

M.İ.PAŞAYEV

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

BAKİ - 2011

MƏMMƏDƏLİ İ.PAŞAYEV

**«1905-1907-Cİ İLLƏRDƏ AZƏRBAYCANDA
DƏMİRYOLÇULARIN AZADLIQ
MÜBARİZƏSİ**

BAKİ - 2011

Elmi rəhbəri və redaktoru: Ələvsət 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 - alimlər, tədqiqatçılar, müəllimlər, doktorantlar, magistrilər 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 ƏRƏFƏSİNDƏ	15
1. Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının yaradılması	15
2. Azərbaycan dəmiryolunda fəhlə sinfi kadrlarının təşəkkülü və vəziyyəti	26
3. Birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin çıxışları	68
II FƏSİL	
1905-Cİ İLDƏ AZƏRBAYCAN DƏMİRYOLUNDA İNQİLABI HƏRƏKAT	109
1. Rusiyada 9 yanvar hadisələri və Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin etiraz təilləri	109
2. 1905-ci ilin yazı və yayında Azərbaycan dəmiryolçularının inqilabi çıxışları	119
3. Azərbaycan dəmiryolçuları 1905-ci il oktyabr siyasi tətili və dekabr silahlı üsyanı 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 önəmli 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 səsle ona müsbət rəy verdilər. Müəllifin tədqiqat işi layiqincə qiymətləndirildi. Mən elmi dərəcəyə, az sonra isə elmi ada sahib oldum. Baxmayaraq ki, gördüyünüz əsər o dövrün elmi-nəzəri və ideoloji səviyyəsinə hesablanmışdır, milli, ictimai-siyasi nailiyyətlərimizin həmin dövrün, yəni XX əsrin 60-cı illərinin uğurlarını və dəyərlərini özündə əks etdirir, ancaq ola bilər ki, yaşadığımız zamanla daban-dabana ziddir, lakin o mənim əməyimdir. Onu yazmaq üçün, necə dəyərlər «iynə ilə gor» qazmışam. 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 mütləqiyyətinə ilk zərbə endirdi və gələcək yeni, qəti döyüşlərə zəmin hazırlamış oldu.

Birinci rus inqilabının ən mühüm nəticəsi cəmiyyətin yeni-dən qurulması uğrunda mübarizədə fəhlə sinfinin rəhbər rolunun artması idi. Tarixdə ilk dəfə idi ki, Rusiya proletariatu burcua-demokratik inqilabın rəhbəri kimi çıxış edirdi. Fəhlə sinfinin tarixi rolunu yüksək qiymətləndirən V.İ.Lenin yazırdı: «Burjuaziyanın hökmranlığını ancaq proletariat yıxa bilər: çünki proletariat elə xüsusi bir sinifdir ki, öz yaşayışının iqtisadi şəraiti onu bu hökmranlığı yıxmağa hazırlayır, bunu etmək üçün ona imkan və qüvvə verir».¹

Ölkəmizin fəhlə sinfinin tarixinin, onun inqilabi mübarizədə iştirakının öyrənilməsi sovet tarixçiləri qarşısında duran ən mühüm vəzifələrdən biridir. V.İ.Lenin 1905-1907-ci illər inqilabında Rusiya proletariatının toplamış olduğu zəngin təcrübənin öyrənilməsinə və təbliğ edilməsinə böyük əhəmiyyət verərək yazırdı: «Biz çalışmalıyıq - həm də bizdən başqa heç kəs çalışmayacaqdır ki, coşğun, məzmunca zəngin, öz əhəmiyyəti və nəticələri etibarlı ilə əzəmətli olan bu günlərə xalq... ətraflı, müfəssəl və əsaslı bələd olsun.»² V.İ.Lenin qeyd edirdi ki, «şüurlu fəhlələr üçün öz sinfinin hərəkətini, 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 inqilabı dövründə də böyük qəhrəmanlıqlar göstərmiş, inqilabi mübarizə tarixinə yeni-yeni səhifələr yazmışdır. 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 döyüş-kən 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 obyektı 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 dərinlən və əsaslı surətdə işıqlandırılmasını 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 təmsalində imperiaлизм dövrü inqilablarının qanunauyğunluqları haqqında dəhiyanə nəticələr çıxarmışdır. Əsər yazılarkən V.İ.Leninin sənayenin inkişafı və proletariatin formalaşması, 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», «Dəvət-Qoç», «Təkamül», «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 mənfəəti. Əsərləri, 18-ci cild, səh. 264-265; Tətil mübarizəsi və əmək haqqı. Yenə orada, səh. 266-267 və b.

² S.M.Əfəndiyev. Azərbaycan proletariatinın inqilabi hərəkəti tarixindən, Bakı, 1957; А.Джапаридзе. Избранные статьи, речи и письма. 1905-1918гг. М.1958 və başqaları.

кински работчи», «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 tənqidi 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 toplanılmışdır. Bu fondlarda Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin iqtisadi vəziyyətinə, tətıl hərəkətində 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 организации 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 tətıl hərəkətində iştirakını göstərən materiallar monoqrafiyanın yazılmasında böyük əhəmiyyət kəsb etmişdir.

Monoqrafiya Moskva şəhərindəki SSRİ Mərkəzi Dövlət Oktyabr inqilabi tarix arxivinin (SSRİ MDOİA), Leningrad şəhərindəki SSRİ Mərkəzi Dövlət Tarix Arxivinin (SSRİ MDTA) və SSRİ Mərkəzi Dövlət Hərbi Tarix arxivinin (SSRİ MDHTA) sənədlərindən də geniş istifadə olunmuşdur. Moskva və Leningrad 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 Muzeyin 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 dərinlən və əsaslı 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

oçerkləri» kimi fundamental əsərləri qeyd etmək lazım 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 gətirilmişdir.

Tədqiqat obyektini seçdiyimiz mövzuya dair ayrı-ayrı sənədlər və materiallar vaxtı ilə buraxılmış olan bir sıra sənədlər məcmuəsində verilmişdir.² Bu məcmuələrdə 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 yaratmışdılar. Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının müxbir üzvləri Ə.H.Quliyevin, Z.İ.İbrahimovun, B.Y.Axundovun, tarix elmləri doktorları M.A.Qazıyevin, 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.Ma-keyevin, M.Naydelin, S.N.Qarayevin, İ.Mədətovun, Q.M.Hüm-

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

mətvun¹ və başqalarının dərc olunan yazmış olduğu əsərlərdə birinci rus inqilabı tarixinin öyrənilməsinə xüsusi diqqət yetirilmişdir. Zəngin məxəzlər əsasında yazılmış bu əsərlərdə Azərbaycan fəhlə sinfinin birinci rus inqilabı ərəfəsində vəziyyəti, inqilabi hərəkətdə iştirakı və mübarizəsi, həmin illərdə Azərbaycanda marksizm ideyalarının yayılması kimi mühüm məsələlər öz əksini tapmışdır. Yeri gəldikcə həmin əsərlərdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inqilabi hərəkətdə iştirakına dair bir sıra mühüm hadisələr də bu və ya digər dərəcədə işıqlandırılmışdır.

Bütün adlarını çəkdiyimiz bu əsərlər içərisində Z.İ.İbrəhimovun «Azərbaycanda 1905-1907-ci illər inqilabı» və M.Ə.Qazıyevin «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; Yənə onun. 1903-cü ildə Bakıda iyul tətili, Mİ Azərbaycan filialının əsərləri, XVI cild, Bakı, 1949, Yənə onun. Alyoşa Caparidze (Tarixi bioqrafik очерк). Bakı, 1957; Yənə onun. Kommunizm uğrunda mərd mübariz Lado Ketsxoveli, Bakı, 1954; З.И.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане. Bakı, 1955; Yənə onun. Азербайджан в годы первой русской революции. «История Азербайджана» kitabı, 2-ci cild. Bakı, 1960; Yənə onun Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане и ее особенности. «Азербайджан в годы первой русской революции» kitabı, Bakı, 1966; В.У.Ахундов. Монополистический капитал в дореволюционной Бакинской нефтяной промышленности. М., 1959; Казиев М.А. Из истории революционной борьбы Бакинского пролетариата (1905-1910 гг.) Баки, 1956; И.В.Стригунов. Из истории формирования бакинского пролетариата (70-90 годы XIX в.). Баки, 1960; П.Н.Валуев. Большевики Азербайджана в первой русской революции. Баки, 1963; К.А.Гусейнов, М.И.Наидель. Очерки истории профдвижения в Азербайджане. Баки, 1966; В.Ю.Самедов. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Часть II, Баки, 1966; Д.Д.Гаджинский. В огне революционной борьбы. Баки, 1965; Стельник Б.Я. Бакинский пролетариат в годы реакции (1907-1910 гг.), Баки, 1969; Макеев Н.Я. Организация и деятельность нелегальных типографии Бакинских большевиков (1905-1907 гг.). «Труды Азербайджанского филиала» ИМЭЛ С при ЦК КПСС». Баки, 1955, т. XIX; S.N.Qarayev. V.İ.Leninin Bakıda fəhlə mətbuatının təşkilində Azərbaycan iskraçılarına köməyi, Bakı, 1964; İ.Mədətov. 1905-ci ildə Bakı proletariatının inqilabi tətil hərəkəti tarixindən, Bakı, 1965; Q.M.Hümbətov. «1905-1907-ci illərdə Yelizavetpol quberniyasında inqilabi hərəkət» 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 obyektı olmamışdır.

Lakin onu da göstərmək lazımdır ki, əgər birinci rus inqilabına həsr olunan əsərlərdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin tətil hərəkətindən qismən bəhs edilmişsə, lakin biz bunu dəmiryol fəhlələrinin təşəkkülü və vəziyyətinin tədqiq olunması haqqında deyə bilmərik. Doğrudur, A.Arqutinski-Dolqorukov¹ və Q.Xundadzenin² Zaqafqaziya da dəmiryol nəqliyyatının yaradılmasından və onun ölkənin təsərrüfatında oynadığı roldan bəhs olunan əsərləri müstəsna edilsə 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 fəslə tədqiqat əsasında yazmağa məcbur olmuşdur. Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1905-1907-ci illər inqilabı ərəfəsində və inqilabın gedişi dövründə iqtisadi vəziyyəti, iş şəraiti, siyasi hüquqsuzluğu və başqa bu kimi mühüm məsələləri dərinlən 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 gəlmişkən 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 göstəriləndiyi kimi, Azərbaycanda 1905-1907-ci illər inqilabında dəmiryol fəhlələrinin mütləqiyyət 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.И.Ленина; 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.И.Ленина; 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; Уенə onun железнодоржники в первой революции, Сборник. «Пролетариат в революции 1905-1907 гг. М. -Л., 1930, səh. 124-172; Б.Кругляков. Правительства и железнодорожная забастовка в Петербурге в 1905 г. Журнал «Красная летопись», 2, 1925, səh. 64-89; I.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 DƏMİRYOL FƏHLƏLƏRİ VƏ QULLUQ- ÇULARI BİRİNCİ RUS İNQİLABI ƏRƏFƏSİNDƏ

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 fabrikləri, buxar dəyirmanları və digər sənaye müəssisələri işləyirdi.

V.İ.Lenin Bakı rayonunda neft istehsalının genişlənməsindən, Bakının böyük sənaye şəhərinə çevrilməsindən bəhs edərək yazırdı: «Neftin demək olar ki, hamısı Bakı quberniyasında hasil edilir, buna görə də Bakı şəhəri əhəmiyyətsiz bir şəhər ikən dönüb 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, tütüncülük ilədən-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 qapalılıq qalıqlarını aradan qaldırır və öz fabrikləri üçün özünə bazar yaradırdı ... Əhalisi dünya təsərrüfatından, hətta tarixdən də kənarda qalmış... bir ölkə - neft sənayeçiləri, şərab alverçiləri, buğda və bütün fabrikantları ölkəsinə çevrilirdi».¹

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

Rusiyada kapitalizmin inkişafı nəqliyyata, xüsusən də dəmiryol nəqliyyatına olan ehtiyacı daha çox hiss etdirirdi, heçdə təsadüfi deyildi ki, 90-cı 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 Şərq 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 lazım idi.

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

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

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

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

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

Qafqaz canişini Mixail Nikolayeviç isə 1869-cu il yanvarın 7-də qardaşı, çar II Aleksandra göndərdiyi raportda bir daha bu məsələyə toxunaraq yazırdı: «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 ölkəsini 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 möhkəmləndirər, Bakı neftinin, eləcə də kənd təsərrüfat məhsullarının mərkəzi Rusiya bazarlarına daşınmasını ucuzlaşdırar, xəzinəyə milyonlarla mənfəət verə bilərdi. Bununla yanaşı Zaqafqaziya dəmiryolu çarizmə fəhlələrin çıxışlarını boğmaq, Yaxın Şərqdə təcavüzkarlıq məqsədlərini həyata keçirmək üçün hərbi-strateji baxımdan da lazım idi.

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

¹ А.Аргутински-Долгоруков. История сооружения и эксплуатации Закавказской жел. дор. за 25 лет ее существования (1871-1895 гг) Тифлис, 1895, səh. 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 döndərərək 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-ci 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 sərnəşin daşınırdı. 90-cı illərdə hər gün Bakıdan Sabuncuya yola salınan 6 sərnəşin qatarı fəhlələrin xeyli hissəsini güc-bəla ilə neft mədənlərinə daşıya bilirdi. 1900-cü ildən sonra hər il Bakı-Sabunçu-Suraxanı dəmiryolu ilə gedib-gələn sərnəşinlərin sayı 1 milyon 200 min nəfərdən çox olurdu.³ Böyük 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 Zaqafqazıyanın təsərrüfat həyatında xüsusi əhəmiyyət kəsb edirdi. Azərbaycanda magistral dəmiryol xətlərindən digəri Vla-

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

² Çar Rusiyanın texniki-iqtisadi geriliyi üzündən Zaqafqaziyada dəmiryol tikintisi xarici kapitalistlərə konsessiyaya verilmişdi. Xarici kapitalistlərdən ingilis mütəbələri Baronat Parkins və Payker 1867-ci ildə «Zaqafqaziya dəmir yolu səhmdar 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 bölünürdü. Bu sahələrdən biri (Qara-Təpə-Tovuz, Qovlar-Kəran, Mingəçevir-Kürdəmir, Kerar-Ələt, Duvannı-Suraxanı dəmiryol sahələri) Azərbaycanda ərazisinə daxil olurdu.²

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

90-cı illərin ortalarında Azərbaycanın ərazisində istismar olunan dəmiryol xətlərinin ümumi uzunluğu 515 kilometrdən ibarət idi. 1900-cü il noyabrın 1-də Vladıqafqaz 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 quberniyanın: Kутаиси, 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 quberniyası ərazisinə daxil olurdu.⁵

Yelizavetpol quberniyasının yerdə qalan qəzalarından Zən-

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

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

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

⁴ Кавказская календарь за 1914 год, сәh. 197.

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

gəzur yoldan 70-150 verst aralı qalırdı, Şuşa və Cəbrayıl qəzaları isə özlərinin şərq qurtaracaqlarında dəmiryol xəttinə yaxınlaşırdı. 90-cı illərin ortalarında quberniyanın yolun fəaliyyət göstərdiyi rayonda bütünlüklə azərbaycanlılardan ibarət 605 min nəfər əhali yaşayırdı.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 əhali yaşayırdı.³

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

Beləliklə, çar hökumətinin yeritdiyi müstəmləkəçi siyasətə 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 Zaqafqaziya quberniyaları ilə birləşdirdikdən sonra sənaye və kənd təsərrüfat məhsulları ixracı xeyli artdı.

Zaqafqaziya 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, səh. 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 genişlənməmişdir. Bakı-Tiflis xətti açıldıqdan sonra yoldan əldə edilən mənfəət 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 verildikdən sonra yolun yükdaşıma 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 yüklər 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 çəkilib 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 fəvqəladə əhəmiyyət kəsb edirdi. Bunu demək kifayətdir ki, 1893-cü ildə bütün dünyada 735 milyon pud neft çıxarıldı ki, onun 375 milyon pudu, yəni 51 faizi ABŞ-ın, 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 çıxarıldı.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 yüksəliş hər şeydən əvvəl özünü neft hasilatının artmasında göstərirdi. Məsələn, 1880-cı ildə 20,7 milyon pud, 1884-cü ildə 89 milyon pud, 1886-cı ildə 120 milyon pud, 1888-ci ildə 194 milyon pud, 1890-cı ildə 239 milyon pud, 1893-cü ildə isə 337 milyon pud neft 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, səh. 42, 43,

³ Закавказская железная дорога и ее экономическое значение, Тифлис, 1896, səh. 78; Gürcüstan SSR MDTA fond 279, siyahı 5, iş 639, vər.1-2; Бакинский торгово-промышленный сборник, Bakı, 1901, səh. 114.

İllər	Dəmiryolla daşınan neft məhsullarının miqdarı	Bütün daşınan yükə 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 daşınırdı. 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 hissəsini neft məhsullarının daşınması təşkil edirdi. Azərbaycan neftinin Rusiya bazarlarına daşınması Biləcəri-Dərbənd qolu vasitəsilə Vladıqafqaz 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 həcminə 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 ərəfəsində, Vladıqafqaz dəmiryolunun Biləcəri-Dərbənd qolu istifadəyə verildikdən sonra Bakıdan ağ neftin daşınmasında dəmiryol nəqliyyatının rolunu aşağıdakı cədvəldən aydın görmək olar:¹

Bakıdan müxtəlif istiqamətlərdə ağ neft göndərilməsi (pul hesabı ilə)				
İllər	Zaqafqaziya dəmiryolu (Bakı-Tiflis) vasitəsilə göndərilməsi	Xəzər dəniz yolu vasitəsilə göndərilməsi	Vladıqafqaz 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, ağ neftin Bakıdan ixrac olunmasında dəmiryol nəqliyyatı aparıcı rol oynayır. Belə ki, 4 il ərzində Bakıdan dəmiryol və su yolu vasitəsilə göndərilən 516,8 milyon pud ağ 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, meyvə 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, səh. 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-cı 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 düyünün 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 ilbəl 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, burjuia 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 dəmiryolların mövcud olması nəticəsində təsərrüfat həyatındakı 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 proletariatu meydana gəlib artmağa başladı.

2. Azərbaycan dəmiryolunda fəhlə sinfi kadrlarının təşəkkülü və vəziyyəti

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

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 «ümumiyyətlə kütlələrin yoxsulluğunu»¹ gücləndirirdi, əhalinin müəyyən bir hissəsinin müflisləşib proletariatın sırasına keçməsi ni sürətləndirirdi.

Dəmiryolunda çalışan fəhlələr də əsas etibar ilə ehtiyac və digər səbəblər üzündən Azərbaycanın qərarlarından, Zaqafqaziya quberniyalarından, Cənubi Azərbaycandan, Dağıstandan və Rusiyanın müxtəlif rayonlarından gələn yoxsul kəndlilər, sənətkarlar və kустарlar 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 Şamaxor 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 yığıb bildirdi ki, Şamxorda dəmiryolu çəkiləcək. O zaman heç birimizin dəmiryolu haqqında təsəvvürü yox idi. Mollalar bu işi şeytan əməli adlandırırdılar. Mən maraqlandım, tikintiyə getdim. Bir əl arabası verdilər. Çınqıl, qum və daş daşımaqla məşğul oldum. İki ilə yaxın burada çalışdım. Nəhayət, Şamaxor 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 gözetçiləri bütünlüklə 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 yazırdı ki, Hacıqabul qəsəbəsi stansiyada və dəmiryol xəttində işə düzəlmiş ətraf kəndlərin əhalisi hesabına sürətlə böyüyür. Artıq 1905-ci ildə Hacıqabul stansiyasında əksəriyyəti dəmiryolçu olan 980 nəfər əhali yaşayırdı 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

Dəmiryolçuların 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 vağzalının qəsəbədə artıq 300 nəfərə yaxın əhali yaşayırdı. 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 ərəfəsində Azərbaycanda yaşayan və dəmiryol nəqliyyatında fəaliyyət göstərən proletar kadrlarının

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

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

³ Yənə 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 Vladıqafqaz dəmiryol idarələrinə tabe olub həmin yolların bir hissəsini təşkil edirdi. Odur ki, araşdırdığımız dövrdə bütün hesabatlar, əmrlər, sərəncamlar, statistik materiallar və i.ə. tədqiqat üçün çox mühüm olan sənədlər Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi və yaxud Vladıqafqaz 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 məxəzlərin 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 adlana bilərdi, belə ki, burada yerləşən 47 stansiya və yarımstansiyadan 44-ü Azərbaycan ərazisinə düşürdü. Buna baxmayaraq 90-cı illərin ortalarında həmin stansiyalarda bir nəfər də olsa, azərbaycanlı, hətta xırda qulluqçu kimi, belə işləmirdi. Çarizmin milli müstəmləkə siyasətini ondan görmək olar ki, 1890-cı ilə aid Qarayazıdan Bakıya kimi 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-cı illərin sonu, xüsusilə XX əsrin əvvəlində Azərbaycanda yerli əhali 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 əhali içərisindən çıxmış fəhlə və qulluqçuların sayı bir qayda olaraq azlıq təşkil edirdi. Lakin hesabat kitablarında dəmiryol xətlərinin keçdiyi quberniyalarda anadan olanlar yerli əhali 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 Rusiyanın 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-cı 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 genişləndirdi. Yelizavetpol deposu üzrə fəhlələrin şəxsi vərəqələri nəzərdən keçirilərkən müəyyən olmuşdu ki, 1891-ci ildə depoya işə qəbul olunan sırayı fəhlələrin əksəriyyəti Azərbaycan qəzalarında doğulanlardan ibarət olmuşdu. Həmin il Hacıqabul deposunda işə götürülmüş 46 fəhlədən 14 nəfəri rus, 18 nəfəri azərbaycanlı, 4 nəfəri isə 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 ərəfəsində 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 sırayı fəhlə idi.³ Əgər Vladıqafqaza dəmiryolunun Biləcəri-Dərbənd xəttində təxminən 250-300 nəfər təkcə azərbaycanlı işlədiyini⁴ qəbul etmiş olsaq, onda XX əsrin əvvəlində Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyatında 2 mindən çox təkcə azərbaycanlı fəhlə və qulluqçunun çalışdığını söyləyə bilərik.

Ümumiyyətlə, dəmiryol proletariatu tərkibində azərbaycanlıların xüsusi çəkisi hələlik çox böyük deyildi, buna baxmayaraq, bəhs etdiyimiz dövrdə, ləng də olsa müəyyən qisim azərbaycanlılar nəqliyyat fəhlələri kimi təşəkkül tapmaqda 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-cı 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 təxmini 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 təxmini 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 ərəfəsində Azərbaycanın dəmiryol depolarında 1200-1300 fəhlə çalışırdı.

Dəmiryolçuların sosial siyasi vəziyyəti

Rusiyanın 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.Arqutinski-Dolqorukov. Göstərilən əsəri, səh. 54, 98; Кавказская календарь за 1914 год, Tiflis, 1915, səh. 196-197; V.N.Xudadov. Закавказье (историко-экономический очерк) М.-Л., 1926, səh. 148-149.

⁵ В.Ю.Самедов. Распространения марксизма-ленинизма в Азербайджане, Баки, 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 adi 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 müəyyənləşdirilirdi. Ancaq bu qanun dəmiryol fəhlələrinə aid olunmurdu. Arxivlərdə dəmiryolçuların iş günü və şəraitini tənzim edən hələ 90-cı 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 fəsilələri ilə əlaqədar bəzən dəyişdirilirdi) 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 paragrafında 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 Zaqafqaziya və Vladikafqaz 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 günündən sonra maşinistlərə 9 saat, hərəkət paravoz və qatarda işləyən digər fəhlələrə isə 6-8 saat dincəl-

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

² Yəni orada, vər. 8

³ Yəni 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 cəmi adamlar işləyirdilər. İşin xarakterindən asılı olaraq yoldəyişdiricilər, gözətçilər, qatar tərtibçiləri, yedəkçilər və başqaları istər adi, 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 ağılasığmaz dərəcədə istismar etmək üçün qeyri-məhdud hüquq verdi. «Əgər sahibkarlar əvvəllər fəhlələri iş vaxtından sonra işləməyə yalnız «adət» üzrə məcbur edirdilərsə, indii qanuna əsasən» işlədirdilər.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.), Баки, 1960, səh. 191.

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

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

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

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

⁶ Yəni orada.

əməkdan 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 işlədilir. 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

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

Dəmiryol müdiriyyəti iş gününün uzadılmasını hər vəchlə əsaslandırmağa çalışırdı. Zaqafqaziya dəmiryol rəisi yazmış olduğu təliqələrinin birində iş gününün uzadılmasını belə əsaslandırmağa çalışırdı 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 darısqal

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

² Gürcüstan SSR MDTA fond 34, siyahı 1, iş 1038, vər.15; 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 növbədənəknar və bayram günləri işlərinin ləğv edilməsini qeyri-mümkün hesab edirdi.¹

Ölkənin digər dəmiryollarından fərqli olaraq Zaqafqaziya və Vladıqafqaz 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 qəbuledən və göndərən idarəsinin fəhlə və qulluqçuları həmkarlarının istifadə etdiyi bu imtiyazlardan məhrum idilər. Bunun müqabilində isə onlar heç bir mükafat almırdılar.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, günəmuзд və götürə iş şəklində tətbiq edilirdi. Bu müxtəlifliyi biz birinci rus inqilabı ərəfəsində Rusiya imperiyasının dəmiryolunda işləyən 751197 nəfər, o cümlədən 400.223 nəfəri daimi, 42.510 nəfəri³ müvəqqəti, 308.464 nəfəri günəmuзд 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 «Бакы» qəzeti, №30, 8 fevral 1906.

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

⁴ Yənə orada, səh. 162.

olanlar təşkil edirdi.¹

Zaqafqaziya o cümlədən Azərbaycanda da dəmiryol nəqliyyatı işçilərinin böyük əksəriyyəti az əmək haqqı alırdı. 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, sərnəşin vaqonlarında xidmətçilər, qoşucular, maşinist köməkçiləri, depo və emalatxana fəhlələri və s. daxil idi.

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

Dəmiryolunun dartqı qüvvəsi şöbəsində, depolarda və emalatxanalarda fəhlələrin maaşı xeyli az idi. 1889-cu ildə ixtisaslı depo fəhləsi ayda orta hesabla 15-25 manat, qara fəhlə isə 14-16 manat əmək haqqı alırdı.⁴ Ümumiyyətlə, depo və emalatxanalarda 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 qalmırdı. 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 alırdı.⁵ Təmir fəhlələrinin böyük əksəriyyətinin maaşı ildə 166 manatdan yuxarı olmurdu.⁶

Yol xidmətində çalışanların, xüsusilə körpü və keçid gözət-

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

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

³ Yənə 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» журналі №3, 1901, səh. 20.

çilərinin vəziyyəti daha acınacaqlı idi. Belə ki, bu sahədə çalışan kişilər ayda 10-12, qadınlar isə 5-7 manat alırdılar.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 yanvarında Zaqafqaziya dəmiryolunda təmir fəhləsi ayda 14 man. 56 qəpik əmək haqqı alırdı 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 verməsinə baxmayaraq yolda, bir qayda olaraq onların sayı 600 nəfərə güclə çatırdı. Yol idarəsi isə təmir fəhləsinin üçdə iki hissəsini günəməzd 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 millimüstəmləkçilik siyasəti nəticəsində böyük ədalətsizliyə yol veriliirdi. Belə ki, hökumətin göstərişinə əsasən 1904-cü ildən etibarən Zaqafqaziya dəmiryollarında işləyən və yalnız milliyyətə rus olan yol və keçid gözətçisinin, habelə təmir fəhləsinin illik əmək haqqının 240 manata çatdırıla bilirdi. Başqa millətlərdən olan yol və keçid gözətçiləri isə bu hüquqdan tamamilə məhrum idilər.⁵ Bu dövrdə yol gözətçisinə ildə 168 manat, keçid gözətçisinə

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

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

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

⁴ Yənə orada, vər. 289.

⁵ Yənə 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 bölünürdü. 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 dəmiryolçunun 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 özbaşınalığına geniş imkan verilməsi üzündən eyni işə verilən əmək haqqı son dərəcə müxtəlif olurdu. İşsiz qalmış, böyük ehtiyac içərisində yaşayan fəhlə iş düzəlməsindən sevinərək ilk dövrlərdə əmək haqqının azlığına çox da bənd olmurdu. Rəislər isə bundan istifadə edib istədikləri əmək haqqı təyin edirdilər. Yol təmiri işində günəməzd 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 günəməzd 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 istəməz gündəlik məvəcibini artırmağa çalışan günəmuzd fəhlənin gərgin işləməsinə onun daha çox istismar olunmasına nail olurdu. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisi Baş dəmiryolçular idarəsinə verdiyi məxfi məlumatda yazırdı ki, «götürə işin ləğv edilməsilə heç cür razılaşmaq olmaz, bu sözsüz işi bahalaşdırar və emalatxanalarda məhsuldarlığın son dərəcə azalmasına gətirib çıxarar.² zaqafqaziya dəmiryolunda götürə iş hüququnda işləyən fəhlələrdən daha çox istifadə edilirdi. Çünki götürə iş hüququnda işləyən fəhlə nə qədər çox çalışırdısa da, onun maaşı artmırdı. 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 edilirdi. Dəmiryolunda qadınlara son dərəcə az əmək haqqı verilirdi. 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 böyunduruğunu daşımalarına məcbur edirdi. Şagird sifətilə depolara və emalatxanalara işə qəbul olunan yeniyetmələr üç ay gündə 10 qəpik, 6 aydan sonra gündə 20 qəp., il yarımından 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; Yənə 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 yazırdı: Depoda «əmək haqqı 40-50 qəpikdən (gündə - M.P.) artıq deyildir, ... qaniçən Stoqov yaşlı fəhlələri ucuz və sakit olan 15-16 yaşlı yeniyetmələrlə əvəz etmişdir. Axı, yaşlı fəhlələr təhlükəli, boyun əyməyən, kobud, daha şüurlu, daha təcrübəlidirlər, onlar tez-tez əmək haqqının artırılmasına, iş gününün qısaldılmasına, ümumiyyətlə iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasına nail olurdular, tətillər, 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 tapşırırdı ki, bu da əksər hallarda bədbəxt hadisələrdə nəticələnirdi, hətta iş o yerə çıxmışdı ki, Yollar Nazirliyi Zaqafqaziya dəmiryollarında yeniyetmə əməyinin geniş tətbiq edildiyini qeyd etməli olmuş və həddi buluğa çatmamış fəhlələrin dəmiryolunda məsul vəzifələrə buraxılmasını 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 ardınca çar hökumətinin Uzaq Şərqdə başladığı uğursuz müharibənin bütün ağırlığı zəhmətkeşlərin üzərinə düşdü. Nominal əmək haqqı ilə real əmək haqqı arasında fərq getdikcə daha çox dərinləşdi, bazar da 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 tornaçıların, çilingərlərin, dəmirçilərin, qazançıların, çəkicvü-

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 yarım dəfə azaldı.¹ Bakı deposu fəhlələrinin ağır vəziyyətinin, onların daimi ehtiyac içərisində yaşamasını, hətta burjuva mətbuat orqanları da etiraf etməyə məcbur olurdular. «Bakı» qəzeti bu münasibətlə dərc etdiyi məqalələrinin birində yazırdı: «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 deyirlər 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 fərhətsiz həyatı ehtiyac içərisində keçirdi. Fəhlə aldığı maaşla ayın axırına çıxıb bilmirdi, çünki yaşayış üçün zəruri olan malların bazar qiyməti olduqca yuxarı idi. 1904-cü ildə Zaqafqaziyada iki nəfər üzvü olan dəmiryolçu ailəsinin aylıq minimum yaşayış xərci 55-60 manat təşkil edirdi.³ Həmin dövrdə yalnız ixtisaslı dəmiryolçular ayda 50-60 manat maaş ala bilirdilər.⁴ Əgər bütün Rusiyada olduğu kimi Azərbaycan dəmiryolunda da ixtisaslı fəhlələr bütün fəhlələrin 20 faizini, ixtisasız fəhlələr isə 80 faizini⁵ təşkil etdiyini nəzərə alıb olsa, onda dəmiryol fəhlələrinin nə qədər ağır bir şəraitdə yaşadıklarını aydın təsəvvür etmək olar.

Başqa sənaye sahələrində olduğu kimi dəmiryolunda da əmək haqqı verilirəkən çox vaxtı fəhlələrin milli tərkibi nəzərə alınmırdı. Eyni həcmdə və xarakterdə iş görmələrinə baxmayaraq rus fəhlələrinə nisbətən yerli əhəlidən az əmək haqqı müəyyən edilir-

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

² «Bakı» 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 «Каспи» qəzeti №133, 20 iyul, 1901.

⁵ И.В.Стригунов. Заработная 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 verilərəkən milli fərqlərin 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.

Beləliklə, 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 proletariatin 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 dolandırırılar... fabrikdə və dəmiryolunda işləməyə izin verilməsi müqabilində fəhlə istehsal olunan hər şeyi mülkiyyətçiyə müftə verib özü ancaq azacıq dolanacaq xərci alır».⁴

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

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

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

³ Yəni orada, vər. 21.

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

niş şəkil almışdı.¹ Bu cəhətdən Vladıqafqaz dəmiryolunun pensiya kassalarının hesabatları çox xarakterikdir. Həmin hesablardan 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 tapırdı. Bu cəhətdən «Бакинские известия» qəzetinin Biləcəri stansiyasında baş vermiş bir hadisədən danışması çox xarakterikdir. Qəzet yazır ki, Biləcəri stansiyasının yoldəyişdiricisi Georgi Çxelaşvili ona çatacaq maaşın 4 manatı cəriməyə tutulduğundan hiddətlənərək aldığı pulları yerə çırpmış və üzünü stansiya rəisinə tutub «mənim qanımı da için» - deyər qışqırmışdı. 8 baş ailəni ac-yalavac dolandıran yoldəyişdirici üçün 4 manat cərimə çox ağır idi. Lakin rəis çox soyuqqanlı: «Səninlə danışmağa vaxtım yoxdur, pulunu götür və rədd ol!» - deyər cavab vermişdi. Fəhlə ikinci dəfə öz haqqını tələb etdikdə rəis səsini qaldıraraq: «Sən başa düşürsənmi kiminlə danışırısan?» 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» - deyər 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 arxivi, 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 gözetçisi 5 manat, cəsarətli etiraza görə stansiya növbətçisi 2 manat, pasportu vaxtında təqdim etməmək üstə dəmiryol qulluqçusu 3 manat, spirtli içkiyə görə yoldəyişdirən 3 manat cərimə olunmuşlar. Ümumiyyətlə adi təqsirlər üstə Bakı, Yelizavetpol, Zəyəm, Putav və başqa stansiyalarda dəmiryolçular 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 edilirdi.⁴

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

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 Yəni orada, vər. 410-416.

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

⁵ Бакинские известия» qəzeti №110, 14 may 1904.

*

*

*

Çar Rusiyasının texniki-iqtisadi geriliyi dəmiryol sahəsində də özünü göstərdi. Dəmiryolunda əl əməyi geniş tətbiq edilirdi. Qatarların yüklənməsi, boşaldılması kimi ağır işlər bütünlüklə əl ilə görülürdü. 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 daim 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 götürülürdü. Təmirə ehtiyacı olan qatarlar istismara verilirdi ki, bu da tez-tez bədbəxt hadisələrlə 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, с.472.

² «Баку» гзети» №62, 20 март 1907.

rilirdi.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 siyahısındakı bədbəxt hadisəyə məruz qalmış 63 nəfər adamın 38 nəfəri azərbaycanlıdır, onun da 27 nəfəri sırası 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	Ölə-n-lər	Yüngül zədələ-nənlər	Ağır zədələ-nən-lər	Ölə-n-lər	Yüngül zədələ-nənlər	Ağır zədələ-nən-lər	Ölə-n-lər
646	119	68	790	85	46	646	90	90*

Cədvəldən göründüyü kimi üç il ərzində Zaqafqaziya dəmiryollarında bədbəxt hadisələr nəticəsində 2580 nəfər dəmiryolçu 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 ölən və yaralanan dəmiryolçuların sayı 188 min nəfərə çatırdı.⁵

Qəzaların əksəriyyəti qatarların tez-tez yoldan çıxması nəti-

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

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

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

⁴ SSRİ MDTA fond 273, siyahı 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 şəraitinin 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 çalışırdılar ki, bu da iş gününün uzanmasına, fəhlənin fiziki cəhətdən üzülməsinə, tez-tez baş verən qəzalara gətirib çıxarılmasına səbəb olurdu. Azərbaycan dəmiryolunda təkcə 1906-cı ildə texniki təhlükəsizliyin təmin edilməməsinəticəsində təxminən 400-ə qədər adam ölmüş 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 tikintisində və istismarında fəhlələrin əzablı iş şəraitini və dözülməz həyatını göstərmişdi.² V.İ.Lenin «...yollar-nazirliyi, əkinçilik və dövlət əmlakı nazirliyi sərəncamı ilə görülməli 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 bər-bad vəziyyətdə idi, gigiyena-sanitariya tələblərinə tamamilə cavab vermirdi.

Bu cəhətdən Biləcəri deposu olduqca xarakterikdir. Depo-nun 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 işığından 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 ağırlaşdırırdı. 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, natəmiz və darısqal idi ki, istər fəhlələr arasında, istərsə də rəsmi sənədlərdə «Qara depo» adlandırılırdı. 1905-ci ildə «Baku» qəzeti Bakı deposunu təsvir edərək yazırdı: «Dəmiryol xətti boyu ilə gedin. yağzalı yaxınlığında köhnə, qaramtıl və yöndəmsiz bir bina öz görünüşü ilə sizi təəccübləndirəcəkdir... 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 yazırdı: «Binanın daxili zibilli və rütubətlidir. Döşəmə əvəzinə ayaq altına tökülmüş torpaq daim nəm, yağışlı 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 adi əmək alətləri çatışmırdı. O zamanlar hər yerdə geniş istifadə edilən buxarla işləyən çəkiç Bakı deposunda yox idi. Deponun sexləri olduqca darısqal 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 stansiyalarındakı depo və emalatxanalarda fəhlələrin iş şəraiti daha pis vəziyyətdə idi. Fəhlələrin əməyini yüngülləşdirmək və texniki təhlükəsizliyi təmin etmək üçün heç bir tədbir görülməyən Ağstafa deposunda tez-tez

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

² «Baku» qəzeti №140, 12 oktyabr 1905

³ Yəni 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 camaşırxana, hamam tikilməsi işlərinə illərlə vəsait buraxmırdı. Depo və emalatxanalarda duşxanalar, əlüzuyuyanlar 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 bişirilir və «birinci dərəcəli restoranda»

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

² Azərb. SSR fond 982, 10 siyahı 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 «Каспи» 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 dükanlarında nisyə almağa məcbur olurdular. Bu dükanlarda pis vəziyyətli malların qiyməti bazar qiymətindən çox-çox baha satılırdı. Bütün bunlarla yanaşı dükançılar fəhlələri hər vəchlə aldatmağa çalışırdılar.

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

*

*

*

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

Dəmiryolçuların 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, səh. 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, günə-muzd 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 işarə edən «Бакинские известия» qəzeti o zaman yazırdı: «Mənzil pulu heç nə olmasa da hər halda, necə deyərlər bir intibahnamədir».⁴

Mənzilin olmaması və ölkədə günü-gündən artan qıtlıq və bahalıq XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan dəmiryolçularının həyatını olduqca ağırlaşdırmışdı. Tam olmayan rəsmi məlumata görə inqilab ərəfəsində təkcə Bakı stansiyasında 250-dən çox dəmiryolçu tamamilə evsiz olub, heç bir mənzil pulu almırdı.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 sürdüləri beş maddədən ibarət iqtisadi tələbnamədə mənzil pulu daha kəskin qoyulurdu. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi məxfi bir raportla 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 hərəkətinin 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 götürdüləri daxmalarda və stansiyaların ətrafında atılıb qalmış köhnə vaqonlarda yaşamağa məcbur olurdular. Azərbaycan dəmiryolçularının bir qismi, xüsusilə ailəsi olmayanlar «казенные казармы» adlanan, elementar tələblərə cavab verməyən ümumi yataqxanalarda yaşayırdılar. İnqilabdan əvvəl Rusiyada geniş yayılmış bu kazarmalarda yaşayış olduqca dəhşətli idi. Vlədiqafqaz dəmiryolunda mənzil məsələsi üzrə fəhlələrin şikayətini dərc edən «Бакы» qəzeti kazarmalardakı dözülməz şəraitdən bəhs edərək yazırdı: «Kazarmalar çox natəmiz və soyuqdur... minlərlə hörümçək, tarakan... və sair həşərat buranın daimi sakinləridir».⁵ Kazarmaların dəhşətli yaşayış şəraitini gizlətməyən burjua mətbuatı onları «tövlə» adlandırırdı.

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

¹ Yənə 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 Yənə orada, vər. 6-20.

⁵ «Бакы» qəzeti 19 yanvar 1907.

tinin pis vəziyyətdə olması haqqında xəbər verir və təmirə böyük ehtiyacı olan mənzillərə-daxmalara diqqət verilmədiyindən şikayətlənirdilər.¹ Yevlax stansiyasının yoldəyişdiriciləri, qatar tərtibçiləri və hesabdarları dövlət binalarında yaşadıkları üçün onlardan artıq pul tutulmasından şikayətlənərək nazirliyə vurduqları teleqramda yazırdılar: «Əmək haqqının artırılması vədinə baxmayaraq mənzil üçün məşimizi 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 Rusiyanın hər yerində olduğu kimi, Azərbaycanda da dəmiryolçuların 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 təsirlə 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 yazırdı: «Nazir (Daxili işlər naziri - M.P.) fəhlələri barıt, bilik və təhsili isə qıgılcım hesab edir; nazir əmindir ki, barıta qıgılcım düşsə 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.Энгелс. «К жилищному вопросу», М., 1948, səh. 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 baxmayaraq, dəmiryolçuların da mədəni səviyyəsi xeyli aşağı idi.

1890-cı 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 almışdılar.

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 qurtara bilirdi.⁶

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

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

² А.Аргутински-Долгоруков. Göstərilən əsəri, 1896, səh. 221-222.

³ А.Аргутински-Долгоруков. Göstərilən 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. Тифлис 1899, səh. 33.

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

getməli olurdular. Xırda və yarımşəhəra stansiyalarda isə məktəbyaşlı uşaqlar, demək olar ki, təhsil almaqdan məhrum idilər. Vladıqafqaz dəmiryolunda jandarm polis idarəsinin saxlanması 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. Vladıqafqaz dəmiryolunda təhsil üçün alınan pulun miqdarı olduqca yüksək idi. İnqilab dalğaları qarşısında ayrı-ayrı güzəştlərə getməyə məcbur olan yolun idarə heyəti 1905-ci il 26 aprel tarixli əmrilə ibtidai təhsil haqqını bir qədər azaltmalı olmuşdu. Lakin bu güzəştlərə baxmayaraq ibtidai təhsil üçün hər uşaqdan 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 (yolda-yişdirici, yol gözətçisi, qara fəhlə) işlədiklərindən qazandıqlarını ancaq 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

Nö	Məktəblərin adları	Ruslar	Azərbaycanlılar	Gurculər	Ermənilər	Başqa millətlər	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 tapmırdılar. Azərbaycan dəmiryolçularının Bakıda olan yeganə mədəniyyət klubunda nadir hallarda baha qiymətə tamaşalar göstərilirdi. Təbiidir ki, ayda 10-15 manat məş 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 ağırlaşır-dı. 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. Zaqafqaziya dəmiryolunun nəinki xırda, hətta böyük stansiyalarında belə tibbi müalicə işi olduqca acınacaqlı vəziyyətdə idi. Təbii yardım üçün son dərəcə az vəsait ayrılırdı. Yola xidmət edən müalicə müəssisələrinin və tibb işçilərinin sayı, demək olar ki, yol istismara verilən zamankı səviyyədə qalmışdı. 1894-1895-ci illərdə Zaqafqaziya 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) arasındakı sahəni əhatə edirdi.¹

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

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

Dəmiryolçuların müalicəsi daha bir çətinliklə rastlaşırdı. 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 almırdı.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 çıxarılırdılar. O zamanın rəsmi statistikasının verdiyi məlumata 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 Biləcəri-Dərbənd sahəsində isə qızdırma xəstəliyi o qədər geniş yayılmışdı ki, dəmiryolçular burada işləməkdən boyun qaçıırırdılar. 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	Xəstələnlərin sayı
Səpkili yoluxucu xəstəliklər	750 nəfər

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

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

³ Обзор Дагестанской области за 1093 год. 1904, səh. 8.

⁴ «Баку» qəzeti №82, 17 iyul 1905.

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

⁶ А.Аргутински-Долгоруков. Göstərilən əsəri, səh. 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, Yeliza-vetpol, Ağstafada, Ucar və Ələtdə oturdular.¹

Dövlət dəmiryolçularının tibbi ehtiyacına çox cüzi vəsait ayırırdı. Məsələn, 1898-ci ildə bütün Zaqafqaziya dəmiryol xəstə-xanaları 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

Vaxtlı-vaxtında tibbi yardım görməyən dəmiryolçular içəri-sində ölüm hadisəsi xeyli çox idi. Bunu Bakı dəmiryolu xəstəxanasının təmsalında 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. səh. 27, 28, 29.

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

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

⁴ Отчет Управления Закавказской железной дороги за 1895 г. səh. 25, 26, 1898 год, Tiflis, 1899, səh. 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 yüzrlərlə 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. Çox keçmir ki, Kananetov ölür. Ölümündən bir az əvvəl onun yazdığı ərizə inqilabdan əvvəl dəmiryollarında fəhlə və xırda qulluqçuların ağır həyatını təsəvvür etməyə imkan verir. O, öz ərizəsində yazırdı: «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 çiyinlərimdə daşıyan aşağı qulluqçular zümrəsinə daxiləm. Mən gecə-gündüz işləmişəm, lakin bu cəhənnəm əzabı müqabilində itirdiyim səhhətim müalicə etmək üçün heç bir şey almıram».²

Ərinin ölümündən sonra çıxılmaz vəziyyətə düşən Kananetovun dul arvadı öz ərizəsində yazırdı ki, dəmiryol həkimlərinin ərini müalicə etməməsi onları pullu həkimə 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 Kərbəlayi 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 sığorta məsələləri nə hökuməti, nə də kapitalistləri əsla düşündürmürdü. Dəmiryolunda tez-tez baş verən bədbəxt hadisələr nəticəsində əmək qabiliyyətini itirmə və ölüm halları ildən-ilə çoxalırdı. 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 sədaqətlə 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 tələbilə 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, сәh. 6-7; «История СССР» журналі, №3, 1957, сәh. 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, Vladıqafqaz 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 oynayır. 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. Çünki 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 yazırdı: «Siz yüz il yolda işləyə bilərsiniz, bunu sübut edərsiniz, hətta sizə inanarlar, amma əgər sən sırası işçisənsə, «qara camaat» adamısansa onda pensiya hüququnu saysız-hesabsız dəlillər gətirməklə sübut etməlisən».⁴

Ağlasığmaz 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 Ю.Серый. Göstərilən 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 özbaşınalığına 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 siyasətini ifşa edərək yazırdı: «Rus fəhlə sinfinə ikiqat zülm edilir: Kapitalistlər və mülkədarlar onu söyür, var-yoxunu əlindən alırlar, onlara qarşı mübarizə edə bilməsin deyə, polis onun əl-qolunu bağlayır, ağzını yumur, xalqın hüququnu müdafiə etmək istəyən hər kəsi təqib edir».¹

Adi 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, yığıncaq azadlıqlarından tamamilə məhrum idilər. Zaqafqaziya dəmiryolunda götürə iş, günəmuзд işləyən fəhlələr işə qəbul ediləndə və ya işdən çıxarılanda böyük qanunsuzluqlara yol verilirdi. İşsizlik isə fəhləni bütün təhqirlərə dözməyə məcbur edirdi. İşin xatirinə o, sahibkarın mənafeyini qoruyan müəyyən iltizam kağızlarını imzalamalı olurdu. İltizam kağızları xüsusi formada, ayrıca vərəqdə çap edilib işə girən şəxsə təqdim edilirdi. İşə qəbul edilən fəhlələr iltizamın 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. Həmçinin söz verirəm ki, işlədiyim müddətdə dəmir yolları rəisliyi tərəfindən mənim üzərimə qoyulacaq pul cərimələrinə təbə olacağam».²

İltizamlarla yanaşı dəmiryol fəhlələri bir sıra başqa özbaşınalıqlarla da rastlaşırdılar. Məsələn, Bakı deposuna günəmuзд 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 depoda artıq olarsa, heç bir xəbərdarlıq etmədən məni işdən çıxarmanızı xahiş edirəm, buna isə mən tərəfdən heç bir etiraz olmayacaqdır». Digər ərizədə isə hər hansı bir təsadüfə qarşı aşağıdakı sözlər yazdırılırdı: «Cənab rəis daha işləmək istəmədiyim üçün məni işdən xaric etməyinizi xahiş edirəm».¹ Beləliklə dəmiryolunda fəhlələr bütünlüklə rəisdən asılı olur və daim işdən qovulmaq qorxusu ilə yaşayırdı. Rəislər fəhlənin bu asılı vəziyyətindən istifadə edərək istədiyi vaxt onu işdən qovmaq, çox işlətmək, cərimələmək, təhqir etmək və ən başlıcası inqilabi hərəkətdən uzaqlaşdırmaq üçün istifadə edirdilər.

Rusiyanın heç bir dəmiryolunda cəza tədbirləri Vladiqafqaz dəmiryolunda olduğu qədər güclü deyildi. Zaqafqaziya dəmiryollarında təhqirə dözməyən və ya cəsarət göstərüb qaba rəftara cavab verən fəhlə cəzalanır, hətta işdən çıxarılıb sürgün edilirdi. Fəhlələr və xırda qulluqçular dəmiryolunda nəinki təhqir olunurdular, hətta ayrı-ayrı hallarda bilavasitə tabe olduqları rəislər tərəfindən döyülürdülər.²

Dəmiryolu inzibati orqanlarının özbaşınalığından, qanunsuz hərəkətlərindən fəhlələrin şikayət etmələrinə mane olmaq üçün Zaqafqaziya 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 rəisindən heç bir yerə şikayət edə bilmir, bu isə rəislərin özbaşınalığının qarşısını almağı, onların qanunsuz hərəkətlərinə nəzarət olunmasını qeyri-mümkün edirdi. Odur ki, dəmiryolunda süründürməçilik 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, с. 251.

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

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

⁴ «Кавказский вестник» журналі №10, 1901, с. 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 olunurdu. Bu dəmiryol məktəbləri üçün nəzərdə tutulan xərclərdən bir yarım dəfə 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 asayiş» pozmaq üstündə təqsirləndirilir və dərhal işdən çıxarılırdı. Belə olduqda rəis bütün yolda elan edilmək üçün əmr verirdi. Əmrdə işdən qovulan fəhlələrin jandarm idarəsinin tələbilə 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 isə 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, teleqrafistlər və xırda dəmiryol qulluqçuları «bizim üçün qanun yazılmamışdır» - deyərək həyatın acılarına dözməyə məcbur olurdular.

Çox vaxtı dözülməz iş şəraitinə və hüquqsuzluğa tab gətirməyən dəmiryolçular başqa sənaye müəssisələrinə getməli olurdular. Yollar nazirliyinin nəşr etdiyi bülletəndə digər ölkələrə nisbətən Rusiyada dəmiryol fəhlələrinin başqa sənaye müəssisələrinə işə getmə hallarının yüksək olduğu xüsusilə qeyd edilirdi.³ Bülletəndən 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 dəmiryollarında da özünü göstərirdi. Dəmiryolunda çalışan yerli əhalidən olan fəhlələr və qulluqçular iş zamanı yalnız rus dilində danışmalı idilər. Zaqafqaziya dəmiryolları baş emalatxanası mühasibliyinin 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 itaətdə saxlamaq, onun qabaqcıl nümayəndələrinin ən yaxşı təşəbbüslərini boğurdu. 90-cı illərdə yerli əhalinin dəmiryolunda daimi işə qəbul olunması, demək olar qeyri-mümkün idi. 90-cı illərdən sonra isə milliyyətə 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, inqilaba 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 sahr, bir milləti digəri üzərinə qaldırırdı. V.İ.Leninin dediyi kimi «mənfur mütləqiyyət tarixindən bizə, bu mütləqiyyətin zülm altında saxladığı müxtəlif xalqların fəhlə siniflərinin böyük bir ayrılığı irs

¹ Yəni orada.

² Yəni 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 bələdir, mütləqiyyətə qarşı mübarizədə ən böyük bir əngəldir.¹ Bununla çarizmin ucqarlarda tətbiq etdiyi milli zülmün müxtəlif formaları obyektiv olaraq zəhmətkeşlərin mütləqiyyətə qarşı nifrətini daha da artırırdı.

Beləliklə, Azərbaycanda XIX əsrin son rübündə meydana gələn 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 burjua-demokratik inqilabında Azərbaycan dəmiryolçularının fəal iştirakı üçün bir zəmin oldu.

3. Birinci rus inqilabı ərəfəsində Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin çıxışları

XIX əsrin son rübündə mərkəzi Rusiyada çarizmə və burjua-mülkədar zülmünə qarşı qüvvətlənən fəhlə hərəkatı ucqarlara da təsir etdi. Rusiya proletariyatının 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 proletariyatın ilk dəstələri sinfi döyüşlərə ümumrusiya fəhlə hərəkatının ayrılmaz bir hissəsi kimi daxil olurdular.

İlk dövrdə kortəbii, qeyri-mütəşəkkil xarakter daşıyan tətillərin proletariyatın sinfi şüurunun oyanmasında böyük əhəmiyyəti var idi. V.İ.Lenin yazırdı: «...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, məşinləri dayandıra bilər, kəlni azad insana çevirə bilər və yalnız öz

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

istehsalçıların 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 daşıyırdı. Tətillər zamanı onlar əmək haqqının artırılmasını, fəhlələrlə haqq-hesabın düzgün çəkilməsini, cərimələrin ləğv edilməsini, iş gününün qısaldılmasını tələb edirdilər.

Azərbaycanda dəmiryolu çəkilişində çalışan fəhlələrin ağır vəziyyəti hələ 80-ci illərdə onların bir neçə açıq çıxışı ilə nəticələnirdi. 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 polismeystrinin yanına gedərək müdiriyyət 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-cı il və 1887-ci illər tətilləri xüsusi əhəmiyyət kəsb edirdi.

Zaqafqaziya dəmiryolunda ilk dövrlər ixtisaslı fəhlələrin əksəriyyətini 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 «Каспи» qəzeti №16, 26 fevral 1881-ci il; В.Ю.Самедов Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Bakı, 1962, səh. 128, (bundan sonra göstərilən əsər).

³ «Каспи» qəzeti №29, 13 mart 1883-cü il;

yaxud yaşamaq üçün əlverişli şərait tapmaq ümidilə könüllü gələnlər idi. Digər bir hissəsi isə «şübhəli» və «təhlükəli» olduqları üçün (jandarm tətıl təşkilatçılarını belə adlandırırdı - M.P.) mütəlaqıyyət 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 göstərilədiyi kimi bu fəhlələr içərisində inqilabçılarla əlaqə saxlayıb, yaxşı təbliğ olunmuş adamlar vardır ki, bunlar əllərinə fürsət düşən kimi fəhlə və ustaları yeni ixtişaşlara 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 qulluqçuların 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 tətılə başladılar. Lakin tətıl mütəşəkkil keçmədi, fəhlələrin hamısı tətılə qoşulmadılar. Bunun nəticəsində həmin ilin oktyabrında tətıl yatırıldı.⁴ 1899-cu il oktyabrın 7-də Azərbaycanın kiçik Malay stansiyasında yol təmiri fəhlələri arasında həyəcan başladı. Əmək haqqının artırılması və iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasını tələb edən tətılçilər qətiyyətlə işdən boyun qaçırtmış

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 həyəcən yatırıldı.¹

XIX əsrin 80-cı illərində Zaqafqaziya dəmiryolunda baş verən tətillər qeyri-mütəşəkkil, kortəbii xarakter daşıyırdı. 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 yayılmırdı. Lakin bu tətillər istər Zaqafqaziyanın, istərsə də Azərbaycan dəmiryolçularının siyasi şüurunun oyanmasına böyük kömək edirdi. Gələcək sinfi döyüşlərə daha mütəşəkkil hazırlığın zəruriliyini 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 dərinlən tanış olmayan, lakin bütün varlığı ilə mövcud quruluşa qarşı çıxan, ona nifrət edən adamlar rəhbərlik edirdilər.

Zaqafqaziya dəmiryol proletariyatını çarizmə qarşı birgə mübarizəyə hazırlamaqda və təşkil etməkdə Rusiyadan sürgün olunmuş və ya iş dalınca Zaqafqaziya gəlmiş 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 salırdılar. Bunun nəticəsində Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələri ilə 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 proletariyatı 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 Zaqafqaziya gələn və ya buraya sürgün edilənlər də az deyildi. Onlar ittifaqla əlaqə saxlayır və aldıkları göstərişləri burada həyata keçirirdilər.¹

Azərbaycanda ilk sosial-demokrat dərnəkləri Bakıda yarandı. Bakı bu zaman on minlərlə proletariatin 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 yaranmışdı.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 Zaqafqaziya 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 yazırdı: «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 bəzilərilə tiflislilər əlaqə saxlayırdı. Bakıda fəhlə dərnəklərinin təşkilində həmin əlaqələrdən istifadə etdik. 1899-cu ilin başlanğıcında 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 Azərbaycanın 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 öçerkləri, 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 arxivi, 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 filialı partiya arxivi, fond 276, siyahı 2, iş 6, vər. 6.

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

Azərbaycanda dəmiryolçular arasında inqilabi işin genişlənməsində, Zaqafqaziyanın və eləcə də Rusiyanın dəmiryol fəhlələri ilə əlaqə yaratmaqda Bakı və Yelizavetpol dəmiryol fəhlələrinin təşkil etdikləri gizli dərnekələr çox mühüm rol oynadılar. Azərbaycanda dəmiryolçuların ilk sosial-demokrat dərnekələrinin 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 fəhlə sinfinin ayrı-ayrı dəstələri istismar və mütləqiyyət əleyhinə ciddi çıxışlar etməyə başlamışdılar. 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 etibarlı ilə başlıca olaraq kəndlilərdən ibarət olan bu kütləni hər hansı bir daimi nailiyyətlər qazanmağa, öz vəziyyətini ciddi surətdə yaxşılaşdırmağa meyl yox idi. «Bunların başlıca məqsədi pul toplamaq və öz vətənlərinə qayıtmaqdan ibarət idi».

Bunlara baxmayaraq Azərbaycandakı bu ilk proletar çıxışları qeyri-mütəşəkkil olsa da, əbəs yerə getmədi. Onlar fəhlələr üçün böyük məktəb olub, onlara öz mənafeləri 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 MLI-nin Azərbaycan filialının partiya arxivi, 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 proletariyatının 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 axıcılığa 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 kilometrərlə 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 Rusiyanı 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 sıx şəbəkəsi, necə deyirlər hərtərəfli bürümüşdü».² Bu hal iqtisadi inkişafda, eləcə də ictimai münasibətlərdə kəskin ziddiyyətlər doğururdu. Qısa müddətdə əməklə kapital arasındakı antaqonizm son dərəcə güclənərək ölkədə inqilabi vəziyyət yaratdı. İnqilabi mübarizənin avanqardı olan proletariyatın 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 Zaqafqazıyanın fabrikləri və zavodlarında, dəmiryolunda fəhlələrin əmək haqqı xeyli azaldıldı, işsizlərin sayı durmadan artdı.

Böhran illərində ölkədə tətil hərəkəti artıb genişlənərək kütləvi bir şəkildə alındı.

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

1900-cü il avqust tətili Zaqafqaziyada fəhlə hərəkətinin 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 çağırdı.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, səh. 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 sürülürdü.² Böyük qətiyyət nümayiş etdirən fəhlələr Zaqafqaziya dəmiryolu rəisinə təqdim etdikləri məktubda yazırdılar: «Nəzər-diqqətinizə çatdırırıq ki, tələblərimiz qəbul edilməzsə, Batumdan Bakıyadək bütün aşağı dəmiryolçu kütləsi işləməyəcək və yolda bütün hərəkəti dayandıracaqlar... yalnız tələblərin yerinə yetirilməsi bizi işə qaytara bilər, bunsuz acından ölməli və həbsxanalarda çürüməli olsaq da heç birimiz ayağını emalatxananın kandarına basmayacaqdır. Bu 4000 nəfərin yekdil qərarıdır».³

Dəmiryolçuların tətili hökuməti bərk təşvişə saldı. Silahlı polis dəstələri Baş emalatxananı, deponu və dəmiryol fəhlələrinin yaşadıkları məhəllələri mühasirəyə aldılar. Dəmiryolçuların 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 rəisliyinin tələbi ilə bütün polis ayağa qaldırıldı, həbslər və təqiblər işə düşdü. Nəticədə 1900-cü il avqustun 15-də tətil tamamilə yatırıldı. 1500 nəfər həbs olundu, bir çoxları sürgün edildi.⁴

Dəmiryolçuların 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 arxivi, 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 başladığı üçün polisin tətilə maneə 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 məişət 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 dinləyib onların bütün tələblərinin ödəyəcəyinə söz verdi.³

Fəhlələrin bir hissəsi müdiriyyətin yalançı vədinə inanaraq işə qayıtdı. Bu zaman Yelizavetpol stansiyası teleqraf şöbəsinin işçisi A.F.Sıpak işə qayıdan fəhlələrə müraciət edərək dedi: «Ey ağılsızlar, nə üçün işə başlayırsınız, siz də öz sözlünüz üstə möhkəm durun, işləməkdən boyun qaçırın. Tiflisdə 7 gündür işləmirlər. Hökumət onlara heç nə edə bilmir. Siz isə qorxursunuz». A.F.Sıpakın çıxışı fəhlələrə təsir etdi. Fəhlələr Sıpakın ətrafına toplaşib böyük maraqla ona qulaq asmağa başladılar. Lakin jandarm zabiti silahlı əsgərlərin köməyiylə tezliklə mitinqi dağıtdı. Sıpak isə həbs edildi.⁴ Beləliklə Yelizavetpol stansiyası fəhlələrinin

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

² Yəni orada, vər. 5.

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

⁴ Yəni orada.

tətili yatırıldı.

Tətildən sonra Zaqafqaziya dəmiryollar 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 dəmiryolçularının 1900-cü il avqustun 7-də baş vermiş tətili Azərbaycanda depo fəhlələrinin ilk çıxışı idi. Tətil qeyri-mütəşəkkil keçsə 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 dəmiryolçularının avqust tətili göstərirdi ki, fəhlələr mütəşəkkil və qətiyyətlə çıxış etmiş olsalar hökumətdən daha ciddi güzəştlər əldə edə bilərlər. Yelizavetpol depo fəhlələrinin tətili Azərbaycan dəmiryolçularının sonrakı çıxışları üçün ilk addım oldu.

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

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 öçerkləri, 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-leqal 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 olmadığından 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 sıx 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 inqilabı ərəfəsində Bakı proletariyatının inqilabi mübarizəsi. Azərb. SSR EA Tarix İnstitutunun 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 Yəni orada.

⁵ Yəni 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, Biləcridə, Ağstafada və digər dəmiryol stansiyalarında, depo və emalatxanalarda sosial-demokratlar bütün imkan və vasitələrdən bacarıqla istifadə edərək dəmiryolçuları mütləqiyyətlə 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

İnqilabi hərəkətin yüksəlməkdə olduğu bu dövrdə Azərbaycanda da sosial-demokrat təşkilatların rəhbərliyi altında dəmiryol fəhlələri bir sıra tətillər etdi. Burada gedən inqilabi mübarizə o zaman Rusiyanın hər yerini bürüməkdə olan fəhlə hərəkəti ilə sıx əlaqədar idi. 1901-1903-cü illər tətil hərəkətində 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 pilləkənindən yerə atdılar. Fəhlələr tələblər irəli sürüb onların yerinə yetirilməsini kəskin şəkildə qarşıya qoydular. tətilçilərin təzyiqi altında yol

¹ SSRİ MDOİA fond PD, XŞ, iş 5, hissə 52, Lit. «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 stansiyasındakı tətil kimi iqtisadi xarakter daşıyırdı. Tətilin əvvəldən hazırlanmış bir planı yox idi.

Tətil yatırıldısa da bu ilk 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 duyuruq düşən polislər tez-tez axtarışlar aparır, qabaqcıl fəhlələri nəzarət altına alırdılar. 1902-ci ildə jandarm Bakı dəmiryolçularından bir çoxunun evində növbəti axtarış apardığı zaman A.Yenukidze tərəfindən yazılmış və dəmiryolçuların dərəcəsinə keçiləcək məşğələlərin proqram-layihəsini ələ keçirmişdilər.² Proqram-layihə ilə tanış olduqdan sonra jandarm idarəsi qeyd edirdi ki, həmin proqramda hakimiyyətin fəhlə sinfinin əlinə keçməsi nəzərdə tutulur, dəmiryol fəhlələri arasında siyasi təbliğatın təşkili və məzmunu işinin bütün əsas məsələləri öz əksini tapırdı.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 Rusiyanı bürümüş olan sənaye böhranı getdikcə dərinləşirdi. Bununla əlaqədar olaraq ölkənin müxtəlif sənaye mərkəzlərində inqilabi hərəkət geniş vüsət alırdı. İnqilab 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 hərəkəti durmadan güclənirdi. Fabrik-zavod proletariatu ilə yanaşı bu tətillərdə Zaqafqaziya dəmiryolu fəhlələri də yaxından iştirak edirdilər.

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

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

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

³ V.Y. Səmədov. Göstərilən əsəri, сәh. 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 nümayişinin təşkili məsələləri bir neçə dəfə müzakirə olundu. Vağzal rayonunda keçirilən yığıncaqda 200 nəfər dəmiryolçu iştirak etmişdi.¹ Bakı Komitəsinin Bir may nümayişi ərafəsində buraxdığı vərəqdə deyilirdi: «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 mütləqiyyət hökumətinə qızğın lənət yağdırılsın.»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 nümayişinin dəmiryol fəhlələrinin sonrakı çıxışları üçün böyük əhəmiyyəti oldu. 1 May nümayişinin Bakıda keçməsinə baxmayaraq o öz təsirini Azərbaycanın başqa şəhərlərinin, o cümlədən dəmiryol stansiyalarının fəhlələri arasında siyasi təşviqatın genişləndirilməsinə, çarizmə qarşı mübarizəyə yeni-yeni inqilabi qüvvələrin cəlb olunmasına təsir etdi.

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

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

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

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

1902-ci il noyabrın 2-də Don sosial-demokrat təşkilatının rəhbərliyi altında Vladıqafqaz 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 Vladıqafqaz dəmiryolçuları, habelə Şimali Qafqazın on minlərlə fəhləsi tərəfindən böyük rəğbətlə qarşılandı. Tətil bütün Vladıqafqaz 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 çağıran 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 çağırırdı. 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. Hamı 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 Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələrinin tətil hərəkatının genişlənməsinə böyük təsiri oldu. Məhz həmin tətil zamanı Zaqafqaziya və Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələri ilk dəfə olaraq həmrəy çıxış etdilər və bu həmrəyliyin gücünü və qüvvəsini görmüş oldular.

Zaqafqaziya proletariatının, o cümlədən dəmiryol fəhlələri-

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

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

nin tətil hərəkətinin genişlənməsində, bu hərəkəta rəhbərliyin qüvvətlənməsində Bakı və Tiflis komitələrinin 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 sıx 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 dayaqı oldu.

1903-cü ildən başlayaraq Azərbaycanda, xüsusən proletar mərkəzi Bakıda siyasi nümayişlər və tətillər getdikcə artıb genişlənərək daha kütləvi xarakter almağa başladı. Bakı proletariyatının tətil hərəkətinin 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» qəzetinin yazdığı kimi bu nümayişin məqsədi proletariyatın siyasi cəhətdən nə dərəcədə yetişmiş olduğunu və sosializmin inqilabi qırmızı bayrağı altında mütləqiyyətə qarşı çıxış etməyə necə hazır olduğunu açıq surətdə bildirməkdən ibarət idi.²

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

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

¹ Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öçerkləri, 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 ədəbiyyatın, vərəqələrin və intibahnamələrin müəyyən hissəsi dəmiryol proletariatu 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 tətıl hərəkətinə 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 nümayişi ərəfəsində Bakının bir çox sənaye müəssisələrində, mədənlərdə fəhlə yığıncaqları, mitinqləri keçirildi. Aprel ayında fəhlələri «mütləqiyyəti devirmək, siyasi azadlıq, 8 saatlıq iş günü uğrunda mübarizəyə çağıran intibahnamələr və vərəqələr buraxıldı.² Zaqafqaziya dəmiryolu jandarm idarəsinin mayqabağı 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 zəhmətkeşlərin beynəlxalq

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

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

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

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

1903-cü il aprelin 27-də Bakı fəhlələri beynəlxalq proletariyatın həmrəylik günü olan 1 May nümayişinə çıxdı. Olduqca mütəşəkkil keçən nümayişdə 10 min nəfərdən çox Bakı fəhləsi iştirak etdi. Bakı proletariyatının 1 May nümayişi «İskra» qəzetinin yazdığı kimi «Gözlənilməyincə çox yüksək oldu».¹ Bakının mərkəzi küçələrində, Balaxanı, Bibiheybət, Qaraşəhər, Zavağzal və başqa rayonlarında təşkil olunan izdihamlı nümayişlər hökumət orqanlarını qorxuya saldı. Nümayişi dağıtmaq 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 nümayişində Bakının dəmiryol fəhlələri də yaxından iştirak etdilər. Lakin dəmiryolçuların böyük əksəriyyəti yalnız stansiyaya yaxın olan düzənlikdə keçirilən nümayişdə iştirak edə bildi. Çünki polislər şəhərin ətrafında keçirilən nümayişləri, o cümlədən dəmiryolçuların mitinqini dağıtmağa cəsarət etmədilər. Dəmiryolçuların xatirələrindən məlum olur ki, 1903-cü il Bir may nümayişində Bakı deposunun çoxlu fəhləsi iştirak etmişdi.² Dəmiryolçuların mitinqində çıxış edən dəmiryol fəhlələrini öz istismarçılarına qarşı qəti mübarizəyə çağırdılar. Azərbaycanda dəmiryol proletariyatının əsas kütləsini və ən şüurlu hissəsini təşkil edən Bakı dəmiryol fəhlələrinin 1903-cü il Bir may nümayişində iştirakı dəmiryol nəqliyyatında çalışan zəhmətkeşlərin ağır iqtisadi vəziyyəti və siyasi hüquqsuzluğu zəminindən meydana çıxan narazılıqlarının ifadəsi idi.

1903-cü il may nümayişindən sonra Bakının bir sıra zavodlarında və müəssisələrində fəhlələrin tətilləri və çıxışları davam

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

² Sov.İKP MK yanında MLI Azərb. filialının partiya arxivi, 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 proletariati pərakəndə tətil və nümayişlərdən ümumi tətilə keçdilər.¹ 1903-cü il iyulun 1-də başlanan bu tətil çox keçmədən bütün Zaqafqaziyanı və Rusiyanın cənubunu bürüdü.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 şəkli alındığını 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 çağıran intibahnamələr buraxdılar.

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 Yəni 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, səh. 39.

İ.İvanovski və parovoz şöbəsi rəisi Vartenburq Bakıya gəldi. Lakin dəmiryolçular böyük qətiyyətlə tətili davam etdirirdilər. Dəmiryol fəhlələrinin tətildən qorxuya düşən İ.İvanovski 1903-cü il iyulun 5-də yollar nazirinə göndərdiyi teleqramda yazırdı: «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 gəlmişik. Vartenburqun fəhlələri işə təhrik edən bütün öyüd-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 hərbiçilərin 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 Vladıqafqaz yoluna qədər qatar göndərilməsi tamamilə kəsilmişdir.¹

Bakı deposunun fəhlələri tətilin ilk günündən öz tələblərini irəli sürdülər. 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 sairədən ibarət idi.²

Bakı proletariyatının 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. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi İ.İvanovski tətilin sürətlə artdığını və gələcəkdə onun böyük qorxu törədəcəyini gizlətməyərək yollar nazirinə yazırdı: «Müsbət cavab almayacaqları haqqında mənim xəbərdarlığıma baxmayaraq fəhlələr yollar nazirliyində onların tələblərinin həll edilməsini gözləyirlər. Vəziyyət son dərəcə ciddidir, belə

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

² Yəni orada.

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

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

Lakin böyüyüb artmaqda 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 iştirakçıları deyildilər. Arxiv materialları ilə tanışlıq göstərir ki, hələ tətildən çox əvvəl sosial-demokratlar dəmiryol fəhlələrinin çıxışlarını hazırlayırdılar. Tətilçi Nikolay Kovnik öz xatirəsində yazırdı ki, Bakıdakı 1903-cü il iyul tətili başlanmazdan bir neçə gün əvvəl fəhlələrin gizli toplanışları keçirilirdi. Bu toplanışlarda tətildə irəli sürüləcək tələblər oxunub müzakirə olunur, bir sıra təşkilati məsələlərdən danışılırdı.³ O zaman Bakı deposu fəhlələrini tətilə çağıran intibahnamələrin ələ keçməsi haqqında polis məlumatları

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

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

³ SSRİ MDOİA 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 proletariatu 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 hərəkət «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 yazırdı ki, heç şübhəsiz bu tətil siyasi xarakter daşıyır və artıq «məhkəm təşkilat» olan RSDFP Bakı Komitəsi tərəfindən təşkil edilmişdir.³

Dəmiryol fəhlələrinin Bakıda iyul tətili zamanı müvəqqəti çıxış etməsi sosial-demokrat təşkilatlarının fəaliyyətinin nəticəsi idi. Tətil günlərində dəmiryol fəhlələri arasında tez-tez yığıncaqlar və mitinqlər keçirilir, intibahnamələr çap edilib yayılırdı. RSDFP Bakı Komitəsi tərəfindən şəhər vağzalında, Keşlə stansiyasında, «Волчье ворота» adlanan çöldə, Xatışovun Qaraşəhərdəki mexaniki zavodunda və başqa yerlərdə keçirilən kütləvi yığıncaqlarda dəmiryol fəhlələri də fəal iştirak edirdilər.⁴ Yığıncağa 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, səh. 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, səh. 42.

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

iqtişadi xarakter daşıyan tələblər irəli sürürdülər.¹ tətil günlərində RSDFP Bakı Komitəsi ilə yanaşı rayon komitələri də müstəqil vərəqə və intibahnamələr çap edib yayırdılar. 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 yığıncaq zamanı baş vermiş maraqlı bir hadisəni xatırlayaraq yazırdı: «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 yadımdadır, çünki rəisin həmin cümləni deməsi ilə eyni vaxtda bizim Bakı fəhlələrinin tələbnamələrindən ibarət intibahnamələr bir-birinin dalınca onun üstünə səpələndi».²

Bu dövrdə dəmiryol fəhlələrinin yığıncaqlarının 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 dəmiryolçular içərisində inqilabi iş aparmaq, intibahnamələr yaymaq üstündə həbs olunmuş və məhkəməyə verilmişdi.³ M.S.Mordovsevin depo fəhlələri arasında böyük hörməti var idi. O, Bakı stansiyasında sosial-demokrat hərəkətinə 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 Xaçiyev

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

² Sov. İKP MK yanında MLI Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 276, siyahı 2, vər. 51.

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

sonralar öz xatirələrində yazırdı: «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 qulaq asırdı».¹

İyul tətili günlərində RSDFP Bakı Komitəsinin fəal üzvlərindən biri, Ağşəhər və Qaraşəhər fəhlələri arasında böyük nüfuza malik olan P.V.Montin dəmiryol fəhlələrinin yığıncaqlarında tez-tez çıxış edirdi. O sadə dildə fəhlələrin ağır vəziyyətini təsvir edir, onları mütləqiyyətə və kapitalistlərə qarşı qəti mübarizə aparmağa çağırırdı. Depo fəhlələrinin bu yığıncaqlarında çoxlu azərbaycanlı fəhlə iştirak edirdi. Bunu P.Montinin belə yığıncaqların birində söylədiyi nitqinin bir fəhlə tərəfindən Azərbaycan dilinə tərcümə edilməsi haqqında məhkəmə protokolundakı qeydlər təsdiq edir. Protokolda göstərilir ki, P.Montinin nitqini qurtarandan sonra yığıncaqdakılardan kimin Azərbaycan 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 nüfuza 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 arxivi, 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 1903 г. Сборник документов и материалов, М., 1938, səh. 31.

qafqaziya dəmiryoluna yayılaraq onun normal işləməsini pozmuşdu. Tətil günlərində Bakı stansiyası yük vaqonları ilə dolu idi. Ağstafa, Yelizavetpol, Yevlax, Hacıqabul və başqa stansiyalarda yığılıb 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 buraxmırdılar.¹

Tətil etmiş dəmiryol fəhlələrinin qətiyyətinə və həmrəyliyinə 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 sökür, relsləri çıxarır 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 iş çıxmaq haqqında edilən hər hansı bir təklifi rədd edirdilər.

Tətil etmiş dəmiryol fəhlələri vəğzalda toplanmış olan silahlı kazak dəstələrindən qorxmur, tətilçilərin keçirdikləri mitinqləri və yığıncaqları dağıtmaq istəyən jandarlara 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 arxivi, 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 keçməsinə tələb edirdilər. Nazirlik fəhlələrin tələblərinə rədd teleqramı ilə cavab verdi. Lakin bu cavab fəhlələrdən gizlədildi. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi iyulun 7-də yollar nazirinə 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 proletariyatının getdikcə şiddətlənən tətil hərəkəti çar Rusiyasının hakim dairələrində böyük qorxu yaratdı. Çar hökuməti tezliklə Bakı fəhlələrinin inadlı mübarizəsinə qarşılıq oldu. Tətilin yatırılması üçün Zaqafqaziya yerli hakimiyyət orqanların 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, asayişin tezliklə bərpa olunması üçün ciddi tədbirlərə əl atmağı, Bakıda «Ümumrusiya anarxiyasının yuvasını» tezliklə dağıtmağı tələb edirdi.² Polis departamenti ilə yazışmalarda «mühüm dövlət əhəmiyyəti olan dəmiryolda» asayişin 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

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

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

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

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

Zaqafqaziya dəmiryol polis idarəsinin Yelizavetpol, Aleksandro-pol 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 müxtəlif 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. Tətildə 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 tətildə olan fəhlələr bütün günü stansiyada gəzişir, qısamüddətli mitinqlərə toplaşır və həyəcanlı nitqlər söyləyirdilər. Natiqlər tətili qətiyyətlə davam etdirməyə, mütəşəkkil olmağa çağırırdılar.

Tətildə olanların 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 tətildə olanların mütəşəkkilliyini pozdu. İyulun 9-da 200 nəfər depo fəhləsi, 100 parovoz briqadasından 70-i işə qayıtmağa məcbur oldu. Həmin gün Bakı stansiyasından 6 qatar yola salındı. Beləliklə iyulun 10-da Bakı dəmiryolçularının 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 MDOİA, 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 MDOİA, fond PD, XŞ, iş 4, hissə 50, litr «A», vər. 25.

³ Yəni orada.

⁴ Yəni orada, vər. 67.

rılıb Biləcəri dəmiryol qovşağı fəhlələri üzərinə göndərilmişdi.¹ Bunun nəticəsində silahlı qüvvələrin köməyi ilə Biləcəri dəmiryol-qovşağının Bakı ilə əlaqəsi kəsilmişdi. Bu da yollar ayrıcında mühüm məntəqə olan Biləcərinin Bakı tətıl rayonuna daxil olmasına imkan vermədi. Biləcəridə tətıl etmiş depo fəhlələri silah gücünə işləməyə məcbur edildi. Bu hələ tətili davam etdirən Bakı dəmiryolçularının dərin qəzəbinə səbəb oldu. Tətıl komitəsinin göstərişi ilə iyulun 7-də öz həmkarlarına kömək etmək məqsədi ilə 100 nəfərdən çox fəhlə qatarla Bakıdan Biləcəriyə gəldi.² Lakin Biləcəri deposunun qarşısında onları silahlı jandarm dəstəsi qarşıladı. Artıq gec idi. Biləcəri tətılçılarının başçıları artıq həbs edilmiş, fəhlələr isə işə başlamalı olmuşdular. Bakı dəmiryol fəhlələri müqavimət göstərməyin mümkün olmadığını görərək geri qayıtmağa 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 boğmaq 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, səh. 45.

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

³ «Kaspi» 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 asayişə 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 Deponun çilingəri Mixail Samuiloviç Mordovsev isə dəmiryolda fəhlələrin tətilini təşkil etmək, intibahnamələr yaymaq, eləcə də RSDFP Bakı Komitəsindəki fəaliyyətinə görə həbsə məhkum edilirdi.⁴

Bakı dəmiryol fəhlələrinin tətili bütün Zaqafqaziya dəmiryolçularını 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 dəmiryolçularının 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 proletarları birləşin!», «Hər şeydən əvvəl həmrəylik! Hamı 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, səh. 45.

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

⁴ Yənə orada, vər. 6-7.

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

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

dəmiryol fəhlələrini mütləqiyyətə və kapitalistlərə qarşı mübarizəyə çağırırdı.

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 dayanandırılmasına nail olacağıq. 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 mütləqiyyət!», «Yaşasın demokratik respublika!», «Rədd olsun kapitalizm!» şüarları 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 təşəbbüsləri tezliklə ləğv edildi.³ Hökumət Azərbaycan dəmiryolunun hərbi cəhətdən qorunması üçün ciddi tədbirlər gördü.

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, səh. 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, səh. 37-38.

səhifə açdı. Dəmiryolçuların fədakar çıxışları Bakıda «bütün qalan tətilləri ruhlandırmışdı», 50 min adamın tətillə qoşulmasına müəyyən təsir göstərmişdi ki, bu da o zaman görünməmiş bir hadisə idi.¹ İlk dəfə idi ki, Azərbaycanda təxminən 5000-dən çox dəmiryolçu çarizmə və kapitalistlərə qarşı barışmaz mübarizə aparan çoxmillətli Bakı proletariatının əzəmətli hərəkətində fəal iştirak edirdilər.

Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin 1903-cü il iyul çıxışları bütün Rusiyada, xüsusilə Zaqafqaziya və Ukrayna dəmiryolçularını gələcək inqilabi döyüşlərə ruhlandırırdı. Bu tətillərin tarixi əhəmiyyəti onda idi ki, fəhlələr öz iqtisadi vəziyyətlərini dinc yolla deyil, hökuməti məcbur etmək yolu ilə yaxşılaşdırmaq istəyirdilər. 1903-cü il iyul tətili günlərində Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələri həmrəylik bayrağı altında çıxış etməyin zəruriliyini qətlə 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 dəmiryolçularına başqa stansiyaların fəhlələri vaxtında qoşulmamışdılar. Bakıda və Biləcəridə fəhlələr iyulun 10 və 11-də işə çıxmağa məcbur olduqları halda, Tiflis dəmiryolçuları iyulun 14-də, Mixaylovo stansiyası fəhlələri isə iyulun 17-də tətillə qoşulmuşdular.² Əgər dəmiryol fəhlələri mütəşəkkil çıxış etmiş olsaydılar hökumət Bakıya və hər hansı başqa bir stansiya sərbəst surətdə qoşun göndərə bilməzdi, bu və ya digər stansiyadakı tətili ayrı-ayrılıqda yatırmağa imkan tapmazdı. 1903-cü il iyul tətili dəmiryol fəhlələrinə mütəşəkkil mübarizə aparmağın əhəmiyyətini göstərdi. Bu tətil dövründə ilk dəfə olaraq Zaqafqaziya da dəmiryol fəhlələri çarizmə qarşı birlikdə açıq çıxış etmək üçün təşəbbüs 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, səh. 275, 279.

hamlı 1903-cü il yay tətili Rusiyada birinci rus inqilabı ərəfəsində fəhlə hərəkatının inkişafının ən mühüm mərhələlərindən biri idi. Çar hökuməti orqanlarının amansız cəza tədbirlərinə baxmayaraq Bakı proletariyatının 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 proletariyatının iyul tətilinin tarixi əhəmiyyəti bundan ibarət deyildi. Tətil Bakı proletariyatının siyasi şüurluğunun, mütəşəkkilliyi və yekdilliyinin artmasına ciddi təsir göstərdi, onun bu vaxta kimi aparmış olduğu mübarizənin gedişində dönüş nəticəsi oldu.

1903-cü ilin yayında Rusiyanın cənubunda fəhlələrin çıxışlarını yüksək qiymətləndirən V.İ.Lenin 1904-cü ilin aprelində yazırdı: «Keçən ilin yayında Rusiyanın 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 tətiləri göstərdi ki, ölkənin siyasi həyatında çox böyük qüvvəyə çevrilən proletariat xalqın çarizm zülmündən azad edilməsi uğrunda apardığı mübarizədə yeni mərhələyə - ümumi tətilərdən 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 şiddətli mübarizə şəraitində keçdi. V.İ.Leninin və onun tərəfdarlarının II qurultayda proqram 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 yazırdı: «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 partiyanı opportunizm yoluna 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 partiyağa 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 «qarışıqlıq» tezliklə aradan qalxacaqdır».²

1904-cü ilin yanvarında Rus-Yapon müharibəsini başlamaqla çar hökuməti ölkədə canlanmaqda olan fəhlə hərəkatının qarşısını almağa çalışırdı. Bolşeviklər ölkənin müharibə vəziyyətindən inqilabi məqsəd üçün istifadə etmək taktikasını seçdilər. Azərbaycan bolşevikləri də çarizmin müharibədəki həqiqi məqsədlərini ifşa edir, fəhlələri və kəndliləri soyğunçuluq müharibəsinə qarşı mübarizəyə çağırırdılar. 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, aclıq və işsizlik bütün Rusiyada olduğu kimi, Azərbaycanda da fəhlələrin inqilabi mübarizəsini daha da alovlandırırdı. 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 hərbişdirilməsi fəhlələrin hiddətinə səbəb oldu. Lakin bir çox qabaqcıl fəhlələrin həbs edildiyindən nə baş emalatxanada, nə də yolun 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 gördüyü bu tədbirlərə baxmayaraq 1904-cü ilin fevral-mart aylarında bolşeviklərin rəhbərliyi ilə Azərbaycanda

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

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

³ ССРİ МДОВİА, фонд PD, XŞ, iş 5, hissə P, litr «A», vər. 1-4.

⁴ Yənə 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 çağıran 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 yazırdı ki, may bayramı ərəfəsində çar hökuməti sosial-demokrat hərəkatına növbəti zərbə endirməklə öz çirkin hərəkatını bir daha təkrar etmiş oldu. Hökumət dinc çıxışlarımızı qan içərisində boğmaqla bizi silahlı üsyana itələyir. Biz də silahlanaq və mütləqiyyət cəlladlarının vəhşiliyinə qarşı son damla qanımız qalana qədər mübarizə apararaq.⁴ Menşeviklər 1 May nümayişinə hazırlığın əleyhinə çıxdılar. Onların pozucu fəaliyyəti üzündən əslində 1904-cü il may nümayişi 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.Балыев. Гəstərilən əsəri, səh. 65.

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

³ Yənə orada.

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

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

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

Zaqafqaziya bolşevikləri bu dövrdə RSDFP III qurultayına hazırlıq dövründə menşeviklərə qarşı şiddətli 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, Şamaxor 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 bolşeviklərn 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 zəhmətkeş kütlələri bolşeviklər partiyası ətrafında birləşdirməklə, proletar beynəlmiləçiliyi 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. «Hüm-mət» qrupu Azərbaycanın qəzalarında, o cümlədən Ağstafa, Şamxor, Zəyəm, Tovuz, Yevlax və başqa dəmiryol stansiyalarında azərbaycanlı fəhlələr arasında geniş fəaliyyət göstərirdi.¹

1904-cü ilin dekabrında Bakı proletariyatının əzəmətli tətili birinci rus inqilabı ərəfəsində baş verən ən böyük hadisələrdən biri idi. Bakı Komitəsinin rəhbərliyi altında dekabrın 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 yığıncaq 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 danışmaq aparmaq üçün 15 nəfərdən ibarət xüsusi komissiya təşkil etməyə məcbur oldular. Fəhlələrlə kapitalistlər arasında gedən bu danışıqlar dekabrın 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 dəmiryol fəhlələrinə də təsir etdi. Belə ki, Bakı deposunun tətilə qoşulmaq məsələsi dekabrın 20-dən sonra bir neçə dəfə müzakirə olundu.⁴ Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi bu münasibətlə dekabrın 29 və 30-da və 1905-ci il yanvarında Yollar Nazirliyinə bir neçə həyəcanlı teleqramm göndərdi. Peterburqa yola salınan tamamilə məxfi bir teleqramda

¹ Yənə 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 məlumatla əsasən yazırdı ki, depo fəhlələri 5 maddədən ibarət tələbnamə irəli sürmüşlər. Burada əsasən iş gününün qısaldılması, iş vaxtından əlavə işin, bayram günləri işlərinin ləğv edilməsi, günəməzd işləfəyən 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 dayandıraraq idarənin qarbağına toplandılar. Depo fəhlələri hazırladıqları tələbnaməni rəisə təqdim etdilər və bu tələblər yerinə yetirilməyincə işə başlamayacaqlarını bildirdilər. Vartenburq yığınaq qarşısında yağlı dilini işə salaraq fəhlələri inandırdı ki, tətilə qoşulmağa ehtiyac yoxdur, bütün tələblər nəzərdən keçiriləcək və tezliklə yerinə yetiriləcəkdir.² Buna baxmayaraq Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsinin tələbi ilə yerli hakimiyyət 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 yazışmadan göründüyü kimi yerli idarə orqanları imkan daxilində fəhlələrin azca da olsa güzəştə getməyi zəruri sayırdılar.³ Buna baxmayaraq 1905-ci il yanvarın əvvəlində Yollar Naziri Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinə göstəriş verdi ki, iş gününün qısaldılması 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 güzəştlər əldə etmiş olsalar da lakin onların iqtisadi vəziyyəti heç də yaxşılaşmadı. Bu işə dəmiryol fəhlələrinin sonrakı mübarizəsini daha da alovlandırdı.

¹ Yəni orada, vər. 15

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

³ Yəni orada, vər. 18.

⁴ Yəni orada, vər. 19.

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

Dekabr tətili Azərbaycan fəhlələrinə sinfi mübarizədə zəngin təcrübə qazandırdı, fəhlələrin siyasi fəallığının artmasına, zəqafqaziyada 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 proletariatu da böyük mübarizə məktəbi keçdi və Azərbaycan proletariatının döyüşkən bir qüvvəsinə çevrildi.

II FƏSİL

1905-Cİ İLDƏ AZƏRBAYCAN DƏMİRYOLUNDA 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, burjuazianın və mülkədarların yeritdikləri xalqa zidd ikiüzlü siyasət 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 başlanğıcı 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 öldürüldü, beş minə qədər adam isə yaralandı. 9 yanvar qanlı hadisələri bütün Rusiyanın zəhmətkeş kütlələrini ayağa qaldıraraq siyasi həyata və fəal sinfi mübarizə meydanına atdı. İmperializm dövrünün ilk xalq inqilabı olan 1905-1907-ci illər inqilabı belə başladı. V.İ.Lenin yazırdı: «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 Rusiyanı təlatümə gətirdi. 1905-ci ilin yanvarında Rusiyada artıq 440 min fəhlə tətil edirdi. İnqilab alovları bir-birinin ardınca milli ucqarları da bürüdü. Həmin günlər V.İ.Lenin yazırdı: «... azadlıq uğrunda vətəndaş müharibəsi qızışır. Moskva və Cənub, Qafqaz və Polşa proletariati Peterburq proletariatına qoşulmağa hazırdır. Ya ölüm, ya azadlıq! -

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

şüarı fəhlələrin şüarı olmuşdur».¹

Peterburq proletariyatının başlamış olduğu inqilabın dalğaları bütün ölkəni bürüdü. kimi Azərbaycana da gəlib çatdı. Bakı proletariyatı 9 yanvar hadisələrinə ilk səs verənlərdən biri oldu. Peterburqdakı canlı hadisələrin xəbəri həmin gün axşam Bakıya çatan kimi şəhər teatrında mitinq keçirildi. Mitinqdə çıxış edən bolşeviklər Bakı proletariyatını Peterburq fəhlələri ilə həmrəylik əlaməti olaraq mübarizəyə çağırdılar. 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 fəhlələrə!» adlı vərəqə buraxdılar. Həmin vərəqədə yazılırdı: «Yoldaşlar! Çar mütləqiyyətinin dəhşətli ölüm saati çatmışdır. Bizim köləliyimizin, hüquqsuzluğumuzun, azğın və hədsiz istismar edilməyimizin sonu yaxınlaşmaqdadır!.. Biz öz səsimizi Peterburqdakı yoldaşlarımızın səsinə qoşmalıyıq. Biz hər an işə, ən qəti hərəkətlərə hazır olmalıyıq. Yoldaşlar sıralarımızı sıx birləşdirək, qüvvələrimizi səfərbərliyə alaq, yatanları oyadaq, laqeydlərin qəlbini coşduraq. Partiyamızın çağırışı ilə biz öz qızıl bayrağımızı vüqarla yüksəldib hamımız birlikdə irəli, yaxşı gələcək uğrunda, səadət və gələcək uğrunda mübarizəyə gedəcəyik!»²

Peterburqda baş vermiş hadisələrin təsiri altında bütün ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da tətil hərəkəti genişləndi. Tətil demək olar ki, bütün sənaye müəssisələrini bürüdü. Dəmiryol 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 fəhlə və qulluqçuları da tətilçilərə qoşuldular. Tətil nəticəsində qatarların hərəkəti dayandırıldı.

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

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 müdiriyyətə 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 təhlükəsi qarşısında qoyan dözülməz iş şəraiti, ehtiyaclarımıza son dərəcə etinasız yanaşılması bizi işi atıb tətil etməyə məcbur edir. Bütün tələblər ödənilməyincə işə başlamayacağıq».¹ Dəmiryolçuların tələbləri isə iş gününün qısaldılması, 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 ixtisasız 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, Samtrepı və başqa stansiyalarda başlanan tətilin 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 Yəni orada, vər. 68-70.

³ Революция 1905-1907 гг. в Грузии, Тбилиси 1956, səh. 76-82.

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

Şiddətli cəza tədbirlərinə baxmayaraq tətıl etmiş 300-ə yaxın depo fəhləsinə yol gözetçiləri, yoldəyişdiricilər, habelə xırda qulluqçular da qoşuldular.³ Stansiyanın mühasirədə olmasına baxmayaraq tətılçilər yığıncaqlara toplaşır və qarşıda duran məsələlərini müzakirə edirdilər.⁴ Yığıncaqlarda çıxış edən nətiqlər tətılçiləri mübarizəni qələbəyədək davam etdirməyə çağırırdılar. Tətılçilər 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 Zaqafqaziya 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 teleqramda Yelizavetpol stansiyasında vəziyyətin çox gərginləşdiyi göstərilirdi.⁶ Yevlax-Ağstafa arasında qatarların sürəti yanvarın 26-dan saatda 10-15 verstə endirilmişdi.

Yelizavetpol dəmiryolçularının tətlinin 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 hərəkətdə iştirak edənlərə qarşı ən qəti tədbir görülməsini tələb etdi.¹

Yanvarın 29-da Peterburqdan alınan təlimata əsasən Zaqafqaziya 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 Zaqafqaziyanın, 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 başlama biləcəyindən qorxan Zaqafqaziya yolları idarəsi rəisi fevralın 1-də Peterburqa göndərdiyi məlumatda yazırdı: «Yelizavetpolda hərçənd işləyirlər, ancaq fəhlələrin əhval-ruhiyyəsiindən görünür ki, onlar nə işə gözləyir və çox həyəcanlıdırlar».⁵

Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin tətil hərəkətinin təsiri altında Vladıqafqaz dəmiryolunda da fəhlələr tətilə başladılar. Lakin müdiriyyətin 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, səh. 15.

stərdi. 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 qızğın inqilabi iş aparırdılar.¹

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

Zaqafqaziya proletariatinın, 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 ağalıq et» imperalizm siyasəti kimi dəhşətli bir üsula əl atdı.

Çar hökuməti və milli burjuaziya 1905-ci ilin fevralında Bakıda, Yelizavetpolda və Zaqafqazıyanın başqa şəhərlərində milli qırğın törətdilər. Əsrlər boyu mehribancasına və dostcasına yaşamış erməni və Azərbaycan zəhmətkeşləri arasında milli ədavət toxumu səpən çarizm proletariatin qüvvələrini parçalamağa və zəiflətməyə doğru yönəltdiyi 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 inqilabın müqəddəratı 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, mütləqiyyəti ifşa edən vəərəqlər yayır və fəhlələri beynəlmiləçilik bayrağı altında birləşməyə çağırırdı-

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.Səfəraliyev, M.Məmmədیارov, M.İ.Vasilyev-Yujin və başqaları həmin gərgin günlərdə keçirilən mitinqlərdə, iclaslarda yorulmaq bilmədən çıxış edərək çarizmin mənfur siyasətini ifşa edir, bütün millətlərdən olan fəhlələrə mütləqiyyətə qarşı yekdil çıxış etməyin zəruriyyətini izah edirdilər.

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 düşməməyə qarşı yekdil çıxış etməyə çağırırdılar.

1905-ci il fevral hadisələri Azərbaycan proletariatını, o cümlədən dəmiryol fəhlələrini sinfi mübarizə məsələlərindən müvəqqəti yayındırırsa da, tətil hərəkətinin inkişafına qismən mane olsa da, lakin həmin hadisələr eyni zamanda mütləqiyyətə və yerli burjuaziyaya qarşı geniş xalq kütlələrində dərin nifrət hissi oyatdı. V.İ.Lenin Bakıdakı hadisələrdən bəhs edərək göstərirdi ki, irq düşmənçiliyi 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 mütləqiyyətə qarşı daha artıq qəzəbləndirmək bahasına ləngidə bilər. Bütün təbəqələrin çarizmə qarşı inqilabi əhval-ruhiyyəsini on qat artırmış olan Bakı qırğınının nəticələri buna sübutdur».²

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

¹ Sov. İKP MK yanında MLI Azərbaycan filialının partiya arxivi, 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 tətiləri 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 düşməni 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 elan olundu.³ İnqilabi hərəkətin 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 siyasəti ilə çar sarayında yaxşı tanınan qraf Voronsov-Daşkov qeyri-məhdud səlahiyyətlə Qafqaza canişin vəzifəsinə göndərildi.

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

Yalnız cəza tədbirləri ilə dəmiryol fəhlələrini inqilabi hərə-

¹ Листовки Бакинских большевиков 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.Пушкарева. 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 endirilər, götürə işin qiymətini müəyyənləşdirmək, yol inzibati işçilərilə danışıq aparmaq və tələbnamə vermək, habelə iş və məişət məsələlərinin həllində iştirak etmək üçün fəhlələrə öz müvəkkillərini seçməyə icazə verilir. Bundan başqa götürə işdə mövcud məhdudiyyətlərin ləğv edilməsi, uzun müddət bir yolda günəməzd işləyən fəhlə və ustaların ştata keçirilməsi, əmək haqqının qismən artırılması, mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması haqqında da bir sıra vədlər verildi.²

«Müvəqqəti qaydalar...» bütün Rusiyanın, o cümlədən Azərbaycan dəmiryol fəhlələrini razı salmadı. Çünki 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 Yəni 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 genişliylə hərbi vəziyyət qaydası» tətbiq olundu.¹ Bu münasibətlə dəmiryol stansiyalarına, depo və emalatxanalara göndərilən sərəncamlarda deyilirdi 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 «Güzəştləri» Zaqafqaziyada olduğu kimi, Azərbaycanda da «iqtisadi və hüquqi mənafeyin təmin olunmasından daim narazı qalan»³ dəmiryol fəhlələrini inqilabi mübarizədən uzaqlaşdırma bilmədi. Hökumətin «mərhəmət və bəxşislərdən» dəmiryol fəhlələrinin tamamilə razı qalacağına bəslədiyi ümid 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-адъютанта графа Воронцова-Дашкова, СПб, 1907, сәh. 19.

fəhlələri Peterburq proletariatu 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 dəmiryolçular qoşuldular. Tətil hərəkatı getdikcə genişlənərək dəmiryol proletariatının bütün təbəqələrini bürüdü.

Azərbaycan dəmiryol fəhlələrini mövcud siyasi quruluş əleyhinə mübarizəyə qaldırmaqda bolşeviklərin bu zaman aparıcıları 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 öçerkləri, Bakı, 1964, səh. 89.

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

Yelizavetpol partiya təşkilatının işində S.Mehmandarov, N.Verdiyev və b.³ kimi bolşeviklərlə yanaşı dəmiryol fəhlələrinə bolşevik A.K.Çumak, L.A. və V.A.Rımkeviç qardaşları, V.S.Pançivadze, P.İ.Xatiyev, Y.T.Çernikov, A.B.Labauri və başqaları 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 bilmişdilər. 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 axtarırlar 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, Şamaxor və digər stansiyaların fəhlələrinin inqilabi çıxışlarına rəhbərlik edir, eləcə də quberniyanın zəhmətkeşləri arasında geniş partiya-siyasi işi

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

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

³ М.Катибли. 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 Yəni orada.

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

⁸ Yəni 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 tətildə çağırırdı.¹ A.M.Stopanin 1905-ci ilin martında N.K.Krupskaya göndərdiyi məktubda dəmiryol fəhlələrinin tətlini keçirmək üçün Bakı Komitəsinin müəyyən məbləğ pul xərclədiyini göstərirdi.²

Bakı və Biləcəri stansiyalarının dəmiryol fəhlələri arasında bolşeviklərin böyük təsiri var idi. Menşeviklərin bütün söylərinə 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 partiya-siyasi işin nəticəsi idi.

1905-ci ilin martında Zaqafqaziya dəmiryolunda yenidən həyəcanlar və tətillər başladı. Depo və emalatxana fəhlələri barəsində «güzəştlərin» 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 külliyyatı P.N.Voluyev və Ə.N.Quliyevin redaksiyası ilə (bundan sonra göstərilən külliyyatı, Bakı, 1956, səh. 93

² МЛІ Azərbaycan filialının partiya arxivi, 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; Yənə 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. Zaqafqaziya 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 məişətlərini bir az yaxşılaşdırılmasına ümid bəsləyə bilərdilər».¹

1905-ci il martın əvvəllərində Zaqafqaziya dəmiryolunun təmir fəhlələri yolun hərbi vəziyyətdə olmasına baxmayaraq bəzi yerlərdə işi dayandıraraq depo və emalatxana fəhlələrinə edilən güzəştlərin onlara da tətbiq edilməsini inadla tələb etdilər.² Lakin onların tələbləri Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi tərəfindən rədd edildi. Bu barədə Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisinin Petenburqa göndərdiyi məlumatda deyilirdi: «Təmir fəhlələri üçün 9 saatlıq iş günü qoyulmasına qəti razılaşmayaraq bütün xəttə 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

Martın 16-da Ağstafa-Yelizavetpol xəttində təmir fəhlələri iş gününün qısaldılması, əmək haqqının artırılması, məişət 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 yazmışdılar ki, onların tələbləri yerinə yetirilməzsə martın 20-də işi tamamilə dayandıracaqlar.⁵ Martın 18-də Biləcəri stansiyasında fəhlələr 10 maddədən ibarət tələbnamə hazırlayıb Vladikafqaz 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 Yəni orada.

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

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

dilər.¹ Biləcərillilər 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 qısaldılmasını 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 məişət və iş şəraiti məsələlərinə baxıldısa da, bir çox qərarlar qəbul edildisə də, lakin verilməmiş vədlərin demək olar ki, heç biri yerinə yetirilmədi.

Yaxınlaşan inqilabın qarşısını almaq üçün çar hökuməti dəmiryol proletariyatına qarşı açıq mübarizə ilə yanaşı müxtəlif hiylələrə də əl 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 məişətinin yaxşılaşdırılması işinə baxan komissiyalara nümayəndə seçkilərinin keçirilməsi üçün təşəbbüs 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 çağırırdı. 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» qəzetində 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» qarşılamayı qərara gəldik.¹

Hökumətin göstərişi ilə dəmiryol fəhlələri içərisində keçirilən müvəkillər 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 axıncı maddəsində deyilirdi ki, aprelin 1-dən tələbnamə yerinə yetirilməzsə fəhlələr yekdilliklə tətillə başlayacaqlar.²

Beləliklə, Bakı dəmiryolçuları nəinki Rusiya nəqliyyat nazirinin «xeyrxahlıq məramı» ilə keçirmək istədiyi depo və emalatxana fəhlələrindən müvəkillər seçilməsi kompaniyasını pozdular, hətta bir sıra iqtisadi və siyasi tələblər irəli sürməklə qəti çıxış etdilər. Lakin hökumət, habelə dəmiryolu müdiriyyəti 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 yığınağı keçirildi ki, burada da yeni tələbnamənin mətni müzakirə olunub bəyənilirdi. 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 narazılıqlar 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 gözətçiləri başladılar. Onların irəli sürdükləri tələblər yol idarəsi tərəfindən rədd edildi.

Martın 31-də Yelizavetpol stansiyasındakı 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 məsafələrdə 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 yazırdı 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» jurnalı, №6, SPB., 1907, səh. 24.

² В.Ю.Самедов. Göstərilən əsər, ikinci hissə, Bakı, 1966, səh. 29; М.А.Казиев. Из истории революционной борьбы бакинского пролетариата, Bakı, 1956, səh. 66.

³ «Пролетарская революция» jurnalı №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 Pedaqoji İnstitutu. 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 dayandırır 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 hökumət tətili dərhal yatırtmağa müvəffəq olmadı.

Aprelin 1-də Yelizavetpolda vağzalın qarşısında tətil edən fəhlələrin mitinqi keçirildi. Mitinqdə çıxış edən nətiqlər mübarizənin davam etdirilməsinin zəruriliyindən danışdılar. Fəhlələr öz tələblərinin yerinə yetirilməsi haqqında müsbət cavab alınmadək 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; М.А.Казиев. 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 Yənə orada.

tətilçilər işə başlamaqdan boyun qaçırdılar. Yelizavetpol stansiyasında tətilin mütləq 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 toplaşdılar. Mitinqdə tətilin gedişi müzakirə olunurdu.¹ Bundan xəbər tutan depo rəisi jandarm idarəsi rəisi ilə yığıncaq yerinə gəldikdə fəhlələr onlara bildirdilər ki, «özümüzə aid olan məsələləri sizsiz də müzakirə edə bilərik».² Bakı deposu fəhlələrinin mitinqində yollar idarəsinə təqdim olunacaq tələbnamə oxundu və yekdilliklə bəyənilədi.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, ocaqçılar, maşinist köməkçiləri, konduktorlar depo fəhlələrinin tətilinə qoşuldular.⁵

Bakı dəmiryolçuların tətilə başlaması xəbəri tezliklə Hacıqabul stansiyasına da çatdı. 1905-ci il aprelin 1-də axşam saat 8-də Bakı dəmiryol fəhlələrinə həmrəy olan Hacıqabul deposu fəhlələri tətil etdilər.⁶ Stansiyanın platformasında keçirilən mitinqə konduktorlar, maşinistlər, teleqraf işçiləri toplaşdılar. Yığıncaqda tətilə başlamaq məsələsi müzakirə olundu.⁷ Hacıqabul dəmiryol fəhlələrinin tətili də iqtisadi xarakter daşıyırdı. Tətilçilərin irəli sürdüləritələblər əsasən əmək haqqının artırılması, fəhlələrin iş şəraitinin və məişətinin yaxşılaşdırılması və başqa məsələ-

¹ «Пролетари» qəzeti, №4, 3 iyun 1905-ci il.

² Yəni 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» qəzeti, №61, 3 aprel 1905-ci il; Göstərilən külliyyat, səh. 117-118.

⁵ SSRİ MDOİA, fond 102, iş 4, hissə 1, vər. 15-16.

⁶ Yəni 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 tətıl hərəkətinin sürətlə genişlənməsi üçün əlverişli şərait yaradırdı. Bunu başa düşən Zaqafqaziya dəmiryollar idarəsi hökumətdən hərbi qüvvə göndərilməsini tələb etdi. Tətıl günlərində hökumət tərəfindən Hacıqabul stansiyasına tələsik bir rota soldat göndərildi.² Stansiyada jandarm nəfərlərinin sayı artırıldı. Jandarm və soldatların köməyinə arxalanan dəmiryol müdiriyyəti tətılçiləri işə qaytarmaq istədilsə də, lakin Hacıqabul stansiyasının fəhlələri Bakı, Yelizavetpol və başqa stansiyaların fəhlələri ilə həmrəy olaraq işləməkdən boyun qaçırdılar və tətili davam etdirdilər. Hacıqabul dəmiryolçularının tətildə dəmiryol fəhlələrindən Melnikov, Balavadze, Əlibəyov, Kalandadze, Mutin, Polski, Dimitrişvili və başqaları fəal iştirak edirdi.³

Bakı-Tiflis dəmiryol xəttində tətıl hərəkəti aprelin 2-də daha da genişləndi. Bu zaman Ağstafa və Yevlax stansiyalarının fəhlələri və xırda qulluqçuları da Bakı, Hacıqabul və Yelizavetpol stansiyalarının tətılçilərinin irəli sürdükləri tələbləri müdafiə etdilər. Tətıl mübarizəsi getdikcə Zaqafqaziya dəmiryolunun başqa stansiyalarına yayıldı. Bakı-Tiflis xəttindəki tətıl aprelin 3 və 4-də artıq ümumi şəkil almış oldu.

Bakı Komitəsi tətıl 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» qəzetində dərc olunan materiallardan aydın etmək olur ki, tətıl 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; А.Раевски. Большевизм и меньшевизм в Баку 1904-1905 гг. Bakı, 1930, səh. 146-149.

inandırıcı surətdə izah etməsi nəticəsində fəhlələr artıq maddi-məişət məsələləri ilə 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 tətıl geniş vüsət alırdı. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisi özünün xüsusi raportunda bu barədə yazırdı: «Dəmiryolda tətıl hərəkətinin 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 başqaları tətilin hazırlanması və genişlənməsinə rəhbərlik edirdilər. Tətilin hazırlanmasında və keçirilməsində fəal iştirak edən bolşevik N.Kovnik öz xatirəsində yazırdı: «Biz martın ortalarından (1905-ci ilin -M.P.) dəmiryol fəhlə qulluqçularının tətlini hazırlamağa başladıq. Aprelin 1-də tətıl elan olundu. Hamını teatr binasına dəvət etdik. Mən tələbnaməmizi oxuyub depo rəisinə verdim. Hamının 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.) tətillərinin əsas təşkilatçılarından biri olan çilingər köməkçisi Yakov Kovnik fəhlələr içərisində güclü təbliğat aparır... fəh-

¹ «Пролетари» qəzeti, 3 iyun 1905-ci il; A.Раевски. 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 MLI Azərbaycan ilialı partiya arxivi, 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 tətlinin ən görkəmli başçılarından biri oldu.

⁴ MLI Azərbaycan filialı partiya arxivi, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 53.

lələri tətilə təhrik edir.¹ Xəfiyyə idarəsi hələ 1903-cü ildən Kovnikin 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 yazırdı: «Aprelin 2-də bütün Zaqafqaziya dəmiryolu xətti tətil etdi... hərəkət kəsildi. Tətil başlananda iqtisadi xarakter daşıyırdı. Lakin hadisələr elə inkişaf etdi ki, o böyüyüb siyasi məzmun aldı. Hətta siyasi şüarlar, müəssisələr məclisi çağırılması və s. tələblər irəli sürüldü... Dəmiryol rayonunda qısamüddətli mitinqlər və kütləvi nümayişlər keçirildi. Tətilə bütünlüklə 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 Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələrinə» başlığı altında intibahnamə buraxdı. İntibahnamədə Zaqafqaziya 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, yığıncalara icazə verilməməsi, ictimai hüquqsuzluq və s. səbəblər

¹ Azərb. SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 5-6, 58, 64.

² MLI Azərbaycan filialı partiya arxivi, fond 276, siyahı 7, iş 79, vər. 5-6.

³ Yənə orada, siyahı 2, iş 8, vər. 106.

⁴ Yənə orada, iş 10, vər. 3.

bizi tətıl etməyə vadar etdi».¹ İntibahnamə Vladiqafqaz dəmiryol fəhlələrini tətılə qoşulmağa çağırın sözlərlə qurtarırdı.

Çar hökumətinin zorakı tədbirləri fəhlələri mübarizədən yayındıra bilmədi. Aprelin 2-də Bakı-Tiflis xəttində sərnışın qatarları hərbi qüvvələrin köməyi ilə çox çətinliklə işləyirdi. Yüklə qatarlarının hərəkəti isə tamamilə kəsilmış, teleqraf və poçtanın işi pozulmuşdu. Aprelin 4-də isə Bakıdan tamamilə poçta göndərilmədi.²

Ümumi tətıl nəticəsində aprelin 5-dən etibarən Zaqafqaziya dəmiryolunun bütün xəttlərində qatarların hərəkəti tamamilə kəsildi.³ «Каспи» qəzetinin verdiyi xəbərə görə Ağstafa, Yelizavetpol, Yevlax, Hacıqabul və Kürdəmir kimi böyük stansiyalarda qəbul edilib göndərilməyən qatarlar, boş vaqonlar o qədər yığılmışdı ki, hərəkət etmək üçün artıq yer yox idi.⁴ Həmin gün Bakıdan Tiflisə yola salınan axırınclı qatar Tiflisə çatmamış Mixaylovo stansiyasında saxlanıldı.⁵

Tətıl edən dəmiryol fəhlələri xüsusi tələbnamələrlə çıxış edirdilər. Bu cəhətdən Bakı depo fəhlələrinin irəli sürdükləri tələblər daha böyük əhəmiyyət kəsb edirdi. Tətilin başlanğıcında depo fəhlələri 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, tətıl etmək üstə həbslər aparılmaması və başqa siyasi tələblər də irəli sürülürdü.⁶

¹ Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 44; Göstərilən külliyyat, səh. 122.

² SSRİ MDTA fond 1289, siyahı 8, iş 4, vər. 85; SSRİ MDOİA fond 102, iş 4, hissə 4, vər. 17.

³ Yənə orada, «Бакинские известия» qəzeti №64, 7 aprel 1905-ci il.

⁴ «Каспи» 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 vasitələrə əl atır, təqibləri və həbsləri artırırdı. Aprelin 3-də depo fəhlələri arasında intibahnamələr yaymaq və təbliğat işi aparmaq üstündə xeyli adam həbs olunmuşdu.³

Maşinistlərin tətilə qoşulması ilə hərəkət daha çox genişləndi. Məlum olduğu kimi dəmiryol fəhlələri içərisində maşinistlər nisbətən çox maaş alan bir zümrəni təşkil edirdilər. Digər tərəfdən işin təbiətindən asılı olaraq maşinistlər daim hərəkətdə idilər ki, bu da onları inqilabi mübarizəyə mütəşəkkil cəlb olunmalarına ciddi maneçilik törədirdi. Odur ki maşinistlərin 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, maşinistlər tətilə qoşulandan sonra Azərbaycanın Bakı, Hacıqabul, Yevlax və Yelizavetpol stansiyalarında tətil daha da geniş miqyas aldı.⁴ Yelizavetpolda isə tətilə maşinistlər rəhbərlik edirdilər. tətilçilər hər hansı bir işdən imtina edərək inadla mübarizə aparırdılar.

Bakı stansiyasında hakimiyyət demək olar ki, dəmiryol fəhlələrinin əlində idi. Maşinistlərin ardınca dəmiryol rabitə işçiləri tətil etdilər. 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 vermədi. Tətil hətta

¹ MLİ 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 münasibətində tərəddüd əmələ gəldi.

Dəmiryolçuların aprel tətilinin genişlənməsi hökumət dairələrində böyük qorxuya səbəb oldu. Tətilin qarşısını almaq üçün müxtəlif tədbirlərə əl atdılar. 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 yazırdı: «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 kütləsinə 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-qubernatoruna 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-qubernatorunun 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 göndiriləcəkləri haqda xəbərdarlıq edilirdi.¹

Belə hədələyici sərəncamlar eyni zamanda Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi tərəfindən də elan edildi. Fəhlələri aldatmaqda və onlara divan tutmaqda «mahir usta» sayılan parovoz şöbəsi rəisi Vartenburq Bakıya, eləcə də Azərbaycanın digər dəmiryol stansiyalarına göndərdikləri sərəncamlarda işləmək istəməyən maşinistləri dərhal işdən kənar edilməsi haqqında göstəriş verdi.² Sərəncamların birində 3 saat ərzində işə başlamayan maşinistləri Uzaq Şərqə, Sibirə və Orta Asiyaya sürgün edilməsi xəbərdarlıq edilirdi.³ Aprelin 6-dan sonra maşinistlərin vəziyyəti xeyli ağırlaşdı. Belə ki, Zakaspidən gətirilən 150 maşinist 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 əmrdə deyilirdi ki, «...işləmək istəməyənlər, xüsusilə işə başlamaq arzusunda olanlara maneçilik törədənlər dərhal həbs edilməli və sürgün olunmaq üçün qubernatorun sərəncamına göndərilməlidir. Dəmiryol teatrı 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 Bununla kifayətlənən qubernator aprelin 6-da vəğzalın «qorunması» üçün Bakıya daha bir rota soldat və bir kazak dəstəsi göndərilməsi haqqında əmr verdi.⁸

Bakıda bu zaman zorakı tədbirlər son dərəcə genişləndi. İki

¹ «Кавказ» qəzeti №92, 10 aprel 1905-ci il.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 6, vər. 1.

³ 1905 год в Тифлисе. Sənədlər külliyyatı, Tiflis, 1926, səh. 30-31.

⁴ Yənə 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 Yənə orada, vər. 11-12.

gün ərzində, aprelin 5-6-da burada tətil etmiş 400 nəfər dəmiryolçu həbs olundu. Bu da depoda çalışan fəhlə və ustaların demək olar ki, dördü üç hissəsini təşkil edirdi. Lakin tətilçilər soldat süngüsünə kazak dəstələrinin özbaşınalığına böyük mətanətlə müqavimət göstərirdilər. Aprelin 6-da Bakı stansiyasının maşinistləri yaymış olduqları vərəqədə tətilçiləri zorla işləməyə məcbur edən polis və kazakları xəbərdarlıq edərək yazırdılar ki, özümüzü və yoldaşlarımızı müdafiə etmək üçün biz də tədbirlər görəcəyik.¹ Bakı dəmiryolçuları tətil günlərində hətta silahlı üsyana başlamaq üçün təşəbbüs edərək zərbəyə zərbə ilə cavab vermək göstərdilər. Maşinistlər hətta ştrejkbrexerlik edən yoldaşlarına xəbərdarlıq edirdilər ki, onlar öz hərəkətlərində daha ağıllı və ehtiyatlı olmazlarsa yoldaşlıq məhkəməsi tərəfindən cəzalanacaqlar.²

Qeyd etmək lazımdır ki, Bakı, Hacıqabul, Yelizavetpol və başqa stansiyalarda tətiləri pozmaq üçün xəfiyyə idarəsi siyasi şüuru geri qalmış dəmiryolçuların və qismən çox maaş alan ixtisaslı fəhlələrin cüzi bir hissəsini öz tərəfinə cəkməyə müvəffəq ola bilmişdi. Maraqlı cəhət burasıdır ki, çarizm bu zaman «Истинные русские»³, «Комитет труженников», «Патриотические общества»⁴ adlanan mürtəcə təşkilatlar vasitəsilə tətilçilər içərisində ştrejkbrexerlərin işini gücləndirməyə çalışırdı. RSDFP BK və dəmiryol rayon təşkilatının buraxdığı vərəqə və bülletenlərdə «Истинные русские» mürtəcə təşkilatın məqsədi ifşa edilərək yazılırdı ki, kazakların köməyi ilə depoda «Qırmızılar»ı (sosial-demokrat təşkilatına qoşulanlar nəzərdə tutulur - M.P.) «itə-tə gətirmək istəyən» bu təşkilatın üzvlərini xuliqan adlandırmaq daha doğru olardı.⁵

1905-ci il aprel tətili günlərində həmin mürtəcə təşkilatlar Bakı və Hacıqabul stansiyalarında tətil başçılarını ələ keçirməklə,

¹ Azərbaycan SSR, MDTA, fond 484, siyahı 1, iş 4, vər. 8.

² Yəni orada; Göstərilən külliyyat, səh. 129.

³ V.İ.Lenin. Mərkəzi muzeyinin Bakı filialı, Neqativ fondu, inv. №9489.

⁴ V.İ.Lenin. Mərkəzi muzeyinin Bakı filialı, Neqativ fondu, inv. №9489; MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 276, siyahı 1, iş 201, vər. 4

⁵ V.İ.Lenin. Mərkəzi muzeyinin Bakı filialı, Neqativ fondu, inv. №9489.

ayrı-ayrı çıxışları yatırtmaqda xəfiyyə idarəsinə sədaqətlə xidmət edərək fəhlələri mübarizədən çəkəndirməyə çalışır, rus fəhlələri ilə yerli əhalidən olan dəmiryolçular arasında nifaq salmağa təşəbbüs edirdilər.¹ Lakin bolşeviklərin bacarıqlı rəhbərliyi, qabaqcıl rus fəhlələrinin və yerli fəhlələrin fəaliyyəti nəticəsində istər depo və emalatxana, istərsə də stansiyada geniş dəmiryolçu kütləsi onların ardınca getmədi. Dəmiryolçular hamısı yekdilliklə ümumi tətillə qoşuldular. «Истинные русские», «Комитет русских тружеников» kimi mürtəce polis-zubatovçu təşkilatların üzvləri isə fəhlələrin qəzəbindən və dərin nifrətindən 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 Nqliyyat Nazirinə Bakı stansiyasında tətillər tərəfindən sıxışdırılan «qulluqçuların» (ştreykbrexerlərin - M.P.) başqa yollara köçürülməsinə tərəfdar olmadığını bildirərək yazırdı ki, «...onlar indiki ixtişaşlı şəraitdə Zaqafqaziya 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.) Zaqafqaziya yollarında qalıb işləmələri üçün sərəncam verməni 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 şüuru zəif olan fəhlə və qulluqçuların cüzi bir hissəsinə qəpik-quruş vermək yolu ilə öz tərəfinə çəkməyə çalışırdı. Dəmiryol fəhlələrinin arasında yuxarıda göstərdiyimiz mürtəce təşkilatların yaradılması da fəhlə hərəkətinin 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 Yəni orada, vər. 372.

Çarizm Azərbaycan dəmiryolu fəhlələrinin aprel tətilinin yatırılmasında müşavirələr çağırmaq, fəhlə müvəkillərini dinləmək, fəhlələrin tələbnamələrini nəzərdən keçirmək üçün komissiyalar təşkil etmək və sair yalançı tədbirlərdən də istifadə edirdi. Fəhlə hərəkətini silah gücünə boğmaq mümkün olmadıqda çar hökuməti bir qayda olaraq müşavirə kompaniyasına əl atırdı. Belə üsuldan aprel tətili dövründə də istifadə olunmuşdu. Tətilin ən qızgın bir dövründə hökumət Zaqafqaziya dəmiryol fəhlələrinin vəziyyətini «nəzərdən keçirmək» məqsədi ilə aprelin əvvəlində Tiflisdə təcili müşavirə çağırdı.¹ Lakin «Qafqaz» qəzetinin xəbər verdiyi kimi, müşavirə başlıca olaraq tətilin yatırılması işində zorakı tədbirlərə əl atan jandarm-polis orqanlarına kömək etmək məqsədi güdürdü. Müşavirə fəhlələrə bəzi xırda-para güzəştlər vermək haqqında tövsiyə xarakterli qərar qəbul edərək öz işini başa çatdırdı.

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 yazırdı ki, «Hərbi vəziyyətlə əlaqədar olaraq dəmiryol fəhlə və qulluqçularının əmək haqqının artırılması xəzinənin ziyanıdır. Ona görə də dəmiryol idarəsi rəisləri əmək haqqını artırmaq haqqında heç bir təvəqqe 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 siyasət Bakıda və Hacıqabulda tətil hərəkətini qismən zəiflətdi. Aprelin 6-dan sonra tətilçilər arasında tərəddüd, işə başlamaq meylli özünü göstərməyə başladı. Lakin bununla belə Bakıda tətili

¹ «Кавказ» qəzeti №94, 12 aprel 1905-c il.

² «Кавказ» 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 yığınağını keçirmək qərarına gəldi. Lakin «Пролетари» qəzetində dərc olunan materialdan göründüyü kimi qubernatorun 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 tətilçilərin 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 təqətdən salmışdı. Onlar şərtə razı olduqlarını bildirdilər. Jandarm qapıdan çıxanların adlarını yazırdı. 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 özbaşınalığı daha da artdı. Tətil başçıları, hərəkətdə 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 Mitingdə tətlin dayandırılması haqqında qərar qəbul olundu² və Bakı müvəqqəti general qubernatorunun yanına 7 nəfərdən ibarət nümayəndə heyəti göndərildi. Fəhlə nümayəndələri qubernatora yığıncaqda qəbul edilmiş iki maddədən ibarət tələbnamə təqdim etdilər. Dəmiryolçular qubernatordan tətli üstə heç kəsi həbs etməmək, həbs edilmiş yoldaşların azad edilməsini və tətli günlərinin əmək haqqının verilməsini tələb edirdilər.³ Qubernator həmin tələblərin yerinə yetirilməsinə razılıq verməyə məcbur oldu. Yalnız bundan sonra Bakıda dəmiryolçuların tətli dayandırıldı. Aprelin 8-dən fəhlələr işə çıxmağa məcbur oldular.⁴

Bakı stansiyasında tətli silah gücünə yatırıldıqdan sonra Bakı Komitəsi aprelin 9-da buraxmış olduğu intibahnamədə dəmiryol fəhlələrinin tətlinin əhəmiyyətindən danışaraq yazırdı ki, çar hökuməti fəhlələrin maddi vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına düşmən münasibət bəsləyir. Hökumət tətli dövründə irəli sürülmüş xırda, xalis iqtisadi xarakter daşıyan tələbləri belə rədd etdi. İntibahnamədə daha sonra göstərilirdi ki, tətlin məğlubiyyətinə baxmayaraq o, Bakı dəmiryolçularına çox şey öyrətdi. Jandarm, kazak və soldatların zorakı hərəkətləri, terror, qanunsuz kütləvi həbslər, yolun hərbi vəziyyətdə olmasından istifadə edilərək törədilən özbaşınalılar fəhlələrdə hökumətə qarşı nifrət hissi oyatdı.⁵

Bakıda 1905-ci il aprel tətlinin yatırılması Azərbaycan dəmiryolunun başqa stansiyalarında baş verən çıxışların məğlubiyyətini sürətləndirmiş oldu. Belə ki, aprelin 9-da Hacıqabul və Yevlax stansiyalarında fəhlələr işə çıxmağa məcbur oldular.⁶ Yelizavetpol-Ağstafa xəttində isə tətli daha çox çəkdi.⁷ Lakin çar hökuməti bu rayonda tətli yatırımaq üçün geniş hərbi terror tət-

¹ «Бакинская Известия» qəzeti, №67, 10 aprel 1905-ci il.

² V.İ.Lenin Mərkəzi Muzeyinin Bakı filiali, 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 Yənə orada, vər. 265.

biq etdi, Martın 31-i ilə aprelin 2-si arasında təkcə Yelizavetpola sayı 400 nəfərdən artıq olan 2 rota soldat¹ və böyük kazak cəza dəstəsi gətirildi. Hərbi hissələr tətılçiləri işə çıxmağa məcbur etmək üçün bütün zorakı tədbirlərdən istifadə etdilər. Beləliklə, hökumət Ağstafa-Yelizavetpol rayonunda dəmiryol fəhlələrinin müqavimətini qıraraq aprelin 12-də tətili tamamilə yatıra bildi.²

1905-ci ilin yazında Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin geniş vüsət alan tətıl hərəkəti iki həftə davam etdikdən sonra silah gücünə yatırıldı. Bolşevik qəzeti «Вперед» Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il mart-aprel çıxışlarından və onun məğlubiyyət səbəblərindən bəhs edərək yazırdı ki, bu tətilin məğlubiyyətinə səbəb təkcə fəhlələrlə qulluqçuların çıxışının yaxşı uzlaşdırılmamasında deyildi. Tətıl 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 burjuva siyasəti 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 vermədilər. Təfriqəçilik mövqeyində duran şendrikovçular proletariati sex-istehsalat prinsipinə əsasən parçalamaqla RSDFP BK-nın inqilabi hərəkətdə bütün fəhlə sinfinin birliyi siyasətinə qarşı çıxırdılar.

Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin 1905-ci il yaz tətili zamanı məğlubiyyətə uğramalarından razı qalaraq şendrikovçular özlərinin «Рабочий листок» qəzetində yazırdılar: «Dəmiryol fəhlələrinin bədbəxtliyi bütövlükdə ondadır ki, onlar tətillə bizimlə (şendrikovçularla - M.P.) razılaşmadan başlamışdılar».⁴

¹ SSRİ MDTA fond 400, siyahı 5, iş 4, hissə 1, vər. 253, 307, 380-382.

² SSRİ MDTA fond 273, siyahı 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: А.Раевски. Большевизм и меньшевизм в Баку в 1904-1905 гг. Баки, 1930, səh. 148.)

Beləliklə, onlar proletar həmrəyliyi prinsipinin adi 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 gözətçisi,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 hərəkəti çar hökumətinə böyük maddi zərər yetirdi. 1905-ci ilin təkcə yanvar-fevral aylarında 1904-cü ilin müvafiq dövrü ilə müqayisə etmiş olarıqsa onda görürük ki, Zaqafqaziya dəmiryolları 1 milyon 200 min manat zərər çəkmişdi.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 hərəkəti 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 proletariyatının daha şüurlu təbəqəsini hərəkata qoşulmuş kütlədən ayırmış oldu ki, bu da tətili əhəmiyyətli dərəcədə zəiflətməmiş 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 yazırdı 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 hərəkətin 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 Vladıqafqaz yoluna keçirmək üçün Bakı bolşeviklərinin göstərdiyi təşəbbüs təqdirəlayiq idi. Bakı dəmiryol fəhlələrinin tətilinin təsiri altında aprelin 22-də Vladıqafqaz dəmiryolunun Dərbənd stansiyasında teleqrafçılar işi dayandırdı, digər stansiyalarda işə müdiriyyətə tələbnamələr verildi.⁴ Lakin aprelin 23-də hökumətin gördüyü təcili tədbirlər və Vladıqafqaz dəmiryolunun hərbi və-

¹ Г.Г.Тевзадзе. Из истории революционной борьбы железнодорожных рабочих Грузии (1905-1907 гг.0 Автореферат, Тбилиси, 1960, səh. 10.

² «Вперед» qəzeti №16, 17 aprel 1905-ci il.

³ МЛІ Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 66-67; Очерки истории Коммунистической партии Грузии, I hissə, Тбилиси, 1967, səh. 122; Революция 1905-1907 гг. в Грузии. Сборник документов. Тбилиси, 1956, səh. 201; Революционное движение в Армении 1905-1907 гг. Сборник документов и материалов. Yerevan, 1955, səh. 128.

⁴ МЛІ Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 66-67

ziyyətdə elan olunması tətilin genişlənməsinə imkan vermədi.¹ Buna baxmayaraq Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin inadlı mübarizəsi Vladıqafqaz dəmiryolçuların 1905-ci ilin yay tətillərinin başlanmasına təkan vermiş oldu. Zaqafqaziya dəmiryolları jandarm idarəsinin rəisi Qafqaz polis rəisinə yazdığı raportların birində göstərirdi ki, Zaqafqaziya «dəmiryolunda baş vermiş tətillərin hamısı heç şübhəsiz ki, bütün Rusiyanı, o cümlədən Qafqazı əhatə edən hərəkətlə əlaqədar olmuşdu».²

1905-ci il aprel tətili Azərbaycan bolşeviklərinin 1 Mayı qarşılamaq üçün apardığı böyük siyasi hazırlıq işinin bir hissəsini təşkil etdi. Azərbaycan dəmiryolçularının 1905-ci il aprel tətilinin məğlubiyyətlə nəticələnməsinə baxmayaraq, onun zəhmətkeşləri inqilabi mübarizə bayrağı altında birləşdirməklə böyük tarixi əhəmiyyəti var idi. Tətil dəmiryol fəhlələri içərisində şüurluluğun, sinfi həmrəyliyin və mütəşəkkilliyyənin yüksəldiyini göstərdi.³ Aprel tətilindən sonra Bakı, Biləcəri, 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 Zaqafqaziyada, hətta Ümumrusiya miqyasında tez-tez çıxış etməyə başladılar ki, bunun da Azərbaycanda inqilab hərəkətinin 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 arxivi, 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 qızğın hazırlaşdılar. Azərbaycan bolşevikləri qurultayın çağırılması işində fəal iştirak edirdilər.

Mənşeviklərin pozuculuq işlərinə baxmayaraq bolşeviklər 1905-ci ilin aprelində Londonda RSDFP III qurultayını çağırıdılar. Mənşeviklər III qurultayda iştirak etmədilər. Onlar Cenevrədə özlərinin ayrıca qurultaylarını keçirdilər. Rusiyada sosial-demokratiyanın 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 ucqarlarda fəhlə hərəkətinin 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 inqilabın tam və qəti qələbəsini təmin edə biləcək partiya taktikasını müəyyən etdi, siyasi mübarizə vasitəsi kimi kütləvi siyasi tətillərin, xüsusilə ümumi tətillərin və nəhayət silahlı üsyanların həlledici əhəmiyyətini qeyd etdi.

RSDFP III qurultayı nümayəndələri, şəxsən V.İ.Lenin Zaqafqaziyada fəhlə hərəkətinin 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 üsyanı başlamaq dərəcəsinə qədər yüksəldiyi göstərilirdi.¹ Partiyanın III qurultayı Zaqafqaziyada partiya siyasi işi daha da genişləndirməyi, qeyri-leqal ədəbiyyatın yayılmasına ciddi fikir verməyi, mitinq və yığıncaqlardan, habelə dərnlərdən təbliğata və təşviqat üçün müntəzəm istifadə etməyi partiya təşkilatları qarşısında bir vəzifə olaraq qoydu.

RSDFP III qurultayının qərarları Azərbaycan bolşevikləri tərəfindən qızğın 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-ci ilin yazı və yayında ölkədə yüksəlməkdə olan inqilab bolşeviklərin taktikasının düzgünlüyünü bir daha sübut etdi. May günlərində inqilabi hərəkət yeni bir qüvvə ilə artdı. Fəhlə Rusiyası proletar bayramını 200 mindən çox adamın iştirak etdiyi tətilərlə və nümayişlərlə qeyd etdi.

Rusiyada olduğu kimi, Azərbaycanda da 1905-ci ilin yazında siyasi kütləvi tətillərin genişlənməsi inqilabi qüvvələri səfərbərliyə almaqda, zəhmətkeşlərin çarizmə qarşı sonrakı açıq çıxışlarını təşkil etmək işində qüdrətli bir vasitə oldu. Dəmiryol fəhlələri də bu zaman bolşeviklərin rəhbərliyi altında tətil hərəkətində iştirak edir, hökumət qarşısında siyasi və iqtisadi tələblər qoyurdu. Dəmiryol fəhlələrinin tətiləri Rusiyanın, 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 gününə düşdüyünü 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 çağırırdı.¹ Bakı bolşevikləri «Rədd olsun müharibə!», «Yaşasın azadlıq və xalq hakimiyyəti!», «Yaşasın 8 saatlıq iş günü!», «Yaşasın sosializm uğrunda proletariatın mübarizəsi!» və başqa şüarlar altında geniş təşviqat aparır, fəhlələri may tətilinə hazırlayırdılar. Fəhlələrin siyasi tətili əleyhinə çıxış edən menşevik-şəndirlikovçulara, 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 MDOİA fond 102, siyahı 233, iş 5, hissə 10, vər. 10.

dəmiryol fəhlələri də 1905-ci il may nümayişlərində iştirak etdilər.¹ Dəmiryolçular isə tətil və nümayişlərdə digər sənaye sahələrində çalışan fəhlələrlə bir sırada durdular.

Qeyd etmək lazımdır ki, 1905-ci il may nümayişində, eləcə də Bakıda bolşeviklərin keçirdiyi 2 günlük tətildə dəmiryol fəhlələri zəif iştirak etmişlər. Bunun da səbəbi aprel tətili zor gücünə yatırıqdan sonra hökumət silahlı qüvvələri ayrı-ayrı stansiyalardan nəinki aparmamış, əksinə fəhlələrin may nümayişinə hazırlaşdıqlarını görərək aprelin 29-30-da yeni gətirilmiş qoşunların köməyi ilə Zaqafqaziya dəmiryolunun qorunmasını daha da möhkəmləndirmişdi.² Mayın 1-də gözləniləcək nümayişə yatırmaqda 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 gözətçilik edirdi.⁴

Dəmiryol fəhlələrinin may tətilində zəif iştirak etmələrinin digər səbəbi isə dəmiryol fəhlələrinin əzəmətli aprel tətilinin yatırılmasından cəmi iki həftə keçməsi, fəhlələrin çəkdiqləri 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 çıxarılmışdılar ki, bu da heç şübhəsiz may nümayişində dəmiryolçuların iştirakına mənfi təsir etmiş oldu.

Bütün bunlara baxmayaraq Azərbaycanın ən böyük dəmiryol stansiyaları olan Bakıda və Yelizavetpolda bolşeviklərin fəhlələri may nümayişinə çağıran, 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; Yənə orada, iş 21, vər. 87.

³ Yənə orada, vər. 359-360, 364, 370.

⁴ Yənə orada.

edib yaya bilmişdilər. Mayın 2-də jandarm Yelizavetpol stansiyasında tətili yatırtmaq üçün gətirilmiş soldatları inqilabi hərəkata qoşulmağa çağıran 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 bilmişdi.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 pisləniliirdi.

Hökumət əleyhinə yazılmış və fəhlələri inqilabi mübarizəyə çağıran intibahnamələr və başqa gizli vərəqələr Bakı stansiyasının dəmiryolçuları arasında da tapılırdı.³ RSDFP-nin dəmiryol təşkilatı tərəfindən «Vladıqafqaz 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 Rusiyanın bütün fəhlələri ilə birlikdə özlərinin hüququ və iqtisadi vəziyyətlərini yaxşılaşdırmaq uğrunda mübarizəyə qalxmışdır.

Dəmiryol fəhlələrinin inadlı çıxışları qarşısında Vladıqafqaz yolunun müdiriyyəti hiylə işlətmək - xırda-para vədlər elan etmək siyasətinə keçmişdir. Eyni zamanda kazak qamçısı və soldat süngüsünün köməyi ilə müdiriyyət fəhlələr üzərində öz təzyiqini daha da artırmışdır. Belə ki, 21 №-li əmr^x ... Vladıqafqaz də-

¹ SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 233, iş 5, hissə 65, vər. 3.

² Yənə orada.

³ Azərbaycan SSR MDTA fond 484, siyahı 1, iş 5, vər. 214.

^x Vladıqafqaz dəmiryolunda inqilab hərəkətinin gündən-günə yüksəlməsi ilə əlaqədar olaraq 1905-ci il martın 29-da yolun müdiriyyəti 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 Vladıqafqaz yolunda fəhlələrin böyük narazılığına səbəb oldu.

miryolunda fəhlələrin hər bir işinə, hətta ailə həyatlarına da müdiriyyətin qarışmasına imkan verirdi».¹ İntibahnamədə sonra yazılırdı: «Biz şüurlu fəhlə və qulluqçular hamını birliyə çağırırıq. Ümumi düşmənimiz qarşısında mehribancasına bir təşkilatda birləşək. Biz hamımız eyni zülmə məruz qalıraq. Polis zorakılığı və özbaşınalığından kontor işçisi də, fəhlə də, maşinist də, konduktor da, yoldəyişdirici də, bir sözlə hamımız, eyni dərəcədə əziyyət çəkirik. Biz dəmiryol proletariatı 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 təbə 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 tətillə çağıran vərəq və intibahnamələr yayırdılar. Azərbaycan bolşevikləri bu zaman başqa dəmiryol xəttlərində də fəaliyyət göstərir, dəmiryolçuları həmrəy çıxışlara, birgə mübarizəyə çağırırdılar. Don xəfiyyə idarəsinin məlumatından göründüyü kimi 1905-ci ilin aprel-may aylarında Zaqafqaziya, xüsusən Bakıdan Rostova çoxlu təbliğatçı göndərilmişdi. Onlar Vladıqafqaz dəmiryolunun iri stansiyalarında intibahnamələr yayaraq dəmiryolçuları tətillə çağırırdılar. Bakı bolşeviklərinin müraciəti Vladıqafqaz dəmiryolçuları tərəfindən müsbət qarşılandı; mayın 6 ilə 18 arasında bu yolda bir sıra tətillər keçirilirdi.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. Pokrovskinin redaktəsi altında, М.-Л., 1925, səh. 384.

miryolçulara, o cümlədən Biləcəri stansiyası fəhlələrinə də müraciət edərək onları tətillər hərəkatında çıxış etməyə çağırırdı.¹ Lakin qeyri-mütəşəkkil keçən bu tətili hökumət tezliklə yatıra bildi.

1905-ci il iyun ayında Zaqafqaziya dəmiryolunun Tiflis, Batum, Poti, Kutaisi və digər stansiyalarında depo fəhlələri tətillər 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 gətdikcə genişləndi. Müxtəlif yerlərdə mitinqlər təşkil edildi. Qubernatorun göstərişilə polislər nümayişçilər üzərinə hücumla keçdi. Birinci olaraq nümayişin əsas təşkilatçıları - depo fəhlələri N.Y.Kovnik, M.A.Mjaçik, K.K.Maxaradze həbs olundu. Kazakların və polislərin azğınlığına baxmayaraq nümayişçilər mütəşəkkil sıralarla inqilabi mahnılar oxuya-oxuya şəhərin küçələrindən keçərək evlərinə dağılışdılar.⁴

Yelizavetpol stansiyasında da depo, hərəkət xidməti, habelə neft kəməri fəhlələri tətillər etdi. Tətillər Yevlaxdan Ağstafayadək bütün stansiyaları bürüdü. Qatarların hərəkəti dayandı. Lakin tətillər cəmi bir gün çəkdi.⁵ «Пролетари» qəzeti Yelizavetpol, Ağstafa, Yevlax və digər stansiyalarda başlanan iyun tətillərinin cəmi bir gün davam etməsini fəhlələrin siyasi şüurunun kifayət qədər inkişaf etməməsi və menşeviklərin pozuculuq fəaliyyətilə izah edirdi. Qəzet tətillərin 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.Покровскинinin redaktəsi altında, М.-Л, 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 Yəni orada.

dən ibarət tələbnamə hazırlayaraq Vladıqafqaz dəmiryolu müdiriyyətinə təqdim etdilər.¹ Biləcərilər əmək haqqının 15-25 faiz artırılmasını, iş gününün qısaldılmasını, iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, pulsuz tibbi yardım və təhsilin tətbiqini və sair tələbləri irəli sürdülər.

Lakin tezliklə məlum oldu ki, müdiriyyət 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 idarəsindən də belə bir sərəncam alındı. Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi xəbərdarlıq edirdi ki, özbaşına işi dayandırmış fəhlə və qulluqçulara əmək haqqı verilməyəcək, tətil edənlər isə işdən çıxarılacaqlar.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 sərəncamlara baxmayaraq may və iyun çıxışları Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin ardıcıl inqilabi mübarizə apardığını göstərirdi. Çarizmin yerli hakimiyyət orqanlarını son dərəcə narahat edən bu çıxışlar Mərkəzi Rusiyadakı inqilabi hərəkətlə sıx əlaqədə inkişaf edirdi. Bu da 1905-ci il iyul-sentyabr aylarında Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin baş verən yeni daha güclü çıxışlarına böyük təsir göstərmiş oldu.

1905-ci ilin iyul ayında Vladıqafqaz dəmiryolunda təkrar tətil başlandı. Tətil iyulun 11-dən 30-dək davam etdi. Tətil yolun bütün xəttlərini, o cümlədən Bakı-Petrovsk xəttini də əhatə etdi.

Vladıqafqaz 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.

Vladıqafqaz dəmiryolunda keçiriləcək iyul tətilinə sosial-demokrat təşkilatları əvvəlcədən hazırlıq işləri aparırdılar. Bütün ölkəni inqilab alovları bürüdüyü bir zamanda bolşeviklər Vladıqafqaz dəmiryolçularını ümumi tətilə çağırmağı məqsəduyğun 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 müdiriyyə-tə təqdim olunacaq tələbnaməni müzakirə edərək bəyəndi.²

Beləliklə, Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələrinin ümumi tətilinin iyulun 10-da birinci olaraq Mineralni-Vod stansiyasında başlan-ması qərara alındı. Tələbnamədə isə iqtisadi tələblərlə yanaşı bir çox siyasi tələblər: Rus-Yapon müharibəsinin dayandırılması, 8 saatlıq iş günü, Vladıqafqaz 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 ayın-da Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələrinin ümumi siyasi tətilinin keçirilməsi üçün istər Şimali Qafqaz, istərsə də Zaqafqaziya, xüsusilə Bakı bolşevikləri əvvəlcədən böyük hazırlıq işləri aparmışlar.⁴

Vladıqafqaz dəmiryolunun başqa stansiyaları içərisində Biləcəri stansiyasının fəhlələri tez-tez baş verən tətil və inqilabi çıxış-ları ilə çar hökumətini çox narahat edirdilər. Həmişə olduğu kimi, bu dəfə də Biləcəri dəmiryol fəhlələri Vladıqafqaz dəmiryolçula-rının ümumi siyasi tətilində iştirakı ilə fərqlənmiş oldular.

Qeyd etmək lazımdır ki, Biləcəridən Dərbəndədək uzanan dəmiryol xətti Vladıqafqaz dəmiryolunun bir hissəsi idi. Vladıqafqaz dəmiryolunun Azərbaycan xəttinin uzunluğu isə 230 ki-lometrədən artıq idi. Bu xəttə daxil olan Biləcəri stansiyası Azər-

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

² Yəni orada.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 51, vər. 218; П.В.Семерини. 1905 год на Дону, Ростов, 1940, səh. 73; «Бакү» qəzeti №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 Vladıqafqaz dəmiryolları birləşirdi. Maraqlıdır ki, burada fəhlə və qulluqçuların eyni küçə və məhəllələrdə yaşamalarına baxmayaraq, onlar iş yerinə görə iki müstəqil dəmiryol idarəsinə - dövlətə məxsus Zaqafqaziya və xüsusi kapitalla məxsus olan Vladıqafqaz dəmiryolları idarələrinə tabe idilər. Biləcəridə həm Zaqafqaziya, həm də Vladıqafqaz dəmiryollarına məxsus depo, stansiya, rabitə şöbəsi və digər müəssisələr vardı. Biləcəri dəmiryol qovşağında yerləşən iki depoda 500 nəfərə yaxın fəhlə çalışırdı. Fəhlələrin və xırda qulluqçuların ağır maddi vəziyyəti, iş və məişət 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 yazırdı ki, tətillərin səbəbini mənə elə gəlir ki, daha dərin mətləblərdə, başqa sözlə «özünün maddi və iş vəziyyətindən heç də razı qalmayan kütlələrin ümumi əhval-ruhiyyəsində axtarmaq lazımdır».¹

Biləcəri stansiyasının özünəməxsus vəziyyəti burada partiya-siyasi işini genişləndirməyə də əlverişli şərait yaradırdı.

Bu dövrdə Vladıqafqaz 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 salmışdı».²

1905-ci ilin yazı ilə yayında bütün Rusiyanı təlatümə gətirən tətillər Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələrinin mütləqiyyət və burjuaziya əleyhinə yeni çıxışlarına təkan verdi.

Vladıqafqaz 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 Yəni orada, iş 51, vər. 218.

tətil ərəfəsində bolşeviklər fəhlələri ümumi siyasi tətilə çağıran intibahnamə və vərəqələr çap etmişdilər. Təkcə RSDFP Kuban komitəsinə daxil olan bir qrup bolşevik tərəfindən «Bütün Vladıqafqaz 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, mütləqiyyətin xalq hökuməti ilə əvəz edilməsi lüzumu göstərilirdi.²

Tətilin keçirilməsi üçün Şimali Qafqaz bolşevikləri ilə yanaşı Zaqafqaziya, 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 may-iyun aylarında RSDFP BK fəhlələri tətilə çağıran 65-dən çox intibahnamə buraxmışdı.⁵

1905-ci ilin yaz-yay təilləri dövründə Biləcəridə Fyodr Xapilin, Bəxtiyar Ağamoğlu oğlu, Riza Baba Eldarov, Pyotr Butırkin və başqa qabaqcıl dəmiryolçulardan ibarət sosial-demokrat təşkilatı tətil və çıxışların hazırlanması və keçirilməsində fəal surətdə iştirak edirdi.⁶

1905-ci ilin iyul tətilinə birinci olaraq Biləcəri dəmiryolçuları qoşuldular. Belə ki, Vladıqafqaz 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 Вах: «Пролетарская революция» журналі, 1926, №6 (53), səh. 260-261.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, siyahı 1, iş 133, vər. 4.

⁴ Вах: Ə.N.Quliyev. Alyoşa Caparidze (tarixi bibliografik oçerk), Bakı, 1957, səh. 56.

⁵ В.Ю.Самедов, распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Ч.П. Годы первой русской революции, Bakı, 1966, səh. 41.

⁶ «Исторический архив» журналі, 1960, №5, səh 192; А.И.Мельчин. Яков Петрович Бутырин. Ордженикидзе, 1957, səh. 3, SSRİ MDOİA, fond PD, XŞ, iş. 2455, 3-cü cild, vər. 4-5.

dı.¹ İyulun 7-də səhər saat 10-da Biləcəri depo fəhlələri yol idarəsinə göndərilən tələbnaməyə cavab almaq üçün işi dayandırıb, deponun həyatında mitinqə toplaşdılar. Onlar depo rəisini də yığıncağa 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» - deyərək yoldaşlarını tətilə çağırdı.² Hiddətlənmiş fəhlələrin artıq səbri tükənmişdi. Vəziyyətin gərginliyini görən rəis fəhlələri dilə tutub işə qaytarmaq istədi. Lakin yığıncaq iştirakçıları rəisi nəinki eşitmək istəmədilər, hətta onu təhqir etdilər, rəisin köməkçisini isə yaxşıca yumruqladılar.³ Yığıncaqda çilingər Georgi Baranov, ocaqçı Bəxtiyar Ağamoğlu oğlu, xarrat Derqaçov, qazançı Fyodr Klimov, xarrat Malışkin, sırayı fəhlələrdən Qorbulyov, 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 müdiriyyətin Biləcəriyə göndərdiyi teleqramda deyilirdi: «Fəhlələrə bildirin ki, onların iyunun 27-də yol idarəsi müdirinə göndərdikləri tələbnamə qəbul edilmir. Mövcud şəraitdə işləmək istəməyənlər işə işdən çıxarılır.»⁵

Məhz bundan hiddətlənən Biləcəri fəhlələri Vladıqafqaz 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 Yəni orada, vər. 36.

⁴ Yəni orada, iş. 29, vər. 24-25.

⁵ Yəni 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 vüsət ala bilmədi. Çünki yığıncağı dağıtmaq üçün gələn xəfiyyəçilər heç kəsi, hətta deponun rəisini təhqir edən və onun köməkçisini kö-təkləyən 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 səhərişi gün, yəni iyulun 8-də işə çıxmalı oldular.²

İyulun 10-da fəhlələr yenə də işi dayandırdılar. Depoda səkittliyi təmin etmək məqsədi ilə yenidən oraya polis nəfərləri göndərildi. Polis rəisinin göstərişi ilə Baranov və daha bir neçə fəhlə həbs edildi, bu da fəhlələrin qəzəbini daha da şiddətləndirdi. İyulun 10-da səhər depo fəhlələri yığıncağa toplaşdılar. Orada qərara alındı ki, həbs olunan fəhlələr azad edilməyincə onlar işə başlamayacaqlar.³ Bundan qorxuya düşən depo rəisi və Biləcəri stansiyasının xəfiyyə rətmistri 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 Vladıqafqaz dəmiryolunun digər stansiyalarında başlanan ümumi siyasi tətilə 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, Bakı, 1956, səh. 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, səh. 191, 200.

burqa göndərilən bir teleqramda bu barədə deyilirdi: «Biləcəriyə dünənə nisbətən vəziyyət daha da ağırlaşmışdır, gözətçilər və habelə bütün xırda qulluqçılar tətildə qoşulmuşlar».¹

Biləcəri fəhlələri Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələrinin ümumi siyasi tətilinə qoşularaq, öz mübarizəsində Vladıqafqaz dəmiryol fəhlə və qulluqçılarının irəli sürdüləri 48 maddədən ibarət olan tələbləri müdafiə etdilər.² Buna baxmayaraq, Azərbaycan dəmiryolçuları bu ümumi tələblərə öz tələblərini də əlavə edərək, onların qəbul olunmasına çalışdılar. Bu tələblər iki maddədə ifadə olunmuşdu: 1) 27 iyun tarixli tələbnamənin bütün maddələrinin yerinə yetirilməsi; 2) həbsə alınmış yoldaşların azad edilməsi.³

Azərbaycan dəmiryolçılarının tələbləri əvvəllər iqtisadi məsələləri əhatə edirdi. Lakin onlar ümumi tətilə qoşulduqdan sonra bunlara bir sıra siyasi tələblər də əlavə olundu. Oraya Vladıqafqaz dəmiryolunda hərbi vəziyyətin götürülməsi, ümumi, müstəqim və gizli səsvermə yolu ilə seçilmiş Müəssisələr məclisinin çağırılması, yığıncaq, 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 iyulun 15-22-si arasındakı dövrləri əhatə edirdi. Birinci mərhələdə fəhlələr öz tələblərini irəli sürür, arabir işi dayandırır, qısamüddətli tətil edir, ümumi yığıncaqlar keçirir, bu və ya digər məsələ münasibəti ilə öz etirazlarını bildirirdilər. İkinci mərhələdə isə Azərbaycan dəmiryolçularının tətili fasiləsiz və daha mütəşəkkil keçirdi.

İyulun 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. İyulun 15-də Rostova gedəsi olan bir neçə yük və sərnəşin qatarı Bakı stansiyasında saxlanılmışdı.¹ Ümumiyyətlə, iyulun 16-dan etibarən Bakı-Rostov arasında işləyən qatarların hərəkəti tamamilə kəsildi.² Vladıqafqaz dəmiryol idarəsinin rəisi Peterburqa göndərdiyi həyəcanlı teleqramında Biləcəri fəhlələrinin tətilinin kəskin xarakter aldığını xüsusi qeyd edərək yazırdı ki, Biləcəridə tətil mütəşəkkil keçir, burada hamı qətiyyətlə öz tələbləri uğrunda mübarizə aparır. Vəziyyət çox gərginləşmişdir. Biləcəri-Dərbənd xətti bütünlüklə tətilçilərin əlindədir.³ İyulun 18-də Yollar Nazirliyinə vurulan bir teleqramda 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... İyulun 15-də fəhlə və qulluqçular həmrəylik əlaməti olaraq yenidən Vladıqafqaz 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 sərnəşin qatarlarını yola salmaqdan imtina edərək, bir sıra tələblər irəli sürdü-

¹ «Каспи» qəzeti, 17 iyul 1905-ci il, №139.

² SSRİ MDTA, fond 587, siyahı 33, iş 19, vər. 92.

³ Yənə orada, fond 273, siyahı 12, iş 373, vər. 174.

⁴ Yənə 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 nümayişkarənə surətdə işi dayandırıb, depo fəhlələri tərəfindən irəli sürülən 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 yatırtmaqdan ötrü birinci gündən Biləcəri stansiyasına cəza dəstələri və hərbi qüvvələr göndərməyə başladı. İyulun 15-i ilə 18-i arasında tətili yatırtmaq üçün Biləcəriyə iki rotadan çox soldat və habelə hərbi dəmiryol batalyonu göndərildi.³ Yol idarəsinin və polisin cidd-cəhdinə baxmayaraq, Biləcəri dəmiryolçularının tətlini yatırtmaq mümkün olmadı. Yol idarəsinin ayrı-ayrı maşinistləri pul və mükafat təklif edərək, onları parovozları idarə etməyə çağırmaq cəhdi də nəticə vermədi.⁴ Azərbaycan 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 yatırtmağa çalışanlara müqavimət göstərirdilər.⁵

İyulun 18-də Vladıqafqaz dəmiryol idarəsinin müdiri Yollar Nazirliyinə yazırdı: «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 Yənə 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; Yənə orada, iş 51, vər. 99, 225; «Каспи» qəzeti, 17 iyul 1905-ci il, №139; Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции. Документы иматериалы, səh. 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 Vladıqafqaz, istərsə də Zaqafqaziya dəmiryolunda işlərin normal gedişini 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 Vladıqafqaz 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 başlamışdılar.

İyulun 17-də tətilçilərin iki dəfə ümumi yığıncağı keçirildi. Burada yeni tələblər müzakirə olundu. Onlar əsasən iqtisadi və siyasi xarakter daşıyırdı. Ümumi yığıncaq və mitinqlərdə depo fəhlələrinin rəhbəri bolşevik F.İ.Xapilin⁴, maşinist köməkçisi Gikineşvili, ocaqçı Bəxtiyar Ağamoğlu oğlu, hərəkət xidmətində çalışan dəmiryolçulardan Qornič, Mixaylov və başqaları çıxış edərək tətilçiləri tələblər yerinə yetirilməyincə işə başlamamağa çağırırdılar. Tətil təşkilatçılarının 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 Yəni 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 təqibi üzündən 1902-ci ildə Biləcəriyə gəlmişdi. 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 nəinki Biləcəridə dəmiryol fəhlələri arasında təbliğ edir və yayırdı, hətta Vladıqafqaz dəmiryol fəhlələrinin inzibati mərkəzi hesab olunan Rostov və Şimali Qafqazın digər sosial-demokrat təşkilatları ilə də müntəzəm əlaqə saxlayırdı. (bax: «Исторический архив» журналі, 1960, №5, səh. 192).

zu var idi. Tətil dövründə bu təşkilatçılar bütün məsələlərə baxır, mübarizəyə istiqamət verirdilər. Biləcəri rotmistri özü etiraf edirdi ki, tətilə başlıca olaraq montyor Xapilin, Ocaqçı Bəxtiyar Ağamoğlu oğlu, kontor işçisi Kolesnikov, maşinist köməkçisi Gikineşvili, xırda qulluqçulardan Qornic və Mixaylov rəhbərlik edirlər. Mixaylov, Bəxtiyar Ağamoğlu oğlu və Gikineşvili isə həm də mübariz döyüş dəstəsinin işinə rəhbərlik edirdilər. Rotmistrin yazdığına görə, döyüş dəstəsinin fəhlələr içərisində böyük təsiri vardı.¹

Biləcəri və başqa dəmiryol stansiyalarında fəhlələrin iyul tətilinin mütləq keçməsinə baxmayaraq, çarizmin cəza dəstələrinin şiddətli təzyiqini qırmaq mümkün olmadı. Belə ki, iyulun 18-də bütün iri stansiyalarda kifayət qədər hərbi qüvvə, polis dəstələri, habelə dəmiryol batalyonu yerləşdirilmişdi. Yalnız bu hazırlıqdan sonra yol idarəsi yeni sərəncam verib, tətilçilərə heç bir tələbin qəbul olunmayacağını və tətili davam etdirənlərin işdən qovulacağını bildirdi.

İyulun 20-də Biləcəri tətilinin başçıları həbs edildilər.² İyulun 21-də isə tətil komitəsinin həbs edilməsi ilə əlaqədar olaraq Biləcəri dəmiryolçularının ümumi yığınağı 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 olunmayınca işə başlamayacaqlar. Hər necə olursa-olsun tətili yatırtmağa çalışan hökumət orqanları səhəri gün həbs olunanların azad edilməsi haqqında göstəriş verdi. Bundan sonra fəhlələr işə başladılar.⁴ Lakin tətil yatırıldıqdan 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 «Baky» 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 yatırırdı. Vladıqafqaz 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 tətillərdə iştirak edənlər barəsində olduqca sərt tədbirlər görmüşdü. Belə ki, müdiriyyətin göstərişi ilə tətildə iştirak edən fəhlələr nəinki işdən kənar edilir, hətta onların bir hissəsinin ailələri yaşadığıları mənzillərdən belə çıxarıldı. Tətillərdə fəal iştirak edən fəhlələr barəsində isə yol idarəsinin qərarı belə idi: «sürgün etmək»². Buna görə də tətilin 6 nəfər fəal iştirakçısı sürgün edildi.³

Bütün bunlara baxmayaraq Vladıqafqaz dəmiryolunda, o cümlədən Biləcəri-Dərbənd xəttində tətilin uzun müddət davam etməsi, tətilçilərin qətiyyəti və dəyanəti çar hökumət dairələrini müəyyən güzəştlərə getməyə, tətilçilərin bəzi tədbirlərini yerinə yetirməyə məcbur etdi.⁴ Belə ki, müdiriyyət 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 sıxlaşdırıb ümumi düşməyə birgə müqavimət göstərmişdilər. Biləcəri tətili beynəlmill xarakter daşıyırdı, kapital və mütləqiyyətə qarşı mübarizə aparan inqilab döyüşçülərinin sıraları müxtəlif millətlərin nümayəndələrindən ibarət idi.

Biləcəri dəmiryolçularının ikihəftəlik inadlı mübarizəsi hədəf getmədi. O, Biləcəri fəhlələri üçün böyük inqilabi-siyasi əhəmiyyətə 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.

mütləqiyyətə 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 yığıncağa toplanan fəhlələr əmək haqqı, ictimai-siyasi hüquqsuzluq və başqa məsələləri müzakirə etdilər. Ümumi yığıncaqda 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 danışıq aparmaq üçün Tiflisə yola düşdü. Lakin yollar idarəsi bu tələbləri də rədd etdi.¹

Azərbaycan dəmiryolçularının iyul tətili yalnız Biləcəri-Dərbənd xəttini əhatə etməsənə 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 uğrunda mübarizəsinin mühüm bir vəsiləsinə təşkil edirdi.

Bakı proletariatının mübarizə əzmi qırılmamışdı. Onlar yeni sinfi döyüşlərə hazırlaşdılar. 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 qarşıladılar.

1905-ci il avqustun 16-da Bakı fəhlələrinin siyasi tətili başladı. Tətil hərəkətinin yüksəlişindən qorxuya düşən çar hökuməti və burjuva millətçiləri öz köhnə üsullarına əl atdılar. 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, yığıncaqlar keçirir, vərəqə və intibahnamələr yayırdılar. 1905-ci il avqustun 14-də, ümumi tətil ərəfəsində şəhərin Zavağzal rayonunda depo fəhlələrinin yığıncağı keçirildi. Başqa zavodların fəhlələrinin də iştirak etdiyi yığıncağa 150 nəfər adam toplaşmışdı.¹ Qubernatorun göstərişilə yığıncağı dağıtmaq üçün tezliklə qoşun hissəsi çağırıldı. Soldatlar əvvəl 11 nəfəri, sonra isə yığıncağın 3 nəfər əsas təşkilatçısını həbs etdilər.² Yığıncağın əsas təşkilatçılarından biri olan RSDFR Bakı Komitəsinin üzvü, bolşevik A.Roxlinin yaşadığı evdə axtarış aparıldı. Onun mənzilindən P.Lafarqın əsəri, RSDFP proqramının 1903-cü il Cenevrə nəşri və digər gizli sənədlər tapıldı. Jandarm A.S.Şengeliyinin 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 Zaqafqaziya və 30 min nəfəri birləşdirən Vladıqafqaz dəmiryolçularının apardıqları mübarizə ilə möhkəm bağlı idi. Bu dövrdə Azərbaycan dəmiryol fəhlələrinin bütün çıxışları beynəlmillətçilik 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 Yəni 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 sürdüləri 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 hərəkəti 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 üsyanı günlərində

1905-ci ilin payızında inqilab dalğaları bütün ölkəni bürüdü. Bir-birinin ardınca tətillər, fəhlələrin inqilabi çıxışları baş verdi. Rusiyada inqilabi hərəkətin 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 aprel 20-21-də Moskvada çağırılmış təsis qurultayında yaradılmışdı. Birinci qurultayda İttifaqın Mərkəzi bürosu seçilmiş, proqram və nizamnaməsi isə 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 esərlərə və menşeviklərə qarşı barışmaz mübarizə aparırdılar. (Bax: V.V.Romanov. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог. «Образование» журналі, 1907, №6, səh. 26).

oktyabrın 6-7-də Moskva dəmiryol qovşağı tətıl etdi. Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqının Moskvadakı Mərkəzi bürosu və dəmiryolçuların Peterqburqdakı nümayəndələr qurultayı¹ ölkənin bütün dəmiryolçularını moskvalılara kömək etməyə çağırıdılar. Moskva dəmiryolçularının ardınca Peterburq və ölkənin digər dəmiryollarında iş dayandırıldı. Artıq oktyabrın 17-də ölkənin 41 dəmiryol xətti tətıl edirdi.² Rusiyanın 750 min nəfərlik dəmiryolçular ordusunun demək olar ki, hamısı tətıl hərəkətinə qoşuldu.³

Dəmiryolçuların son dərəcə mütəşəkkil tətılı Rusiya proletariatını yenidən sinfi mübarizəyə qaldırdı. Oktyabr tətılı getdikcə Ümumrusiya tətilinə çevrildi. Bu tətillərdə 2 milyona qədər adam iştirak etdi.

RSDFP III qurultayının qərarlarına istinad edən bolşeviklər ümumi siyasi tətılın hazırlanmasına və keçirilməsinə inqilabi mübarizənin bir mərhələsi kimi böyük əhəmiyyət verdilər. V.İ.Lenin kütləvi siyasi tətillərin istər silahlı üsyanın başlanğıcında, istərsə də gedişində mühüm rol oynadığını xüsusilə 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.

Oktyabrın 14-də Zaqafqaziya dəmiryolçuları həmkarlar ittifaqı xüsusi intibahnamə ilə fəhlələrə müraciət etdi və onları Ümumrusiya dəmiryolçuları tətilinə qoşulmağa çağırırdı. Bolşevik-

¹ Б.М.Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. М. 1906, сәһ. 31, 33; И.М.Пушкарева. Железнодорожники России активные участники Октябрьской политической стачки. «Вопросы истории» журналі №12, 1958, сәһ. 158-159.

² И.М.Пушкарева. Göstərilən məqalə, «Вопросы истории» журналі №12, 1958, сәһ. 159.

³ Yənə orada, SSRİ tarixi II cild, Bakı, 1963, сәһ. 476.

⁴ V.İ.Lenin. Əsərləri 8-ci cild, сәһ. 342.

lər dəmiryolçuların demokratik təşkilatlarından inqilabi mübarizədə istiadə edirdilər. Onların fikrincə bu təşkilatlar kütlələri mütləqiyyətə qarşı qaldıra biləcək siyasi məktəb rolu oynamalı idi. Bu dövrdə kütlələri inqilabi hərəkətdən ayırmaq məqsədi ilə menşeviklərin irəli sürdüləri 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 çağırışı ilə Azərbaycanda da dəmiryol fəhlələri Ümumrusiya tətilinə qoşuldular.¹

Ümumrusiya Dəmiryolçular İttifaqı Mərkəzi bürosu ümumi tətili Bulikin 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 siyasəti tətilin dinc xarakter alması və hökumətlə danışıq aparılması tədbirlərindən ibarət idi. Bolşeviklər isə tətilə silahlı üsyanın 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 çağırırdı. Tətil sürət-

¹ И.М.Пушкарева. Göstərilən məqalə, «Вопросы истории» журналі №12, 1958, səh. 155.

^x Çar naziri Bulikin tərəfindən hazırlanmış dumanın çağırılmasından çarizm inqilaba qarşı mübarizə aparmaq üçün istifadə etmək ümidində idi. Bolşeviklər Bulikin dumasını boykot etdilər. Ölkədə genişlənən inqilabi hərəkət Bulikin 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 proletariyatının mübarizəsi fabrik-zavod fəhlələrinin inqilabi hərəkəti ilə sıx əlaqədə inkişaf edirdi.

Ümumrusiya Dəmiryolçuları İttifaqının Mərkəzi bürosuna daxil olmadıqlarına¹ baxmayaraq Zaqafqaziya və Vladıqafqaz dəmiryolları həmkarlar təşkilatları bolşeviklərin rəhbərliyi altında fəhlə və qulluqçuları ümumi tətilə hazırlaya bilmişdilər. Moskva-da tətil başlanan kimi İttifaqın mərkəzi bürosunun həmrəylik bayrağı altına dəvət edən mübariz çağırışını Qafqaz dəmiryolçuları qızgın 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 başladığını xəbər verir və Azərbaycanın bütün dəmiryol fəhlələrini bu mübarizədə fəal iştirak etməyə çağırırdı. Bakı Komitəsinin intibahnaməsində deyilirdi: «Yoldaşlar! Səbrimiz tükəndi. Bütün Rusiyada dəmiryollar dayandırıldı. Bizim yoldaşlarımız bir nəfər kimi xalq qanı içərində boğulmaqda olan mütləqiyyətə qarşı öz etirazını bildirdi...Rusiyanın Mərkəzini ucqarlardan ayıran dəmiryollarında tətil ucsuz-bucaqsız Rusiyanı mənəvi cəhətdən birləşdirəcək və onu mütləqiyyət üzərinə sonuncu qəti hücum - xalq üsyanına hazırlayacaqdır».³

İntibahnamə Azərbaycan dəmiryolçularını Moskva, Peterburq, Kiyev, Xarkov, Tiflis və digər şəhərlərdə dəmiryol fəhlələrinin apardığı mübarizəyə qoşulmağa çağıran sözlərlə qurtardı. Bakı bolşevikləri «Yaşasın bütün məzlumların həmrəyliyi!», «Yaşasın ümumi siyasi tətil!», «Rədd olsun çar mütləqiyyəti!», «Ya-

¹ Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. «Образование» журналы, №6, Петербург, 1906, səh. 46.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 185, siyahı 1, iş 347, vər. 139; Göstərilən külliyyat, Bakı, 1956, səh. 240-241.

³ Yəni orada.

şasın xalq hakimiyyəti!» şüarlarını irəli sürdülər.¹

Tətilin hazırlanmasında dəmiryol həmkarlar təşkilatı geniş fəaliyyət göstərirdi. Zaqafqaziya Dəmiryolçuları İttifaqı bürosu oktyabrın 14-də rus proletariatu 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 Zaqafqaziyada bütün yük və sərnişin qatarlarının hərəkətinin kəsildiyini, Vladıqafqaz 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 gəlmişkən 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; «Kaspi» 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 müəllifin 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 görülən hazırlıq işlərinin getişindən xəbər tutan rotmistr bir gün əvvəl Qafqaz baş polis idarəsi müdirinə məlumat verərək yazırdı ki, burada depo fəhlələrinin birinci çıxış etməsi nəzərdə tutulmuşdu.³ «Kaspi» qəzeti Yelizavetpol stansiyasında tətilin başladığını xəbər verərək göstərirdi ki, fəhlələrin ümumi yığıncağında qəbul edilmiş qətnamədən məlum olur ki, onlar öz etiraz səslərini bütün Rusiyanın 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 köməyi ilə yola salındı. ⁶ Lakin bu qatarlar tətil dövründə göndərilən axırncı qatarlar oldu.

Bakı və Yelizavetpol dəmiryolçularının 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, Şamaxor, Şəm-

¹ П.Н.Валуев. Большевики Азербайджана в годы первой русской революции, Баки, 1963, səh. 136.

² Бак: 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 «Kaspi» qəzeti №211, 3 noyabr, 1905-ci il.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 88, vər. 9-10, 11, 12.

⁶ Yəni orada.

⁷ Yəni 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 iştirakçılarına çevrildilər. Bolşeviklərin rəhbərliyi altında dəmiryolçuların mütləqiyyətə qarşı açıq mübarizəsi oktyabrın 29-dək davam etdi. Çar hökuməti Azərbaycanın çoxmillətli 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 olduğdan və ölkənin bir sıra stansiyalarını gəzdikdən sonra belə bir yəqinlik hasil etmişdi ki, fəhlələrin bütün tələbləri hansı yoldan göndərilmiş olsa da əsas etibar ilə eyni və haqlı tələblərdir.¹ Nazir etiraf edirdi ki, tələblərin müəyyən qisminin qəbul edilməsini daha yubatmaq olmaz, əks təqdirdə arzu edilməz 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 tükənmişdi. Tətil hərəkəti Azərbaycanın bütün dəmiryol stansiyalarını bürüdü. Oktyabr tətilinin dalğaları Azərbaycanın bütün dəmiryol proletariatını ayağa 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 Yəni orada, vər. 176.

daha sürətlə genişləndi. İqtisadi tələblərlə yanaşı tətillilər siyasi xarakter daşıyan tələblər də irəli sürdülər.¹ Stansiyada hakimiyyət demək olar ki, tətillilərin əlinə keçdi. Az sonra stansiyanın yaxınlığındakı qəsəbədə yaşayan dəmiryolçu ailələri də tətillilərə qoşuldular. Fəhlələrin çıxışlarına rəhbərlik etmək üçün burada qabaqcıl dəmiryolçulardan ibarət özünümüdafiə dəstələri təşkil edildi.² Yelizavetpolda sürətlə genişlənən tətill hərəkatının qarşısında dəmiryol polis idarəsi gücsüz idi. Odur ki, Yelizavetpol qubernatoru oktyabrın 17-də stansiyada tətill etmiş fəhlələri «sakitləşdirmək» üçün 2 rotadan ibarət qoşun göndərdi.³ Bundan başqa Zaqafqaziya dəmiryol idarəsi rəisinin göstərişi ilə tətilliləri əvəz etməkdən ötrü buraya tezliklə dəmiryol batalyonu cəzə 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 tətill getdikcə ümumi xarakter alırdı. Həmin stansiyalarda tez-tez izdihamlı mitinqlər və nümayişlər baş verirdi. Dəmiryol fəhlələrinin və qulluqçularının bu çıxışlarında digər müəssisələrin zəhmətkeşləri də yaxından iştirak edirdilər. Bu dövrdə təkcə Azərbaycanda deyil, bütün Rusiyada da dəmiryolçuların ardınca tətillə fabrik-zavod fəhlələri, daha sonra iş tələbə və ziyalılar qoşuldular. Milli rayonlarda fəhlələrin rus proletariatu ilə çiyin-çiyinə mübarizə aparması mütləqiyyət üsul-idarəsini kökündən sarsıdırdı.

V.İ.Leninin yazdığı kimi 1905-ci ilin oktyabrın ortalarında «Ümumrusiya siyasi tətill doğrudan da bütün ölkəni bürüyüb mənfur Rusiya «imperiyasının» bütün xalqlarını ən məzlum və qabaqcıl sinfin qəhrəman coşğunluğu əsasında birləşdirdi... Bütün xalqların proletarları indii böyük bir azadlıq ordusu 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; Yəni 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 düzülürlər».¹

Oktyabr ümumi tətili mütləqiyyətin hakim dairələrində böyük çaxnaşma törətdi. Bunu görən çarizm ölkə daxilində vəziyyəti möhkəmlətmək və inqilabi hərəkəti 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, itti-faqlarda birləşmək, yığınaqlar və nümayişlər keçirmək azadlığı, habelə qanunverici дума çağırılması vəd edilirdi.

Bolşeviklər manifest elan edildiyi birinci gündən etibarən göstərirdilər ki, bu manifest inqilabın 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 proletariatı çarın vədlərinə aldanmamağa və mənfur mütləqiyyət tamamilə darmadağın edilənədək mübarizəni davam etdirməyə çağırırdılar.

Bütün ölkədə olduğu kimi, Azərbaycanda da bolşeviklər çar manifestinin əsil mahiyyətini açıb göstərir, çarizmin bu növbəti hiyləsini ifşa edirdilər. RSDFP Bakı Komitəsi oktyabrın 18-də çar manifestini ifşa edən xüsusi intibahnamə buraxdı.² İntibahnamədə göstərilirdi ki, manifestin xalq üçün heç bir faydası yoxdur və Azərbaycan zəhmətkeşləri çarın siyasi hiyləsinə aldanmamalıdırlar. Bakı Komitəsi bu məqsədlə buraxdığı başqa bir intibahnaməsində yazırdı: «Əvvəlcə paytaxtlarda, sonra da hər yerdə dəmiryollarda hərəkət kəsildi. Fabrik və zavodlar dayandırıldı, mağazalar, dükanlar, məktəblər bağlandı, ictimai idarələrə 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 hədəf getmədi. Sazişçi menşeviklər və esərlər, habelə Azərbaycanın burjua-mülkədar dairələri fəhlələri aldada bilmədilər. Xalq inqilabı 17 oktyabr manifestindən sonra da davam etməkdə idi.

1905-ci il oktyabrın 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 mütəşəkkilliyi 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 nətiqlər 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 vardı mən qəlbimdə çox şeylər gizlətməli olurdum. İndi xalqın ayağa qalxması və mütləqiyyətin geri çəkilməyə məcbur olması mənim qəlbimi sevinclə doldurur. Lakin çarizmin güzəştləri xalqı heç cür təmin etmir, ona görə də mübarizə davam etdirilməlidir.² Oktyabrın 19-da nümayişə çıxan dəmiryol fəhlələrinin başları üzərində «Bütün ölkələrin proletarları birləşin!», «Yaşasın azadlıq!», sözləri yazılmış qırmızı bayraqlar dalğalanır-

¹ Sov. İKP MK yanında MLI Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 276, siyahı 1, iş 103, vər. 1.

² Azərbaycan SSR MDTA, fond 831, siyahı 1, iş 2, vər. 29.

dı.¹

Oktyabrın 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. Tətilərdə, 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

Oktyabrın 21-də nümayişçilər qubernatorun yaşadığı binaya yaxın bağda izdihamlı mitinq keçirdilər.⁴ Mitinqdə rus, erməni və Azərbaycan dillərində nitq söyləyən natiqlər bir sıra siyasi və iqtisadi tələblər irəli sürdülər. Mitinqin iştirakçıları həbsxanada saxlanılan siyasi məhbusları azad etmək haqqında yekdilliklə qərar qəbul etdilər. Sonra nümayişçilər həbsxanaya yaxınlıqla 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 «Marselyoza» 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. Баки, 1926, səh. 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.Rımkeviç, kassir Sofiya Koloyani dəmiryol stansiyasının həkimi A.Boqoraz, mühəndis S.Kamişkersev və R.Kullanda və başqaları rəhbərlik edirdilər.¹

Yelizavetpol dəmiryolçularının əzəmətli nümayişi Ağstafa, Tovuz, Şamaxor, Zəyəm, Yevlax və başqa xırda stansiyalardakı tətil hərəkətinin 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 Şəhəri 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 qarşılamaq haqqında qərar qəbul etdilər. Rostovdan gələn nümayəndə heyətini qarşılamaq üçün həmin gün tətil etmiş Bakı stansiyasından da buraya nümayəndə heyəti gəldi. Bakılıları gətirən qatar bütünlüklə qırmızı bayraqlarla, inqilabi şüarlarla və portretlərlə bəzədilmişdi. Qatarın Biləcəridə qarşılanması bir bayram mərasimini xatırladırdı.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 Yəni 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 çağırdılar. Biləcəri dəmiryolçularının həmin yığıncığında tətıl komitəsi, habelə Rostova tətılçilərin müşavirəsinə göndərilmək üçün nümayəndə heyəti seçildi.¹

Biləcəri tətılçilərinin nümayəndə heyəti həmin gün, yəni oktyabrın 19-da Rostova yola düşdü.² Vladıqafqaz dəmiryolunun bütün stansiyalarının nümayəndələrinin Rostov şəhərinə toplanmasının başlıca məqsədi ümumi iqtisadi və siyasi tələblər işləyib hazırlamaq və tətılın müştəşəkil keçirilməsi haqqında ümumi taktika hazırlamaqdan ibarət idi.³ Biləcəri dəmiryolçuları bundan əlavə öz nümayəndələrinə Vladıqafqaz dəmiryol məmurları və jandarm orqanlarının özbaşınalıqları haqqında, onların bir çox fəhlə və qulluqçuları müntəzəm olaraq təqib etmələri barədə müşavirə iştirakçılarına ətraflı məlumat verməyi tapşırdılar.⁴

Tətıl hərəkəti o qədər genişlənmişdi ki, Vladıqafqaz dəmiryolu məmurları və polis idarəsi tətılçilərin fəaliyyətinə mane ola bilmədilər. Onlar tətılçilərin sərəncamı ilə Rostovla Biləcəri arasında sərbəst hərəkət edən nümayəndə qatarını yalnız kənar-dan müşahidə etməklə kifayətləndilər.⁵

17 oktyabr çar manifesti Azərbaycanda dəmiryol fəhlələrinin tətılının 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 iş 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. Çünki hökumət tətilçilərlə hesablaşmalı olaraq onların irəli sürdüləri tələbləri qismən də olsa yerinə yetirmək məcburiyyətində qalmışdı. Lakin tətilçilər bu vədlərə inanmayaraq işə başlamaqdan boyun qaçırdılar.³

Oktyabrın 26-da Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsinin göstərişilə Tiflisdə Bakı-Tiflis xətti stansiyalarının nümayəndələri toplandı. Bu yığıncaqda tətili dayandırmaq məsələsi müzakirə edildi. Yol idarəsi həmişə olduğu kimi müşavirə və yığıncaqlar vasitəsilə fəhlələrin mütəşəkkilliyini pozmaq, müəyyən vədlərlə tətili dayandırmaq istəyirdi. Yəni də yol məmurlarının cəhdi baş tutmadı. Yığıncaq 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 Azərbaycan da dəmiryolçuların tətili müəyyən dərəcə zəifləmiş oldu.⁴

Oktyabrın 28-də dəmiryol batalyonunun və hərbiçilərin köməyilə Tiflis-Bakı arasında iki sərnəşin və yük qatarı yola salındı.⁵ Buna baxmayaraq fəhlələrin müəyyən hissəsi mübarizəni davam etdirmək əzmində idi. Məhz buna görə hərbiçilərin müşayiəti ilə yola salınan qatarlara mane olmaq məqsədi ilə tətilçilər bəzi yerlərdə relsləri sökür, telefon və teleqraf xəttlərini kəsir, parovozların hissələrini çıxarır, vaqonları yola aşırırdılar. Oktyabrın 30-da Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi rəisinin müavini Raxma-

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 1, vər. 54.

² Yəni orada, vər. 54-57.

³ Yəni 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 Yəni orada, vər. 177.

nin yazırdı 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 tətıl hərəkəti yalnız oktyabrın 30-da tamamilə yatırıldı.²

Zaqafqaziya dəmiryolunda olduğu kimi, Vladıqafqaz 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 cəhdi, nə də jandarm-polis orqanlarının zorakılıq tədbirləri biləcərililərin iradəsini qıra bilmədi. Oktyabrın 25-də Polis idarəsi rəisi general-mayor Şirinkin Qafqaz canişininə teleqramında yazırdı ki, Rostov və başqa stansiyalar arasında qatarların normal gediş-gəlişi başlanmışdır, lakin biləcərililərin inadlı mübarizəsi nəticəsində qatarlar Dərbənddən Rostova geri qaytarılır.³ Bir gün sonra Vladıqafqaz dəmiryolu idarəsi müdiri İnozemsev Peterburqa həyəcanla xəbər verirdi ki, Biləcəri-Dərbənd xəttində tətili yatırımaq 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 Tətıl 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.

larının göndərilməsi çətinləşdi. Oktyabrın 17-də Ağdaşdan Bakıya vurulan bir teleqramda milyon H.Z.Tağıyevə xəbər verildi ki, pambıq hazırdır, lakin dəmiryolda tətıl davam etdiyindən göndərmək mümkün deyil. həmin ünvana belə teleqramlar nəinki Azərbaycan, hətta Yerevan və Zaqafqaziyanın başqa şəhərlərindən də göndərilmişdi.¹

Dəmiryol proletariyatının Oktyabr ümumi siyasi tətılı sənaye burjuaziyasını daha çox vahiməyə saldı. Məhz buna görə də sənaye burjuaziyasını və iri milliyyətçiləri təmsil edən mütləqiyyət hökumətinin sədri qraf Vitte Oktyabr çıxışları zamanı dəmiryolçuların məişət 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 məişət və iş şəraiti məsələlərinə baxan komissiya seçilməsi, həmkarlar və kooperativ təşkilatlarının yaradılmasına icazə verilməsi, dəmiryollardan hərbi vəziyyətin götürülməsi, tətıl üstə heç kəsin işdən çıxarılmaması, yaxud təqib olunmaması və sairədən ibarət idi Eyni zamanda Vitte hökumətinin göstərişilə Qafqaz Hərbi Dairəsi sərəncamından oktyabrın 13-ü və 23-ü arasındakı 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 tətılı dayandırmaq haqqında müraciəti ölkədə, o cümlədən Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatı proletariyatının oktyabr çıxışlarını məğlubıyyətə uğrattı.

Azərbaycanda Oktyabr tətılının dayandırılması stansiyaların hamısında eyni vaxtda baş vermədi. 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 tətilçilər hökumətin hədə-qorxu siyasətinə yollar nazirliyinin vədlərlə dolu 23 oktyabr tarixli müraciətinə tam etinasızlıq göstərərək işə çıxmaqdan boyun qaçırdılar, mübarizəni neçə gün də davam etdirdilər.

Vladıqafqaz dəmiryolunun əsas stansiyalarında tətil oktyabrın 26-da dayandırılmışdısa da, lakin Biləcəri-Dərbənd xəttində fəhlələr hələ də inadlı müqavimət göstərirdilər. Oktyabrın 28-də Vladıqafqaz dəmiryolu müdiri Peterburqa yazırdı: «Bu gün Biləcəri-Dərbənd müstəsna edilməklə, bütün xətlər üzrə sənişin və yük qatarları yola salınmışdır. Biləcəri bürosu isə 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 üsyanı 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 dəyişdirilməsinin 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 Asiyanı və Qafqazı ayağa qaldırdı.³ Azərbaycanda dəmiroyl 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.

Dəmiryolçuların vəziyyəti Oktyabr ümumi siyasi tətilindən sonra da yaxşılaşmadı.

Mütləqiyyətin 17 oktyabr manifestinin maddələri həyata keçirilmirdi. Oktyabr tətili yatırıldıqdan sonra Manifest haqqında hətta rəsmi dairələrdə belə az danışılırdı. Məhz bu şəraitdə dəmiryolçuların mütləqiyyət və kapital əleyhinə mübarizəsi getdikcə alovlanırdı.

Oktyabrda ölkədə əmələ gəlmiş siyasi vəziyyəti qiymətləndirən V.İ.Lenin göstərirdi: «Çarizm indi...daha inqilabı yatırmaq iqtidarında deyildir. İnqilab 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 inqilabın ilk qələbəsi kimi qiymətləndirən bolşeviklər xalq kütlələrini əldə etdikləri yeni mövqelərdən daha əzəmətli hücumla keçməyə çağırırdı.

1905-ci ilin noyabr-dekabr aylarında bütün ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da proletariatin, zəhmətkeş kəndlilərin, habelə bütün mütərəqqi ictimai qüvvələrin mütləqiyyətə 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.

Proletariatin sinfi mübarizə tarixində böyük rol oynamış fəhlə deputatları Soveti Bakıda 1905-ci il noyabrın 25-də meydana çıxdı.² Lakin Bakı Sovetində şendrikovçu-menşeviklərin çoxluq təşkil etmələrinə baxmayaraq burada P.Caparidze, M.Məmmədیارov, P.Montin, İ.Fioletov, M.B.Qasimov və başqalarından ibarət sıx birləşmiş bolşevik fraksiyası var idi. Bolşe-

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 oktyabrın 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 - Zaqafqaziya dəmiryolları fəhlə və qulluqçularının Həmkarlar İttifaqı və Vladıqafqaz dəmiryolu fəhlə və qulluqçuların Həmkarlar İttifaqının tərkibinə daxil olurdu.²

Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyatı fəhlə və qulluqçularının bir qismi (Biləcəri-Dərbənd xəttində çalışanlar) Vladıqafqaz dəmiryolçuları həmkarlar ittifaqı tərkibinə daxil idi. Vladıqafqaz dəmiryolu və qulluqçularının həmkarlar təşkilatı Rostovda yerləşən Mərkəzi Büro və ayrı-ayrı stansiyalardakı yerli bürolardan ibarət icraedici orqanlar vasitəsilə fəaliyyət göstərirdi.³

Vladıqafqaz 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, Ростов, 1940, səh. 95-96.

² Yənə orada.

³ Семернин П.В. 1905 год на Дону, Ростов, 1940, səh. 96.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 23 m., iş 383, vər. 274-275.

⁵ Yənə orada, vər. 186-187.

⁶ Yənə orada, iş 1124, vər. 1.

qulluqçuların maddi vəziyyətinin, iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını tələb edən maddələrlə yanaşı, dəmiryolda hərbi vəziyyətin ləğv olunması, söz, mətbuat, yığıncaq azadlığı, şəxsiyyət və mənzil toxunulmamazlığı, tətilə görə təqibin ləğv edilməsi, zəhmətkeş sinfin mənafeyini ifadə edən qanun əsaslarını işləyib hazırlamaqdan ötrü cinsindən, milliyyətdən və dini etiqadından asılı olmadan bütün əhali tərəfindən seçilmiş qanunverici xalq nümayəndəliyi yığıncağının çağırılması və sair siyasi tələblər də irəli sürülürdü.¹ Vladıqafqaz 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 yığıncağında «proletariatın azadlıq hərəkətinə qarşı yönəldilmiş bütün hökumət teleqramlarının boykot edilməsi» haqqında qətnə qəbul edildi.⁴ Noyabrın 2-də Oktyabr tətili günlərinin əmək haqqının verilməməsinə qarşı Biləcəridə tətil başlandı. Tətilçilər tərəfindən tələbnamə hazırlandı. Tələbnamənin mətni teleqraf vasitəsilə bütün Vladıqafqaz 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, səh. 234.

² Yənə orada.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 23 m., iş 1124, vər. 1; Yənə orada iş 383, vər 274-286; Семерин П.В. 1905 год на Дону, Ростов 1940, səh. 95-96; Мельчин П.И.Яков Петрович Бутыркин Оржонокидзе, 1957.

⁴ «Баку» qəzeti, №175, 1 dekabr, 1905-ci il.

⁵ «Каспи» qəzeti №160, 6 noyabr 1905-ci il.

rizəsinə hazırlaşan Azərbaycan dəmiryolçularının irəli sürdükləri tələblər Zaqafqaziya dəmiryolunun başqa stansiyalarında irəli sürülən tələbnamələrə uyğun gəlirdi.

Zaqafqaziya dəmiryolunda vəziyyətin qeyri-sabit olduğunu və burada yeni tətıl hazırlandığını xəbər verən zaqafqaziya dəmiryolu jandarm polis idarəsinin rəisi Qafqaz polis idarəsinə məlumatında fəhlələrin tələblərinin siyasi xarakter daşdığını göstərirdi. Bu tələblər dəmiryollarında jandarm korpusunun ləğv edilməsi, kazakların Zaqafqaziyadan çıxarılması, hər hansı cəinayət üstə olursa-olsun cəza növü kimi ölüm hökmünün ləğv edilməsi, nümayişlərdə silahlı qoşun dəstələrinin iştirakının qadağan olunması, siyasi məhbus 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 müxtəlif vasitələrlə fəhlə hərəkətinə qarşı mübarizə aparır, onun yenidən yüksəlməsinə mane olmağa çalışırdı.

1905-ci ilin noyabr ayında fəhlə və kəndliləri inqilabi mübarizədən ayırmaq məqsədilə Azərbaycanda növbəti milli qırğınlar törədildi. Bu zaman Alabaşlı, Zəyəm, Dəllər, Şamxor stansiyalarında xeyli adam tələf oldu.² Yelizavetpol stansiyasında noyabrın 18-21-də dəhşətli qırğın 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 qırğının əsil mahiyyətini üzə çıxarmaq, onun qarşısını almaq məqsədilə şəhərdə böyük mitinq keçirildi. Lakin jandarm orqanlarının göstərişi ilə atəş açıldı və bir çox günahsız adamın qanı axıdıldı.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., siyahı 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 nümayişi keçirildi. Nümayişçilər üzərində «Yaşasın azadlıq» sözləri 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» qəzetinin yazdığı kimi, burada jandarm və təfriqəçilər isə hər vəchlə qırğının baş verməsinə yardım edir, hətta bunun təqsirini sosial-demokratlar üzərinə atmağa çalışırdılar.¹

1905-ci ilin dekabrında Rusiya proletariyatının inqilabi mübarizəsi ən yüksək nöqtəyə qalxdı. 1905-ci ilin dekabrın 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 çağırdı. Bu çağırışa da cavab olaraq Rusiyanın 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 dekabrın 7-də Bakı təşkilatının təşəbbüsü ilə Bakıda, Zaqafqaziya, Vladıqafqaz və Zakaspi dəmiryolçularının konfransı keçirilirdi.³

Konfransın çağırılmasında başlıca məqsəd hər üç yolda fəhlə və qulluqçularının həmkarlar ittifaqını təşkil etmək və onlar arasındakı sıxı əlaqə yaradılmasına nail olmaqdan ibarət idi.⁴

Konfrans həm də üç yolda fəaliyyət göstərən sosial-demokrat təşkilatların və qrupların vahid təşkilatda birləşməsinə 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 «Каспи» qəzeti №239, 10 dekabr 1905-ci il.

⁴ Yəni 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 Rusiyanın başqa yerlərindən fərqli olaraq Qafqazda, xüsusilə Azərbaycanda əzəmətli dekabr tətili üçün daha əlverişli şərait yaranmışdı. Əvvəlcə, tətil ərəfəsində mütləqiyyətin və onun istinad etdiyi əksinqilabi qüvvələrin yeritdiyi riyakar siyasətin nəticəsində Azərbaycanda çox böyük inqilabi gərginlik əmələ gəlmişdi. 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 «Каспи» 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 dekabrın 9-da başladı. Doğrudur, Moskvadan 29 dəmiryolu nümayəndələrinin dekarın 7-dən ümumi tətilə başlamaq haqqında teleqramı ilə əlaqədar olaraq burada dekabrın 8-də təcili ümumi yığıncaq keçirildi. Lakin tətilə başlamaq məsələsi üstündə birinci gün yekdillik olmadığı üçün səhəri Bakı stansiyasında bütün dəmiryolçuların izdihamlı mitinqi keçirildikdən sonra ümumrusiya tətilinə qoşulmaq məsələsi yekdilliklə bəyənilədi.² Həmin gün tətil hərəkəti Azərbaycanın bütün dəmiryolçularını əhatə etdi.

Dekabr tətilinin ilk günlərində Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri, Ağstafa, Yevlax, Hacıqabul və başqa stansiyalarda tətil büroları yaradıldı.³ Bakı tətil bürosu dekabrın 9-da yaradıldı və stansiya-da 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 yığıncağında 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 dəmiryolçularının 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 Yəni orada, fond 23 m., iş 383², vər. 5.

² Yəni orada, vər. 2.

³ Yəni orada, iş 383², vər. 312.

⁴ Yəni orada, fond 114, siyahı 1, iş 179, vər. 9.

⁵ З.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Баку 1955, səh. 169; М.А.Казиев. Из истории революционной борьбы бакинского пролетариата, Баку, 1956, səh. 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 dəmiryolçularının Tətil bürosunda bir nəfər azərbaycanlının da iştirakı göstərilir. Lakin onun şəxsiyyətini müəyyənləşdirmək hələlik mümkün olmamışdır.

bi vəzifələr icra edirdilər. Sərnişinlər yalnız «RSDFP Yelizavetpol təşkilatı» sözləri ştamplanan qırmızı rəngli biletlərlə inqilabçıların sərəncamı ilə işləyən qatarlarda gedib gələ bilər və yüklərini göndərə bilərdilər.

Tətil bürosu stansiyada möhkəm qayda yaratmışdı. Stansiya növbətçisi, qatar tərtibçisi, müfəttiş, kassir və başqa bütün inzibati işçilər tətil bürosunun üzvləri olan A.Çumak, Leonid və Vladimir Rımkeviç qardaşları, ər-arvad Aleksandra və Yason Kaloyanilər, Roman Kullanda, Aleksey Boqorov, Platon Klimiyev, Yakov Çernikov, Qeorqi Çlaidze 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 üsyan 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 istehsalı 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 sıralarına yeni-yeni qüvvələr cəlb edir, silah tədarükü işi ilə məşğul olurdu. Silah əldə edilməsi işini dəmiryolçulardan texnik Kuzakov, Serqey Kamışkirsev, Qeorqi 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 keçirildilər.¹

Yevlax stansiyasında tətıl bürosu fəhlə və qulluqçuların inqilabi çıxışına yaxşı rəhbərlik edirdi. Yevlax stansiyası və ətraf kəndlərin mənafeyi keşiyində duran tətıl bürosu fəhlə və qulluqçuların dekabrın 9-da keçirilən ümumi iclasının qərarına əsasən Bakı, Tiflis və başqa stansiyalarda fəaliyyət göstərən tətıl bürolarına teleqram göndərərək ərzaq çətinliklərini aradan qaldırmağı, bunun üçün qatarlar ayrılmasının zəruri olmasını, yerli ticarət orqanlarını səfərbərliyə alıb onları tətılçilər üçün işləməyə məcbur etməyi təklif edirdi.²

Burada tətıl bürosunun heyətinə daxil olan Spektor P.L., Tskitişvili T.Z., Djoeti S. və başqaları stansiyanı cəsarətlə idarə edirdilər.³

Dekabr tətili dövründə dəmiryolçular arasında inqilabi təbliğat və təşviqat işi olduqca genişlənməşdi. 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 tətlini mütəşəkkil keçirdilər.

Dekabr tətili günlərində tətıl büroları stansiyalarda tam səlahiyyətli hakimiyyət orqanı kimi fəaliyyət göstərirdilər. Tətıl bürolarının sərəncamında olan qatarlarla Azərbaycanın Zaqafqaziya və Şimali Qafqaz ilə olan nəqliyyat əlaqəsi davam edirdi. Dekabr tətili dövründə Bakı, Tiflis və Zaqafqaziyanın digər iri şəhərlərində əhalinin çoxişlənən 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.İ.Lenin Mərkəzi Muzeyinin Bakı filialı, neqativ ondu, inventar №19141.

³ Gürcüstan SSR MDTA fond 1 m., siyahı 1, iş 87, vər. 137.

⁴ Yənə orada, səh. 136.

nəzərdə tutulan 200-ə yaxın un, taxıl, neft və sair yüklə dolu vaqon Bakı, Hacıqabul, Biləcəri və başqa stansiyalarda yığılıb qalmışdı.¹ Bakı tətıl bürosu nəinki Biləcəri, Hacıqabul, Yelizavetpol stansiyaları ilə, hətta Şimali Qafqazın dəmiryol stansiyalarında fəaliyyət göstərən tətıl büroları ilə əlaqəyə girərək acliq çəkən əhalinin ərzaq məhsullarına olan tələbatını ödəmək üçün tədbirlər gördü.²

Dəmiryol stansiyalarında tətıl zamanı möhtəkirlərə, baqqallara, ticarət işinin qəsdən pozulmasına çalışanlara qarşı mübarizə aparmaq üçün fəhlə və qulluqçulardan ibarət silahlı milis nümayəndələri növbə çəkirdilər.³

Bu zaman Bakı Dərbənd tətıl büroları arasında da sıx əlaqə yaradılmışdı. Bakı tətıl bürosunun xahişi ilə Dərbənd tətıl bürosu Pyatiqorsk istehlak cəmiyyətləri ilə əlaqəyə girərək acliq çəkən əhaliyə və dəmiryolçulara ərzaq göndərilməsində nail olmuşdu.⁴

Dərbənd stansiyası və ona yaxın olan stansiyalar Bakı və Biləcəridən aldıkları rəhbərliyə əsasən öz fəaliyyətlərini istiqamətləndirirdilər. Dərbənd tətıl bürosunun üzvü köhnə bolşevik Qeorqi İvanoviç Nikolayevko xatirəsində yazırdı: «Dərbənddə 500 nəfərdən çox dəmiryolçu var idi. Burada fəhlə hərəkəti bir qayda olaraq, Bakı-Biləcəri ilə əlaqədar idi. Dekabr tətili günlərində Dərbənddə yaranan tətıl bürosu əslində Biləcəri tətıl bürosunun filialı idi, belə ki, bütün direktivlər Biləcəri və Bakıdan gəlirdi».⁵

Moskvada silahlı üsyan yatırıldıqdan sonra mütəlqıyyəət ölkənin başqa yerlərində də tətilləri yatırımağa müvəffəq oldu. Zaqafqaziya dəmiryolçularının tətlinə son qoymaq üçün qəti tədbirlər görüldü. Yol dekabrın 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 arxivi fond 26, iş 2519, vər. 21.

³ Sov. İKP MK yanında MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 276, siyahı 2, iş 7, vər. 69.

⁴ Yenə orada, vər. 70.

⁵ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivi, fond 456, siyahı 16, iş 143, vər. 3.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA fond 114, siyahı 1, iş 179, vər. 9.

Dekabrın 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 relslər üzərinə aşırmağa, bəzi yerlərdə yolu sökməklə qoşun hissələrindən stansiyağa daxil olmasına mane olmağa çalışırdılar. Dekabrın 22-24-də keçirilən kütləvi həbslərə baxmayaraq fəhlələr tətili hələ də davam etdirirdilər.¹

Tətili nəyin bahasına olursa-olsun yatırtmaq istəyən hökumət məmurları bütün vasitələrdən istifadə edirdilər. Dekabrın 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 verilir. Bu zaman dəmiryolçuların 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 dəmiryolçular dekabrın 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. İş çıxanlar da könülsüz işləyirdi. Məsələn, dekabrın 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-cı il yanvarın əvvəllərində tamamilə yatırıldı. Tətil mübarizəsində Zaqafqaziyanın yerli dəmiryolçuları daha inadkar iştirak etdilər. Arxiv sənədlərindən məlum olur ki, Zaqafqaziya dəmiryollarında tətil hərəkətində 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 tətillərdə gürcü, azərbaycanlı, erməni və başqa millətlərin fəhlə və qulluqçuları sıx birləşərək rus proletariatı ilə yekdil çıxış etdilər.

Lakin jandarm-polis orqanlarının təşəbbüsü ilə yaranan «Комитет русских тружеников», «Истинные русские», «Патриотическое общество» kimi mürtəcə təşkilatlar siyasi şüuru inkişaf etməmiş rus fəhlələrinin bir qismini öz tərəfinə cəkmək yerli fəhlələrə qarşı milli ədavət əhvali-ruhiyyəsi yaratmağa çalışırdılar.² Lakin bolşeviklərin dəmiryolçular arasında apardığı partiya-siyasi işi sayəsində Azərbaycanda bütün millətlərdən olan dəmiryol fəhlələri 1905-ci il dekabr tətilində vahid cəbhədə çıxış edirdilər.

Azərbaycan dəmiryolçularının 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 dəmiryolçular arasında xırda burjua təsirinin geniş yayılmasının qarşısını almaq məqsədi ilə təşviqat və təbliğat işini gücləndirir, onları proletar ruhunda tərbiyələndirmək 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 seçki yolu ilə yaradılmış tətil bürolarına sırası fəhlələrlə yanaşı, stansiya, depo, emalatxana rəisləri, onların köməkçiləri və başqa dəmiryol inzibatçıları daxil olmuşdu. Bu zümrədən olan dəmiryolçuların böyük əksəriyyəti öz maddi və ictimai vəziyyətinə görə sırası dəmiryol fəhlələrindən fərqlənmirdilər. Ona görə də onlar inqilabi mübarizədə proletariatın köklü mənafeyinə axıradək sadıq qalırdılar.

Tətil bürolarına bolşeviklərlə yanaşı menşeviklər və başqa opportunist ünsürlər də daxil olduğundan bolşeviklər onların sa-

¹ Gürcüstan SSR MDTA fond 1, i, siyahı 1, iş 87, vər. 130.

² Yəni orada, vər. 133-134.

zişçi siyasətinə qarşı qəti mübarizə aparmalı olurdular. Menşevik və eserlərin pozuculuq fəaliyyətinin oktyabr-dekabr tətillərinin inkişafına mane olmasına baxmayaraq bir sıra yollarda, o cümlədən Zaqafqaziya və Vladıqafqaz 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 kilometrərlə 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 Zaqafqaziya və Şimali Qafqaz dəmiryolçularının inqilab mərkəzləri ilə müntəzəm əlaqə saxlaya bilirdilər.

Azərbaycan dəmiryolçularının 1905-ci ilin son rübündə apardığı inqilabi mübarizənin çox mühüm bir nəticəsi onun kənd-də sinfi 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 lazım idi. Heç də təsadüfi deyildi ki, 1905-1907-ci illərdə istər Bakı, istərsə də Yelizavetpol quberniyalarının dəmiryola yaxın kəndlərində sinfi 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, səh. 126, 136, 209, 213; M.İsmayılov, M.Qaziyev, 1905-1907-ci illər inqilabında Azərbaycanda kəndli hərəkəti. Azərb. SSR EA Tarix və Fəlsəfə institutunun əsərləri, X cild, Bakı, 1955, səh. 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 Zaqafqaziya 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. Çünki dəmiryol fəhlələri, mədən, tikinti və kənd təsərrüfatında çalışan və fabrik-zavod müfəttişliyinə tabe olmayan müəssisələrin fəhlələri statistikaya daxil edilmirdi.

Bəhs etdiyimiz dövrdə tətil hərəkətinin iştirakçısı olan dəmiryol fəhlələrinin sayını müəyyənləşdirmək bir də ona görə çətinləşir ki, həmin statistik nəşrlərin özündə Qafqaz və Zaqafqaziyanın 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 təxmini 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 il iyun 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 hərəkətdə iştirak etdiyini müəyyən etmək olar. Bilavasitə, 1905-ci il tətil hərəkətində 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 стачечников в Европейской России в 1905 году. «Исторические записки» журналі, 52, М., 1955, səh. 142. (bundan sonra göstərilən məqalə).

dəmiryolçu həqiqi tətılçi olmuşdu.¹ Deməli 1905-ci ildə Azərbaycanda təkcə həqiqi tətılçi dəmiryolçuların ümumi sayı 8,9 min nəfəri təşkil etmişdir.

Təkrar tətılçi 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 tətılçi 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 tətildə Azərbaycanda 25 min nəfərə yaxın təkrar tətılçi dəmiryolçu olduğunu söyləmək olar.

Müvafiq dövrdə Zaqafqaziya dəmiryol xətlərində 32 min nəfərə yaxın həqiqi tətılçi, 58 min nəfər isə təkrar tətılçi 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 tətıl hərəkətində 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 aprelinde təkcə Zaqafqaziya dəmiryolunda tətıl baş vermişdi. Vladıqafqaz dəmiryolçu tətıl etmirdi.

1905-ci ilin həmin aylarında, yəni tətil hərəkətinin ən yüksək səviyyəyə çatdığı dövrdə dövlət yoldan yalnız 2470650,5 manat, başqa sözlə 6089052 manat az gəlir götürə bilmişdi.¹ Depo və emalatxanalar üzrə vurulan zərər daha böyük olmuşdu. Məsələn 1904-cü ilin oktyabr-dekabr aylarında 23 parovoz, 95 sərnəşin vaqonu, 2236 yük vaqonu təmir olunduğu halda, 1905-ci ilin müvafiq dövründə isə cəmi 3 parovoz, 11 sərnəşin və 170 yük vaqonu təmir edilmişdi.² Zaqafqaziya dəmiryol dərtqi 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 proletariyatının inqilabi mübarizəsi nəticəsində hökumətin siyasi və maddi mövqeləri kəskin şəkildə sarsılmış oldu. Dekabr üsyanının məğlubiyyətindən sonra bütün ölkədə, o cümlədən Azərbaycanda inqilab ikinci mərhələyə daxil olur ki, bu dövrdə inqilab dalğası tədricən 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 Yəni orada, vər 913.

³ Yəni orada, vər 912.

⁴ Yəni orada, vər 913.

III FƏSİL

1905-1907-Cİ İLLƏRDƏ AZƏRBAYCANDA DƏMİRYOL FƏHLƏLƏRİNİN İNQİLABI ÇIXIŞLARI

Moskvada və Rusiyanın başqa şəhərlərində 1905-ci il dekabr silahlı üsyanı məğlubiyyətə uğradı. Dekabr silahlı üsyanının çarizm tərəfindən amansız surətdə yatırılması proletariatin mütləqiyyət üzərində qəti qələbə çalması üçün hələ kifayət qədər hazır olmadığını göstərdi.

Dekabr silahlı üsyanının məğlubiyyətindən sonra çar hökuməti bütün ölkədə inqilabi hərəkata qarşı qəti hücum keçdi. Rusiyanın 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 inqilabın beşiyi proletar Bakısı üzərinə hücumu xüsusilə genişləndirdi. Azərbaycanda zəhmətkeşlərin inqilabi çıxışlarına istiqamət verən və rəhbərlik edən fəhlə təşkilatları qadağan edildi. 1905-ci il tətil hərəkəti 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 özünəməxsus xüsusiyyətlə səciyyələnir. Rusiyanın başqa yerlərindən fərqli olaraq Azərbaycanda irtica bir qədər gec başladı. 1906-1907-ci illərdə ölkənin iri sənaye mərkəzlərinin çoxunda fəhlə hərəkəti zəiflədiyi halda, Azərbaycanda proletariatin tətil və çıxışları hələ də davam edirdi. 1906-cı ildə Azərbaycanda tətil hərəkətində 60 min nəfər adam iştirak etmişdi.¹ Proletar Bakısı inqilabın qüdrətli qalası olaraq qalmaqda idi. 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 asayişin qorunması üçün ciddi tədbirlər görülməlidir. Məhz buna görə çarizm dəmiryollarında fəhlə hərəkətini yatırtmaq məqsədilə 1905-ci il dekabrın 14-də xüsusi fərman verdi. Bu fərmana əsasən ölkənin bütün dəmiryolları hərbiləşdirildi. Hər yerdə olduğu kimi, Zaqafqaziya dəmiryolunu da hərbiçilər idarə etməyə başladı.¹ İnqilabın 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 dekabrın 22-də Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi 17 maddədən ibarət xüsusi qərar qəbul etdi.³ Bu qərara əsasən Zaqafqaziyanın bütün dəmir yollarında, depolarda, emalatxanalarda və stansiyalarda, teleqraf şöbələrində, dəmiryolçuların yaşadıkları məntəqələrdə mitinqlər, yığıncaqlar, nümayiş və tətillər keçirmək, silah gəzdirmək, siyasi vərəqələr və intibahnamələr çap edib paylamaq, inqilabi bayraq gəzdirmək qəti qadağan edilirdi. Qərarın 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 köməyiylə 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 Yəni 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 - şərq, qərb və Yerevan hissələrinə bölünmüşdü.¹ Şərq 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 qərar-gahları 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 raportdan 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 sənişin 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 hərəkətini boğmaq 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 asayiş pozmaqda 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 Yəne orada, fond 13, siyahı 15, iş 47, vər. 6.

⁴ Yəne orada, fond 18, iş 1, vər. 77-78.

⁵ Yəne orada, vər. 81.

⁶ Yəne orada, vər. 100, 107.

⁷ Yəne orada, fond 279, siyahı 1, iş 2494, vər. 2.

rinin qanunlarına əsasən cəzalandırılırdı.¹ Dəmiryol fəhlə və qulluqçularından mövcud qaydalara danışıqsız riayət etmək haqqında iltizam alınırdı.² Qafqaz canişinin təqdimatı ilə 1906-cı ilin yazında hökumət Zaqafqaziya dəmiryolu hərbi rəisinin hüquqlarını daha da genişləndirdi.³

1906-1907-ci illərdə Rusiyanın bütün dəmiryollarında olduğu kimi, Azərbaycan dəmiryollarında da «Unter ofiser diktaturası», «Синий мундир»⁴ (jandarm-polisə işarə edilir - M.P.) hökmranlıq edirdi. «Железнодорожник» jurnalı «Unter ofiser diktaturası»nın hökmranlığından bəhs edərək yazırdı ki, bu illər Rusiyanın 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 müxtəlif əksinqilabi təşkilatlar yaradılmışdı. «Патриотические общества», «Истинные русские», «Комитет русских тружеников» və başqa bu kimi təşkilatlara ən mürtəcə ünsürlər, əksinqilabçılar toplaşmışdılar. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinə işçilər həmin mürtəcə «patriotların» zəmanəti ilə qəbul edilirdi. Bu mürtəcə təşkilatlar Tiflisdə yerləşsələr də onların şöbələri Azərbaycan dəmiryol stansiyalarında da var idi. 1906-cı 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 Yənə 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 снятию военного положения. «Железнодорожник» журналы №182-1, 1907, səh. 4-5.

⁶ Yənə 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 siyasətini irəli sürdü.³ Buna əsaslanaraq Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsi 1906-cı ilin sonunda öz müəssisələrində parovozların təmirinin bəhə 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-amanlıq 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-amanlıq yaratmaqdır».⁵

Zaqafqaziya dəmiryolunun hərbcilər 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-cı 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 Yənə orada, fond 26, siyahı 4, iş 3, vər. 100-103, 105, 106, 110.

³ Yənə orada.

⁴ Yənə 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 ağırlaşdı. Hərbi rəislər özlərini çox sərbəst aparırdılar. Fəhlə və qulluqçular kütləvi surətdə işdən qovulur, həbsə alınır, sürgünə göndərilirdi. 1906-cı 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 bağlandı.⁴ «Бакинские известия» qəzeti üç dəfə cərimə olundu.⁵ «Каспий» qəzeti bağlanma təhlükəsi altında idi. Lakin nəşrin redaktoru^x dəyişdirmək və xeyli cərimə verməsi nəticəsində qəzetin bağlanması qarşısı alındı.⁶

1905-ci il dekabr tətili yatırıldıqdan sonra Vladıqafqaz dəmiryolunda da ağır siyasi irtica başladı. Yolda hərbi vəziyyət elan olundu. Vladıqafqaz dəmiryol idarəsinin göstərişi ilə 18 stansiya-da qoşun yerləşdirildi. Dekabr tətili yatırılan kimi, Vladıqafqaz

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 dövrdə qəzetin 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 hərəkətində 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 proletariyatının inqilabi mübarizəsi davam edirdi. Bolşeviklər fəhlələri ruhdan düşməməyə çağırır, onları yeni inqilabi döyüşlərə hazırlayırdılar. 1906-cı ilin fevralında Daxili işlər naziri Durnov Qafqaz Baş polis idarəsi rəisinə göndərdiyi 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 hərəkəti tamamilə boğmaq üçün qəti hücumə keçmişdi. V.İ.Lenin göstərirdi ki, «bu qələbəni qəti qələbə hesab etmək üçün əldə heç bir əsas yoxdur. 1906-cı ilin yayında baş verən bir sıra dağınıq və natamam üsyan və tətillər 1905-ci il dekabr üsyanının davamı idi».⁴ Bolşeviklər inqilabın hələ məğlub olmadığını, yaşadığını və gözlənilmədən ümumi tətil və üsyanların baş verə biləcəyini göstərirdilər.

Bəhs etdiyimiz dövrdə bolşeviklər çar hökumətinin xalqı aldatmaq məqsədi ilə çağırmaq istədiyi I Dövlət Duması seçkilərinə qarşı çıxdılar. Bolşeviklərin fikrincə 1906-cı ilin əvvəllərində fəal boykot taktikası, tətil və üsyanları daha da inkişaf etdirirdi.

¹ Ю.Серый. Страницы прошлого. Ростов, 1955, səh. 69.

² Ю.Серый. Göstərilən 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 İnqilabın geri çəkildiyi bir şəraitdə I Dövlət dumasında iştirak edib onun tribunasından çar mütləqiyyətini ifşa etmək və kütlələri inqilab tərəfinə çəkmək üçün daha faydalı idi. Buna baxmayaraq Dumanın saxta və çarizmin növbəti tələsi olduğunu ifşa etməkdə boykot taktikasının böyük əhəmiyyəti oldu.

1906-cı ilin birinci yarısında Azərbaycan bolşevikləri proletariatu 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 komissiyalar təşkil edildi.³ dəmiryol stansiyalarında, xüsusilə Bakıda 20 nəfərdən 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-cı ilin yazında onlar dəmiryol vasitəsilə silah gətirilməsində xüsusilə böyük rol oynayırdılar.

Bu zaman polislər dəmiryolu ilə silah daşınması hallarına tez-tez rast olurdular. 1906-cı ilin fevralında Bakı dəmiryol stansiyasında üzərində «qalanteriya şeyləri» yazılmış beş yeşik silah polis tərəfindən ələ keçirildi.⁵ Yevlax stansiyasında poçt vaqonu boşaldılarkən ələ keçən bir neçə bağlamada silah və barıt olduğu müəyyən edildi.⁶

1906-cı 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 Yəni orada, səh. 630-631.

⁵ «Баку» qəzeti №28, 5 fevral 1906-cı il.

⁶ Кавказский календарь за 1906 г. Тифлис, 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-cı ilin avqustun 8-12 arasında İrkutskidən Azərbaycanın Yelizavetpol dəmiryol stansiyası ünvanına 800 tüfəng və çoxlu patron göndərildiyi xəbər verilirdi.³ Məhz buna görə də daxili işlər naziri nəqliyyat nazirliyinə ehtiyatlı olmağı, 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 drujinaların təşkil edilməsinə və silahlandırılmasına imkan verirdi.⁵

1905-ci il dekabr tətili yatırıldıqdan sonra Azərbaycan dəmiryolunda döyüş drujinalarının fəaliyyəti xeyli genişləndi. Fəhlələr bu drujinaları «красная сотня» adlandırırdılar. Bakı deposunun çilingəri 1903-cü ildən RSDFP üzvü N.Kovnik bu drujinaların işinə rəhbərlik edirdi. Bakıda S.T.Qak, P.İ.Ambrjey, S.İ.Çervonenko, Biləcəridə F.Xapilin, Bəxtiyar Ağamoğlu oğlu və başqaları döyüş drujinalarının fəal təşkilatçıları idilər.⁶

Döyüş drujinalarının təşkili hökumət dairələrində bərk qorxuya səbəb olmuşdu. 1906-cı 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 arxivi, fond 276, siyahı 2, iş 9, vər. 115; iş 8, vər. 107.

⁶ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, iş 331, vər. 16.

ləri yaxşı silahlandığından 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 göstərişlə 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 mürtəccə təşkilatlardan ən böyüyü «Patriotlar cəmiyyəti» idi. «Каспи» qəzeti xəfiyyə cəsuslarının azğınlığını ifşa edərək yazırdı: «...Yelizavetpol stansiyasında «Patriotlar» partiyası görünməmiş vəhşiliklər edirlər. Onlar kimin axtarılmasına 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-cı ilin fevralından polis orqanları patriotların fəaliyyətini bir qədər məhdudlaşdırmaq məcburiyyətində 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 tətillə çağırdığı üçün gündüz hamının gözü qarşısında 4 nəfər «patriot» tərəfindən vəhşicəsinə öldürüldü. Bakı deposu fəhlələrinin tələbilə 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, siyahı 1, iş 4, vər. 17.

² «Каспи» qəzeti №44, 25 fevral 1906-cı il.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, iş 119, vər. 9.

də fəhlələrin ümumi yığıncağı oldu.¹ Deponun fəhlələrindən F.İ.Baklanov, F.İ.Kulikovski, Q.İ.Zobunov, Q.İ.Semyonov, S.A.Filipov və başqaları yığıncaqda çıxış etdilər.² Yığıncaq Yero-feyevin qatillərinin məhkəməsiz cəzalandırılması təklifini bəyəndi və fəhlə məhkəməsinin heyətini təsdiq etdi.³ Fəhlə məhkəməsinin qərarı ilə Yero-feyevin 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 qalıb işləyə bilmədilər. Onlardan bir qrupu Zaqafqaziya dəmiryol polis idarəsinə göndərdikləri ərizədə yazırdılar: «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 kətləklədilər. Patriot Ovsinnikov inqilabi məhkəmənin hökmü ilə öldürüldü».⁶

1906-1907-ci illərdə dəmiryolçuların 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 dəmiryolçuları 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 Yəne orada, iş 194, vər. 3.

³ Yəne orada, iş 429, vər. 30-31.

⁴ Yəne orada, vər. 12, 29.

⁵ Yəne orada, vər. 13.

⁶ Yəne 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 verildi. 1906-cı 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-cı 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-cı ilin mart ayında «Dəmiryol rayonu» adı altında Yevlax stansiyası fəhlələrinin həyatına dair xüsusi vərəqə çap etdi. Vərəqədə Yevlax stansiyasında inzibati işçilərin özbaşınalılıqları, fəhlə və qulluqçuların ağır həyat şəraiti təsvir edilirdi.⁴ 1906-cı 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 tətıl» başlığı altında çap edilmiş bu intibahnamə dəmiryol

¹ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivi. 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 qeydləri, Bakı, 1964, səh. 118-119.

³ Листовки Бакинских большевиков в 1905-1907 гг. Bakı, 1955, səh. 212-214.

⁴ MLİ Azərbaycan filialının partiya arxivi. fond 276, siyahı 1, iş 37; Листовки Бакинских большевиков в 1905-1907 гг. Bakı, 1955, səh. 214.

⁵ V.İ.Lenin. Mərkəzi Muzeyinin Bakı filiali, 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-cı ilin mayın 3-də

Yelizavetpol stansiyasında üzərində «Məişət şeyləri» yazılmış $5\frac{1}{2}$ pud ağırlığında bir yeşik jandarm nəfərinin diqqətini özünə cəlb etdi. İçərisi müxtəlif adda inqilabi ədəbiyyatla dolu yeşik dərhal polis tərəfindən müsadirə edildi.²

Bu dövrdə Bakı, Yelizavetpol, Biləcəri və digər dəmiryol stansiyalarına görkəmli bolşeviklərin tez-tez gəlməsi, fəhlələr qarşısında çıxış etməsi Azərbaycan dəmiryol proletariatının siyasi cəhətdən yetkinləşməsinə kömək edirdi. Fəal sosial-demokratlardan 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-cı ilin aprelində Yelizavetpol stansiyasında «Dumaya getməyin!» , «Silahlanın!» adlı intibahnamələr yayıldı.³ Siyasi vərəqələrin və intibahnamələrin nəşri genişlənirdi. «Пролетари» qəzetinin yazdığı kimi, Yelizavetpolda siyasi-demokrat partiyasının işi olduqca sürətlə qaydaya düşdü.⁴

Bu zaman Bakı dəmiryolçuları arasında da bolşeviklərin nüuzu xeyli artmışdı. Bakı dəmiryol təşkilatının keçirdikləri qeyri-leqal yığıncaqlarda günün siyasi məsələləri müzakirə olunur, müvafiq qərarlar qəbul edilirdi. Hələ 1906-cı 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 MLİ Azərbaycan filialının əsərləri, VIII cild, 1947, səh. 23.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 1, iş 132, vər. 307.

³ З.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 dəmiryolçular arasında yayılması təşkil edildi. «Baky» qəzeti 1906-cı ilin aprel ayında bu məsələdən danışaraq yazırdı ki, Bakı deposu fəhlələri arasında Dumaya seçkilər keçirilməmişdi.² Qafqaz Baş polis idarəsi rəisi Şirinkinın canişinə bu barədə verdiyi məlumatdan göründüyü kimi, 1906-cı il aprel 16-da səhər saat 9-da Bakı deposunun 200 nəfərdən çox fəhləsi Dumaya (1 Dövlət duması - M.P.) seçicilər seçmək üçün yığınağa toplaşarkən bütünlüklə bolşeviklərin taktikasını müdafiə etdilər. Yığınağın sədri deponun çilingəri bolşevik F.İ.Kulikovski çıxış edərək dedi ki, «...dövlət duması lazım deyildir, biz müəssisələr məclisini tələb etməliyik. Ona görə ki, duma bizə yaxşı heç bir şey verməz və bizi aldadar, 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 yığınağı tərk etməli oldular. Bununla da dumaya seçkilər baş tutmadı.⁴

1906-cı ilin əvvəlində RSDFP Bakı komitəsinin dəmiryol rayon təşkilatının keçirdiyi iclaslarda inqilabın geri çəkilməsi və irticanın güclənməsi şəraitində bir sıra mühüm təşkilat məsələləri müzakirə etmişdi.⁵ 1906-cı il aprel 9-da polislər apardıqları növbəti axtarışlar zamanı Bakı dəmiryol rayon partiya təşkilatının qəbul etdiyi bir qətnaməni ələ keçirə bilmişdi. Həmin qətnamədə yazılırdı: RSDFP Bakı komitəsinin dəmiryol rayon təşkilatı

¹ Листовки Бакинских большевиков в 1905*1907 гг. Bakı, 1955, səh. 212.

² «Baky» 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 vaxtın mühüm olmasını nəzərə alaraq Zaqafqaziya dəmiryol partiyası təşkilatlarının ümumi konfransını çağırmaq məqsəduyğun hesab edilsin».¹

Qətnamədən göründüyü kimi, inqilabın geri çəkildiyi bir dövrdə Zaqafqaziya dəmiryol partiyası təşkilatlarının fəaliyyətini əlaqələndirməyin, onu dövrün tələbinə müvafiq olaraq istiqamətləndirməyin ciddi əhəmiyyəti var idi. Azərbaycan dəmiryolçuları Zaqafqaziya dəmiryol partiyası təşkilatlarının konfransını çağırmağı və onun gündəliyinə beş mühüm məsələ daxil etməyi təklif edirdilər.² Həmin məsələlər aşağıdakılardan ibarət idi.

1. Dəmiryol partiyası təşkilatlarının fəaliyyətinin birləşdirilməsi;

2. Təşkilat işlərini Zaqafqaziya dəmiryol xəttlərinin ayrı-ayrı sahələrə bölməklə aparılması;

3. Dəmiryol fəhlə və qulluqçularının həmkarlar ittifaqının yaradılması haqqında məsələnin müzakirəsi;

4. Zaqafqaziya dəmiryolu fəhlə və qulluqçuların həmkarlar ittifaqı qurultayının çağırılmasına hazırlıq;

5. Zaqafqaziya dəmiryolu partiyası və həmkarlar təşkilatlarının digər yollardakı müvafiq təşkilatlarla əlaqəsini yaratmaq.³

Bakı dəmiryol partiyası təşkilatı konfransa iki nəfər nümayəndə göndərməyi qərara almışdı. Bakı dəmiryol fəhlələri konfransın Tiflisdə keçirilməsini məqsəduyğun hesab edirdilər. Konfransın Tiflisdə çağırılmasına Yelizavetpol və Hacıqabul partiyası və həmkarlar təşkilatları da razılıq 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 Yəni orada.

³ Yəni orada.

⁴ SSRİ MDOİA, fond 102, siyahı 8, iş 3, hissə 7, vər. 5.

bolşeviklər inqilabın geri çəkilməsi dövründə proletariatin ən kütləvi təşkilatı olan həmkarlar ittifaqlarına inqilabi istiqamət verilməsini mühüm vəzifə hesab edirdilər.

V.İ.Lenin «Demokratik inqilabda sosial-demokratiyanın iki taktikası» adlı əsərində həmkarlar ittifaqını fəhlələrin ən mübariz təşkilatı adlandırırdı, partiya təşkilatlarından həmkarlar ittifaqlarının yaradılmasına kömək etməyi və onun üzvlərinə sosialist inqilabının mahiyyətini başa düşmək ruhunda tərbiyələndirməyi tələb edirdi.¹

Inqilabi hərəkətin təzyiqi altında çar hökuməti 1906-cı ilin mart ayında sənaye və ticarət müəssisələrində həmkarlar ittifaqları təşkil edilməsinə icazə verməyə məcbur oldu. Həmkarlar təşkilatları haqqında «müvəqqəti qaydalar» nəşr edildi.² Həmkarlar ittifaqına leqal 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 Rusiyanın hər yerində, o cümlədən Azərbaycanda həmkarlar ittifaqlarının yaranmasına və inkişafına təsir göstərirdi.

Həmin günlərdə Peterburqda Ümumrusiya dəmiryol partiyası 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, səh. 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 hərəkətində rəhbərliyi əllərinə almaq məqsədilə qeyri-legal mərkəzi büro təşkil etdilər.² Bolşeviklərin rəhbərliyi altında işləyən Azərbaycan dəmiryolçuları nəinki Zaqafqaziyada, hətta Vladıqafqaz 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-cı ilin iyul ayında biləcərililər Vladıqafqaz 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 yaxınlarda 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, siyahı 1, iş 2, vər. 180.

² К.Гусейнов, М.Наидель. Göstərilən əsəri, səh. 19.

³ Y.Seriy. Göstərilən əsəri, səh. 76.

⁴ Yenə orada, səh. 77; SSRİ MDOİA, fond 102, iş 2, hissə 7, vər. 124.

⁵ Y.Seriy. Göstərilən əsəri, səh. 77; SSRİ MDOİA, fond 102, iş 2, hissə 7, vər. 124.

Vladıqafqaz dəmiryol fəhlə və qulluqçularının qurultayı 1906-cı il avqustun 4-də qeyri-legal bir şəraitdə Stavropolda keçirildi.¹ Qurultay dəmiryol həmkarlar təşkilatının möhkəmlənməsində ciddi rol oynadı.

1906-cı ilin əvvəllərində ölkədə inqilabi hərəkətin yeni yüksəlişi müşahidə edilirdi. Azərbaycan bolşevikləri zəhmətkeşlər arasında təşviqat və təşkilat işlərini genişləndirir və proletariati silahlı üsyana hazırlayırdılar. Bu dövrdə RSDFP Bakı təşkilatının birləşmiş icraiyyə komitəsində üstünlüyü bolşeviklər təşkil edirdilər.² İnqilabın qələbəsi naminə bu dövrdə 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 hərəkətinin inkişaf etməsi üçün zəruridir.

Bolşeviklər partiyanın yeni qurultayına öz platformaları ilə gəldilər. 1906-cı 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-cı 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 öçerkləri, Bakı, 1964, səh. 100-101.

⁴ V.İ.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-cı ilin yaz və yay aylarında Rusiyada olduğu kimi Azərbaycanda da tətil hərəkəti davam etməkdə idi. Azərbaycan dəmiryolunda da tətillər sönməmişdi. Bununla belə tətillərin qarşısını almaq üçün dəmiryol polis idarələri tərəfindən ciddi tədbirlər həyata keçirilirdi. Zaqafqaziya dəmiryolları idarəsi bu zaman tətil hərəkətinə 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 hərəkətinin qarşısını almaq üçün görülcək 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-cı 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 öçerkləri, 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 güzəştlərə aldandıqlarını tez bir zamanda dərk etmiş oldular. Məhz buna görə də dəmiryol proletariatu çıxış yolunu yalnız yeni tətillərdə görürdü.

İnqilabın geri çəkildiyi dövrdə Rusiyada tətil hərəkətinin iki dəfə yüksəlişi müşahidə olundu. Bunlardan biri 1906-cı ilin yazında, o biri isə bir il sonra, 1907-ci ilin yazında oldu. V.İ. Lenin yazırdı ki, bu yüksəlişin hər ikisi geri çəkilmənin dayandığını və geri çəkilənlərin yenidən hücumə keçmək təşəbbüsünü göstərir.¹

1906-cı ilin yazında Varşavada başlanan tətilə əlaqədar olaraq Ümumrusiya dəmiryol həmkarlar ittifaqı ölkənin bütün dəmiryolçularını ümumi tətilə çağırdı. Bu çağırış Azərbaycan dəmiryolçuları tərəfindən böyük coşğunluqla qarşılandı. Çağırışdan sonra depo və emalatxanalarda sosial-demokrat təşkilatları qeyri-legal yığıncaqlar keçirdilər, bu yığıncaqlarda xüsusi tələbnamələr hazırlandı 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-cı cild, səh. 433.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 6, vər. 730; «Bakı» qəzeti №94, 30 aprel 1906-cı il.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 26 m., iş 6, vər. 730; «Bakı» qəzeti №94, 30 aprel 1906-cı il.

hissəsi 1906-cı il mayın 1-də işə çıxmadı.¹ İşə çıxmayan fəhlələrin polis idarəsinə göndərilməsi siyahısında Sumarakov Aleksandr, Pavlov Nikolay, Məmmədli Əli oğlu, Kondraşova Mariya, Paramanov İvan, Arutyunov Qayk və başqalarının adları var idi.² Dəmiryolçuların bir qisminin Bakı proletariatu ilə birlikdə may nümayişini qeyd etməsi Zaqafqaziya dəmiryol stansiyalarında fəhlə hərəkətinin canlanmasına səbəb oldu. 1906-cı ilin may nümayişindən sonra Rusiyada həyəcanlar getdikcə güclənməyə başladı, proletariat, o cümlədən dəmiryolçular özünün bütün kütləvi gücü ilə yenidən hərəkətə gəldi.

1906-cı il may ayının ortalarında bolşeviklərin rəhbərliyi altında hazırlanan tətilə çarizm mane oldu. Tətilin gözlənilmədiyi yerlərə hökumət çoxlu silahlı qüvvə topladı. Mayın əvvəlində Nəqliyyat Nazirliyi Peterqburqdan Tiflisə teleqram göndərərək Zaqafqaziya dəmiryollarında tətilin gözlənilməsi haqqında xəbərdarlıq edirdi.³ Tətilin qarşısını almaq üçün stansiyalara oxlu silahlı qüvvə göndərildi. Odur ki, fəhlələr 1906-cı il mayın ortalarında tətil edə bilmədilər. Lakin istər Zaqafqaziyada və istərsə də Azərbaycanda dəmiryolçuların tətili gündəlikdən çıxarılmadı. Tətilin 1906-cı 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 mühasirəyə almaq və tətil başçılarını dərhal həbs etmək haqqında göstəriş verdi.⁵ Dəmiryollarda hərbi mühafizə işləri gücləndirildi. Dəmiryol polis idarələri bolşevikləri təqib etmək, şübhəli adamların evində axtarışlar aparmaq, bağaj şöbəsinə daxil olan və çıxan bütün bağlamaları

¹ Yəni orada, vər 731.

² Yəni orada.

³ Gürcüstan SSR MDTA, fond 1 m., siyahı 1, iş 259, vər. 108.

⁴ Yəni 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 hazırlanan 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 yatırdılar. 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-ci il dekabr tətilində iştirak etdiyinə görə həbs edilmiş və işdən çıxarılmış yüzlərlə fəhlənin böyük bir qisminin təqsiri sübut olunmadığı üçün yenidən öz iş yerinə qayıtmasına 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 hərəkəti Bakının bir çox sənaye müəssisələrini bürüdü. Proletariatın yeni-yeni təbəqələri iqtisadi və siyasi tələblərlə çıxış etməyə başladılar. Bu çıxışlar dəmiryol fəhlələrinin yeni hərəkətinə səbəb oldu. Dəmiryol fəhlələrinin tətilə çağıran vərəqlərin 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 dəmiryolçularının 1906-cı il iyul-avqust ayla-

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 sürdükləri tələblər içərisində 8 saatlıq iş günü, iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması, əmək haqqının artırılması, ictimai-siyasi hüquqlarının genişləndirilməsi və başqa məsələlər başlıca yer tuturdu.¹

RSDFP Bakı komitəsinin çağırışı ilə 1906-cı 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 qarşılandı.³

Məhkəmə günü, sentyabrın 4-də səhər saat 8-də Bakı deposu fəhlələri yekdilliklə işi dayandıraraq tətillə qoşuldular.⁴ Depo fəhlələrinin ardınca maşinistlər, maşinist köməkçiləri, konduktorlar, yük stansiyasında çalışan dəmiryolçular tətillə etdilər. Tətil nəticəsində Bakı-Biləcəri və Bakı-Sabunçu arasında qatarların hərəkəti kəsildi.⁵ Tətilçilər deponun qarşısında izdihamlı mitinq təşkil etdilər.

Bakıda başlanan tətilin tezliklə bütün Zaqafqaziya və Vladıqafqaz dəmiryollarına keçməsi təhlükəsi yarandı. Zaqafqaziya dəmiryol hərbi rəisinin əmri ilə stansiyada olan hərbi mühafizə 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 müvəffəq keçməsindən hiddətlənən Zaqafqaziya

¹ SSRİ MDTA, fond 273, siyahı 12, iş 490, vər. 145; Гав. «Волна» (gürcü dilində) №155, 4 avqust 1906-cı il.

² З.Ибрагимов. Революция 1905-1907 гг. в Азербайджане, Баку, 1955, с. 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 Yəni 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 tətildə 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. Müttəhimlərdən 2 nəfər bəraət qazandı, qalanları isə müxtəlif müddətdə həbs cəzasına məhkum edildilər.⁴

1906-cı il sentyabr tətilinin çox böyük siyasi əhəmiyyəti oldu. 1905-ci il dekabr tətilinin məğlubiyyətindən 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 yaratmaqda böyük rol oynadı. Bu tətil bir daha fəhlələrə həmrəylik bayrağı altında çıxış etməyin üstünlüklərini göstərmiş oldu.

1906-cı ilin yayı və payızında Bakı proletariatı ilə yanaşı Azərbaycan qəzalarının fəhlələri də tətil etdilər. Yelizavetpol dəmiryolçuları bir neçə dəfə tətil etdi. Xüsusilə 1906-cı il iyunda Bakı fəhlələrinin ümumi tətili dövründə Yelizavetpol dəmiryolçuları daha mütəşəkkil çıxış etdilər.⁵

1906-cı 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 В.Ю.Самедов. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане. Баки, 1966, səh. 207.

hökumət əleyhinə bir sıra çıxışları baş verdi. Bolşevik təşkilatları bu dövrdə dəmiryol fəhlələri arasında siyasi-təşkilat işlərini canlandırmağa 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-cı 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 axışdılar. Məhbusların arasında deponun çilingərlərindən Mjaçik, Belikov, Volkov və başqaları da var idi.³ Fəhlələr qırmızı bayraq qaldırdılar. Nümayişçilər «Вставай, подымайся рабочий народ!» sözləri ilə başlanan inqilabi mahnı oxuya-oxuya qatarın arxasınca hərəkət etməyə başladılar. 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 Henrix Qribat və Anton Şarat həbs edildilər. 1906-cı ildə Azərbaycanın fəhlə sinfinin apardığı inqilabi mübarizənin təsiri altında qəzalarda kəndli çıxışları da özünü göstərirdi. Qeyd etmək lazımdır ki, kənddə inqilab qılgıncılarının alovlanmasında başlıca rol

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 Yənə orada, vər. 11-12.

dəmiryolçular oynayırdı. 1906-cı ildə Yelizavetpol quberniyasının dəmiryola yaxın qəza və kəndlərdə baş verən aqrar hərəkəti bunu aydın göstərirdi.¹

1907-ci ildə fəhlə sinfinin çarizmə qarşı tətıl və nümayişləri davam edirdi. Aprel-iyun aylarında Rusiyada tətildə iştirak edənlərin sayı 271 min nəfərə çatmışdı. Bu da 1906-cı ilin yüksəliş səviyyəsindən yuxarı idi.² Lakin kütləvi çıxışlarının çərçivəsi getdikcə daralmağa başlamışdı. 1907-ci ildə baş verən tətillərin çoxu müdafiə xarakteri daşıyır və əksər hallarda fəhlələrin məğlubiyyəti ilə nəticələnirdi.

1907-ci ilin birinci yarısında Azərbaycanın Bakı, Gəndəbəy, 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 tətıl hərəkətinə qoşulmuşdular.⁴

Fəhlələrin tətıl hərəkətinə bolşeviklər istiqamət verirdi. Bolşeviklərin rəhbərliyi altında dəmiryol stansiyalarında, depo və emalatxanalarda siyasi vərəqələr və intibahnamələr yayılır, leqal və qeyri-leqal yığıncaqlarda günün ön mühüm məsələləri müzakirə olunurdu. Qaraşəhər və dəmiryol rayonunda geniş partiya işi aparırdı.⁵ Bakı dəmiryol rayonunda bolşeviklərin fəaliyyəti xeyli canlanır və tezliklə mənşeviklər zavaqzal rayonundan sıxışdırılıb qovulurlar.

İnqilabın irəli çəkildiyi bir şəraitdə bolşeviklər dövlət dumasına münasibət məsələsində öz taktikasını dəyişdirdilər. Bolşeviklər

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 Yənə orada, səh. 236.

⁵ «Azərbaycan tarixi», 2-ci cild, Bakı 1964, səh. 660.

viklər Dumada iştirak etmək, inqilabın mənafeyi üçün durmadan bir tribuna kimi iştirak 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 fəhlələrilə birlikdə II Duma deputatlarına tapşırıq göndərdilər.³ Bütün bunlar bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakı dəmiryolçularının II Duma seçkilərində fəal iştirak etdiklərini göstərir.

Bəhs etdiyimiz dövrdə 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 idarəsində çalışan hər bir nəfərin maaşı bu zaman ayda 40 manata qədər artırılmışdı.⁵ Bakı və Yelizavetpol stansiyalarında saxlanılan xəfiyyə aparatına xüsusi fikir verilirdi. 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 almışdılar.

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 genişləndi. Bakı deposu bu dövrdə Azərbaycan dəmiryolçuları içərisində inqilabi işin mərkəzinə çevrilmişdi. Xəfiyyə və polis işçilərinin gözündən məharətlə yayınan bolşeviklər depo fəhlələri arasında vərəqələr, intibahnamələr və başqa inqilabi ədəbiyyat yayır, gizli yığıncaqların keçirilməsini təşkil edirdilər. Təbliğatçılar elə edirdilər ki, şəhər işə gələn fəhlələrin dəzgahı üstündə proletariatu 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 hərəkətinin yekunları» adlı kitabça, intibahnamə, iki nüsxədə «RSDFP Ümumrusiya konfransının qətnaməsi», «İnqilabi mahnılar» adlı 14 səhifəlik kitabça, iki məktub və başqa gizli ədəbiyyat tapıldı.²

Jandarmanın əlinə keçmiş «Yoldaşlar!» adlı intibahnamə RSDFP Bakı komitəsində müvəqqəti olaraq rəhbərliyi ələ keçirmiş menşeviklərə qarşı yönəldilmişdi. Jandarm protokolunda intibahnamədən götürülən iqtibasda deyilirdi: «Bizim şüarımız 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 proletariatu 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 Yəni 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 çıxırdı. 1907-ci ilin dekabrında casusların yaxından köməyi ilə polis Yevlax dəmiryolçuları arasında təbliğatla məşğul olan 12 nəfərin siyahısını və bir neçə intibahnamə ələ keçirərək bildi.⁴ İnqilabi təşkilatla məşğul olan bu adamlar tezliklə həbsə alındılar.

Polis idarəsi tərəfindən həbs edilmiş Aleksandr Yerko-mayşvilinin 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, bütünlüklə bolşeviklərin təsiri altında idi. Həmin ilin sonunda menşeviklər Bakı dəmiryolu stansiyası fəhlələrin arasında tamamilə nüfuzdan düşmüşdülər. Menşeviklərin ikiüzlü siyasəti, RSDFP bolşevik Bakı Komitəsi əleyhinə onların əsassız hücumları Bakı dəmiryolçularının kəskin etirazına

¹ «Право» məcmuəsi, №2, Peterburq, 1907, səh. 146.

² Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, iş 329, vər. 1.

³ Azərbaycan Kommunist Partiyası tarixinin öçerkləri, Bakı, 1964, səh. 118-119.

⁴ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 432, vər. 2.

⁵ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 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.

İnqilabın geri çəkildiyi dövrdə Bakı deposunun sosial-demokratları partiyanın göstərişlərinə əməl edərək leqal və qeyri-leqal imkanlardan məharətlə istifadə edirdilər. Bu zaman dəmiryollarında «Fəhlə komissiyalarına»^X müvəkillər seçkisi belə leqal imkanlardan biri idi. Odur ki, bolşeviklər 1907-ci ildə «Fəhlə komissiyası» seçkilərinə rəhbərliyi öz əllərinə aldılar. Depoda çalışan F.İ.Baklanov, M.S.Mordovsev, F.İ.Kulikovski və başqa bolşeviklər RSDFP Bakı komitəsinin göstərişi ilə seçkilərin keçirilməsində fəal iştirak edərək «fəhlə komissiyasına» seçiləcək müvəkillərin tərkibini bolşeviklərin ardınca gedən fəhlələrdən ibarət olmasına nail oldular.²

1907-ci il mayın 3-də F.İ.Baklanovun sədrliyi və M.S.Mordovsevin katibliyi ilə depo fəhlələrinin 225 nəfərlik ümumi yığıncağı keçirildi. Yığıncaqda gizli səsvermə yolu ilə 12 nəfər namizəd 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 hərəkətin təzyiqi altında 1905-ci il fevralın 8-də dəmiryol fəhlə və qulluqçuların iş və məişət məsələlərini müzakirə etmək hüququ olan «Fəhlə komissiyası» haqqında fərmana görə komissiyaya seçkilər hər iki ildən bir keçirilirdi. Azərbaycanda çar nazirinin fərmanı dəmiryol fəhlələrini razı salmamışdı. 1905-ci ildə bolşeviklərin rəhbərliyi altında Bakı dəmiryolçuları «fəhlə komissiyasına» seçkiləri boykot etmişdilər. İnqilabın 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 kütlələr arasında apardıqları inqilabi işin nəticəsində Azərbaycanda və xüsusən Bakıda bir sıra tətillər 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 dövrdə dəmiryol fəhlələrinin tətilini hazırlamaq və keçirmək uğrunda mübarizə aparırdılar. Bu məqsədlə onlar nəinki iri, hətta kiçik stansiyalarda belə təbliğat-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 təbliğatçılar dəmiryol fəhlələrini tətillə hazırlayırlar. Onlar izah edirlər ki, bu yaxınlarda dəmiryolunda baş verəcək ümumi tətillə Şamxor stansiyası fəhlə və qulluqçuları sosial-demokratların rəhbərliyi altında indidən ciddi hazırlaşmalıdırlar ki, ümumi tətillə qoşula bilsinlər.⁴

1907-ci ilin yazı və yayında Bakıda fəhlələri tez-tez tətillə çağıran 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 hərəkəti 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 siyasətindən son dərəcə narazı olduqlarını açıqcasına bildirdilər. İyunun 2-də daxili işlər nazirinin müavini senator Makarov Qafqaz canişininə göndərdiyi teleqramında Zaqafqaziya dəmiryolunda fəhlə və qulluqçuların son dərəcə həyəcanlı olduğunu göstərərək mühafizə işlərini gücləndirməyi, təbliğatçıların dəmiryolçular 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 aldıkları maaşla dolana bilmirdilər. Stansiyadan itən şeylər gözətçilərin əmək haqqından tutulurdu. Podratçılar gözətçilərlə olduqca qaba rəftar edir, istədiyi vaxt fəhləni işdən çıxarır, yenisini işə götürürdü. Günüməzd işləyən yükçü fəhlələrin də vəziyyəti pis idi. Hələ tətil ərfəsində 9 maddədən ibarət tələbnamə irəli sürmüşdülər. Tətilçilər 8 saatlıq iş günü tətbiq edilməsini, əmək haqqının artırılmasını, iş və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, fəhlələrin razılığı olmadan heç kəsi işə qəbul etməməyi, eləcə də işdən çıxarmamağı tələb

¹ Gürcüstan SSR MDTA, fond 13, siyahı 15, iş 317, vər. 12.

² Yəni orada, fond 18, siyahı 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 yüklü fəhlələr başladı. Lakin sonra Bakı yük stansiyasında çalışan bütün aşağı dəmiryol fəhlələri: qaravulçular, plomblayıcılar, tabelçilər, kassirlər, marka vuranlar, dalandarlar, yük qəbul edənlər və başqaları tətillə qoşuldular.³

Tətil əsasən iqtisadi xarakter daşıyırdı. 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 xəstələnməyə əmək haqqı verilməsi, müalicənin dövlət hesabına edilməsi, fəhlə məsələlərinin fəhlə komissiyalarında baxılmasına icazə verilməsi və başqa bir sıra tələblər irəli sürülürdü.⁴

Tətil zamanı fəhlələr öz tələblərini müdafiə etdilər. Altında «fəhlə komissiyası» sözləri yazılmış ikinci tələbnamə tətilçilərin ümumi yığıncağında qəbul edilmişdi. Tətilçilər danışıq aparmaq üçün müdiriyyətin yanına nümayəndə göndərdilər. Müdiriyyət tələblərin yalnız bir neçəsini qəbul etməyə razılıq verdi. Fəhlə nümayəndələri müdiriyyətlə razılaşmadı. Onlar danışıqların nəticəsini fəhlələrə çatdırmaq məqsədi ilə xüsusi tələbnamə hazırlayıb tətilçilərin ümumi yığıncağına 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 böyüyüb sərnəşin stansiyasına, depoya və emalatxanaya keçməsindən ehtiyat edən yerli hakimiyyət orqanları silahlı qüvvələrə əl atdılar. Zaqafqaziya dəmiryol idarəsinin göstərişi ilə stansiyada saxlanılan 300 nəfərdən çox hərbcilər və jandarm-polis dəstələri stansiyanı 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 yüklənməmiş və yaxud yükü boşaldılmayan vaqonlarla dolmuşdu. Tətil günləri tez-tez mitinqlər və yığıncaqlar keçirilir, tətilçilər işə başlamaq haqqında heç bir söz eşitmək istəmirdilər.⁶ Arxiv sənədlərindən 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 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 Yənə orada, vər. 17.

² Yənə 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 Yənə orada, vər. 36-37.

⁷ Gürcüstan SSR MDTA, fond 18, siyahı 1, iş 196, vər. 28.

⁸ Yənə 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 sakitlik yarada bilməmişdir.¹ Odur ki, 1907-ci ilin avqust ayında Tiflisdə Zaqafqaziya dəmiryolunda inqilabi çıxışları boğmaq və sakitlik yaratmaq məsələsi üzrə xüsusi müşavirə keçirildi. Müşavirədə fəhlə hərəkatına qarşı qəti mübarizə aparmaq üçün xüsusi komitə yaradılması 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 özbaşınalığı 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, Qriqorii 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, mütləqiyyətin son dərəcə dözülməz irtica siyasəti dəmiryol fəhlələrini heç də qorxuda bilməmişdir. Dəmiryol fəhlələri içərisində fəaliyyət göstərən qaraguruhçu mürtəce təşkilatların 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 Yənə 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 Yənə orada, iş 331, vər. 15-16.

1907-ci ilin payızında jandarm-polis nəfərlərinin özbaşınalıqlarına qarşı bu cür etiraflar Azərbaycanın digər dəmiryol stansiyalarında polis zabiti Fomiçin azgınlığına, rabitə işçiləri ilə kobudcasına rəftarına, hər şeyə müdaxilə etməsinə qarşı bütün teleqraf işçiləri etiraz etdilər.¹ Teleqrafist P.S.Kuryak hamının yanında Fomiçi təhqir edərək dedi: «heç bir jandarmı, eləcə də səni tanımaq istəmirəm» - deyə onun üzərinə hücum çəkdi.² Bu hadisə ilə əlaqədar olaraq jandarm zabiti Zaqafqaziya dəmiryolu idarəsinə raportunda yazırdı 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 bəyanətlərinin birində ölkədə asayişin bərpa olunduğunu, yalnız sadəcə xuliqanlıq (o tətiləri belə adlandırırdı) halları müşahidə edildiyini göstərmişdi. Bu bəyanəti təhlil edən «Железнодорожник» jurnalı 1907-ci il noyabr ayında yazırdı ki, asayişin 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 hadisələri göstərdi ki, Zaqafqaziya və Vladıqafqaz 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 etibarlı 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, siyahı 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 çatmamışdır. Fəhlə hərəkatını boğmaqla mütləqiyyət yalnız müvəqqəti qalib gəlmişdir. 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.
- Энгельс Ф. - Десятичасовой рабочий день. К.Маркс və Ф.Энгельс. Соч. т. VIII, изд. I.
- Энгельс Ф. - К жилищному вопросу, Москва, 1948.
- V.İ.Lenin - Bizim mərənnaməmizdə 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 sosial-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 - İmperializm 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 statistikasına haqqında. Əsərləri, 16-cı 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 proqramı, 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 hərəkət tarixindən, Bakı, 1957-ci il. |
| Stalin İ.V. | - Əsərləri, 1, 2 cild, Bakı, 1946-cı il. |

Xatirələr

- | | |
|------------------|--|
| Аплилуев 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 Ладос Кецохели. В кн: Ладос Кецохели. Сборник документов и материалов. Тбилиси. 1970. |
| Долидзе С. | - Убийство и похороны тов. Монтини. Газ. «Бакинский рабочий» №291, 20 декабрь 1925 г. |
| Енукидзе А.С. | - Нелегальная типография «Нина» и ее первый организатор и основатель. В кн: Ладос Кецохели. 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. |
| Шахбазов М. | - Гаджинское подполье (1905-1920 гг.) В кн: Из прошлого. Баку, 1923. |

МƏТБУАТ

- «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.
- «Dəvət-Koç». Qəzet. Bakı, 1906.
- «Елисаветпольский вестник». Qəzet. Tiflis, dekabr, 1905.
- «Железнодорожник». газета. №1, M., 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.

Всепоподданнейшая 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. Биобиблиографический словарь, Т. 1, М. 1928, Т.П М. 1929 və s.

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.

Прокломации 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, события, 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.

Статистический 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, часть II, СПб, 1901.

Труды первого делегатского съезда служащих. Владикавказский железный дороги. Ростов на Дону, 1906.

«Четверть 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, siyahı 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 FİLİALİ NEQA-
TİV FONDU

Sənəd № 1656, 1852, 2960, 2965, 2989, 9489, 9867, 9896, 9905, 11203, 11708, 14096, 17011, 186635, 18699, 18732, 18939, 19126.

AZƏRBAYCAN DƏMİRYOL İDARƏSİNİN AR-
XİVİNİN (ADİA)

ZAQAFQAZIYA DƏMİRYOLLARI 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. - Azərbaycanla marksizm-leninizm ideologiyası uğrunda mübarizə tarixindən (1905-1907-ci illər). Bakı 1955.
- Azərbaycan Kommunist partiyası tarixinin öçerkləri. 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 API, elmi qeydlər №2, Kirovabad, 1955.
- Qarayev S.N. - V.İ.Leninin Bakıda gizli fəhlə mətbuatının təşkilində Azərbaycan iştirakçlarına köməyi, Bakı, 1964.
- Грунт А.И., Фирстова В.И. - Россия в эпоху империализма (1890-1907 гг.). Москва, 1969.
- Гукасин А.Р. - Бакинский комитет во главе революционного выступления бакинского пролетариата (1901-1904 гг.) Azərb. SSR EA Tarix institutunun əsərləri, XI cild, 1957.
- Гулиев А.Н. - Бакинский пролетариат в годы нового революционного подъема. Баку, 1963.
- Гулиев А.Н. - Из истории распространения марксизма в Азербайджане до первой русской революции. «Объединенная научная сессия отделений общественных наук Академии Наук Грузинской ССР Армянской ССР и Азербайджанской 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 bibliografik 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 inqilabı 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 MLI Azərbaycan filialının əsərləri, XVI cild, 1947.
- Гумбатов Г.М. - Революционное движение 1905-1907 годов в Елизаветпольской губернии. Автореферат. 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, Баки, 1962.
- Гусейнов К.А., Мангасарова Н.А. - Большевицкая периодическая печать Азербайджана (1904-1920 гг), Баку, 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 oynanması. 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. - Большевицкая 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 силовое сотрудничество 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 Azərbaycanca kəndli hərəkəti. 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. Nəmişlik 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 Флипп - Очерки революционного движения в Закавказьи. Тифлис, 1926.
- М.Б. - «Очерки по истории железнодорожных забастовок в России». М., 1906.
- Мельчин А.И. - «Яков Петрович Бутырин», гор. Ордженикидзе, 1957 г.
- Mərdətov İ. - 1905-ci ildə Bakı proletariyatının inqilabi tətil hərəkəti 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 нефтедо-

- бывающей промышленности. М.-Л., 1940.
- Панкратова А.М. - Первая буржуазно-демократическая революция в России (1905-1907 гг.). М., 1965.
- Paşayev M.İ. - Azərbaycanca dəmiryol nəqliyyatının yaranması və onun xalq təsərrüfatında əhəmiyyəti (XIX əsrin son rübü - XX əsrin əvvəli) D.Bünyadzadə adına AXTI-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. - Большевицкая 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. - Заработная 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. - Leqal bolşevik qəzeti «Təkamül», Bakı, 1962.
- Самедов В.Ю. - Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, Баку, 1962.
- Самедов З.Ю. - Распространение 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 proletariatinın 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. Баку, 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. N.Zərdabi adına Kirovabad Pedaqoji 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 Məmmədli İsmayıl oğlu 1927-ci il aprel ayının 10-da Azərbaycanın Zaqatala mahalının Muğanlı kəndində sahibkar ailəsində anadan olmuşdur. Alıpaşalar kimi tanınan nəslin övladıdır.

Hərəkətlərin yönümünü və fəaliyyətin mənasını təhsildə, elmdə görüb. O, 1936-1943-cü illərdə Muğanlı kənd 7-illik məktəbində natamam orta, 1943-1946-cı illərdə Zaqatala Pedaqoji məktəbində orta ixtisas, 1946-1950-ci illərdə Azərbaycan Dövlət Pedaqoji Universitetində (o zaman API-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 akademiya aspiranturaya qəbul olunub. 1950-1952-ci illərdə orada - aspiranturada təhsil alıb.

1952-ci ildən elmi-tədqiqat işini pedaqoji işlə əlaqəli aparmağa başlamışdır. 1958-1966-cı illərdə Azərbaycan EA Tarix İnstitutunda baş laborant, kiçik elmi işçi vəzifələrində işləmişdir. 1966-cı ildən isə bütün fəaliyyətini pedaqoji işə həsr etmək üçün Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinə (o zaman AXTİ-na) köçürülmüşdür. Məmmədli 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 Odlar 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, Vaşinqton, Nyu-York, Nyu-Cersidə ictimai-siyasi mövzularda məruzəsi dinlənilmiş və görüşləri olmuşdur.

Prof. Məmmədli Paşayev respublikanın ictimai-siyasi proseslərində bir azərbaycanlı, vətəndaş, mütəxəssis və siyasi partiya təmsilçisi qismində fəal iştirak edir.

Ailəlidir. İki övladı və dörd nəvəsi var.