

## **DAUGAVPILS DZELZCEĻA MEZGLA DARBINIEKI UN PASAŽIERI (19.GS. 2. PUSE-20.GS. SĀKUMS)**

### **Abstract**

**Employees and passengers of the Daugavpils railway hub (the second half of the 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century)**

In the second half of the 19<sup>th</sup> century – in the early 20<sup>th</sup> century a railway began to play a great role in the development of Daugavpils. Although the railway is a technical sphere, it must not be forgotten, that work of this sphere ensures people, and that these kinds of spheres are provided to serve and facilitate the life of society in general. With coming and further function of the railway it's employees and passengers influenced a social processes in the city.

In the sources, used in the Paper, is researched information about the socially-political and economic status of railway employees and passengers, sketching in such way a social dimension of the industrial society in the city. It should be mentioned, that schools for children of railway employees and also religious institutions (churches) were founded. Also a rising of professional skills and improving of working conditions were organized for the employees, but the employees involved themselves anyway in the revolution of 1905.

Processes in the railway structures depended not only from the employees, but also from the passengers, whose activities were reflected in the local newspaper quite often. To attract the interest of passengers to the city a cultural processes were developed, which could be enjoyed by both passengers and local inhabitants.

***Atslēgas vārdi: Daugavpils, dzelzceļš, darbinieki, pasažieri, industriālā sabiedrība.***

Daugavpilī 19.gs 2. pusē un 20.gs sākumā dzelzceļam bija nozīmīga loma ne tikai pilsētas ekonomiskajā un saimnieciskajā, bet arī sociālajā attīstībā. To veicināja dzelzceļa nozarē strādājošie, kā arī dzelzceļa pakalpojumu izmantotāji, tātad pasažieri. Lai arī dzelzceļš ir tehniska nozare, tomēr nedrīkst aizmirst, ka šīs nozares darbošanos nodrošina cilvēku kopums; kā arī šāda veida nozares ir paredzētas, lai kalpotu un atvieglotu sabiedrības dzīvi kopumā.

Darba avotu bāzi veido statūti Rīgas-Daugavpils dzelzceļa būvei: *Уставъ: общества Рижско–Динабургской желъзной дороги*, kas izdoti 1858. gadā. Tā kā statūti neatspoguļo reālo situāciju, kas pastāvēja dzelzceļa darbinieku un pasažieru vidū, tad tika izmantoti arī citi avoti, kā „*Manaseina revīzija*”(1882.-1883.g.), nozīmīgu vietu ieņem laikraksts „*Двинский листок*” (1900.-1903.g.), kas ir kā izklaidējošs un informatīvs materiāls. Avoti deva iespēju rekonstruēt ekonomiskās un sociālpolitiskās norises dzelzceļa darbinieku un pasažieru vidū Daugavpilī no 19. gs. otrās puses līdz 20.gs. sākumam.

Līdz ar dzelzceļa ieviešanu un satiksmes nodrošināšanu dzelzceļa nodarbinātības sfērā sāka strādāt dzelzceļu apkalpojošs personāls. Pēc pētnieka Z. Jakuba ziņām jau 1897. gadā Daugavpilī dzelzceļa struktūrās strādāja 1625 cilvēki (Якуб 1998: 189). Tāpēc radās nepieciešamība norises pilsētā pakārtot jaunajai sabiedrības daļai.

Daugavpilī tika nodrošināta dzelzceļa darbinieku bērnu izglītība. 19. gs 70. gados Grīvā bija septiņklasīgā skola zēniem un sešklasīga skola meitenēm, kur mācības tika pasniegtas vācu valodā. Pēc Manaseina revīzijas datiem tās bija luterāņu skolas, kas deva izglītību

galvenokārt visiem vācu tautības bērniem, kuru vecāki dzīvo Daugavpilī vai kalpo uz Vitebskas-Daugavpils un Rīgas-Daugavpils dzelzceļa līnijām. (*Manaseina revīzija*..1949: 391). Tātad dzelzceļā strādāja vācu tautības cilvēki, kam bija svarīga bērnu izglītība dzimtajā valodā.

Arī pilsētas reliģiskos procesus noteica dzelzceļa darbinieku apmešanās pilsētā, kam bija noteicošā loma sakrālu celtnu būvēšanas vajadzībās, tā piemēram, tika domāts par pareizticīgo baznīcas celšanu, un kā viens no argumentiem bija, tās vajadzība Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļa stacijas darbiniekiem (*Двинский*..1903, 296). Tātad ne tikai izglītībai, bet arī reliģijai bija noteicošā loma dzelzceļa darbinieku vidū.

Dzelzceļa struktūrās strādājošiem tika pievērsta uzmanība no valdības puses. 1903. gadā pēc Ceļu ministrijas ieteikuma notika Krievijas ceļu dienesta kongress, kur sprieda par dzelzceļa meistarū un vecāko strādnieku dienesta stāvokli. Apspriedes rezultāti publicēti laikrakstā „*Dvinskij Listok*” un atspoguļoja to, ka dzelzceļa darbinieki bija iedalīti pēc darbu veikšanas un pakļaušanas citiem, kas ir augstākos amatos, tātad visi darbinieki tika stingri iedalīti „hierarhijas” pakāpēs, piemēram, paši zemākie bija remontstrādnieki, pēc tam vecākie strādnieki, no kuriem katram ir padots noteikts skaits remontstrādnieku. Nākamā pakāpe bija ceļa meistari, kuru pārraudzībā bija noteikts ceļa posms (*Двинский*..1903,291). Kongress noteica nepieciešamību celt strādnieku kvalifikāciju, ceļot to izglītības līmeni (*Двинский*..1903,291). Ar kvalifikācijas celšanu tika domāts par strādnieku attieksmes maiņu pret darbu, tātad dzelzceļa strādnieki nevīžīgi veica savu darbu, un tādejādi pat varēja izraisīt nopietnus traucējumus dzelzceļa darbībā. Savukārt izglītības līmeņa celšanu cerēja panākt ar dzelzceļa skolu atvēršanu un mācību literatūras izdošanu. Augstāko strādnieku un meistarū kvalitāti citu strādnieku acīs cerēja celt ar iespēju ceļa meistariem braukt otrajā klasē, kā arī ar formas tērpa valkāšanu, kur bija norādīts, tā amats (*Двинский*..1903,291). Pēc tā var spriest, ka zemākie strādnieki necienīja augstākstāvošos darbiniekus. Jāsecina, ka ne vienmēr darbinieki izcili pildīja savus darba pienākumus, kam iemesls bija kāds dziļāks cēlonis. Šajā kongresā tika domāts par kvalificēto strādnieku algu celšanu (*Двинский*..1903,291), tādejādi veicinot attieksmes pret darbu uzlabošanu. Algas celšana liecina par to, ka tā bija zema un strādniekiem bez izglītības tāda arī palika. Tātad darbinieks nebija ieinteresēts sava darba kvalitatīvā veikšanā, no kā arī izrietēja attieksme pret darbu.

Pirms kongresa 1901. gadā kalpotāji Rīgas-Orlas pasažieru stacijā Daugavpilī žēlojās par nesavlaicīgu algas izmaksu. Algu jāsaņem starp mēneša 13.-15. datumu (kopējā alga Daugavpils-Vitebska iecirknī bija 36000 rbļ., minimālā-12-15 rbļ. mēnesī), bet tas netika izdarīts visiem (*Двинский*..1901,154). Tas liecina par dzelzceļa pārvaldes nolaidību un pat nevērīgu izturēšanos pret saviem padotajiem.

Par nolaidību liecina tas, ka gūstot traumas dzelzceļa darbinieki uzreiz nesaņēma medicīnisko palīdzību. Šādu gadījumu bija daudz vien jau Daugavpils dzelzceļā. Negadījumus atspoguļoja laikraksts „*Dvinskij Ļistok*”: kādam kalpotājam Rīgas-Orlas dzelzceļa stacijā Daugavpilī tika salauzta kāja, nelaimīgais nogulēja veselu stundu nesaņemot pirmo palīdzību, bet tikai vēlāk tika nosūtīts uz pilsētas slimnīcu (*Двинский*..1901,154). Tai pat nedēļā, kāds ar smagi traumētām krūtīm, no notikuma vietas tika nosūtīts uz dzīvokli, no dzīvokļa tika nogādāts uz dzelzceļa pieņemamo telpu un tikai no turienes uz pilsētas slimnīcu (*Двинский*..1901,154). Cilvēki tika sūtīti no vienas vietas uz otru, pat nesniedzot pirmo palīdzību, kas šādā gadījumā bija vitāli nepieciešama. Nedēļas laikā tas ir 1901. gada 12. oktobrī notika kārtējais negadījums: Rīgas-Orlas dzelzceļa preču stacijā paceļot noslīdējušas sliedes cieta tur strādājošie - V. Soboļovs ieguva pleca traumu, bet I. Odzencovam tika konstatēts labās kājas ceļa lūzums. Par laimi šajā gadījumā cietušajiem dzelzceļa ārsts sniedza tūlītēju palīdzību un nosūtīja uz pilsētas slimnīcu (*Двинский*..1901,154). Kā redzams strādājot dzelzceļa darbus var iegūt smagas traumas. Bet neiztikt bez traģikomiskiem gadījumiem, un tā 11. oktobrī, tai pat nedēļā Rīgas-Orlas dzelzceļa stacijas, Daugavpilī, strādnieks S. Bradzinskis izkrajot no vagona materiālus salauza mazo pirkstiņu trešajā locītavā. Viņam palīdzību sniedza dzelzceļa ārsts, un nosūtīja uz pilsētas slimnīcu (*Двинский*..1901,154). Tātad dzelzceļa struktūrās strādājošie medicīnas darbinieki sniedza palīdzību dzelzceļa darbos traumas guvušiem cilvēkiem. Šādu darbinieku nolīgšana no valdības puses ir apsveicama. Bet šie visi minētie negadījumi ir notikuši tikai nedēļas laikā, kas liek domāt par to kas notika vesela gada laikā.

Dzelzceļnieku dzīvības tika apdraudētas arī no citu personu puses. Tāpēc tika domāts par atlīdzību darbiniekiem, kas cietuši sargājot dzelzceļam svarīgus objektus. Pēc šī likuma pieņemšanas 1903. gadā strādniekiem vai to ģimenēm tika izmaksāts 75 rubļu liels pabalsts gadā, iepriekšējā 10 rubļu pabalsta vietā (*Двинский*..1903, 344). Šī pabalsta nepieciešamība liek domāt, ka apsargājot dzelzceļa objektus cilvēku varēja nogalināt. Līdz ar dzelzceļa izveidi attīstījās arī noziedzīgi akti. Varbūt labāk būtu bijis domāt, kā pasargāt darbiniekus no šādiem gadījumiem, nevis sniegt palīdzību tad, kad kāds ir zaudējis dzīvību. Šos notikumus atspoguļoja laikraksts, tātad tas bija aktuāli sabiedrībai. Un tā gribēja zināt ko vairāk par sociālām norisēm pilsētā.

Tā kā dzelzceļa strādnieki bieži nerada atbalstu no vadības puses, tad viņi mēģināja sevi aizstāvēt, iesaistoties politiskos procesos. Pēc pētnieka Z. Jakuba informācijas 19. gs., kad Daugavpilī sāka veidoties strādnieku kustība, dzelzceļnieki aktīvi iekļāvās cīņā par labākiem strādnieku dzīves apstākļiem. 20. gs. sākumā viscaur parādījās sociāldemokrātiski pulciņi un grupas, kuru skaits auga. Tādi pulciņi izveidojās Rīgas-Orlas dzelzceļa darbnīcās, kuru

strādnieki ņēma dalību 1905. gada revolūcijas notikumos (Якыб 1998: 194). Pētnieks B. Brežgo min, ka 12.decembrī sākās vispārējs dzelzceļnieku streiks, kas līdz 14. decembrim izplatījās pa visiem Vitebskas guberņas un Latgales dzelzceļu mezgliem (Brežgo 1954: 91). Šādi pārtraucot dzelzceļa darbību, tas zaudēja savas saimnieciskās un stratēģiskās spējas.

Pēc „*Latvijas Revolucionāro cīnītāju piemiņas grāmatā*” iekļautā izvilkuma no laikraksta „*Dvinskij Listok*”, traģiski notikumi Daugavpilī risinājās jau 1905. gada 19. oktobrī, kad Rīgas-Orlas dzelzceļa darbnīcās tika noturēts dievkalpojums, bet pēc tā notika incidents ar karaspēka vienību, un bojā gāja trīs darbinieki (*Latvijas Revolucionāro..1976: 171-172*). Starp dzelzceļa darbiniekiem strauji izplatījušās sociālisma idejas noveda tos pie iesaistīšanās revolūcijā. Bet par iesaistīšanos revolūcijā var liecināt arī strādnieku sociālekonomiskais stāvoklis. Dzelzceļa darbinieki bija īpašs cilvēku kopums, kas cīnījās par savām tiesībām, kā revolūcijā, tā arī ārpus tās.

Dzelzceļa darbības norisēs iesaistījās ne tikai darbinieki, bet arī pasažieri. Pirmajiem tas bija darbs un iztikas līdzekļu iegūšana, bet otrajiem došanās uz darbu vai arī izklaide, kam arī tika pakārtota dzelzceļa darbība.

Šajā laikā dzelzceļu apkalpoja dažāda veida pasažieru vagoni, kuri bija trīs klašu. 1. klases vagoniem tika pievienots vagonis „*Restorāns*”, retāk tāds bija 2. klases pasažieru vagoniem (*Двинский..1900, 9*). Vagoni tika iedalīti arī pēc to pārvietošanās ātruma un pārvadājuma veida: ātrvilcieni, pasta un pasažieru un pasažieru-preču vilcieni (*Двинский..1900, 5*). Bija ne tikai tālsatiksmes nozīmes maršruti, bet arī vietējās nozīmes, piemēram, no Daugavpils uz Rēzekni (*Двинский..1900, 6*). Tātad attīstījās vietējie reisi un līdz ar to pavērās iespēja arī vietējo iedzīvotāju mobilitātes iespējām.

Dzelzceļa sabiedrībām pārvadājumus bija jāsaskaņo ar dzelzceļa tarifiem, kas bija visā impērijā, to paredzēja izstrādātie statūti, tāpat bija jāpārvadā pastu un korespondenci. Rīgas – Daugavpils dzelzceļa statūti paredzēja, ka tarifiem jābalstās uz Nikolaja I dzelzceļa noteikumiem paklausot Pasta departamentam (*Уставь 1858: 50§*). Tarifu cenas par braukšanu apstiprināja Satiksmes ceļu galvenā pārvalde, un tās nedrīkstēja būt augstākas par tām, kas bija visā Krievijā (*Уставь 1858: 49§*). Piemēram, Daugavpils - Rīgas dzelzceļam pārvadāt kara flotes virsniekus, kā arī kara materiālus un piederumus-zirgus, pajūgus, munīciju un artilēriju vajadzēja ar 30% atlaidi (*Уставь 1858: 49§*).

Tomēr viens no galvenajiem pārvadājumu veidiem bija pasažieri. Dzelzceļa pakalpojumus izmantoja augsti viesi, kuru gaitas tika atspoguļotas presē. Laikrakstā „*Dvinskij Listok*” publicēts raksts par Polockas un Vitebskas bīskapu Tihonovu, kas beidzis baznīcu apskati Daugavpils, Ludzas un Rēzeknes apgabalos, 1901. gada 13. oktobrī ar rīta vilcienu no Maļinovas (tag. Izvalda) stacijas izbraucis uz Vitebsku (*Двинский..1901,154*). Arī guberņas

priekšnieka gaitas tika atspoguļotas presē: 13.okt. ar dienas vilcienu caur Daugavpili uz Rēzekni devies guberņas priekšnieks I. I. Čepeļevskis. Naktī uz 15.okt. viņš atgriezies atpakaļ Dvinskā (Daugavpilī), kur dienas laikā veicis apskati rūpniecībā, un vakarā izbraucis uz Vitebsku (*Двинский*..1901,154). Tātad dzelzceļu nodrošinātā satiksme bija nozīmīgs pārvietošanās līdzeklis arī augstu personu ceļošanā, jo tā bija ar komfortu.

Pateicoties dzelzceļa satiksmei Daugavpils iedzīvotāji varēja piedalīties arī citu pilsētu kultūras dzīvē. Piemēram, laikrakstā „*Dvinskij Listok*” 1901. gadā publicēta informācija par iespēju apmeklēt „*Vēstures un anatomijas muzeju*” Vitebskā (*Двинский*..1901,141). Tas vien liecina par to, ka bija dzīva satiksme ar šo pilsētu, un viens no transporta veidiem varēja būt dzelzceļš, kas nodrošināja ērtu satiksmi.

Viesi, kā arī pilsētas iedzīvotāji varēja apmeklēt izrādes, kas notika Rīgas-Orlas dzelzceļa stacijā. Tika izrādīta Naidova drāma „*Vaņušina bērni*”, kurā pēc skatītāju domām bija prasmīgi izvēlēts aktieru ansamblis (*Двинский*..1903,282), arī melodrāma „*Aiz klostera sienas*” un komēdija „*Kaukāza kalnos*” (*Двинский*..1903,375). Redzams, ka izrādes nebija vienmuļas, tās tika pieskaņotas dažādai skatītāju gaumei.

Domājot par skatītāju ērtībām tika paplašinātas šī teātra telpas, izveidots vestibils, kur uzstādīja drēbju pakaramos, un tika apgalvots, ka tas pat būs labāks par pilsētas teātri. Skatītāju zāle tika apgaismota ar elektrību (*Двинский*..1903, 348). 1903. gada 27. septembrī notika paplašinātā teātra telpu atklāšana (*Двинский*..1903,358). Pēc skatītāju domām izrādes vienmēr bija ļoti apmeklētas, bet neiztikt arī bez kurioziem. Izrādē „*Karš ar sievām*” bija dzirdams suflieris, kas tādejādi kaitēja lugas iespaidam (*Двинский*..1903, 374). Tas liek domāt par to, ka iespējams, izrādes vajadzēja gatavot lielā steigā, lai paspētu laikā, un tā nereti cieta uzveduma kvalitāte.

Savukārt, Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļa stacijā notika teātra izrādes, kur piedalījās ne tikai profesionāli aktieri, bet arī dzelzceļa stacijas darbinieki (*Двинский*..1902, 266). Tādejādi dzelzceļa staciju personāls iesaistījās kultūras pasākumu veicināšanā pilsētā un attīstīja savu izaugsmi.

Laikrakstā parādās pasažiera viedoklis par Daugavpili. 1901. gada „*Dvinskij Listok*” numurā ir publicētas kāda pēterburgieša atmiņas par Daugavpili. Atsauksmes par Sanktpēterburgas-Varšavas staciju ir labas, jo tā esot bijusi labāka nekā gaidīts. Tomēr pirmais, kas pievilot ceļinieku ir sliktā kafija, kas varēja būt daudz labāka. Tālāk seko šī ceļotāja iepazīšanās ar pilsētu. Līdz pilsētas centram var tikt pa bedrainu ceļu, un vēl piedevām ratiem nokrīt ritenis, tad seko vairāku nelaimju gūzma, kas ir visai traģikomiska, tā, piemēram, ceļotājam uzbrūk kaut kas līdzīgs sunim un aiznes daļu bikšu (*Двинский*..1901, 87). Ceļotājs piemin arī Rīgas-Orlas dzelzceļa staciju, kur varot paēst, jo citur pilsētā ēdiens ir

nebaudāms (*Двинский*.1901, 87). Visdrīzāk, šis stāsts ir visai pārspīlēts un tikai daļa varēja būt patiesība, jo tas publicēts laikrakstā, kam ir ne tikai informatīva, bet arī izklaidējoša funkcija. Tātad likt pasmieties pašiem par sevi.

Tādejādi pētījums ieskicē atsevišķas nianses saistītas ar dzelzceļa darbiniekiem un pasažieriem. Vieni ir pakalpojumu nodrošinātāji, bet otri ņēmēji, jeb patērētāji. Tomēr viņus, kā dažādas sociālas grupas vieno dzelzceļš.

Var secināt, ka Daugavpils dzelzceļa mezglu apkalpojošie darbinieki radīja industriālās sabiedrības sociālo dimensiju. Bet līdz ar to arī veidojās šīs sabiedrības daļas sociālās problēmas. Lai arī tika veicināta dzelzceļa darbiniekiem labvēlīga darba vide, tomēr viņi nesaņēma pietiekošu atbalstu savas dzīves uzlabošanā. Tādejādi tieši dzelzceļa darbinieki bija tie, kas aktīvi iesaistījās 1905. gada revolūcijā.

Kultūras veicināšanā liela loma bija tieši dzelzceļam, jo varēja notikt teātra izrādes, piedaloties ne tikai profesionāļiem, bet arī dzelzceļa darbiniekiem. Augstās kvalitātes lugas radīja konkurenci pilsētas teātrim, kā arī attīstīja kultūras pasākumu dažādību pilsētā. Dzelzceļš piesaistīja pasažieru interesi Daugavpilij, jo viņi izmantoja dzelzceļa pakalpojumus un apmeklēja pilsētu. Tātad dzelzceļš izveidoja „savu pasauli”, ko attīstīja tajā darbojošies pasažieri un darbinieki.

## ***Bibliogrāfija***

### **Avoti**

1. *Уставъ: общества Рижско – Динабургской железной дороги*. С.- Петербург. 23 - го января, 1858 года. (kopija no LDZVM zinātniskā krājuma)
  2. *Manaseina revīzija : Senatora N.Manaseina ziņojums par viņa izdarīto revīziju Vidzemes un Kurzemes guberņās no 1882.līdz 1883.g.* (1949). Rīga : LVI.
  3. *Двинский листок*. (1900, 1901, 1902). CD. - Санкт-Петербург : Российская Национальная библиотека.
  4. *Двинский листок*. (1903). CD. - Санкт-Петербург : Российская Национальная библиотека.
- Literatūra
5. Brežgo, B. (1954) *Latgales zemnieki pēc dzimtbūšanas atcelšanas : 1861-1914*. Rīga : Latvijas valsts izdevniecība.
  6. *Latvijas Revolucionāro cīnītāju piemiņas grāmata: 1905. – 1907.gada revolūcija*. (1976) 1.sēj. 1.daļa. Rīga: Liesma
  7. Якуб З. И. (1998) *Даугавпилс в прошлом*. Даугавпилс: А.К.А.