- Очерки истории Коммунистической партии Армении, Ереван, 1967.
- Очерки истории Коммунистической партии Грузии, ч. 1 (1883-1921 гг.). Тбилиси, 1957.
- Очерки по истории Дагестана, вып. 1, Махачкала, 1950.
- Пажитнов К.А. - Очерки по истории Бакинской нефедо-

- бывающей промышленности. М.-Л., 1940.
- Панкратова А.М. - Первая буржуазно-демократическая революция в России (1905-1907 гг.). М., 1965.
- Paşayev M.İ. - Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının yaradılması və onun xalq təsərrüfatında əhəmiyyəti (XIX əsrin son rübü - XX əsrin əvvəl) D.Bünyadzadə adına AXTİ-nin elmi əsərləri, II. B. 1969.
- Paşayev M.İ. - Biləcəri dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il iyul tətili. Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının «Xəbərləri» tarix, fəlsəfə və hüquq seriyası, Bakı, 1966, №4.
- Пашаев М.И. - Руководство большевиков стачечным движением железнодорожных рабочих Азербайджана весной 1905 г. Elmi əsərlər, Azərbaycan Dövlət Universiteinin nəşri. Tarix və fəlsəfə elmləri seriyası. Bakı, 1968, №5
- Пашаев Мамедали (в соавторстве) - Из истории железнодорожников Закавказья. «Вестник» отделения общественных наук Академии Наук Груз. ССР. №3, Тбилиси, 1969.
- Портянкин И. - Большевистская печать в годы первой русской революции. М., 1956.
- Присоединение Азербайджана к России и его прогрессивные последствия в области экономики и культуры. Баку, 1955.
- Пушкарева И.М. - Железнодорожники России активные участники Октябрьской политической стачки 1905 года. «Вопросы истории», №12, Москва, 1958.
- Пушкарева И.М. - Железнодорожники России по Всероссийской Октябрьской политической стачки 1905 г. Канд. диссерт. (Гос. библиотека

- им. В.И.Ленина). М., 1959.
- Пушкарева И.М. - Заработка плата железнодорожников накануне революции 1905-1907 гг. Журнал. История СССР, №3, 1957.
- Пясковский А.В. - Революция 1905-1907 годов в Туркестане. М., 1958.
- Пясковский А.В. - Революция 1905-1907 гг. в России. М., 1966.
- Пятьдесят лет Коммунистической партии Советского Союза (1903-1953), М., 1953.
- Пятьдесят лет русской революции (Тезисы). М., 1955.
- Радциг Антон - Движение железных дорог на сельское хозяйство промышленность и торговли. СПБ, 1896.
- Раевский А. - Большевизм и меньшевизм в Баку в 1904-5 гг. Баку, 1930.
- Рашин А.Г. - Формирование рабочего класса России. М., 1958.
- Революция 1905-1907 гг. в национальных районах России. Сборник статей, М., 1955.
- Rəfiyev X. - Bolşevik qəzeti «Yoldaş», Bakı, 1967.
- Rəfiyev X.A. - Ləqal bolşevik qəzeti «Təkamül», Bakı, 1962.
- Самедов В.Ю. - Распротранение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Баку, 1962.
- Самедов З.Ю. - Распротранение марксизма-ленинизма в Азербайджане. Часть вторая, Баку, 1966.
- Саркисов Н. - Барьба бакинского пролетариата в период первой русской революции. Баку, 1955.
- Семернин П.В. - 1905 год на Дону. Ростов, 1940.
- Серый Ю. - Страницы прошлого (железнодорожники Ростова и Северного Кавказа в революции 1905-1907 гг.). Ростов, 1955.
- Сидельский Р.И. и Грушин В.Т. - Военная и боевая работа

большевиков в период русской революции. М., 1952.

Славные страницы борьбы и побед. Материалы научной сессии, посвященной 60-летию II съезда РСДРП и всеобщих забастовок в Баку на Юге России летом, 1903 г.

Sovet İttifaqı Kommunist Partiyasının tarixi, Bakı, 1964.

Стеклов А.П. - Революционное движение в войсках Кавказского военного округа (кн: Революционное движение в Армении в годы первой русской революции) М., 1955.

Стельник Б.Я. - Бакинский пролетариат в годы реакции (1907-1910 гг.) Баку, 1969.

Стригунов И.В. - Bakı proletariatının təşəkkülü məsələsinə dair (1901-ci ilədək) Azərb. SSR EA Tarix və Fəlsəfə İnstitutunun əsərləri, X cild, 1955.

Стригунов И.В. - Из истории формирования бакинского пролетариата (70-90-е годы XIX в.) Баку, 1960.

Стригунов И.В. - Положение в борьбе бакинского пролетариата (до 1901 г.). Автореферат, Баку, 1955.

Сумбат-заде А.С. - Промышленности Азербайджана в XIX в. Баку, 1964.

Сумбат-заде А.С. - Сельское хозяйство Азербайджана в XIX в. Баку, 1958.

Тевзадзе Г.Г. - Из истории революционной борьбы железнодорожных рабочих Грузии. (1905-1907 гг.). Канд. диссерт. (на груз. яз.). Тбилиси, 1959.

Тевзадзе Г.Г. - Из истории революционной борьбы железнодорожных рабочих Грузии. (1905-1907 гг.). Автореферат. Тбилиси, 1960.

- Фролов В.И. - Очерк забастовочного движения рабочих Бакинского нефтепромышленного района за 1903-1906 гг. Бакы, 1907.
- Хундадзе Г.Г. - Очерки по истории строительства Закавказской железной дороги за 50 лет (1865-1915 гг.). Тифлис, 1937.
- Hümbətov Q. - 1905-1907-ci illərdə Yelizavetpol (indiki Kirovabad) şəhəri dəmiryol nəqliyyatı fəhlələrinin inqilabi mübarizəsi haqqında. H.Zərdabi adına Kirovabad Pedoqoji İnstitutu. Elmi qeydlər №2, Kirovabad, 1955.
- «Четверть века борьбы за социализм». Сборник статей и воспоминаний. Тбилиси, 1923.
- Шахгельдиев Г.Г. - Большевики - организаторы революционной борьбы трудящихся Азербайджана в 1905 году. «40 лет первой русской революции» kitabında. M., 1956.
- Шанидзе Н. - Возникновение и развитие Закавказских железных дорог и их влияние на экономику края, Тбилиси, 1968.

Paşayev Məmmədəli İsmayılovğu 1927-ci il aprel ayının 10-da Azərbaycanın Zaqatala mahalının Muğanlı kəndində sahibkar ailəsində anadan olmuşdur. Alipaşalar kimi tanınan nəslin övladıdır.

Hərəkətlərin yönümümü və fəaliyyətin mənasını təhsildə, elmdə görüb. O, 1936-1943-cü illərdə Muğanlı kənd 7-illik məktəbində natamam orta, 1943-1946-ci illərdə Zaqatala Pedaqoji məktəbində orta ixtisas, 1946-1950-ci illərdə Azərbaycan Dövlət Pedaqoji Universitetində (o zaman APİ-də) Tarix fakültəsini bitirməklə ali təhsil almışdır. Həmin il ali təhsilli tarixçi kimi Azərbaycan Elmlər Akademiyası Tarix İnstitutunda aspiranturaya müsabiqədə iştirak edərək qalib gəlib və akademiyada aspiranturaya qəbul olunub. 1950-1952-ci illərdə orada - aspiranturada təhsil alıb.

1952-ci ildən elmi-tədqiqat işini pedaqoji işlə əlaqəli aparmağa başlamışdır. 1958-1966-ci illərdə Azərbaycan EA Tarix İnstitutunda baş laborant, kiçik elmi işçi vəzifələrində işləmişdir. 1966-ci ildən isə bütün fəaliyyətini pedaqoji işə həsr etmək üçün Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinə (o zaman AXTİ-na) köçürülmüşdür. Məmmədəli müəllim o vaxtdan hal-hazıradək orada müəllim, baş müəllim, dosent və professor vəzifələrində orada Azərbaycan tarixi, SSRİ tarixi, Sov. İKP tarixi, İqtisadi tarix və Siyasi tarix fənləri üzrə mühazirələr oxuyur və seminar məşğələləri aparır.

Azərbaycan tarixi üzrə fəlsəfə doktorudur. İki universitetin - Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin və Odalar Yurdu Universitetinin - Elmi Şuraları tərəfindən ona professor elmi adı verilmişdir. 75 elmi və publisistik əsərin müəllifidir. Xaricdə (Moskvada və Tbilisidə) əsərləri nəşr edilmişdi. Moskva, Tbilisi, Vaşington, Nyu-York, Nyu-Cersidə ictimai-siyasi mövzularda məruzəsi dinlənilmiş və görüşləri olmuşdur.

Prof. Məmmədəli Paşayev respublikanın ictimai-siyasi proseslərində bir azərbaycanlı, vətəndaş, mütəxəssis və siyasi partiya təmsilcisi qismində fəal iştirak edir.

Ailəlidir. İki övladı və dörd nəvəsi var.