

КУДІНОВ Д.В.

## СТРАЙКИ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ СУМСЬКОЇ ЛІНІЇ ХАРКІВСЬКО-МИКОЛАЇВСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ В 1905 Р.

*Розглядається суспільний рух залізничників на станціях Білопілля, Смородине і Суми в період найбільшого піднесення Першої російської революції восени-взимку 1905 р.*

Перша російська революція (далі - ПРР) підштовхнула до активного громадського життя всі верстви населення. Суспільний рух за впровадження демократичних свобод і зміну соціально-економічних реалій поєднувався при цьому з соціально-політичною активністю професійних груп - сільських наймитів, робітників, студентів, військових, поштово-телеграфних службовців і залізничників. Останні в історії революції 1905-1907 рр. відіграли вагомий роль у протидії царському режиму, паралізуючи рух залізницею карних військ і прямо включаючись в боротьбу проти самодержав'я.

У вітчизняній історіографії участь залізничників у революційних подіях початку ХХ ст. знайшла широке висвітлення. На універсальність погляду щодо природи і характеру виступів залізничників претендували вже перші дослідження, написані в останній період ПРР - праця члена Центрального Бюро Всеросійської залізничної спілки (далі - ВЗС) В.Романова [19; 20; 21] і брошура М.Богданова *"Нариси з історії залізничних страйків в Росії"* [2]. В них автори зупинилися на причинах розгортання політичного руху залізничників, головних етапах їхньої боротьби, проаналізували вимоги шляховиків.

Радянська історіографія демократичного руху залізничників у 1905-1907 рр. представлена працями М.Ростова [22], І.Пушкар'євої [13; 14] і С.Нестерцової [9]. Всі три автори відводили залізничникам роль пролетарського авангарду революції разом із іншими професійними групами робітництва - металістами, машинобудівельниками, шахтарями. Крім того, радянські історики приділили увагу вивченню матеріально-побутових умов праці робітників та службовців залізничного транспорту, що дозволяє більш глибоко поглянути на причинність їхніх виступів проти уряду [8; 11; 14; 15]. Серед сучасних дослідників історії транспорту та громадської активності залізничників слід виділити С.Богатчука. Його стаття *"Боротьба українських залізничників за покращення економічного, соціального та політичного становища в кінці ХІХ - на поч. ХХ ст."* стала першою спробою в українській історичній науці в цілому беззастережно охарактеризувати революційні бурління на українських залізницях в 1905-1907 рр. [1].

У центрі уваги істориків як дожовтневого, так і післяжовтневого періоду, опинялись, передусім, виступи залізничників на вузлових або великих станціях, які нерідко переходили мирну межу, а також заходи шляховиків загальноросійського масштабу. *"Люботинська"* і *"Чечелівська республіки"*, діяльність робітничих рад за участю залізничників описані також у монографіях, присвячених загальному ходу революції в Росії взагалі й Україні зокрема. Але події на менш значущих станціях і лініях залізниць досі залишаються маловивченими і потребують свого дослідження за допомогою залучення документальних джерел. До категорії зовсім невивчених сторінок минулого залізничного транспорту України відноситься історія страйкового руху в період найвищого підйому ПРР в останній чверті 1905 р. на Сумській лінії Харківсько-Миколаївської залізниці. Відповідно, метою даної статті є аналіз і висвітлення страйкового руху залізничників тих станцій Сумської лінії, на яких припинялися роботи з обслуговування та руху транспорту в означений період революції. Хоча даних про страйки залізничників між станціями Конотоп і Люботин у загальній і спеціальній літературі, присвячених ПРР, ми практично не зустрічаємо,

головні джерела, що інформують про перебіг страйкового руху на Сумській лінії, представлені хрестоматійними виданнями [7; 16; 17; 18; 24], архівними документами органів МВС [5; 6; 26; 27; 28], а також мемуарами учасників революційних подій на Сумщині [10; 23; 30]. Особливу цінність мають спогади активного учасника страйкового руху на ст. Суми С.Задорожного [4, арк.41-67].

Сумська лінія Харківсько-Миколаївської залізниці, зведена у 1876-1878 рр., простягнулася від станції Ворожба на півночі та до Мерефи на півдні на відстані 227 верст, мала 15 станцій та 2 полустанки. Ця магістраль, в першу чергу, обслуговувала цукрові заводи Південно-Західного промислового району імперії і мала великий штат робітників. У 1901 р. до Сумської лінії примкнула приватна Білгород-Сумська залізниця.

Матеріальне становище залізничників, хоча і було дещо кращим на відміну від робітників деяких промислових галузей Харківської і Курської губерній, в цілому залишалося незадовільним. Напередодні ПРР залізничники за оплатою праці поділялися на п'ять тарифних розрядів: 1) отримували до 10 крб. на місяць; 2) від 10 до 30 крб.; 3) 30-60 крб.; 4) 60-100 крб.; 5) понад 100 крб. [8, с.45]. За підрахунками І.Пушкарьової, 77,6% працюючих залізниць мали заробітну плату нижче 30 крб. на місяць [14, с.161]. При цьому зарплата у 30 крб. і більше для робітників і дрібних службовців була практично недосяжною. Від 20 до 30 крб. отримували лише кондуктори, старші робітники-шляховики, машиністи, мастики і частина службовців. Понад 30 крб. - малочисельні групи робітників (кочегари депо, ревізійні слюсарі) [11, с.144]. Наприклад, перед ПРР у службі ремонту шляхів і споруд Харківсько-Миколаївської залізниці менше 10 крб. платили 1023 робітникам, тоді як понад 30 крб. - лише 164 робітникам [14, с.170-171]. Розмір зарплати суттєво різнився між службами колії і руху. Так, у 1885 р. працівники першої служби Харківсько-Миколаївської залізниці отримували 13,6 крб. на місяць, тоді як працівники другої - 30,6 крб. [11, с.142]. Для отримання середнього заробітку потрібно було мати значний стаж роботи і сприяння керівництва. Так, середня поденна плата кваліфікованого робітника-залізничника в Україні коливалась від 60 коп. до 1 крб. 80 коп. залежно від стажу роботи [8, с.45]. Якщо врахувати, що харчування одного робітника по мінімуму обходилося в 4,5 крб., то становище сімейних робітників можна загалом охарактеризувати як жалюгідне [11, с.144].

Але і вказана номінальна зарплата значно знижувалася штрафами і стягненнями (відсутність на роботі через хворобу, запізнення, перевитрати палива, неправильне вивантаження вагонів, затримка потягів, неповага до вищих службовців) [8, с.47-48; 14, с.164]. 6% свого заробітку залізничники витрачали також на пенсійну касу. На неї йшов також весь перший оклад залізничника й утримання трьох перших надбавок до жалування при підвищенні окладу [22, с.17]. Керівництво мало право самостійно зменшувати відрядну плату нештатним працівникам [8, с.47]. До того ж, зростання зарплати не поспівало за цінами, що було особливо характерним для кризових 1900-х років. Якщо зарплата постійних працівників шляхів зросла протягом 1899-1905 рр. на 9%, то вартість основних споживчих продуктів - на 15,4% [14, с.167]. Натомість оклади вищих службовців залізниці контрастували із зарплатою нижчих рангів. Так, зарплата начальників шляхів сягала 1,5 тис. крб., їхніх помічників та начальників відділів - 750 крб. [2, с.5-6]. До того ж начальники, а також службовці середнього рангу і окремі групи робітників отримували відрядні, добові і квартирні гроші та користувалися низкою пільг, в тому числі пільговим придбанням землі [2, с.7; 14, с.168]. Стрілочникам, сторожам, обхідникам, мостовим і колійним майстрам дозволялося брати невеликі ділянки поблизу залізничного полотна під городи як компенсацію натурою низької оплати праці, а також користуватися безоплатним опаленням та освітленням [8, с.48; 11, с.144].

Житлове питання серед працівників залізниць стояло досить гостро. Правом отримання казенних квартир володіли лише верхній прошарок службовців і невелика частина кваліфікованих робітників. Майстрові і несімейні робітники селились у казармах. *“Бруд, тіснота, задуха і брак освітлення настільки з давніх пір складають звичайну приналежність робітничої казарми, що ледь чи не визнані вже за норму”*, - відзначав у 1904 р. дослідник побуту залізничників України Л.Трегубов [8, с.48]. Там, де казарм не було, робітники селились у тісних бараках. Житла майстрів Харківсько-Миколаївської залізниці, відзначав лікар П.Цезаревський, були брудні і тісні як погребі [11, с. 151]. Найм квартир для багатьох робітників через нестатки практично був виключенням.

Важкими залишались умови праці залізничників. Тривалість робочого часу більшості залізничників не відповідала санітарним вимогам. До 1907 р. тривалість робочого дня кондукторської бригади складала 18 годин, а паровозної - 16 годин. Середня тривалість роботи робітників і службовців перевищувала 12 годин, в той час як службовці контори знаходилися на роботі не більше 6 годин [1, с.3]. До того ж, адміністрація залізниць практикувала надурочні роботи. Робітники, які ремонтували колії, влітку працювали до 13 годин [8, с.44]. Місце роботи переважної кількості залізничників було неергономічним. У майстернях значна частина трудових операцій виконувалася вручну. Крім того, робітникам в них доводилося працювати в умовах постійно підвищеної температури. Те саме стосувалось грубників вагонів, помічників машиністів і кочегарів. Обхідники через економію адміністрацією коштів на розширення штату лінійних робітників змушені були щодня проходити вздовж колії до 24 верст. Виснаженням відрізнялася праця чистильників вагонів, яким приходилося працювати і вночі. Важкими можемо назвати умови праці і багатьох нижчих службовців, які працювали в душних складських приміщеннях при світлі гасових ламп [13, с.64-65].

Перевтоми призводили до травматизму робітників-залізничників, рівень якого у царській Росії залишався найвищим серед всіх категорій працівників фізичної праці. Лікарі відмічали поширеність таких захворювань серед залізничників: ревматизм, туберкульоз, хвороби дихальних шляхів і шлунку. Від них не були застраховані не тільки робітники, але й службовці. Дружина помічника начальника станції Суми О.Бройта скаржилася Сумському тимчасовому генерал-губернатору, що за 14 років служби її чоловік не заробив нічого, окрім сухот [28, арк.38]. Відсутність охорони праці зумовлювала велику кількість аварій. Щороку на українських залізницях гинули і калічилися сотні осіб. Лише у 1895 р. на Харківсько-Миколаївській залізниці внаслідок аварій і нещасних випадків загинуло 9 і було покалічено 32 залізничника [11, с. 155].

Залізничники більше за інші трудові групи відчували на собі брутальне втручання держави в їхнє професійне життя. Без дозволу залізничної жандармерії жоден кандидат не міг потрапити на роботу на лінію. Будь-який залізничник за вимогою поліції звільнявся без пояснення причин. Такий службовець влаштуватися на роботу на іншому шляху можливості вже не мав [2, с.15-16]. Показово, що чисельність жандармів на залізниці перевищувала кількість лікарів. Наприклад, до ст. Суми було прикріплено 5 жандармів, тоді як за здоров'ям робітників і службовців стежив лише один лікар [28, арк.57]. Не відставало від поліції і залізничне керівництво. В.Романов відзначав, що *“причини економічного гніту залізничних низів пояснюються не недоліком сум, а тим диким розгулом безсоромної сваволі, яка, перетворюючи рядового залізничника на раба великого і малого начальства, дає можливість останньому шляхом штрафів, хабарів і стягнень не випускати свого підлеглого за межі повної економічної незабезпеченості...”* [19, с.25]. Протести проти сваволі керівництва заборонялися. Згідно з розпорядженням міністра шляхів сполучень від 3 червня 1896 р. залізничники не могли навіть подавати петиції. Участь у страйку каралась ув'язненням строком до 8

місяців [8, с.50]. Свавільне припинення роботи залізничниками автоматично призводило до впровадження на колії стану посиленої охорони; на станції мали перебувати війська.

Непевності становища залізничників сприяв їхній поділ на групи постійних, тимчасових і поденних працівників. Останні дві категорії мали менший, ніж у штатних працівників оклад, позбувалися прав на отримання пенсій, експлуатаційних доплат, безкоштовного проїзду, обмундирування, пенсії у випадку каліцтва і т.д. За підрахунками А.Рашина, таких робітників і службовців нараховувалося в середньому близько 40% від усіх залізничників; на Харківсько-Миколаївській залізниці, за даними Л.Мельника, таких робітників набиралося понад 27% [8, с.38; 15, с.123-124]. При цьому зміст роботи і штатних, і нештатних працівників практично не відрізнявся (виключення становили ремонтні робітники, які були переважно поденниками) [8, с.31].

Таким чином, соціальне і матеріальне становище більшості працівників залізничного транспорту напередодні 1905 р. було край важким. Легальних правових форм покращення свого становища у залізничників не існувало. Усвідомлення потреби гуртування з метою вимагати змін сприяло політичній консолідації залізничників, яка почалася ще до революції і набула масового характеру у 1905 р.

Залізничники, на відміну від промислових робітників, повільніше долучалися до революційного руху в країні, що зумовлювалося відповідно до специфіки професії ізольованістю шляховиків один від одного. Страйки на залізницях у порівнянні з виступами промислових робітників були нечастим явищем. Грізною передвісткою революційного 1905 року була низка виступів залізничників, яка прокотилася по окремих станціях країни влітку 1903 р. Поштовхом до нової хвилі страйкового руху на залізниці, яка охопила водночас 30 магістралей, стала *“Кривава неділя”*. Під тиском залізничників уряд змушений був видати *“Тимчасові правила про виборних від робітничих майстерень і паровозних депо на казенних залізницях”*, які декларували перехід на 9-годинний робочий день і створення робітничих виборних організацій для вирішення спірних питань [12, с.153; 13, с.92]. Водночас 11 лютого 1905 р. було підписане Височайше повеління про переведення всіх залізниць на військовий стан, яке передбачало дозвіл адміністрації залізниць піддавати арешту службовців терміном до 7 діб; самовільне припинення роботи каралось ув'язненням від 4 до 8 місяців [2, с.21]. Крім того, 29 березня міністр шляхів сполучень М.Хілков розіслав циркуляр, який відхилив вимоги залізничників щодо покращення умов праці і матеріального заохочення та створення виборних організацій для регулювання питань звільнення, найму на роботу і переміщення службовців [19, с.22-23]. Обидва документи зводили нанівець заявлені поступки й означали неможливість боротися далі шляхом одних вимог. Це, у свою чергу, підштовхнуло залізничників до союзу з іншими демократичними силами в країні.

Усвідомлення залізничниками потреби вирішення назрілих питань політичним шляхом призвело до зародження професійно-політичних організацій шляховиків. Ще взимку 1905 р. у Харкові виникла Спілка службовців і робітників Південних залізниць, яка знаходилась під сильним впливом РСДРП і очолювалась юридичним консультантом Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці С.Говоровим та службовцем Харківсько-Миколаївської залізниці К.Кірстою. А 20-21 квітня на Установчому з'їзді в Москві оформилася Всеросійська залізнична спілка, яка стала головною громадською організацією залізничників. Статут організації передбачав її поділ на місцеві шляхові комітети, до складу яких входили представники від усіх груп службовців і робітників; місцеві комітети, в свою чергу, склалися з груп, що утворювались на рівні окремих станцій, майстерень, депо і т.д. Залізничники Харківсько-Миколаївської дороги, де був відчутний вплив місцевих соціал-демократів, приєдналися до Спілки вже під час загальноросійського страйку у жовтні 1905 р. [2, с.28-29; 12, с.155-156; 22, с.52].

ВЗС поставила перед собою завдання боротися не тільки за економічні інтереси працівників залізничного транспорту, але й за широкі демократичні зміни в суспільстві. *“Метою спілки є захист матеріальних, правових, культурних і службових інтересів службовців усіх залізниць, що може бути досягнутим лише при наявності панування демократичної ідеї в житті”*, - проголошувалось в декларації ВЗС, ухваленої на Установчому з’їзді [22, с.150]. В якості головного засобу тиску на уряд ВЗС на ІІ з’їзді у липні 1905 р. ухвалила підняти загальний страйк, який мав би прискорити політичну реформу [20, с.47; 21, с.70]. Розглядаючи подібну перспективу як досить реалістичну, Міністерство шляхів сполучень з метою упередження виступу залізничників на боці революції ініціювало скликання 20 вересня 1905 р. в Петербурзі наради представників залізниць з метою обговорення наболілих для залізничників питань. Але відразу переговори із делегатами, які проголосили своє представництво Першим делегатським з’їздом залізничних службовців, зайшли у глухий кут - залізничники не погоджувалися на обмежені пропозиції чиновників міністерства. Конфлікт виявився неминучим. 7 жовтня за заклик почали страйк залізничники Казанської та Ярославської доріг. Цей виступ став сигналом до загальноросійського страйку залізничників [2, с.30-32].

10 жовтня до страйку долучилися залізничники Харківсько-Миколаївської дороги. В той же день першими на Сумській лінії застрайкували залізничники ст. Білопілля [5, арк.188]. На ст. Суми рух припинився, за повідомленням помічника Харківського губернського жандармського управління (далі - ХГЖУ) в Сумському повіті В.М.Дацевича, 11 жовтня. Разом із залізничниками застрайкували службовці телеграфу, підмайстри кравецького цеху й учні чоловічої та жіночої гімназій [26, арк.48]. Спільний виступ був скоординований за допомогою місцевих комітетів РСДРП і ПСР.

Зупинка руху паровозів паралізувала життя повітового центру. Про вплив на міське життя страйку свідчить приватний лист управляючого Сумським відділом Державного банку Є.Коведяєва, в якому він писав, що внаслідок припинення руху поїздів деякі продукти харчування або подорожчали, або зникли зовсім. Підприємства й економії почали вимагати розрахунків через банк золотою і срібною монетою. Відсутність свіжої преси породжувала різноманітні чутки і необґрунтовані побоювання, якими користувалися спекулянти [16, с.163-165].

Жовтневий страйк на Сумській лінії співпав із входженням Харківсько-Миколаївської залізниці до складу ВЗС. На станціях Суми і Білопілля були створені страйкові комітети Спілки, які очолили відповідно помічник начальника ст. Суми О.Бройт і помічник начальника майстерні ст. Білопілля Ф.Магдзярський [28, арк.143-144]. О.Бройт відзначався високим авторитетом серед працівників станції і радикальними поглядами. Задовго до жовтневого страйку він зав’язав контакти із місцевими діячами революційного руху, зокрема, майбутніми керівниками Сумського повітового комітету Всеросійської селянської спілки (далі - ВСС) А.Щербаком і А.Овчаренком. Не без участі О.Бройта через Сумську станцію в місто доставлялася зброя революціонерам, телеграф залізниці використовувався для таємних депеш лідерів комітетів опозиційних партій [4, арк.49; 28, арк.143]. Натомість інженер Ф.Магдзярський був суто формальним лідером. В дійсності всі справи страйкому на ст. Білопілля вів конторник служби руху О.Кобець [28, арк.144].

На ст. Суми ініціаторами створення страйкового комітету стали конторники вантажного відділення Іваненко і Грузовський, касири Панченко і Задорожний, які висунули кандидатуру О.Бройта в якості голови страйкому. На мітингу, влаштованому на першій колії, разом із ним членами комітету були обрані фельдшер Д.Лізін, конторник служби руху І.Вірко і письменник Шученко. Паралельно був створений *“таємний*

комітет” у складі С.Задорожного, шляхового майстра Шевченка і станційного сторожа Є.Ілляшенка на випадок арешту головного комітету. Керівництво станції Суми, представлене начальником П.Родовичем і його помічниками Бранденбергом та Каліновським було усунуте від управління справами [4, арк.55]. Одночасно застрайкували залізничники ст. Баси, які приєдналися до Сумського страйкому.

На ст. Білопілля 10 жовтня у депо зібрався мітинг службовців і робітників станції; страйкарі усунули від управління начальника станції П.Протосовицького. Управління станцією перейшло до страйкому в складі Ф.Магдзярського, О.Кобця, помічників начальника станції В.Косенка і Г.Фомічова, фельдшера Ф.Затоки, помічника вагонного майстра О.Костюкова, рахівника майстерень В.Баранова, вчителя Білопольського залізничного училища К.Сальнікова, помічника машиніста І.Цимбала, слюсара депо Є.Серенка, кондукторів В.Бутовта і О.Кононова [28, арк.144-151; 29]. Страйкарі склали петицію із економічними вимогами та обрали делегатів для поїздки в Харків, де вони мали її вручити Центральному Комітету ВЗС на Харківсько-Миколаївській залізниці [5, арк.188]. Текст резолюцій сумського і білопільського мітингів не зберігся, але можемо стверджувати, що страйкарі в цілому підтримували вимоги, висунуті ЦБ ВЗС: збільшення зарплати; впровадження 48-годинного робочого тижня; створення при адміністраціях доріг комісій робітників і службовців для з’ясування спірних питань; заміна пенсійної каси державним страхуванням; покращення медичного обслуговування; створення навчальних закладів і бібліотек для членів сімей залізничників; недоторканість всіх учасників страйку; амністія політичних і релігійних в’язнів; скликання всеросійського з’їзду делегатів залізниць для розробки нового положення робітників і службовців; впровадження демократичних свобод і скликання Установчих Зборів [22, с.151-152]. Страйкарі обох станцій тримали між собою зв’язок. На зібрання білопільських залізничників навідувався член сумського страйкому І.Вірко [28, арк.144].

15 жовтня 1905 р. у Люботині відбувся делегатський з’їзд залізничників Харківсько-Миколаївської і Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниць. На з’їзді окрім економічних питань обговорювалися політичні завдання, головним з яких була визнана радикальна політична реформа, яка б встановила конституційний лад в країні [13, с.189]. В роботі з’їзду взяли участь делегати від Сумської лінії: О.Кобець, кондуктор П.Дворніков, наглядач роз’їзних комор О.Лазаренко, слюсар депо А.Крушинський [28, арк.144-151].

Жовтневі “Дні свобод” залізничники відзначили низкою мітингів. 18 жовтня перший мітинг у Сумах відбувся саме на привокзальному майдані, де до сумських залізничників долучилися робітники Степанівського цукрового заводу і селяни навколишніх сіл [4, арк.50]. В наступні дні залізничники брали активну участь в мітингах, що проводилися на Петропавлівському вигоні і біля будинку земської управи [7, с.120]. У Білопільі 18 жовтня мітинг на честь дарованих свобод почався прямо на вокзалі. Окрім залізничників, в ньому взяли участь селяни з навколишніх сіл. Головував на зібранні рахівник майстерень В.Баранов. Він прочитав присутнім Маніфест 17 жовтня, прокоментувавши, що цей документ перетворює рабів на вільних громадян. Звертаючись до селян, оратор підняв питання народного суду і наділення землеробів землею [5, арк.190].

Своєрідним засобом боротьби під час страйків було відправлення т.з. “делегатських” або “екстрених” поїздів. Від ст. Суми такий потяг був споряджений О.Бройтом до ст. Богодухів з агітаційною метою. Екстрений потяг з дозволу начальника руху Південних доріг разом із делегатами на з’їзд залізничників був відправлений зі ст. Білопілля до Люботина 15 жовтня. Виключну роль в підготовці делегатських поїздів відіграли помічник начальника ст. Баси Г.Лукашов і наглядач вагонів К.Котенко [4, арк.52, 77; 28, арк.152]. Проте далеко не всі працівники станцій підтримували виступ своїх колег. О.Бройту і І.Вірко за інформацією поліції доводилося боротися проти

штрейкбрехерів [28, арк.143-144]. Активно протидіяв страйкарям серед вищого керівництва лінії начальник ділянки служб руху інженер Панов, який намагався організувати вищих службовців для переконання підлеглих припинити безпорядки. Однак його ініціатива не знайшла підтримки. Зібрання залізничників ст. Білопілля засудило методи залякування і бюрократизму, які обрав для себе інженер і постановило виразити “захиснику порядку” зневагу, про що і повідомило інші дороги [4, арк.67-73]. Врешті Панову прийшлося звільнитися з роботи через погрози з боку працівників ст. Суми - письменника Шутченка і шляхового майстра Каліновського [28, арк.36].

Поступка Миколи II демократичним силам у вигляді дарованого Маніфесту і амністії політв'язнів тимчасово вгамувала революційну напругу. М.Хілков телеграфував начальникам доріг, що уряд зробить все можливе для покращення побуту нижчих службовців. Разом з тим пропонувалося до 24 жовтня приступити до робіт на коліях. В такому випадку міністр гарантував недоторканість учасників страйків і збереження за ними зарплати за дні простою транспорту [4, арк. 75]. ЦБ ВЗС прийняв рішення припинити страйк. 21 жовтня відновився рух поїздів на станції Білопілля, а через три дні - по всій Сумській лінії.

ЦБ ВЗС привітало службовців і робітників колій з припиненням страйку, висловлюючи впевненість в ствердженні політичних свобод. Проте вже наступного місяця з'ясувалося, що уряд не буде випускати владу зі своїх рук, що основи самодержавного режиму, хоча і зміненого впровадженням конституційного ладу, залишаться незмінними. По країні прокотилася хвиля розправ над революційними силами. Мало що змінилося і в становищі працівників транспорту. Все це призвело до чергової хвилі протестів залізничників. 18 листопада 1905 р. на Харківсько-Миколаївській залізниці почався новий страйк у відповідь на перекинення військ для придушення повстання моряків у Севастополі [17, с.344]. Хоча на цей раз рух поїздів на Сумській лінії не переривався, шляховики були готовими до можливого виступу. Головними агітаторами страйку на ст. Білопілля виступили О.Кобець, А.Крушинський, І.Вальтер, Г.Фомічов, помічник вагонного майстра О.Костюков і помічник машиніста І.Цимбал. Останній 20 листопада був відряджений товаришами до Люботина для обговорення умов приєднання до загального страйку. В цей же день у будинку Білопільського вокзалу відбувся мітинг залізничників, на якому більшість присутніх висловились за припинення робіт на станції. “Збудження серед робітників і службовців швидко наростає, приймаючи загрозливі розміри. Становище жандармів серед ворожо налаштованих робітників і службовців важке. Засобів для обмеження від насилля залізничних робітників немає”, - оцінював ситуацію на станції начальник Сумського відділення Кременчуцького жандармського управління залізниць ротмістр О.Маринич [4, арк.91-92]. Але на цей раз страйк так і не відбувся; 26 листопада залізничники Харківсько-Миколаївської дороги відновили роботу [17, с.345].

У грудні 1905 р. ПРР досягла своєї розв'язки - страйковий рух у промислових центрах переростав у збройне повстання. Осторонь від політичних подій не стояли і залізничники. На початку грудня у Москві відбулася конференція представників 29 залізниць, які звернулись до Московської ради робітничих депутатів з пропозицією почати загальний страйк. 7 грудня станції отримали спільну телеграму від ЦБ ВЗС, Московської і Петербурзької рад робітничих депутатів з постановою почати всеросійський загальний страйк у ніч з 7 на 8 грудня [17, с.418]. На Харківсько-Миколаївській залізниці загальний страйк почався ввечері 9 грудня; координація дій страйкових комітетів спочатку здійснювалась утворенням 11 грудня 1905 р. тимчасовим союзним управлінням з центром в Люботині, яке заявило про наміри реалізувати програму Московської конференції і взяти управління залізницею в свої руки [13, с.230; 18, с.572]. 12 грудня Управління звернулось до всіх залізничників дороги з

маніфестом, в якому привітало їх із здійсненням повного страйку і відстороненням залізничної адміністрації. Рух поїздів по лініях дороги припинявся за виключенням потягів, що перевозили хліб, м'ясо, сіль, вугілля, дрова, гас, а також чинів Маньчжурської армії і запасних солдат. Розгрузка вантажів допускалася лише з дозволу Тимчасового союзного управління. У випадку насилля з боку влади пропонувалося страйкомам чинити збройний опір і руйнувати рухливий склад і будівлі станцій [25, с.236]. Проте єдине управління страйком на Харківсько-Миколаївській залізниці не було здійснене через збройне придушення в той же день *“Люботинської республіки”*. Станційні страйкоми діяли на свій страх і ризик, узгоджуючи між собою свої дії на лінії.

Ще за три дні до початку загального страйку на заклик Московської конференції 6 грудня припинили роботи працівники ст. Суми. Під цим рішенням було поставлено 80 підписів [31, с.266]. Виступ залізничників був підтриманий Селянською Спілкою, яка разом з Сумським відділом ВЗС, а також комітетами профспілок, Спілки сумських учнів, ПНС, ПСР і РСДРП утворила Сумський об'єднаний комітет. Діючи єдиним фронтом, опозиціонери добилися встановлення свого контролю над Сумським повітом. Помічник начальника ХГЖУ в Сумському повіті підполковник М.Краснощоків доповідав Департаменту поліції, що повіт знаходиться на грані революційного вибуху; місто патрулювалось селянською міліцією, робітники формували дружини, постійно відбувалися мітинги [30, с.142]. На одному з них 10 грудня біля будинку Земської управи взяв участь О.Бройт, який відкрито виступив проти уряду та закликав присутніх боротися за скликання Установчих Зборів і негайне відбирання землі у поміщиків [6, арк.7; 28, арк.143]. Крім того, залізничники активно агітували серед селян тих населених пунктів, які прилягали до колії. *“Залізничні службовці закликали селян до грабунків поміщицьких маєтків і негайному захопленні землі, переконуючи їх не упустити зручного для них моменту поки війська зайняті в місті і не можуть прибути на місця безпорядків”*, - відзначалося в огляді діяльності революційних партій в 1905 р. [27, арк.14]. Активно агітували серед селян, за даними поліції, О.Бройт, Д.Лізін, І.Вірко [4, арк.82-83]. Залізничники брали на себе зобов'язання оберігати деяких керівників революційних організацій. Так, до лідера сумських селян А.Щербака був приставлений охоронець - привратник вантажного двору ст. Суми Д.Андрєєв [28, арк.152].

Після розгрому 12 грудня *“Люботинської республіки”* залізничники Харківського вузла припинили будь-які роботи по лінії і пошкодили локомотиви. 14 грудня рух дорогою у напрямку Сум і Полтави зовсім припинився [18, с.586]. Внаслідок цього виникла загроза перебоїв постачання необхідних продуктів до Сумського повіту. На залізничників станцій Сумської лінії ліг обов'язок виправити ситуацію. Вони готували і відправляли товарні потяги до Харкова. Так, 15 грудня за розпорядженням Об'єднаного комітету на ст. Суми прибув потяг, який доставив у місто сіль, дріжджі та гас. *“Тому бояться, що місто через страйк залізниці залишиться без необхідних припасів, немає підстав: залізниця і надалі буде доставляти все необхідне для міста”*, - запевнювала городян *“Селянська газета”*, орган повітового комітету ВСС [30, с.141].

Для охорони порядку залізничники разом із працівниками промислових підприємств утворили робітничу дружину, якій двічі доводилося випробовувати свої сили. 9 грудня в с.Краснопілля був затриманий та побитий реакційно налаштованими селянами член повітового комітету ВСС А.Овчаренко. Коли це стало відомо в Сумах, за ініціативою голови повітового комітету ВСС А.Щербака дружину було відправлено для визволення агітатора. А.Щербак по допомогу звернувся до залізничного страйкому. Але О.Бройт виступив різко проти відправки делегатського потягу в Краснопілля, побоюючись кривавої сутички з селянами [10, с.83; 26, арк.38]. Тож організацію експедиції взяв на себе більш рішуче налаштований І.Вірко при активній підтримці



залізничників ст. Баси - К.Котенка, Г.Лукашова, конторника служби руху М.Алешка, телеграфіста Дейниченка і наглядча товарного двору М.Озерова [28, арк.144, 152-154]. Вони спорядили зі ст. Баси потяг з двома вагонами, де розмістилися за різними даними від 40 до 95 дружинників з числа робітників Степанівського цукрового, Сумського машинобудівного заводів та залізничників [6, арк.9; 23, с.59; 28, арк.144]. Робітники мали переважно холодну зброю; 20 осіб були озброєні револьверами [23, с.59]. Очолив експедицію голова Сумського комітету РСДРП, контролер Білгород-Сумської залізниці П.Степанов.

Діставшись Краснопілля, 11 грудня революціонери скликали мітинг селян, на якому з'ясувалося, що А.Овчаренка в селі немає - напередодні його відпустили додому. Селяни зустріли робітників ворожо і почали їх переслідувати до станції. Загнані назад у вагони, дружинники не змогли відправитися до Сум: юрба селян розірвала рейки й атакувала потяг, погрожуючи його підпалити. В справу втрутився начальник ст. Краснопілля С.Шотт, який вмовив селян не чинити розправу над робітниками. Останнім запропонували здатися. Всіх учасників "*Краснопільської експедиції*" обшукала залізнична поліція, конфіскувала зброю та переписала їхні імена. 13 грудня делегатський потяг із загоном дружинників повернувся на ст. Баси [6, арк.9; 17, с.471; 30, с.139].

Удруге визволяти іншого заарештованого лідера ВСС А.Щербака робоча дружина відправилася в Лебедин, де він перебував під конвоєм. Очолив експедицію робітник М.Бондаренко. Делегатський потяг був відправлений 17 грудня зі ст. Боромля. Але своєчасно поінформований про збори дружини Лебединський повітовий справник М.Жилло разом з ескадроном драгун виїхав назустріч визволителям А.Щербака. Коли потяг був оточений і обшуканий, робітників в ньому не виявилось - телеграфісти ст. Лебедин встигли попередити М.Бондаренка про висилку військ і дружинники вийшли з потягу в полі [24, с.303-304]. Отже, бойовій дружині так і не прийшлося взяти участь у сутичках з військами та поліцією, хоча вона і надалі залишалася важливим фактором у співвідношенні революційних і проурядових сил в Сумському повіті.

У відповідь на адресні арешти селянський з'їзд у Сумах 19 грудня постановив заарештовувати місцевих чинів поліції. Допомогу в цьому обіцяли надати залізничники. Спочатку було вирішено затримати повітового справника В.Войцехівського, який мав прибути до Сум із Харкова. На пропозицію відповідального за цю операцію А.Овчаренка кондуктори, не доїжджаючи до ст. Баси, зупинили потяг, в якому перебував повітовий справник. З Сум повинна була прибути хура, на якій революціонери мали намір відвезти поліцейського чиновника, але останнього про небезпеку встигли попередити колеги. В результаті, В.Войцехівському вдалося вислизнути з-під спостереження залізничників і повернутися до поліцейського відділення [10, с.83; 23, с.65].

Не менш активно діяли залізничники ст. Білопілля, які припинили роботи 10 грудня. Напередодні, 9 грудня в міському театрі відбулося зібрання службовців станції, на якому було прийнято рішення зупинити рух поїздів і припинити роботи. 10 грудня залізничники створили страйком, на який поклали завдання спостерігати за дотриманням порядку на станції, охороняти майно станції та вантажі. Залізнична поліція і керівництво станції повністю відсторонилися від справ на станції [5, арк.190-192]. Центральному комітету Харківсько-Миколаївської залізниці на ст. Люботин залізничники відправили телеграму з постановою мітингу: "*На заклик до нової боротьби з царським урядом ми, залізничні службовці ст. Білопілля Харківсько-Миколаївської залізниці, відповідаємо повною згодою долучитися до цієї боротьби. Виражаємо повну віру, що ця боротьба стане останньою бійкою, після якої над нашою Батьківщиною зійде зоря нового щасливого життя. Ми не вірили і не віримо царському уряду і вважаємо, що вивести Росію з важкого стану можуть одні*

всенародні Установчі Збори, утворені з представників народу, скликані шляхом загального, прямого, рівного і таємного голосування. Хай живе другий всеросійський політичний страйк!» [25, с.236]. Зміст телеграми вказує на високий рівень політичної свідомості страйкарів, на їхній бойовий настрій.

Страйк на залізниці знайшов відгук у селянській масі. 11 грудня у Білопіллі відбулася збройна маніфестація за участю 6 тис. селян і залізничників під чорними і червоними прапорами. Юрба намагалася увірватися до будинку міської думи і роззброїти поліцію. Лише своєчасне втручання студента О.Пивоварова і передаточного агента ст. Білопілля П.Васильєва утримали маніфестантів від погрому. Проте вже по завершенню заходу окремі групи маніфестантів розгромили дім розпусти і квартиру міського судді А.Петровського. З метою упередження розростання насилля у міській управі відбулося спільне засідання гласних думи і делегатів страйкому, на якому було домовлено про встановлення максимуму цін і відставку чинів поліції [17, с.448-449]. Для забезпечення порядку на ст. Білопілля була створена робоча міліція під проводом члена страйкому В.Бутовта [28, арк.151]. Страйк у Білопіллі перекинувся також на сусідню ст. Ворожба Московсько-Кієво-Воронізької залізниці. Колишній страйкар слюсар майстерні ст. Білопілля П.Фомічов згадував, що група залізничників на вагонетці прибула до Ворожби, де провела роз'яснювальну роботу з тутешніми працівниками станції. 13 грудня 1905 р. робітники і службовці обох станцій провели спільний мітинг [29; 31, с.267].

Уперше активно на Сумській лінії заявив про себе Смородинський страйковий комітет. 8 грудня у вантажній конторі станції відбулося зібрання службовців і робітників під головуванням наглядча роз'їзду М.Морозова, на якому залізничники обговорили політичну ситуацію і висловилися за підтримку демократичних сил. Був створений страйковий комітет, до якого увійшли магазінер Н.Морозов, помічник начальника станції Ф.Ярмош, службовець Ізраєлянт, машиніст П.Дубровський, вагар М.Тіхонов. Головою комітету став помічник начальника станції Г.Кіпке. Наступного дня відбулося ще одне зібрання, яке постановило видалити зі станції жандармів, усунути від управління начальника станції М.Волкова та доручило виконувати його функції Г.Кіпке. Начальником депо залізничники обрали П.Дубровського [18, с.605-606].

Страйком не перервав повністю зв'язку станції з навколишнім світом. Залізничники потурбувалися про забезпечення населення і залізничників Тростянця та навколишніх сіл товарами першої необхідності, а також пересилку пошти від місцевих страйкових комітетів [17, с.419]. Це справило позитивне враження на селянське населення Охтирського повіту. «Ізвестія», орган Федеральної ради Харківських комітетів РСДРП, 18 грудня повідомляли, що на станції нещодавно відбувся мітинг селян і залізничників, який постановив закрити казенну винну лавку. Пристав, який намагався припинити самочинну діяльність комітетів ВЗС і ВСС, під тиском мітингувальників змушений був покинути Охтирський повіт. «Станція фактично в руках товаришів; одностайність повна», - констатувала газета [24, с.294].

Протягом двох тижнів головні станції Сумської лінії знаходилися в руках страйкових комітетів. Але наступ проти революційних сил, розпочатий ще у першій половині грудня 1905 р. у великих промислових центрах країни, зрештою, досяг і залізниці. Ще 29 листопада 1905 р. був виданий височайших указ «Про наділення місцевої влади правом застосовувати надзвичайні заходи у випадку припинення або замішання в залізничному, поштовому і телеграфному сполученнях», а 14 грудня того ж року - указ «Про правила надзвичайної охорони на залізницях», який надавав право впроваджувати стан посиленої або надзвичайної охорони губернаторам, а в межах компетенції Міністерства шляхів сполучення - начальникам залізничних ліній. Участь у

залізничному страйку переслідувалася за височайшим указом *“Про тимчасові правила про покарання за участь у страйках на підприємствах, які мають громадське або державне значення”* від 2 грудня 1905 р., за яким службовці і робітники, винні в самовільній зупинці робіт, могли бути ув’язненими строком до 1 року і 4 місяців [3, с.113-114]. За цими указами видавалися циркуляри міністра внутрішніх справ П.Дурново про роззброєння залізничних службовців (від 17 грудня), застосування зброї проти озброєних *“заколотників”* (від 21 грудня), про арешт членів страйкових комітетів (від 30 грудня).

23 грудня Сумський повіт був переведений на становище надзвичайної охорони, а 26 грудня в повіті був запроваджений військовий стан [28, арк.7]. Того ж дня харківський генерал-губернатор К.Старинкевич, спираючись на силу нових указів, наказав начальнику сумського гарнізону генералу Зарубіну *“розчавити страйк Харківсько-Миколаївської залізниці самими суворими мірами силою зброї; не прибігаючи до суду, знищувати головних заколотників без будь-якого помилування, зовсім не соромлячись громадського становища, яке вони займають...”* [28, арк.9]. На станції почали прибувати військові команди, почалися арешти. 25 грудня всі лінії Харківсько-Миколаївської залізниці відновили свою роботу.

Не дивлячись на арешти лідерів страйкарів, залізничники ще були готовими до продовження боротьби, про що свідчить телеграма сумського тимчасового генерал-губернатора до начальника Київського військового округу з проханням надіслати роту солдат на ст. Ворожба й ескадрон в Суми, де планувалися нові страйки. А також вимагав посилити гарнізон кулеметами [28, арк.14-15].

За підтримки військових начальнику Сумського відділення Кременчуцького жандармського управління залізниць О.Мариничу вдалося в короткий термін заарештувати активних учасників страйкового руху. На ст. Смородине 5 січня 1906 р. було затримано 6 залізничників; у Сумах наприкінці грудня - на початку січня - 6; 10 січня на ст. Баси - 5 [4, арк.62; 18, с.606; 28, арк.143-154]. Більше всього залізничників було заарештовано 8 січня 1906 р. на ст. Білопілля - 19 [28, арк.144-154]. Таким чином, згідно зі списками Сумського тимчасового генерал-губернатора Ходоровича, начальника Сумського відділення Кременчуцького жандармського управління залізницями О.Маринича і даних Г.Задорожного загалом було заарештовано 36 осіб. Більшість з них після короткого терміну ув’язнення була відправлена у заслання до Вологодської губернії. 42 службовці і робітники Сумської лінії були звільнені [5, арк.32-36]. Деякі рядові учасники виступу були переведені на інші дороги, де вони перебували під пильним наглядом поліції. П.Фомічов, який влаштувався на Білгород-Сумську залізницю, згадував, що напередодні 1 травня в поліцейському відділку в нього брали розписку, що він не братиме участі в маївці. У 1910 р. залізничник викликався до жандармського відділку, де стало відомо, що він на пошті підписався на твори Л.Толстого [29].

На лініях залізниць, на які поширювався стан надзвичайної охорони, впроваджувались суворі правила. Запізнення на місце роботи без поважних причин або самовільне припинення службових обов’язків карались ув’язненням терміном від 4 до 8 місяців. Влаштування страйку відповідно до указу 2 грудня 1905 р. загрожувало порушникам спокою військовим судом. Те саме стосувалося псування майна залізниці, пошкодження телеграфу, водопостачання, вантажів, будівель залізниць і рухомого складу [5, арк.138-140]. Посилювався поліцейський контроль на станціях. Проте неможливим подальший спротив на дорогах робили не суворі заходи влади, а репресії проти найбільш свідомої частини залізничників, їхнє відсторонення від основної маси робітників і службовців. Повторити свій політичний досвід залізничники Сумської лінії змогли лише під час Лютневої революції.

Сам виступ шляховиків Сумської лінії обумовлювався, передусім, важкими умовами праці на транспорті. Проте, на відміну від багатьох страйкових акцій робітників підприємств, розташованих поблизу дороги, страйк залізничників одразу набув політичної форми. Про це свідчить їхня активна участь у політичному житті регіону, у намаганні налагодити зв'язки із опозиційними урядовими організаціями, а також яскрава антиурядова риторика залізничників в резолюціях і промовах на мітингах. Характерно, що ділова активність страйкомів - організація мітингів і демонстрацій, перебрання на себе адміністративних функцій в управлінні станціями, участь у конференціях і з'їздах у Люботині, переговори з представниками влади і поліцією, створення бойових дружин, спорядження делегатських поїздів, забезпечення продовольством населення - далеко випереджала саму кількість учасників виступу. Наприклад, харківський губернатор М.Пешков у телеграмі до сумського тимчасового генерал-губернатора М.Ходоровича вказував лише про 16 активних учасників грудневого страйку на ст. Суми [5, арк.50]. Не дивлячись на те, що до повітового комітету союзної Селянської Спілки входило кілька тисяч селян, комітет ВЗС ст. Суми створив з нею рівноправний альянс, який тимчасово забезпечив двовладдя в повіті.

Великий вплив на залізничників Сумської лінії справляли події загальнодержавного масштабу: діяльність районного комітету Харківсько-Миколаївської залізниці, виступи залізничників зі зброєю в руках у Москві, Харкові і Люботині. Хоча страйкарі і створили свою міліцію, застосувати зброю вони так і не наважилися. Робітники промислових підприємств Сум, Білопілля і Тростянця не виявляли високої політичної активності, а Сумський повітовий комітет ВСС обрав мирну тактику боротьби. Це зумовило в цілому безкровне придушення революційного вибуху в повіті. Не дивлячись на поразку, працівники залізничного транспорту продемонстрували спроможність до гуртування у відстоюванні своїх економічних і соціальних інтересів, глибоке розуміння зв'язку їхнього соціального визволення із загальнополітичними питаннями, поставленими перед суспільством революцією.

---

1. Богатчук С.С. Боротьба українських залізничників за покращення економічного, соціального та політичного становища в кінці XIX - на поч. XX ст. / С.С.Богатчук // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. - 2007. - №12. - С.17-20.

2. Богданов М. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России / М.Богданов. - М.: Товарищество типографии А.И.Мамонтова, 1906. - 60 с.

3. Бровцинова Е. Карательное законодательство царизма в борьбе с революцией 1905-1907 годов / Е.П.Бровцинова // История СССР. - 1975. - №5. - С.110-117.

4. Державний архів Сумської області (далі - ДАСО), ф.Р-2362: Колекція окремих документів дожовтневого періоду і періоду Жовтневої революції, оп.1, спр.8: Копії матеріалів про революційний рух в 1905-1907 рр. на Сумщині (Спогади про революційний рух на станції Суми. Рапорти Сумського військового справника та ін.), 126 арк.

5. ДАСО, ф.Р-2362: Колекція окремих документів дожовтневого періоду і періоду Жовтневої революції, оп.1, спр.11: Копії матеріалів про революційний рух на Сумщині в 1905 р., 304 арк.

6. ДАСО, ф.Р-2362: Колекція окремих документів дожовтневого періоду і періоду Жовтневої революції, оп.1, спр.13: Копії матеріалів про діяльність "Селянської спілки" в повіті, доповіді пристава м.Суми в Департамент поліції. Звинувачувальний акт А.Щербака, 47 арк.

7. Документы о революционном движении на Сумщине в 1905-1907 годах / [сост. С.И.Козлова]. - Сумы: б.в., 1985. - 143 с.

8. Мельник Л. Формування робітничого класу на Україні / Л.Г.Мельник. - К.: Вища школа, 1988. - 103 с.

9. Нестерцова С. М. Железнодорожники Украины в революции 1905-1907 гг.: автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.02 / Светлана Михайловна Нестерцова. - М., 1985. - 26 с.

10. Овчаренко А. Спогади про революцію на Сумщині / Антон Овчаренко // 1905 рік на Сумщині: Зб. наук. ст. - Суми: Плуг і молот, 1930. - С.81-83.

11. Парасунько О. До питання про становище робітників на залізничному транспорті України в другій половині XIX ст. / О.А.Парасунько. - Наукові записки Інституту Історії АН УРСР. - 1957. - Т.9. - С.127-159.

12. Пушкарева И. Железнодорожники России - активные участники Октябрьской политической стачки 1905 года / И.М.Пушкарева // Вопросы истории. - 1958. - №12. - С.152-169.
13. Пушкарева И. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / И.М.Пушкарева. - М.: Наука, 1975. - 390 с.
14. Пушкарева И. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1905-1907 гг. (К вопросу о социально-экономическом положении железнодорожников) / И.М.Пушкарева // История СССР. - 1957. - №3. - С.159-175.
15. Рашин А. Формирование рабочего класса России / А.Г.Рашин. - М.: Изд-во социально-экономической литературы, 1958. - 623 с.
16. Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года / [сост. Н.А.Мальцева, В.И.Вебель; ред. А.М.Панкратова, С.Н.Валк, Н.А.Мальцева, И.С.Смолин]. - М.-Л.: Издательство АН СССР, 1955. - Ч.2. - 609 с.
17. Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Высший подъем революции 1905-1907 гг. Вооруженные восстания. Ноябрь-декабрь 1905 года / [сост. Н.А.Мальцева, В.И.Вебель; ред. А.М.Панкратова, С.Н.Валк, Н.А.Мальцева, И.С.Смолин]. - М.: Издательство АН СССР, 1956. - Ч.3. - Кн.1. - 696 с.
18. Революция 1905-1907 гг. на Украине. Сборник документов и материалов в двух томах / [сост. П.П.Быстренко, Н.А.Ачкасова, Б.С.Ватуля, С.К.Гнедаш, С.П.Майборода, В.С.Скорина; ред. Ф.Е.Лось, И.П.Олейник, В.И.Шелудченко]. - К.: Госполитиздат УССР, 1955. - Т.П. - Ч.1. - 938 с.
19. Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. / В.В.Романов // Образование. - 1906. - №11. - С.17-47.
20. Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. / В.В.Романов // Образование. - 1907. - №6. - С.24-53.
21. Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. / В.В.Романов // Образование. - 1907. - №6. - С.64-98.
22. Ростов Н. Железнодорожники России в революционном движении 1905 г. / Н.Ростов. - М.-Л.: Изд-во ЦКЖД, 1926. - 155 с.
23. Сердюк М. До 25-річчя 1905 року (Спогади про революційні події на Сумщині) / М.Сердюк / 1905 рік на Сумщині: Зб. наук. ст. - Суми: Плуг і молот, 1930. - С.53-69.
24. Харьков и Харьковская губерния в первой русской революции 1905-1907 гг.: Сборник документов и материалов / [ред. и авт. вступ. статьи Ю.Ю.Кондуфор; сост. М.П.Авдушева, В.А.Вострикова, Л.В.Гусева, И.В.Демкин, С.О.Розин]. - Харьков: Харьковское областное издательство, 1955. - 425 с. - (ЦГАОР и СС УССР. ГАХО).
25. Харьковская судебная палата. Вооруженное восстание на ст. Люботин // Право. - 1907. - №3. - С.221-238.
26. Центральный державний історичний архів України в м.Київ (далі -ЦДАУ в м.Київ), ф.336: Харківське губернське жандармське управління, оп.1, спр.914: Про безлади, що відбулися в Харківській губернії у 1905 р., 50 арк.
27. ЦДАУ в м.Київ, ф.336: Харківське губернське жандармське управління, оп.1, спр.1891: Переписка з помічником начальника Харківського губернського жандармського управління і Департаменту поліції про надання даних про політичні партії в Харківській губернії, 28 арк.
28. ЦДАУ в м.Київ, ф.1682: Канцелярія Сумського тимчасового генерал-губернатора, 1906 р., оп.1, спр.1: Про обшуки і арешти осіб, що підозрюються у політичній неблагодійності, 180 арк.
29. Чунаков В. Революцией мобилизованные. К 80-летию II съезда РСДРП / В.Чунаков // Ленинский путь. - 1983. - №101. - С.2.
30. Щербак А. 1905 год в Сумском уезде / А.П.Щербак // 1905 рік на Сумщині: Зб. наук. ст. - Суми: Плуг і молот, 1930. - С.129-143.
31. Яременко М.Ф. Сумщина пореформена (1861-1916 рр.): Монографія / М.Ф.Яременко. - Суми: ВТД "Університетська книга", 2002. - 366 с.

### **Кудинов Д.В. Забастовки железнодорожников Сумской линии Харьковско-Николаевской железной дороги в 1905 г.**

*Рассматривается общественное движение железнодорожников на станциях Белополье, Смородино и Сумы в период наибольшего подъема Первой русской революции осенью-зимой 1905 г.*

### **Kudinov D.V. Labour strikes of the Sumy line of the Nikolaev-Khar'kov railway in 1905**

*Article main idea: Strikes of railway worker's on the stations Bassy, Belopol'ye, Smorodino, Sumy right in the high point of the first Russian Revolution during autumn-winter 1905.*