

ВСЕРОСІЙСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИЙ СОЮЗ ТА ВЛАДА В НАДДНІПРЯНСЬКІЙ УКРАЇНІ В 1905–1908 рр.: ТРАНСФОРМАЦІЯ ВЗАЄМИН

З'ясовуються обставини самоорганізації залізничників і трансформація характеру діяльності Всеросійського залізничного союзу. Оригінальність дослідження забезпечується використанням матеріалів вітчизняних та зарубіжних архівів. Організація мала професійно-політичний характер, оскільки у своїй програмі поєднувала вимоги економічного і правового становища залізничників із домаганнями політичних свобод та скликання Установчих зборів. У роки російської революції 1905–1907 рр. союз відіграв помітну роль, особливо у період загального політичного страйку, ставши однією з ключових сил, котра змусила імператора підписати маніфест від 17 жовтня 1905 р. Після невдачі грудневого збройного повстання влада почала закривати осередки союзу та переслідувати його діячів. У 1906–1908 рр. організація діяла конспіративно, зазнаючи постійних переслідувань та дедалі більше підпадаючи під вплив революційних партій. Загалом у 1905–1908 рр. об'єднані у союз широкі маси залізничників втягувалися в боротьбу за політичні та професійні права. Найбільшими залізничними вузлами в українських губерніях Російської імперії, де діяли осередки Всеросійського залізничного союзу, були Київ, Харків, Катеринослав.

Ключові слова: *Всеросійський залізничний союз, професійно-політична організація, російська революція 1905–1907 рр., соціалісти-революціонери, соціал-демократи.*

Важливим чинником революції 1905–1907 рр. у Російській імперії стала участь різних соціальних прошарків і груп, що проявилось у створенні громадсько-політичних організацій. До них відносилися політико-професійні союзи, котрі виставляли до влади політичні, економічні та правові вимоги. До таких належав і Всеросійський союз залізничних службовців і робітників. Згодом поширення набула дещо змінена назва – Всеросійський залізничний союз (ВЗС), яка використовувалася паралельно. Зазначена організація діяла в загальноімперському масштабі, утягуючи в орбіту свого впливу залізничних робітників і службовців українських губерній Росії.

Рух серед залізничників у революції початку ХХ ст. докладно дослідила І.М.Пушкар'єва¹. У ґрунтовній праці, підготовленій на основі широкого кола джерел, простежується тенденція применшення ролі Всеросійського залізничного союзу в революції 1905–1907 рр., критичне ставлення до нього. Так, говорячи про роль у подіях жовтня 1905 р., дослідниця стверджувала,

¹ Пушкар'єва І.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. – Москва, 1975. – 390 с.

що «хоча популярність ВЗС у дні загального страйку і зросла», однак «справжнім керівником та організатором спільного виступу залізничників він не став»². Водночас помітне намагання перебільшити роль та значення РСДРП у діяльності організації. Зокрема говорячи про її політичну платформу, авторка стверджувала, що «програма ВЗС має на собі відбиток соціал-демократичного впливу», оскільки «в той час, коли вона була прийнята, жодна інша партія, окрім РСДРП, не мала чітко вираженої і сформульованої програми»³. Отже подані у праці висновки слід сприймати критично, беручи до уваги подібні ідеологічні перекручення. Ці риси характерні і для студії С.М.Нестерцової, котра з'ясувала роль залізничників України в революції 1905–1907 рр., найбільше місця приділивши висвітленню діяльності залізничних комітетів під керівництвом РСДРП. Особливу увагу дослідниці привернув вихід зі Всеросійського залізничного союзу соціал-демократів після його третього з'їзду у грудні 1906 р.⁴

На сучасному етапі у вітчизняній історіографії триває вивчення діяльності залізничного союзу. Особливо інтерес до нього посилюється 2006 р., коли до 100-ї річниці профспілкового руху залізничників України вийшов друком колективний історичний нарис, перший розділ якого присвячено саме діяльності цієї організації у відповідному контексті. Дослідження виконано на основі широкої джерельної бази, однак його вадою стало повне ігнорування професійно-політичного характеру ВЗС. Крім того, майже відсутні згадки про партійну боротьбу в організації⁵. У 2007 р. С.С.Богатчук видала статтю, в якій побіжно й дотично згадала Всеросійський залізничний союз у контексті висвітлення руху залізничників на початку ХХ ст.⁶ Останнім часом зростає увага до вивчення окремих аспектів руху залізничників. Так, короткому існуванню «Люботинської республіки» присвячено праці В.В.Стрільця⁷ та О.В.Гавриша⁸. Кілька ґрунтовних статей щодо страйку залізничників Сумської лінії Харківсько-Миколаївської залізниці в 1905 р. видав Д.В.Кудінов⁹. Серед зарубіжних дослідників вивченням союзу на сучасному етапі займаються російські історики. До 100-ї річниці профспілок на

² Там же. – С.156.

³ Там же. – С.115.

⁴ Нестерцова С.М. Железнодорожники Украины в революции 1905–1907 гг.: Автореф. ... канд. ист. наук. – Москва, 1985. – 21 с.

⁵ 100 років на захисті трудящих: Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України / Авт.-упор. В.М.Уржанов. – К, 2006. – 335 с.

⁶ Богатчук С.С. Боротьба українських залізничників за покращення економічного, соціального та політичного становища в кінці ХІХ – на поч. ХХ ст. // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. – Вип.7. – Вінниця, 2007. – С.17–20.

⁷ Стрільць В.В. «Люботинська республіка»: Призабута сторінка нашої історії. – Х., 2010. – 100 с.

⁸ Гавриш О.В. Люботинська республіка під час Першої російської революції // Україна і світ: Гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес: Тези доповідей Міжнар. наук.-теор. конф. студентів і аспірантів, м. Харків, 19–20 квітня 2016 р.: У 3 ч. – Ч.1. – Х., 2016. – С.64–65.

⁹ Кудінов Д.О. Страйки залізничників Сумської лінії Харківсько-Миколаївської залізниці в 1905 р. // Сумський історико-архівний журнал. – Вип.ХІІ/ХІІІ. – Суми, 2011. – С.122–134; Kudinov D.V. Strikes of White- and Blue-color Railway Workers at Sumy and Basy stations in 1905 // The History of Land Transport. – 2015. – Vol.(1), №1. – P.4–17.

залізниці в Російській імперії в 2006 р. було видано велику колективну працю, котра містила історичну розвідку та документи з історії Всеросійського залізничного союзу¹⁰. Періоду, що її видавали окремі відділення ВЗС, у контексті профспілкової преси часів революції 1905–1907 рр. охарактеризувала В.М.Марасанова¹¹.

Діяльність Всеросійського залізничного союзу в Наддніпрянській Україні впродовж 1905–1908 рр. умовно можна поділити на два періоди: відкритий (напівлегальний) та конспіративний (нелегальний). Перший відноситься до 1905 р. і пов'язаний із певною безпорадністю властей, коли вони змушені були лібералізувати існуючий режим. На вказаний період припало виникнення та найвище піднесення організацій союзу, у ВЗС працювали представники різних політичних сил ліберального та соціалістичного спрямування. Другий період існування (1906–1908 рр.) був часом відродження, конспіративної роботи й поступового згортання діяльності організації. У ці роки найбільшого впливу в ній набули представники загальноросійських революційних партій, а з початку 1907 р. встановилося домінування Партії соціалістів-революціонерів (ПСР, есери).

Станом на 1905 р. залізнична мережа Наддніпрянської України становила 10 721 версту, що складало 19,3% протяжності всієї мережі Російської імперії. У цей час в Україні було 141,9 тис. залізничників, тобто 18,9% від їх загальної кількості. Основний контингент – росіяни (45,9%) та українці (43,6%)¹². Напередодні революції 1905–1907 рр. усіх залізничників умовно можна було поділити на три великих групи. До першої належали лінійні службовці, котрі постійно знаходилися в русі, або на різних ділянках залізниці невеликими групами на далекій відстані один від одного, що ускладнювало можливості їх самоорганізації. До другої відносилися управлінці, сконцентровані в містах. Третю групу становили працівники депо й залізничних майстерень¹³. Друга та третя групи мали порівняно кращі можливості для самоорганізації.

Умови праці у залізничників були надзвичайно важкими. Подеколи їм доводилося трудитися безперервно по шістнадцять і більше годин¹⁴. На залізниці панувало повне безправ'я та низька оплата праці. У зарплаті вищих, нижчих службовців і робітників відзначалися суттєві розбіжності¹⁵. Пенсійні каси, що існували на залізниці, не лише не покращували становище службовців, але часто слугували додатковим тягарем. Недосконалість статуту, що проявлялося в надмірності внесків та переході їх у власність каси після смерті

¹⁰ Железные люди железной дороги: из истории профсоюзного движения железнодорожников России (документы и материалы) / Сост. В.Г.Рупец. – Москва, 2006. – 602 с.

¹¹ Марасанова В.М. Профсоюзная периодика 1905–1907 годов о регионах России: верхневолжские губернии // Вестник ЯрГУ: Серия: «Гуманитарные науки». – Вып.1 (39). – Ярославль, 2017. – С.5–9.

¹² Нестерцова С.М. Железнодорожники Украины в революции 1905–1907 гг. – С.12–13.

¹³ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – Москва; Ленинград, 1926. – С.8.

¹⁴ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. // Былое. – 1925. – №4 (32). – С.37.

¹⁵ Там же.

залізничника, була однією з причин незадоволення робітників і службовців своїм становищем¹⁶. Загалом правове становище працівників залізниці було не кращим. За ними пильно наглядали жандармські органи, особливо при влаштуванні на роботу. У будь-який момент на вимогу поліції залізничника могли звільнити¹⁷. Окрім того, рядові робітники та службовці залишалися незахищеними від можливої сваволі представників адміністрації¹⁸.

На початку ХХ ст. більшість залізничників байдуже ставилися до будь-якої політичної та громадської діяльності. Зазвичай це були люди без спеціальної освіти, які не мали жодних кар'єрних перспектив¹⁹. Г.М.Хоткевич, описуючи громадську активність робітників і службовців на Харківсько-Миколаївській залізниці до 1905 р., зазначав: «П'ять літ прослужив я на залізниці і за весь цей час я не бачив ані одного колегіального виступу, ані одної потреби чи скарги, чи обурення, висловлених громадою! Гурт окремих одиниць, мертвих виконувачів заданої роботи»²⁰.

Зрушення в політичній свідомості основної маси залізничників спричинили події 9 січня 1905 р., що на початковому етапі проявлялося в неорганізованому стихійному русі. Значно посилювався інтерес до питань політичного характеру, що про них основна маса працівників залізниці до того не думали й до самостійного вирішення яких не були підготовленими²¹. Г.М.Хоткевич зазначав, що «просувати» у цей час серед залізничників суто політичну платформу було неможливо. Удавалося лише поєднувати їхню боротьбу за свої права з «дрібними дозами політичних домагань»²². Поступово пробуджувалася політична свідомість і в робітничій еліті – кваліфікованих деповців, що перебували в порівняно привілейованому становищі. В їхньому середовищі активно проводилася соціалістична робота, подеколи вони утворювали організовані гуртки, котрі брали участь у професійному русі. Саме цей найбільш організований та розпропагандований «робітничий елемент» на початковому етапі майже не входив до організацій Всеросійського залізничного союзу під впливом агітації проти цього революційних політичних партій, котра розпочалася майже відразу ж після утворення ВЗС²³. Утягувалися в боротьбу й демократично налаштовані службовці залізниці. Частина з них (найчастіше вищі службовці) тяжіла до ліберальної інтелігенції²⁴. Саме ця категорія осіб стала на початковому етапі головною професійною групою, котра підтримала вимоги залізничного союзу.

Початок Всеросійському союзу залізничних службовців та робітників було покладено на Московському з'їзді представників дев'яти казенних

¹⁶ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.17–20.

¹⁷ Кудінов Д.О. Страйки залізничників... – С.125.

¹⁸ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.20–21.

¹⁹ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.37.

²⁰ Хоткевич Г. Спомини з революції 1905 року. – Х., 1926. – С.1.

²¹ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.37–38.

²² Хоткевич Г. Спомини з революції 1905 року. – С.7.

²³ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.37–38.

²⁴ Пушкарёва И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. – С.89.

і приватних залізниць 20–21 квітня 1905 р.²⁵ Від залізниць, що проходили територією українських губерній Російської імперії, прибули делегати з Московсько-Кієво-Воронезької та Південно-Західної залізниць, а також інженер, через якого велися переговори з Харківським соціал-демократичним союзом залізничних робітників. Відвідали зібрання і представники есерів та Російської соціал-демократичної робітничої партії (РСДРП)²⁶. З'їзд виробив постанову, котра визначила мету, завдання та організаційні принципи функціонування союзу. Основою його політичної платформи стали вимоги заміни існуючого ладу демократичним та скликання Установчих зборів. Прийняти програму будь-якої партії визнали за неможливе внаслідок існування розбіжностей у поглядах та інтересах у середовищі залізничників. В організаційному відношенні окремі групи союзу створювалися на автономних, вироблених самостійно, засадах. Усі справи мали вирішуватися на з'їздах представників місцевих комітетів. На загальних з'їздах обиралося й Центральне бюро організації, котре здійснювало виконавчі, довідкові та комунікативні функції²⁷. До нього увійшли 5 осіб, а його головою обрали есера В.М.Переверзева²⁸. Після завершення форуму шляхом кооптації бюро розширилося до 10, а на червень 1905 р. – понад 20 осіб. Після з'їзду загальноросійські соціалістичні партії створили власні партійні залізничні союзи. Останній, утворений ПСР, майже відразу ж зник з арени політичної боротьби, його засновники увійшли до ВЗС. Натомість представники РСДРП створили власний професійний союз, котрий спирався переважно на робітників майстерень і депо. Незважаючи на це, у середовищі соціал-демократів не існувало однастайності в питанні про доцільність існування окремого союзу й тому значна їх частина продовжувала входити до складу ВЗС²⁹.

На початку травня 1905 р. Центральне бюро залізничного союзу взяло участь у створенні Союзу союзів, а також увійшло до страйкового бюро, створеного на московській нараді представників різноманітних організацій для узгодження дій на випадок загального страйку³⁰. Крім того, представники бюро взяли участь у діяльності всеросійських з'їздів адвокатів, агрономів і статистиків, ветеринарів, земців-конституціоналістів, інженерів, конторників, медичного персоналу, академічному, повноправ'я євреїв, рівноправності жінок, учителів, фармацевтів тощо³¹.

У середині травня 1905 р. у Вільні відбувся з'їзд семи казенних і приватних залізниць, котрі не брали участі в московському зібранні. Віленський з'їзд визнав доцільним доповнити постанови квітневого форуму вимогами політичного та культурно-національного самовизначення, а також вказав

²⁵ Центральний державний історичний архів України, м. Київ (далі – ЦДІАК України). – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.41–41 зв.

²⁶ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.43.

²⁷ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.41–41 зв.

²⁸ Пушкарёва И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. – С.111.

²⁹ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.48–49.

³⁰ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.41–41 зв.

³¹ Там само. – Спр.682. – Арк.5.

на необхідність повної законодавчо-адміністративної автономії Царства Польського з сеймом у Варшаві, обраним усіма жителями майбутньої автономії без різниці національності на основі загального, рівного, прямого й таємного голосування (так званої «чотиричленної формули», «чотирихвістки»)³².

Частина представників залізниць, що взяли участь у московському зібранні, утворили районні комітети, які не були передбачені з'їздом і котрих до початку 1906 р. нараховувалося вже п'ять. Серед них був і Київський районний комітет для залізниць Південно-Західної, Києво-Полтавської³³. Згодом він здобув назву Західного відділення Всеросійського залізничного союзу службовців та робітників. Організатором комітету й керівником союзу на Південно-Західній залізниці став звільнений за залізничний страйк у лютому 1905 р. більшовик О.Г.Шліхтер³⁴. Співзасновником Західного відділення³⁵ та очільником союзу на Києво-Полтавській магістралі став службовець її управління М.І.Началов³⁶. Відділення організували 18 травня 1905 р. в Боярці на зборах сімнадцяти членів РСДРП, котрі були водночас службовцями управліннь залізниць. Весь осередок есдеків в управлінні, що включав 30 осіб, приєднався до Всеросійського залізничного союзу³⁷. Сам О.Г.Шліхтер у своїх спогадах зазначав, що він і його товариші в той час вийшли з київського комітету РСДРП, який перетворився на меншовицький і, втративши всякий зв'язок як із зазначеним комітетом, так і з центром, діяли на власний розсуд³⁸.

Значну популярність ідея союзу здобула серед службовців із ліберальним світоглядом, до яких належали помічник начальника служби тяги Б.О.Скупівський, начальник 7-ї ділянки служби шляхів інженер Д.Д.Тиц та ін. Окрема група членів відділення належала до партії есерів³⁹. О.Г.Шліхтер і його помічники (П.В.Вікторов, М.П.Багаєв, В.І.Жакович та ін.) проводили регулярні сходки з працівниками Південно-Західної залізниці, на яких проводили агітацію за загальний страйк залізничних службовців⁴⁰.

Упродовж червня 1905 р. представники залізничного союзу провели організаційну роботу на магістралях, чії репрезентанти не брали участі в московському з'їзді. Зокрема створили відділення на Катерининській залізниці з центром у Катеринославі⁴¹, де рух серед залізничників зародився ще на початку 1905 р. На різних станціях зазначеної залізниці, у депо та майстернях періодично проходили страйки⁴². Головою Катеринославського

³² Там само. – Спр.680. – Арк.41–41 зв.

³³ Там само. – Спр.682. – Арк.4.

³⁴ Там само. – Спр.680. – Арк.42.

³⁵ Там само. – Спр.1122. – Арк.18.

³⁶ Там само. – Спр.680. – Арк.25.

³⁷ Руденко М., Очинський І. До історії руху залізничників в 1905 році на Київщині // 1905 рік у Києві та на Київщині: Збірник статтів та спогадів / За ред. В.Манілова та Г.Маренка. – К., 1926. – С.121–122.

³⁸ Шліхтер О.Г. Київ жовтневими днями 1905 року // Там само. – С.340.

³⁹ Руденко М., Очинський І. До історії руху залізничників в 1905 році на Київщині. – С.121–122.

⁴⁰ ЦДАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.43–44.

⁴¹ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.51.

⁴² Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.4.

відділення Всеросійського залізничного союзу був діловод матеріальної служби Катерининської залізниці В.В.Науман. До головного комітету союзу входили практикант ковальського цеху О.М.Філатов, старший телеграфіст Є.А.Железняк, працівник служби тяги Б.М.Соколов та інші особи⁴³.

У Харкові, великому залізничному центрі, об'єднання залізничників професійного характеру існували ще з першої половини 1905 р.⁴⁴ Наприкінці серпня того року начальник Харківського охоронного відділення звітував у департамент поліції про існування в місті Союзу залізничних службовців Півдня Росії, який перебував під впливом соціал-демократів⁴⁵. Його головою був помічник присяжного повіреного соціал-демократ С.Г.Говоров⁴⁶. Центральному бюро ВЗС не вдалося налагодити тісний зв'язок із соціал-демократичним залізничним союзом Харкова аж до жовтня 1905 р.⁴⁷

На Харківсько-Миколаївській залізниці утворився Центральний страйковий комітет, головою якого став безпартійний інтелігент Г.М.Хоткевич. З ініціативи останнього районні комітети організували по всій лінії магістралі, зокрема в Люботині, Полтаві, Кременчуці, Знам'янці, Миколаєві⁴⁸. На установчому з'їзді Всеросійського залізничного союзу у квітні 1905 р. делегата від цієї залізниці не було. Однак по завершенню форуму проект статуту та інші матеріали Г.М.Хоткевичу надіслав із Москви його товариш, заступник голови Центрального бюро залізничного союзу також безпартійний В.В.Романов. Питання вступу до союзу вирішувалося на одному з засідань страйкового комітету. Присутні ухвалили приєднатися та підписали оригінал проекту статуту. Запланували поширити його копії серед службовців, однак перший варіант тексту майже відразу ж загубився і справа поширення ідей союзу загальмувалася. Надалі, до кінця 1905 р., Харківсько-Миколаївська залізниця формально не належала до Всеросійського союзу залізничних службовців та робітників, однак постійно тісно співпрацювала з ним⁴⁹.

Другий всеросійський з'їзд залізничного союзу відбувся в Москві 22–24 липня 1905 р. У його роботі брали участь посланці від 19 залізниць, у тому числі від Південно-Західної та Московсько-Києво-Воронезької. Делегат від Катерининської прибути не зміг. Дорадчий голос на форумі мали представники есерів, соціал-демократів та Бунду. На зібранні з'ясувалося, що ідею союзу підтримали на місцях і, незважаючи на перепони, його осередки продовжували зміцнюватися. Учасники прийняли рішення про необхідність підготовки до загального політичного страйку та проведення відповідної агітації на місцях. Центральне бюро приступило до технічної підготовки до проведення страйку. Також підтримали рішення про входження до Союзу союзів, однак без зобов'язання виконувати його директиви. Крім того, на з'їзді представники залізниць Царства Польського, котрі належали до Польської

⁴³ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.13–14.

⁴⁴ Хоткевич Г. Спомини з революції 1905 року. – С.23–25.

⁴⁵ ЦДІАК України. – Ф.304. – Оп.2. – Спр.18. – Арк.132.

⁴⁶ Там само. – Оп.1. – Спр.120. – Арк.102.

⁴⁷ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.52.

⁴⁸ ЦДІАК України. – Ф.274. – Оп.4. – Спр.292. – Арк.155.

⁴⁹ Хоткевич Г. Спомини з революції 1905 року. – С.25–26.

соціалістичної партії, базуючись на постановах Віленського з'їзду, в ультимативній формі зажадали внесення до програми союзу положення про необхідність проведення окремих Установчих зборів для Польщі. Означений ультиматум підтримали есери, натомість соціал-демократи обох фракцій, присутні на з'їзді, виступили з різким протестом. Зрештою поправку ухвалили більшістю. Соціал-демократи та солідарні з ними делегати залишили з'їзд (у тому числі представник Південно-Західної залізниці). Невдовзі заяви про вихід із ВЗС почали надходити від ряду його місцевих осередків. Зважаючи на це, Центральне бюро надіслало до місцевих відділень сповіщення про необхідність повторного перегляду постанови, котра спричинила конфлікт. Як наслідок, більшість залізниць повернулися до залізничного союзу⁵⁰. Натомість поляки вийшли з останнього та утворили свій власний національний залізничний союз, котрий, незважаючи на все, і надалі перебував у постійному контакті з ЦБ ВЗС⁵¹. Таким чином, найближчим завданням союзу з'їзд визнав підготовку до загального політичного залізничного страйку, а незгода з польського питання стала причиною тимчасового розколу всередині організації.

Упродовж вересня 1905 р. за даними, котрі надходили з усієї країни до Центрального бюро Всеросійського залізничного союзу, склалися сприятливі умови для початку планованого страйку⁵². 5 жовтня 1905 р. ЦБ ВЗС ухвалило постанову про його початок⁵³. Виставлялися професійні та політичні вимоги, зокрема 8-годинний робочий день, збільшення зарплати, створення на місцях бюро для спільного з адміністрацією вирішення трудових спорів, скасування існуючої пенсійної каси, демократичні свободи, недоторканність учасників страйку, скликання народного представництва з законодавчими повноваженнями, яке мало бути обраним усім населенням країни тощо. Відповідно до технічного плану, складеного ЦБ ВЗС, 7–8 жовтня 1905 р. застрайкували робітники та службовці Московського залізничного вузла. До рук страйкарів перейшов телеграф і 8 жовтня Центральне бюро союзу розіслало телеграми про початок загального залізничного страйку. Він дуже швидко поширився на всі залізниці та став рушійною силою загального політичного страйку⁵⁴. У ніч на 9 жовтня заарештували керівників ВЗС В.М.Переверзева, І.І.Беднова, К.М.Наметниченка та ін.⁵⁵ Це не послабило рух в організаційному відношенні, оскільки заарештованих відразу ж замінили їхні заступники⁵⁶.

Важливу роль у підтримці вимог ВЗС у ході залізничного страйку відіграв з'їзд пенсійних кас, котрий готувався з ініціативи міністерства шляхів

⁵⁰ *Ростов Н.М.* Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.54–55.

⁵¹ *Переверзев В.Н.* Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.49.

⁵² Там же. – С.48–49.

⁵³ *Дмитриев С.Н.* Союз союзов и профессионально-политические союзы в России 1905–1906. – Москва, 1992. – С.129.

⁵⁴ *Переверзев В.Н.* Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.50–52.

⁵⁵ *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. – С.157.

⁵⁶ *Переверзев В.Н.* Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.53.

сполучень за допомогою адміністрації на місцях⁵⁷ та майже щодня проходив у Петербурзі з 20 вересня (тривав упродовж місяця)⁵⁸. Таким чином, проведення означеного з'їзду збіглося з часом жовтневого загального політичного страйку, що значною мірою й обумовило перебіг форуму. Ним власті прагнули припинити чутки про нецільове використання пенсійних коштів, що циркулювали у середовищі залізничників, а також дещо модернізувати пенсійне законодавство. На різних залізницях пройшли вибори делегатів на зазначений з'їзд. 13–15 серпня 1905 р. на станції Жмеринка відбулося чисельне засідання вибірників-учасників пенсійної каси Південно-Західної залізниці⁵⁹. Депутатами обрали помічника начальника служби тяги Б.О.Скупієвського, інженерів Б.І.Кондратьєва та І.А.Івашкевича, а також Н.А.Райха⁶⁰. Від Курсько-Харківсько-Севастопольської делегатами на з'їзд було обрано соціал-демократів Александрова та С.Г.Говорова. Водночас Харківсько-Миколаївська залізниця направила посланця, котрого підби́рало начальство, однак той не мав підтримки серед робітників і службовців. Останні передали Александровим та Говоровим відвід «своєму» делегатові й, зрештою, уже на з'їзді його повноваження не визнали, а його голос передали представникам Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці⁶¹. На з'їзд Александров і Говоров їхали разом із представниками Катерининської залізниці О.Лісовським та А.Строковим у наданому спеціально для делегатів вагоні⁶².

Попри те, що зазначений з'їзд скликали винятково для розробки питання про пенсійну касу, представники влади змушені були йти на поступки настроям делегатів (оскільки Петербург охопив страйковий рух). Депутати визнали своє зібрання I всеросійським делегатським з'їздом представників залізничних службовців і робітників, а адміністрація дозволила замінити призначеного управлінням залізниць голову на виборну особу. У політичному відношенні із загальної кількості 40–44 делегати близько 1/3 становили ліві⁶³. При обговоренні актуальних політичних питань більшість затвердила постанову, схожу з програмою залізничного союзу. Зокрема в ній указувалося, що без зміни суспільно-політичного устрою неможлива трансформація економічних відносин, а також надання будь-яких професійних гарантій трудящим. У зв'язку з цим з'їзд виставив вимогу негайного скликання Установчих зборів на основі так званої «чотирихвістки». Крім того, на засіданні заслухали заяву делегатів-поляків, котрі зажадали автономію Польщі з утворенням сейму у Варшаві. Зрештою відповідну постанову ухвалили, а також висловили підтримку права на культурне та національне самовизначення

⁵⁷ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.681. – Арк.345.

⁵⁸ *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. – С.144–145.

⁵⁹ *Общие известия // Бессарабская жизнь.* – 1905. – №256 (320). – 16 (20) октябрия. – С.1.

⁶⁰ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.681. – Арк.345.

⁶¹ *Александров, Говоров.* Среди харьковских железнодорожников в октябре // 1905 год в Харькове / Под ред. С.Крамера. – Х., 1925. – С.176.

⁶² Там же.

⁶³ Там же. – С.176–177.

представників будь-яких інших національностей. Телеграму із зазначеними вимогами розіслали на всі залізниці⁶⁴. 10 жовтня 1905 р. на черговому засіданні з подачі лівих делегатів було внесено пропозицію про необхідність проголошення з'їзду центральним страйковим залізничним комітетом. Вона викликала різку незгоду вповноважених від Всеросійського залізничного союзу на з'їзді (В.В.Романова та ін.), котрі прагнули не допустити утворення альтернативних до ВЗС центрів страйкового руху. У результаті таку резолюцію не ухвалили⁶⁵.

Успішно розгорталася страйкова боротьба на місцях. На Південно-Західній залізниці спочатку припинення роботи призначили на 13 жовтня 1905 р., однак під впливом ситуації в Московському районі, мітингів у місцевих навчальних закладах, а також страйку робітників на станції Київ вирішили розпочати вже 11 жовтня. Зранку активісти союзу здійснили обхід службовців в управлінні Південно-Західної залізниці. Частина страйкарів попрямувала до приміщення управління Києво-Полтавської магістралі, де разом із М.Я.Началовим продовжили агітацію за страйк. Згодом в управлінні Південно-Західної залізниці пройшов революційний мітинг під керівництвом О.Г.Шліхтера. У наступні дні зібрання залізничників проходило у приміщенні Київського політехнічного інституту, котрий користувався правом автономії. У мітингах також брали активну участь студенти, робітники та інші категорії населення⁶⁶.

На Катерининській залізниці жовтневий страйк підтримали об'єднаним масовим виступом. З'їзди, мітинги та стихійні сходки відбувалися безперервно. Було обрано делегатів для представництва від робітників і службовців як на місцевих, так і на всеросійському з'їзді залізничного союзу⁶⁷.

У Харкові телеграму про початок страйку від Центрального страйкового комітету та ради робітничих депутатів отримали 10 жовтня 1905 р.⁶⁸ Початку акції передувало засідання представників Харківського залізничного вузла, котре відбулося того ж дня у приміщенні Курсько-Харківської-Севастопольської залізниці. На ньому головував І.М.Джемсон-Терсі, за пропозицією якого до професійних вимог додали політичні – щодо необхідності зміни державного устрою⁶⁹. Це дозволило харківським залізничникам солідаризуватися із загальним політичним страйком та вступити в нього разом із робітниками і службовцями інших залізниць. На початковому етапі центр руху залізничників був у губернському центрі, однак із 14 жовтня 1905 р. у Харківському повіті оголосили воєнний стан, а тому центр керівництва залізничним страйком перемістили на станцію Люботин – у Валківський повіт. Незважаючи на те, що харківські залізничники, як уже зазначалося, на початку жовтня не мали організаційних зв'язків зі ВЗС, однак у своїй

⁶⁴ ЦДАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.681. – Арк.345 зв.

⁶⁵ Александров, Говоров. Среди харьковских железнодорожников в октябре. – С.178.

⁶⁶ ЦДАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.44–46 зв.

⁶⁷ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.4.

⁶⁸ Шаховской М.Л. Смутное время в Харькове (Материалы для истории рус. революции). – Х., 1907. – С.20.

⁶⁹ ЦДАК України. – Ф.304. – Оп.1. – Спр.79. – Арк.20.

страйковій боротьбі вони орієнтувалися на Московський залізничний вузол⁷⁰, котрий перебував під контролем залізничного союзу.

Імператорський маніфест від 17 жовтня 1905 р. «Про вдосконалення державного порядку» став перемогою страйкарів і створив законодавчі передумови для відкритої діяльності Всеросійського залізничного союзу. Документ проголошував основні громадянські свободи у країні, сповістив про те, що Росії дарується свобода слова, зборів та організацій⁷¹.

Уже 18 жовтня зі зверненням про припинення страйку виступили Московський страйковий комітет, Петербурзька рада робітничих депутатів, а також Центральне бюро Всеросійського залізничного союзу⁷². Останнє відразу ж розіслало телеграми про завершення страйку на всі залізниці. Не скрізь означену новину сприйняли позитивно. На окремих залізницях її вважали урядовою провокацією й лише завдяки особистим контактам делегатів з'їзду представників пенсійних кас із репрезентантами ЦБ ВЗС удалося припинити страйк⁷³.

Після видання жовтневого маніфесту учасники Всеросійського делегатського з'їзду залізничників у Петербурзі відвідали голову уряду графа С.Ю.Вітте та міністра шляхів сполучень князя М.І.Хілкова й ознайомили їх зі своїми вимогами. В останні дні роботи зазначений з'їзд займався розробкою проекту статуту пенсійних кас, питанням поліпшення пенсійного забезпечення та службового становища залізничників⁷⁴. Крім того, 26–27 жовтня 1905 р. сім виборних делегатів Всеросійського з'їзду залізничних службовців (серед яких був і представник Південно-Західної залізниці Н.А.Райх), за пропозицією міністерства шляхів сполучень, провели ревізію пенсійних капіталів, що зберігалися в головному казначействі. Ревізія довела їх цілісність та безпідставність чуток про розтрату, що циркулювали серед залізничників⁷⁵.

З оприлюдненням маніфесту правове становище Всеросійського залізничного союзу змінилося. Центральне бюро оголосило його легальною організацією. Осередки ВЗС на залізницях явочним порядком почали свою відкриту діяльність. На хвилі успіху залізничного страйку популярність зросла, до союзу почали масово приєднуватися залізничники. Вище начальство не наважувалося чинити перешкоди цьому процесу⁷⁶.

Відкриту діяльність ВЗС було також санкціоновано телеграмою від 21 жовтня 1905 р., розісланою всім залізницям Центральним страйковим комітетом зі списком вимог, котрі С.Ю.Вітте погодився задовольнити⁷⁷. Цю телеграму опублікувала преса, у ній зазначалося, що відповідно до затвердженої на найвищому рівні доповіді негайно мало покращитися

⁷⁰ Шаховской М.Л. Смутное время в Харькове... – С.22–24.

⁷¹ Полное собрание законов Российской империи. – 3-е собр. – Т.XXV: 1905, Отд.1: №25605–27172. – Санкт-Петербург, 1908. – С.754–755.

⁷² Дмитриев С.Н. Союз союзов и профессионально-политические союзы в России 1905–1906. – С.135.

⁷³ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.53.

⁷⁴ Александров, Говоров. Среди харьковских железнодорожников в октябре. – С.180.

⁷⁵ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Стр.681. – Арк.394 зв.

⁷⁶ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.54–56.

⁷⁷ Железные люди железной дороги... – С.54–55.

утримання службовців, утворитися комісії за участю робітників та службовців для вироблення заходів із поліпшення їх економічного і правового становища, схвалювалася самоорганізація залізничників, дозволялися збори та наради з різних питань, воєнний стан на залізницях мав бути знятим, а страйкарям забезпечувалася повна недоторканність, звільнені за страйк поверталися до роботи. Крім того, скасовувалися всі обмежувальні циркуляри та розпорядження щодо осіб польського походження на залізницях Царства Польського, Південно-Західного, Західного країв. Хоча підпису голови уряду під цією телеграмою не було, так само, як і будь-яких об'єктивних підтверджень, що її текст належав саме С.Ю.Вітте, проте не пролунали й офіційні спростування. Саме тому більшість залізничників розглядали її як урядове розпорядження. Це ще більше посилювало позиції Всеросійського залізничного союзу на місцях⁷⁸.

У Києві після оприлюднення маніфесту розпочалися чорносотенні погроми, що тривали кілька днів. У зв'язку з цим керівникам Західного відділення ВЗС та представникам від різних служб Південно-Західної залізниці вдалося зібратися лише 24 жовтня 1905 р. й оголосити про завершення страйку. У затвердженій ними резолюції залізничники солідаризувалися з вимогами ВЗС і Петербурзького делегатського залізничного з'їзду. Крім того, у прийнятому документі засуджувалися погромники, а також містилася вимога всебічного та неупередженого розслідування їхніх злочинів⁷⁹.

По завершенню Всеросійського залізничного з'їзду в Петербурзі й після повернення делегатів із нього 6 листопада 1905 р. у Жмеринці відбулося повторне засідання вибірників-учасників пенсійної каси (так званий «Жмеринський з'їзд») для заслуховування доповідей про результати поїздки. Учасники зібрання, вислухавши програму, прийняту в Петербурзі, повністю схвалили її. Делегати прийняли рішення про створення «місцевих бюро», що передбачав столичний з'їзд. Для цього обрали комісію з організації виборів уповноважених від службовців Південно-Західної залізниці (названої також за кількістю учасників «комісією 18-ти»). Одним з її завдань стало розслідування єврейських погромів на окремих станціях Південно-Західної залізниці. Надалі діяльність у цьому напрямі припинили, оскільки адміністрація залізниці дозволила комісії збиратися лише у вільний від роботи час. За таких умов вона на могла ефективно проводити слідство⁸⁰. Крім того, комісія 18-ти поділила всю лінію Південно-Західної залізниці на 23 райони і в кожному запланувала утворення місцевого бюро. До обов'язків місцевих бюро, відповідно до постанов Всеросійського делегатського з'їзду залізничних службовців, відносилися питання врегулювання конфліктів між начальством і службовцями, а також самими службовцями. Вони мали встановлювати правила внутрішнього розпорядку та розподілу робіт, контролювати правильність відпусток, обґрунтованість стягнень, процеси переміщення і звільнення службовців, усіляко сприяти покращенню їх життєвих умов

⁷⁸ *Переверзев В.Н.* Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.54–56.

⁷⁹ *Руденко М., Очинський І.* До історії руху залізничників в 1905 році на Київщині. – С.131–132.

⁸⁰ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.681. – Арк.346 зв. – 347.

тощо⁸¹. Наостанок зібрання затвердило рішення про необхідність звернутися до адміністрації Південно-Західної залізниці з проханням поновити на роботі всіх звільнених за участь у залізничному страйку в лютому 1905 р.⁸²

На Катерининській залізниці наказ про припинення страйку від ЦБ ВЗС отримали 18 жовтня 1905 р., а вже 20 жовтня більшість служб поновили роботу. Машиністи повернулися до виконання своїх функцій лише 23–24 жовтня 1905 р., коли повністю задовольнили їхні економічні вимоги. За результатами жовтневого страйку відбулася делегатська нарада працівників Катерининської залізниці, на котру зібралися 70 осіб. Тут було ухвалено самочинно запровадити 8-годинний робочий день в усіх майстернях і депо залізниці, що і зробили. Це ускладнило відносини з адміністрацією. До роботодавців постійно виставлялися нові вимоги й часто відбувалися невеликі, погано організовані, страйки⁸³. Як і в інших місцевостях, після проголошення маніфесту на багатьох станціях Катерининської залізниці відбулися єврейські погроми. Для унеможливлення їх повторення та самозахисту на всіх великих станціях упродовж листопада 1905 р. сформували загони самооборони. На їх озброєння збиралися кошти як серед залізничників, так і серед місцевого населення⁸⁴. 17 листопада 1905 р. в Катеринославі відбулося засідання залізничників за участі 600–700 осіб із метою заслуховування звіту делегатів Петербурзького залізничного делегатського з'їзду. Під впливом новин про використання армії для придушення революційного руху прийняли постанову, що прирівнювала участь залізниць у перевезенні військ для зазначеної мети до участі в убивствах. Разом із цим зібрання звернулося до місцевих залізничних організацій із пропозицією виробити заходи для протидії означеним процесам. Іншою постановою вирішили надіслати телеграму в газети з протестом із приводу арешту в Москві бюро Всеросійського селянського союзу та вимогою негайного звільнення заарештованих⁸⁵. 2 грудня 1905 р. службовці Катерининської залізниці приєдналися до протесту ЦБ ВЗС проти засудження до страти лейтенанта Шмідта. Не підтримали протест лише службовці станції Попасна⁸⁶.

На Харківському залізничному вузлі страйк завершився 23–24 жовтня 1905 р.⁸⁷ На Курсько-Харківської-Севастопольській залізниці у другій половині жовтня 1905 р. утворили Тимчасовий організаційний комітет робітників і службовців під керівництвом С.Г.Говорова. До його складу ввійшли 12 осіб, які збиралися для вироблення постійного статуту та визначення характеру майбутньої автономії залізниці. Двічі на тиждень відбувалися спільні зібрання за участю 500–600 осіб, де виступали партійні агітатори.

⁸¹ ЦДАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.681. – Арк.344 – 344 зв.

⁸² Журнал собрания выборщиков – участников в пенсионной кассе Ю-3 ж-д, состоявшегося 6 ноября 1905 г. на ст. «Жмеринка» // Вестник Юго-Западных железных дорог (Киев). – 1905. – 25 ноября. – №47. – С.521.

⁸³ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.4.

⁸⁴ Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатерининской железной дороге. – Москва; Ленинград, 1926. – С.25–29.

⁸⁵ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.6–7.

⁸⁶ Там само. – Арк.8–9.

⁸⁷ Шаховской М.Л. Смутное время в Харькове... – С.25.

Зрештою вирішили вести подальшу роботу в дусі соціал-демократичної програми. У листопаді генерал-губернатор заборонив подібні зібрання. У відповідь Тимчасовий комітет оголосив страйк. Телеграми з вимогами страйкуючих надіслали С.Ю.Вітте, військовому та міністрові шляхів сполучень. Страйк проходив не дуже успішно, оскільки роботу покинуло лише управління. Для підтримки вимог страйкуючих Говоров увійшов у домовленість із РСДРП⁸⁸. На Харківсько-Миколаївській залізниці в листопаді 1905 р. оголосили страйк із вимогою зняття воєнного стану у Харкові⁸⁹.

Упродовж листопада 1905 р. власті прагнули опанувати ситуацію та запобігти новому залізничному страйку. 2 грудня 1905 р. Микола II підписав указ, котрий передбачав жорсткі покарання за участь у страйках робітників і службовців підприємств, що мали державне значення. Цей акт спрямовувався насамперед проти залізничників і поштово-телеграфних службовців⁹⁰. Наступного дня його розіслали всім керівникам залізниць. Супровідною телеграмою міністр шляхів сполучень додатково, відповідно до постанови уряду, забороняв службовцям брати участь у різних організаціях, котрі використовували страйк у своїй боротьбі, та наказував не приймати від них жодних протестів і заяв⁹¹. Серед залізничників указ поширили подекуди зі значним запізненням. Так, на Південно-Західній залізниці його оприлюднили у вигляді службового наказу лише 10 грудня⁹². Того ж дня розповсюдили інший внутрішній наказ, котрий забороняв службовцям і робітникам здійснювати недозволені грошові збори⁹³. Цей крок спрямовувався насамперед проти кас взаємодопомоги, які створювалися на випадок страйку.

Адміністрація вдавалася до залякування залізничників можливістю стихійних погромів. 5 грудня 1905 р. було розповсюджено циркулярну телеграму начальника управління казенних залізниць, в якій містилося застереження, що у випадку залізничного страйку населення окремих місцевостей може вчинити акти насилля над залізничниками⁹⁴.

Незважаючи на зазначені перешкоди, 6 грудня 1905 р. конференція депутатів від двадцяти дев'яти залізниць, спільно з Центральним бюро Всеросійського залізничного союзу, проголосила початок загального страйку з опівдня 7 грудня. Причинами таких крайніх заходів визначили порушення урядом умов маніфесту від 17 жовтня 1905 р., а саме розгін зібрань, переслідування членів залізничного, поштово-телеграфного та селянського союзів, звільнення робітників, «умиротворення» селян тощо. Оголошуючи страйк, залізничники брали на себе обов'язок повернення військ із Маньчжурії, доставку пасажирів до найближчого міста в напрямі їх прямування, а також перевезення продовольства для голодуючих селян⁹⁵. Зазначені зобов'язання

⁸⁸ ЦДІАК України. – Ф.304. – Оп.1. – Спр.79. – Арк.20–21.

⁸⁹ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.7.

⁹⁰ Полное собрание законов Российской империи. – 3-е собр. – Т.XXV. – С.850–852.

⁹¹ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.9.

⁹² ЦДІАК України. – Ф.442. – Оп.855. – Спр.397. – Арк.29.

⁹³ Там само. – Арк.30.

⁹⁴ Там само. – Ф.318. – Оп.1. – Спр.1805. – Арк.70.

⁹⁵ Там само. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.2–2 зв.

на практиці ускладнили проведення страйку, оскільки вимагали від робітників і службовців виходу на роботу та в багатьох місцевостях стали причиною його невдачі, однак повністю відмовитися від перевезення військ залізничники не могли, оскільки після укладення миру з Японією велика кількість демобілізованих солдатів рухалися з Далекого Сходу та Сибіру – цілими ешелонами зі зброєю під командуванням офіцерів⁹⁶. Загальний політичний страйк підтримали ради робітничих депутатів Петербурга та Москви, котрі призначили його початок на 8 грудня 1905 р. Постанову залізничного союзу надрукували в усій «визвольній» пресі. Крім того, організація видала відповідні прокламації й розіслала всіма залізницями телеграми з закликом до страйку⁹⁷.

За кілька спільних засідань учасникам конференції та ЦБ союзу в Москві не вдалося виробити спільний план дій, присутні обмінювалися лише інформаційними повідомленнями. Упродовж короткого часу все керівництво залізничного союзу, зокрема й очільника його Центрального бюро В.М.Переверзева, заарештували⁹⁸.

14 грудня 1905 р. як реакція влади на страйк вийшов указ «Про правила надзвичайної охорони на залізницях», котрий мав забезпечити безперервність і «правильність» залізничного сполучення. Документ надавав профільному міністрові право запроваджувати надзвичайні заходи охорони на окремих залізницях чи ділянках, а у випадку крайньої необхідності таке право надавалося начальникові залізниці. Цивільні особи підлягали військовому суду та покаранню за законами воєнного часу⁹⁹. Того ж дня міністр шляхів сполучень надіслав залізницям телеграму, якою всім службовцям та робітникам заборонялося брати участь у виборних організаціях, що не були дозволені в установленому порядку. Насамперед це стосувалося організацій, створених на основі постанов Петербурзького з'їзду представників пенсійних кас, котрий перетворився на делегатський залізничний з'їзд. Працівники, зайняті у зазначених організаціях, підлягали звільненню. Начальники залізниць поширили цю інформацію серед залізничників. Так, виконуючий обов'язки начальника Південно-Західної залізниці зазначену телеграму опублікував як службовий наказ, також додатково оголосив про припинення діяльності згадуваної «комісії 18-ти», а організовані нею вибори до місцевих бюро визнавалися недійсними. Уже обрані до їх складу залізничники мали негайно покинути все під загрозою звільнення¹⁰⁰.

Збройне повстання в Москві зазнало невдачі й 16 грудня 1905 р. рада робітничих депутатів, а також есери та соціал-демократи видали відозву про припинення страйку з 19 грудня¹⁰¹. На останнє засідання конференції залізничного союзу, після видання означеної відозви, з'явилися лише три особи: представники від Варшави, Оренбурга та Харкова (Г.М.Хоткевич).

⁹⁶ Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатерининской железной дороге. – С.27.

⁹⁷ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.185.

⁹⁸ Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.64.

⁹⁹ Полное собрание законов Российской империи. – 3-е собр. – Т.XXV. – С.887–889.

¹⁰⁰ ЦДІАК України. – Ф.442. – Оп.855. – Спр.397. – Арк.51–52.

¹⁰¹ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. – С.119.

Останній, на свій власний розсуд, без будь-якого узгодження з керівними органами ВЗС, написав відозву про припинення залізничного страйку від імені ЦБ союзу¹⁰². У ній зазначалося, що бюро визнає поточний момент відповідним для переходу до парламентської боротьби, закликає залізничників приступати до роботи з 19 грудня 1905 р., а також рекомендує енергійно готуватися до передвиборчої кампанії для проведення своїх представників до Державної думи¹⁰³. Інші два делегати заклик надрукували та поширили страйкуючими залізничниками. Хоткевич залишив Москву 18 грудня 1905 р.¹⁰⁴

На місцях загальний політичний страйк проходив із різним успіхом, що залежало як від активності каральних органів, так і від настроїв робітників та службовців на окремих магістралях. Так, у Києві Західне відділення залізничного союзу видало власні прокламації, закликавши розпочати страйк з опівночі 8 грудня 1905 р. Однак поліція завчасно підготувала списки активних діячів та здійснила їх превентивні арешти. Загалом зі «спискових» 108 у ніч на 9 грудня вдалося взяти під варту лише 56 членів союзу залізничників. Інших осіб, виявлених охоронним відділенням, не заарештували, оскільки зміст таємних циркулярів міністра внутрішніх справ щодо ув'язнення керівників політичного та аграрного рухів на місцях став відомим їм завчасно. Однак вони змушені були виїхати з Києва, або ж переховуватися в місті. Ці заходи хоча й не запобігли страйкові, однак суттєво послабили його, не давши можливості досягти масштабів жовтневої акції¹⁰⁵. Загалом загальний страйк на Південно-Західній залізниці тривав лише з 12 до 16 грудня. Натомість Києво-Полтавська магістраль узагалі не припинила роботи¹⁰⁶. Агітація за страйк послабилася лише наприкінці грудня 1905 р.¹⁰⁷

7 грудня 1905 р. телеграму про початок загального залізничного страйку отримали у Харкові. Пропонувалося долучитися до нього службовцям і робітникам Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць¹⁰⁸. Цього ж дня¹⁰⁹ страйк підтримав Харківський тимчасовий центральний комітет Союзу службовців Харківсько-Миколаївської залізниці¹¹⁰. Від останнього на Всеросійській конференції в Москві, котра видала відозву про початок загального залізничного страйку, представником був Г.М.Хоткевич¹¹¹. Страйк на Харківсько-Миколаївській залізниці тривав до 25 грудня 1905 р.¹¹²

¹⁰² Хоткевич Г. Споми́ни з революції 1905 року. – С.162.

¹⁰³ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.21–22.

¹⁰⁴ Хоткевич Г. Споми́ни з революції 1905 року. – С.162.

¹⁰⁵ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.185–187.

¹⁰⁶ Высший подъём революции 1905–1907 гг.: Вооружённые восстания, ноябрь – декабрь 1905 г. / Под. ред. А.Л. Сидорова (отв. ред.). – Ч.1. – Москва, 1955. – С.135–136.

¹⁰⁷ ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.185–187.

¹⁰⁸ Хоткевич Г. Споми́ни з революції 1905 року. – С.167.

¹⁰⁹ Высший подъём революции... – Ч.1. – С.135.

¹¹⁰ ЦДІАК України. – Ф.838. – Оп.5. – Спр.123. – Арк.1.

¹¹¹ Там само. – Ф.274. – Оп.4. – Спр.292. – Арк.155.

¹¹² Высший подъём революции... – Ч.1. – С.135.

Харківський тимчасовий центральний комітет Союзу службовців Харківсько-Миколаївської залізниці розташовувався на станції Люботин¹¹³, котра знаходилася поза зоною озброєної охорони¹¹⁴. Його керівником був К.Ф.Кирста¹¹⁵ (колишній активіст Харківської української студентської громади і член місцевої Вільної громади РУП¹¹⁶). На станції заарештували жан-дармів, утворили загони озброєної міліції, залізничники заручилися підтримкою селян Старого Люботина. Владі вдалося здолати опір «Люботинської республіки» лише за допомогою збройної сили, генерал-губернатор заарештував весь тимчасовий центральний комітет, за винятком окремих його членів, котрі врятувалися за кордоном¹¹⁷ (до таких належав і Г.М.Хоткевич, котрий, тікаючи від переслідувань, виїхав до Галичини)¹¹⁸.

Представники Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці, натомість, на своєму засіданні вирішили утриматися від страйку, допоки заклик виходив лише від конференції залізниць у Петербурзі. Вони постановили чекати рішення Федеративної ради міста Харкова та РСДРП¹¹⁹. Зрештою страйк тут розпочався 10 грудня і тривав до 27 грудня 1905 р.¹²⁰

На Катерининській залізниці згадану телеграму з Москви про початок страйку отримали 7 грудня 1905 р. Зранку наступного дня в Катеринославі відбулися делегатські збори службовців і робітників залізниці. Більшістю голосів (51 проти 3) вирішили приєднатися до загального політичного страйку та негайно його розпочати¹²¹. Працівники Катерининської залізниці приєдналися до грудневого політичного страйку майже по всій протяжності магістралі, установивши контроль на всьому обширі Донецького басейну¹²². В усіх великих станційних приміщеннях проходили багатолюдні мітинги, на яких з антиурядовими промовама виступали як місцеві, так і приїжджі оратори¹²³. У Катеринославі й губернії бракувало військ для протидії страйку. За таких умов страйковий розпорядчий комітет без опору встановив свою владу в управлінні залізницею. Його постановою начальників залізниці та окремих служб усунули з посад. На їх місця призначили інших осіб¹²⁴. Для охорони потягів із вантажами, котрі зупинялися на станції, призначалися загони самооборони. 11 грудня 1905 р. станцію Катеринославі зайняли війська, котрі не вступали у прямі зіткнення з залізничниками, арешти не проводилися. Страйковому комітету вдалося залишити станцію і страйк

¹¹³ ЦДАК України. – Ф.304. – Оп.1. – Спр.120. – Арк.104 зв.

¹¹⁴ Оленич-Гнененко П. Люботинська республіка // Всесвіт. – 1925. – №22/23. – С.5.

¹¹⁵ Гавриш О.В. Люботинська республіка під час Першої російської революції. – С.64.

¹¹⁶ Головченко В.І. Від «Самостійної України» до Союзу визволення України: Нариси з історії української соціал-демократії початку ХХ ст. – Х., 1996. – С.77.

¹¹⁷ ЦДАК України. – Ф.304. – Оп.1. – Спр.120. – Арк.104 зв.

¹¹⁸ Хоткевич Г. Споми́ни з революції 1905 року. – С.184.

¹¹⁹ Там само. – С.167.

¹²⁰ Высший подъём революции... – Ч.1. – С.135.

¹²¹ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.10–11.

¹²² Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатеринбургской железной дороге. – С.13–14.

¹²³ ЦДАГО України. – Ф.57. – Оп.1. – Спр.68. – Арк.1–22.

¹²⁴ Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатеринбургской железной дороге. – С.32.

було продовжено. Обидві сторони поводитися досить пасивно. Починаючи з 15 грудня 1905 р. страйковий рух у губернському центрі пішов на спад¹²⁵. Після його завершення частину членів страйккому заарештували. Із більшою інтенсивністю боротьба проходила на інших великих станціях, куди також прибули війська. В Олександрівську, Гришиному та Горлівці відбулися зіткнення¹²⁶. Найбільший бій стався в Горлівці, де у збройному опорі взяли участь залізничники, робітники машинобудівного заводу, шахтарі – як місцеві, так і з сусідніх Гришиного, Щербинівки, Авдіївки, Харцизька тощо¹²⁷. У період страйку на станції Горлівка проходили мітинги, в окремих із них брали участь до 5 тис. службовців, робітників та селян¹²⁸. Керівниками повстання були О.М.Зубарев-Кузнецов, робітник Г.Ф.Ткаченко-Петренко, учитель П.Динєга зі станції Гришине¹²⁹. Бій відбувся 17 грудня 1905 р. Із боку повсталих виступили до 3 тис. осіб. Проти них влада виставила 200 військових і 60 козаків. У ході зіткнень загинули понад 200 повсталих, серед них і Динєга, 500 осіб здалися¹³⁰. Втрати урядових військ становили 3 вбитих і 12 поранених. Затриманих оточили козаки, поставили навколішки та змусили кілька разів проспівати «Боже, царя храни!», після чого всіх відпустили по домах навіть без процедури з'ясування особи. Така недбалість в розслідуванні справи зумовлювалася тим, що козаки поспішали виконувати каральні функції у сусідніх місцевостях¹³¹.

Страйк проходив і на інших залізницях на території України. Так, на станції Конотоп Московсько-Києво-Воронезької магістралі існувало відділення ВЗС, що очолював ліберал і в якому брали участь представники меншовицького крила РСДРП¹³². Одним із провідних діячів місцевого страйкового комітету був майстер електричної станції Л.Г.Шор, котрий мав авторитет серед робітників залізничних майстерень і намагався поширювати свій вплив на працівників сусідніх станцій¹³³. 7 грудня 1905 р. було оголошено політичний страйк. Незважаючи на прибуття 9 грудня до Конотопа військ для придушення повстання, страйкарям удалося протриматися до 14 грудня, коли на станції запровадили военний стан, що супроводжувався посиленими обшуками та арештами¹³⁴.

Наприкінці листопада 1905 р. було утворено місцевий комітет ВЗС на станції Новозибків Поліських залізниць у Чернігівській губернії. Страйк на станції розпочався 10 грудня 1905 р., але з огляду на швидкий арешт його керівників він не набув значних масштабів¹³⁵.

¹²⁵ Там же. – С.33–34.

¹²⁶ Там же. – С.36.

¹²⁷ ЦДАГО України. – Ф.59. – Оп.1. – Спр.75. – Арк.5.

¹²⁸ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.83.

¹²⁹ Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатерининской железной дороге. – С.59.

¹³⁰ Там же. – С.64–70.

¹³¹ ЦДАГО України. – Ф.17. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.97.

¹³² Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф.278. – Оп.1. – Д.714. – Л.44 об.

¹³³ ЦДАГО України. – Ф.57. – Оп.1. – Спр.71. – Арк.12.

¹³⁴ Там само. – Спр.62. – Арк.5 зв.

¹³⁵ ЦДАК України. – Ф.318. – Оп.1. – Спр.1805. – Арк.70–71 зв.

Після придушення збройного повстання в Москві та інших місцевостях Російської імперії, а також закінчення грудневого політичного страйку проти діячів залізничного союзу почалися посилені репресії. Їх масово заарештовували та звільняли з роботи. Найбільш активних членів організації віддали під суд¹³⁶. Окремі незаарештовані перейшли до підпільної діяльності, інші були змушені виїхати за кордон. В.М.Переверзев зазначав пізніше з цього приводу у своїх спогадах: «Розгром союзу був повним»¹³⁷.

Майже відразу до окремих відділень прийшло розуміння нових реалій і намітилася зміна тактики організації. Так, 20 грудня 1905 р. Одеський комітет ВЗС у типографії Одеського об'єднаного комітету РСДРП видав прокламацію¹³⁸, в якій зазначалося, що уряд улаштував «всеросійський залізничний розгром, переслідуючи залізничників кулею та в'язницею». У місті, зокрема, заарештували активістів союзу та звільнили з роботи 54 особи. Автори відозви звинувачували владу в порушенні маніфесту від 17 жовтня 1905 р., а також зазначали, що, незважаючи на репресії, союз продовжуватиме свою діяльність у нелегальній формі, а мирні засоби боротьби змінить на насильницькі¹³⁹.

26 грудня 1905 р. Київське охоронне відділення отримало телеграму з департаменту поліції із пропозицією вжити рішучих заходів для з'ясування й ліквідації керівників політичних страйків союзних організацій, і не лише не припиняти арештів «до повного їх знищення», але притягати до відповідальності нових членів організацій, котрі «стали на місце заарештованих»¹⁴⁰. На початку 1906 р. у справі про Всеросійський залізничний союз на Київщині під варту взяли 175 осіб. Водночас, за клопотанням вищих посадових осіб, деяких активістів союзу звільнили з в'язниці, зокрема керівника канцелярії начальника Південно-Західної залізниці В.Ф.Александровського та начальника служби тяги тієї ж залізниці Б.О.Скупієвського¹⁴¹.

Ряд рішень у справах про революційний рух на залізниці виявилися доволі м'якими. Так, у вересні 1906 р. слідство у справі про «Люботинську республіку» передали до Харківської судової палати¹⁴², а на початку січня 1907 р. оголосили вирок: К.Ф.Кирсту засудили до двох років позбавлення волі, шістьох осіб – до року, а сорок вісім визнано невинними¹⁴³.

Натомість окремі процеси перетворювалися на показові. Довгий час тривала підготовка матеріалів у справі «Про захоплення революціонерами лінії Катерининської залізниці у грудні 1905 р.». Навесні 1908 р. справою зацікавився П.А.Столипін. У процесі листування між ним, директором департаменту поліції та катеринославським губернатором вирішили передати

¹³⁶ ЦДІАК України. – Ф.838. – Оп.5. – Спр.58. – Арк.1.

¹³⁷ *Переверзев В.Н.* Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. – С.64.

¹³⁸ ЦДІАК України. – Ф.336. – Оп.1. – Спр.1718. – Арк.217.

¹³⁹ Там само. – Ф.386. – Оп.1. – Спр.815. – Арк.44.

¹⁴⁰ Там само. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.680. – Арк.189.

¹⁴¹ Там само. – Арк.212.

¹⁴² *Стрілець В.В.* «Люботинська республіка»: Призабута сторінка нашої історії. – С.52–90.

¹⁴³ *Гавриш О.В.* Люботинська республіка під час Першої російської революції. – С.65.

її у військовий суд та провести показовий процес¹⁴⁴. На початковому етапі до розгляду справи притягнули понад 300 людей. Обвинувальний акт було складено стосовно 184 осіб¹⁴⁵. Слідству вдалося залучити 750 свідків. Процес викликав загальний інтерес, але проходив за зачиненими дверима з огляду на обмеженість площі приміщення, а також зважаючи на питання безпеки¹⁴⁶. Із 7 по 19 грудня 1908 р. в Катеринославі тимчасовий одеський військово-окружний суд розглядав означену справу¹⁴⁷. На лаві підсудних опинилася 131 особа¹⁴⁸, із них 32 суд засудив до смертної кари, а 60 – до різних термінів каторги. Засудженими виявилися переважно звичайні службовці та робітники, утягнуті у страйк загальними настроями. Більшості революціонерів вдалося уникнути покарання¹⁴⁹. Цей вирок став потрясінням для суспільства, його обговорювали в Державній думі, а депутати-октябристи від Катеринославської губернії М.В.Родзянко та П.В.Каменський звернулися до Миколи II і П.А.Столипіна з клопотаннями про пом'якшення вироку, звільнення засуджених від каторги. Зрештою вирішили затвердити страту щодо тих 8 осіб, котрі не зверталися з клопотаннями про помилування. Саме їх згодом і стратили. Це були переважно революціонери, серед них, зокрема, керівники Горлівського повстання О.М.Зубарев-Кузнецов, Г.Ф.Ткаченко-Петренко¹⁵⁰.

Після розгрому організацій Всеросійського залізничного союзу наприкінці 1905 – на початку 1906 рр. поновлення його діяльності відбулося у квітні 1906 р., коли замість планованого та відкладеного III з'їзду ВЗС провели конференцію з делегатами від місцевих комітетів залізниць і Центрального бюро союзу, а також за участі представників центральних комітетів партій соціалістів-революціонерів та соціал-демократів. Було розглянуто стан справ на 21 залізниці¹⁵¹ та ухвалено таку резолюцію: вважати Всеросійський залізничний союз відновленим, 1 травня відзначати мирно, до страйку не вдаватися¹⁵². Зазначену постанову надрукувала газета «Новое время» від 23 квітня 1906 р.¹⁵³ При московському ЦБ ВЗС утворили страйковий комітет і вузлові комітети – загалом одинадцять. Чотири з них знаходилися в українських губерніях Російської імперії, а саме в Києві, Харкові, Одесі, Катеринославі. На кожній залізниці існували також районні комітети, котрі керували окремими лініями залізничної мережі¹⁵⁴.

Центральне бюро Всеросійського залізничного союзу в 1906–1908 рр. продовжувало дислокуватися в Москві як великому залізничному вузлі.

¹⁴⁴ Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатерининской железной дороге. – С.15.

¹⁴⁵ Там же. – С.9.

¹⁴⁶ ЦДАГО України. – Ф.57. – Оп.1. – Арк.129–130.

¹⁴⁷ Анисимов С.С. Дело о восстании на Екатерининской железной дороге. – С.13.

¹⁴⁸ Там же. – С.9.

¹⁴⁹ Там же. – С.13.

¹⁵⁰ Там же. – С.159–163.

¹⁵¹ ЦДАК України. – Ф.279. – Оп.1. – Спр.8. – Арк.162.

¹⁵² Там само. – Ф.289. – Оп.1. – Спр.20. – Арк.273.

¹⁵³ Там само. – Ф.1152. – Оп.1. – Спр.336. – Арк.37.

¹⁵⁴ Там само. – Ф.278. – Оп.1. – Спр.26. – Арк.152.

Загальна чисельність членів організації сягала 11,5 тис. осіб¹⁵⁵. Після відновлення діяльності союзу змінилося його соціальне обличчя. Якщо в попередній період домінували управлінські службовці, то після репресій кінця 1905 р. почали переважати робітники й нижчий лінійний персонал¹⁵⁶. Залізничники співчутливо ставилися до ідеї організації, однак більшість усе ж не наважувалися вступати до союзу через загрозу провокаторства та репресій¹⁵⁷. У зв'язку з цим ЦБ ВЗС рекомендувало діячам на місцях звернути головну увагу на залучення стрілочників, кондукторів, машиністів, працівників служби тяги. У фінансовому відношенні становище центральних і місцевих організацій союзу було невтішним. Бракувало коштів навіть на видання літератури, яку часто доводилося друкувати на поліграфічній базі есерів і соціал-демократів¹⁵⁸.

За характером діяльності Всеросійський залізничний союз перейшов від відкритої організації до конспіративної. Умови підпілля та зміна соціального обличчя зрештою призвели до того, що склад місцевих комітетів став більш революційним, ніж у 1905 р.¹⁵⁹ На законодавчому рівні перешкодою для ВЗС став указ від 4 березня 1906 р. «Про тимчасові правила про товариства та союзи», котрий унеможлилював легалізацію й відкриту діяльність опозиційних професійно-політичних організацій¹⁶⁰.

У безпартійному ВЗС до кінця 1906 р. виокремилися дві основних течії: професійно-політична, до якої приєдналися соціалісти-революціонери та народні соціалісти, а також суто професійна, захисниками якої виступали соціал-демократи¹⁶¹. Ці суперечності яскраво проявилися на III з'їзді Всеросійського залізничного союзу, котрий відбувся 10–17 грудня 1906 р. у м. Таммерфорс (Фінляндія) за участю 22 делегатів¹⁶² від 19 казенних і приватних залізниць, представників есерів, соціал-демократів, народних соціалістів, трудової групи, соціал-демократичної професійної спілки¹⁶³, Бунду¹⁶⁴, есерівської Волзької судноплавної організації. Московсько-Киево-Воронезьку залізницю представляли чотири особи, по одному репрезентантові надіслали Катерининська та Харківсько-Миколаївська магістралі, а від Курсько-Харківсько-Севастопольської прибули двоє делегатів. Представники залізниць охарактеризували ситуацію на місцях. Від Московсько-Киево-Воронезької залізниці виступив посланець Конотопа, котрий зазначив, що загалом до союзу по всій залізниці входили 354 члени, із них 50 – на станціях Конотоп і 10 – Ворожба. Організація мала налагоджені зв'язки

¹⁵⁵ ЦДАК України. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.309. – Арк.2 зв.

¹⁵⁶ Там само. – Ф.281. – Оп.1. – Спр.509. – Арк.7.

¹⁵⁷ Там само. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.303. – Арк.6 зв.

¹⁵⁸ Там само. – Ф.705. – Оп.1. – Спр.272. – Арк.2–4.

¹⁵⁹ Там само. – Ф.330. – Оп.1. – Спр.23. – Арк.5 зв.

¹⁶⁰ Полное собрание законов Российской империи. – 3-е собр. – Т.XXVI: 1906, Отд.1: От №27173–28753. – Санкт-Петербург, 1909. – С.201–207.

¹⁶¹ ЦДАК України. – Ф.274. – Оп.1. – Спр.2449. – Арк.499.

¹⁶² Там само. – Ф.276. – Оп.1. – Спр.60. – Арк.39.

¹⁶³ Там само. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.410. – Арк.66.

¹⁶⁴ ЦДАГО України. – Ф.57. – Оп.1. – Спр.34. – Арк.164.

з ПСР, РСДРП та Селянським союзом¹⁶⁵. Харківсько-Миколаївська залізниця мала у своєму складі 620 осіб (34% соціал-демократів, 24% есерів, 40% безпартійних)¹⁶⁶. Осередки існували у Харкові, Полтаві, Кременчуці, на станціях Крюково, Знам'янка, Долинськ, Люботин. На Курсько-Харківсько-Севастопольській залізниці нараховувалося 810 членів ВЗС. Найбільша їх чисельність була у Харкові (237 осіб) та Мелітополі (150 осіб). Організації існували також у Сімферополі, Севастополі, Феодосії, Керчі, Олександрівську, Панютиному, Синельниковому, Куп'янську тощо. Тут у союзах також працювали представники обох провідних загальноросійських соціалістичних партій¹⁶⁷. На Катерининській залізниці нараховувалося 627 членів союзу, переважно есерів та соціал-демократів. На Московсько-Києво-Воронезькій приватній залізниці до ВЗС входили 364 особи¹⁶⁸. Таким чином, в українських губерніях Російської імперії наприкінці 1906 р. загалом нараховувалося 2–2,5 тис. членів залізничного союзу¹⁶⁹. Представники жандармських органів, аналізуючи загальні настрої, що панували на з'їзді, указували, що більшість комітетів ВЗС мали порівняно слабкі ресурси: відчувалася гостра потреба в активних членах, грошових коштах, агітаційно-пропагандистській літературі тощо. Число членів союзу, указане делегатами у звітах, здебільшого було значно перебільшеним. Майже в усіх осередках переважав есерівський напрям, хоча підтримувалися зв'язки й з іншими революційними партіями та організаціями, за винятком анархістів-комуністів¹⁷⁰.

По завершенню III з'їзду ВЗС, у зв'язку з відмовою перейти до професійної платформи та домінуванням в організаціях есерів, своє ставлення до залізничного союзу змінили соціал-демократи. У січні 1907 р. вони прийняли постанову з вимогою до своїх членів вийти зі складу ВЗС. Після цього низка соціал-демократів і місцевих осередків, де вони домінували, залишили організацію¹⁷¹. На початку лютого 1907 р. відбулася конференція найбільших залізничних соціал-демократичних осередків, котра підтвердила необхідність виходу з ВЗС та прийняла рішення створювати безпартійні професійні союзи, а також скликати перший їх всеросійський з'їзд¹⁷². Тактику соціал-демократів підтримали на місцях. Так, 18–19 лютого 1907 р. об'єднаний з'їзд делегатів Харківсько-Миколаївської та Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниць більшістю голосів прийняв резолюцію про III з'їзд залізничного союзу. У документі виражалася схвалення щодо позиції своїх представників на зібранні, котрі підтримували існування суто професійних організацій¹⁷³. Зрештою Центральне бюро ВЗС констатувало, що з весни 1907 р. всілякий зв'язок із «південними залізницями» було втрачено. Його відновили лише восени 1907 р.¹⁷⁴

¹⁶⁵ ЦДІАК України. – Ф.276. – Оп.1. – Спр.60. – Арк.39–40 зв.

¹⁶⁶ Там само. – Ф.278. – Оп.1. – Спр.58. – Арк.6.

¹⁶⁷ Там само. – Ф.276. – Оп.1. – Спр.60. – Арк.39–40 зв.

¹⁶⁸ Там само. – Ф.278. – Оп.1. – Спр.58. – Арк.6.

¹⁶⁹ Там само. – Ф.304. – Оп.1. – Спр.149. – Арк.143 зв. – 144.

¹⁷⁰ Там само. – Спр.147. – Арк.141.

¹⁷¹ Там само. – Ф.705. – Оп.1. – Спр.108. – Арк.17.

¹⁷² Там само. – Ф.1439. – Оп.1. – Спр.368. – Арк.13.

¹⁷³ Там само. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.1477. – Арк.35 зв.

¹⁷⁴ Там само. – Ф.359. – Оп.1. – Спр.21. – Арк.8.

Натомість партія есерів на своїй третій раді в липні 1907 р. відзначала, що після виходу з ВЗС соціал-демократів він став «чисто есерівською організацією»¹⁷⁵. Цю обставину зафіксували також жандармські документи¹⁷⁶, у котрих, починаючи з 1907 р., організацію подеколи іменували Всеросійським залізничним союзом Партії соціалістів-революціонерів¹⁷⁷. У друкарнях есерів¹⁷⁸ та з використанням есерівських гасел¹⁷⁹ видавалися відозви ВЗС. Есери підтримували діяльність союзу за допомогою матеріальних внесків¹⁸⁰.

Поступовому затуханню активності ВЗС на місцях сприяла часткова бездіяльність його Центрального бюро впродовж 1907 р. Незадоволення з цього приводу висловлювали окремі місцеві комітети союзу¹⁸¹. Так, у зв'язку з відсутністю коштів, тимчасовим відходом від справи окремих членів бюро, із квітня до листопада 1907 р. не видавався друкований орган ЦБ ВЗС, скоротилася кількість роз'їздів членів ЦБ (з організаційною метою відвідали Південно-Західну залізницю), натомість зв'язок підтримувався переважно письмово. Центральне бюро висловилося за бойкот як виборів до III Державної думи, так і самого цього представницького органу¹⁸².

Занепаду організацій ВЗС «сприяло» й переслідування з боку властей, адже тривала практика розсилання циркулярних повідомлень, спрямованих на посилення боротьби з самоорганізацією залізничників, знищення осередків союзу, унеможливлення зібрань, конференцій, з'їздів¹⁸³.

Уявлення про розвиток організацій ВЗС в українських губерніях Росії впродовж 1907 р. дають матеріали обласного з'їзду союзу, який відбувся 16–17 вересня 1907 р. У його роботі брали участь по одному представнику від Українського обласного комітету ПСР, Південно-Східної, Катерининської, Московсько-Киево-Воронезької, Південно-Західної та Південних залізниць. Останні утворилися 1907 р. шляхом об'єднання Харківсько-Миколаївської та Курсько-Харківсько-Севастопольської казенних залізниць. У зв'язку з цим ще наприкінці 1906 р. відбулося злиття організацій ВЗС, котрі існували на цих магістралях¹⁸⁴. Відсутність на з'їзді представників інших політичних сил засвідчила повний перехід союзу під контроль есерів. На з'їзді заслухали доповіді з місць. З'ясувалося, що найкраще справи йшли на Катерининській, Московсько-Киево-Воронезькій та Південно-Східній залізницях, на кожній з яких кількість членів становила понад 1 тис. осіб. На Південно-Західній залізниці з початку 1907 р. справи союзу йшли добре, але згодом, унаслідок повної відірваності від центральних органів та бездіяльності місцевого відділення, осередки почали розпадатися та зникати. Реанімувати справу мав

¹⁷⁵ ЦДІАК України. – Ф.313. – Оп.2. – Спр.1876. – Арк.15 зв.

¹⁷⁶ Там само. – Ф.274. – Оп.1. – Спр.2087. – Арк.1 зв.

¹⁷⁷ Там само. – Ф.705. – Оп.1. – Спр.272. – Арк.2.

¹⁷⁸ Там само. – Ф.838. – Оп.5. – Спр.57. – Арк.1.

¹⁷⁹ Там само. – Спр.70. – Арк.1.

¹⁸⁰ Там само. – Спр.69. – Арк.1.

¹⁸¹ Там само. – Ф.274. – Оп.1. – Спр.1342. – Арк.20.

¹⁸² Там само. – Ф.359. – Оп.1. – Спр.21. – Арк.8–8 зв.

¹⁸³ Там само. – Ф.705. – Оп.1. – Спр.101. – Арк.178.

¹⁸⁴ Там само. – Ф.304. – Оп.1. – Спр.147. – Арк.15.

новообраний комітет Південно-Західної залізниці. Реорганізація залізничного комітету відбулася також на Південних залізницях. Тут існували кілька союзних організацій, що функціонували належним чином. Їх розвиток гальмував великий вплив на залізниці соціал-демократів, котрі проводили цілеспрямовану боротьбу проти організаційної роботи ВЗС. Обласний з'їзд одноголосно ухвалив уважати себе постійною інституцією, котра періодично скликалася та діяла як обласний комітет. Для технічних і виконавчих функцій з'їзд створив обласне бюро, завданням діяльного якого був випуск та розподіл між осередками агітаційно-пропагандистської літератури, усіялке сприяння залізницям, підготовка і направлення на місця роз'їзних агентів тощо¹⁸⁵.

Слідом за цим Тимчасове південне обласне організаційне бюро ВЗС здійснило низку заходів, спрямованих на відновлення роботи союзу. Зокрема воно організувало касу взаємодопомоги членів ВЗС при Центральному південному комітеті¹⁸⁶. Проходила підготовка до планованого IV з'їзду ВЗС¹⁸⁷, а тому вирішили обов'язково надіслати на нього делегата від згаданого бюро¹⁸⁸. Крім того, видали й поширили на залізницях практичні рекомендації для молодих робітників-початківців щодо методів конспіративної роботи¹⁸⁹. Останнє свідчило про посилення тенденції до нелегальної діяльності ВЗС. Південне обласне організаційне бюро проводило також роз'їзну роботу, однак на заваді їй стало переслідування з боку поліції¹⁹⁰.

Репресивна діяльність органів влади проти ВЗС посилилася. До кінця 1908 р. майже всі місцеві осередки союзу було знищено, організація фактично припинила своє існування¹⁹¹. Найбільш політично свідомі та революційно налаштовані члени приєдналися до місцевих осередків есерів і соціал-демократів¹⁹².

Упродовж 1906–1917 рр. тривало переслідування окремих діячів, причетних до діяльності Всеросійського залізничного союзу¹⁹³, участь в якому поліцейські та інші державні органи трактували як ознаку «неблагонадійності» особи¹⁹⁴. Пошуки організацій залізничного союзу та з'ясування «благонадійності» його колишніх членів тривали й після фактичного припинення існування ВЗС. Часто це було пов'язано з необхідністю гарантування безпеки проїзду залізницею високопоставлених осіб, зокрема П.А.Столипіна¹⁹⁵ та імператора¹⁹⁶. Крім того, упродовж 1908–1914 рр. до жандармських органів

¹⁸⁵ Там само. – Ф.336. – Оп.1. – Спр.1040. – Арк.18зв. – 19.

¹⁸⁶ Там само. – Ф.705. – Оп.1. – Спр.273. – Арк.92.

¹⁸⁷ Там само. – Ф.285. – Оп.1. – Спр.287. – Арк.40–41.

¹⁸⁸ Там само. – Ф.282. – Оп.1. – Спр.2339. – Арк.26.

¹⁸⁹ Там само. – Ф.838. – Оп.5. – Спр.60. – Арк.1 зв.

¹⁹⁰ Там само. – Ф.359. – Оп.1. – Спр.21. – Арк.10–10 зв.

¹⁹¹ Там само. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.284. – Арк.67–67 зв.; Ф.276. – Оп.1. – Спр.200. – Арк.18–22, 27–29, 31, 36, 38, 40, 46, 48–49, 69–69 зв.

¹⁹² Там само. – Ф.281. – Оп.1. – Спр.509. – Арк.7–8.

¹⁹³ Державний архів м. Києва. – Ф.18. – Оп.1. – Спр.640. – Арк.1, 46 зв.

¹⁹⁴ ЦДАГО України. – Ф.57. – Оп.1. – Спр.126. – Арк.6.

¹⁹⁵ ЦДАК України. – Ф.276. – Оп.1. – Спр.201. – Арк.31; Ф.321. – Оп.1. – Спр.99. – Арк.23.

¹⁹⁶ Там само. – Ф.274. – Оп.1. – Спр.2860. – Арк.22; Спр.2998. – Арк.5–5 зв.

регулярно надходили дані про поновлення функціонування Всеросійського залізничного союзу у центрі та на місцях, котрі не підтверджувалися результатом проведених розслідувань. Тривали також пошуки місцевих осередків ВЗС в окремих регіонах¹⁹⁷.

Таким чином, Всеросійський залізничний союз був професійно-політичною організацією, оскільки у своїй програмі поєднував економічні та правові положення з вимогами політичних свобод і народовладдя. У 1905 р. взяв діяльну участь у жовтневому та грудневому загальних політичних страйках, виступаючи організаційним і координаційним центром акцій на залізницях. У цей час союз діяв напіввідкрито та відкрито, намагаючись за допомогою мирних заходів змінити державний лад у країні. Після невдачі грудневого збройного повстання жандармські структури, судові установи та адміністрація розгромили організацію. Більшість осередків припинили існування. Було законодавчо обмежено можливості самоорганізації опозиційно налаштованих залізничників і проведення ними страйків. ВЗС поновив свою діяльність у 1906–1908 рр., однак діяти йому доводилося конспіративно, в умовах постійних переслідувань. У результаті він радикалізувався, дедалі більшого впливу набували представники революційних партій – соціалісти-революціонери, соціал-демократи. Із початку 1907 р. останні взяли курс на вихід з організації та утворення профспілки залізничників, натомість ВЗС опинився під контролем есерів, котрі здійснили спробу реанімувати його, однак закінчення російської революції 1905–1907 рр. та активізація жандармських органів спричинили занепад місцевих осередків та припинення діяльності Всеросійського залізничного союзу. Загалом у революційні роки організація відіграла велику роль, особливо у ході загального політичного страйку, ставши однією з ключових сил, що змусила імператора підписати маніфест 17 жовтня 1905 р. Крім того, Всеросійський залізничний союз сприяв втягненню в політичну боротьбу широких мас залізничників.

REFERENCES

1. Bohatchuk, S.S. (2007). Borot'ba ukrains'kykh zaliznychnykh za pokrashchennia ekonomichnoho, sotsial'noho ta politychnoho stanovyscha v kintsi XIX – na poch. XX st. *Naukovi zapysky Vinnyts'koho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu imeni Mykhaila Kotsiubyns'koho – Scientific Notes of Vinnytsia State Pedagogical University Named After Mykhailo Kotsiubynskyi*, 7, 17–20. [in Ukrainian].
2. Dmitriev, S.N. (1992). Soyuz soyuzov i professional'no-politicheskie soyuzы v Rossii 1905–1906. Moskow. [in Russian].
3. Havrysh, O.V. (2016). Liubotyns'ka respublika pid chas Pershoi rosiis'koi revoliutsii. Abstracts of Papers 16: *Ukraina i Svit: Humanitarno-Tekhnichna Elita ta Sotsial'nyi Prohres* (pp. 64–65). [in Ukrainian].
4. Holovchenko, V.I. (1996). Vid «Samostiinoi Ukrainy» do Soiuzu vyzvolennia Ukrainy: Narysy z istorii ukrains'koi sotsial-demokratii pochatku XX st. Kharkiv. [in Ukrainian].

¹⁹⁷ ЦДАГО України. – Ф.57. – Оп.1. – Спр.46. – Арк.134; ЦДІАК України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.2457. – Арк.29; Ф.276. – Оп.1. – Спр.470. – Арк.150; Ф.321. – Оп.1. – Спр.99. – Арк.91; Ф.1439. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.405–405 зв.

5. Kudinov, D.V. (2011). Straiiky zaliznychnykh Sums'koi linii Kharkivs'ko-Mykolaiivs'koi zaliznytsi v 1905 r. *Sums'kyi Istoryko-Arkhiivnyi Zhurnal – Sumy Historical and Archival Journal*, XII/XIII, 122–134. [in Ukrainian].
6. Kudinov, D.V. (2015). Strikes of White- and Blue-color Railway Workers at Sumy and Basy stations in 1905. *The History of Land Transport*, 1, Vol.1, 4–17. [in English].
7. Marasanova, V.M. (2017). Profsoyuznaya periodika 1905–1907 godov o regionakh Rossii: verkhnevolzhskie gubernii. *Vestnik Yaroslavskogo Gosudarstvennogo Universiteta im. P.G.Demidova. Seriya Gumanitarnye Nauki – Bulletin of P.G.Demidov Yaroslavl State University. Series: Humanities*, 1 (39), 5–9. [in Russian].
8. Nestertsova, S.M. (1985). Zheleznodorozhniki Ukrainy v revolyucii 1905–1907 gg. (Candidate's thesis). Moskva. [in Russian].
9. Pushkareva, I.M. (1975). Zheleznodorozhniki Rossii v burzhuazno-demokraticeskikh revolyutsiyakh. Moskva. [in Russian].
10. Rupets, V.G. (ed.). (2006). Zheleznye lyudi zheleznoj dorogi: iz istorii profsoyuznogo dvizheniya zheleznodorozhnikov Rossii. Moskva. [in Russian].
11. Strilets, V.V. (2010). «Liubotyns'ka respublika». Pryzabuta storinka nashoi istorii. Kharkiv. [in Ukrainian].
12. Urzhanov, V.M. (ed.). (2006). 100 rokiv na zakhysti trudiashchykh: Istoriiia profspilkovoho rukhu zaliznychnykh i transportnykh budivel'nykh Ukrainy. Kyiv. [in Ukrainian].

VIACHESLAV MAHAS

Candidate of Historical Sciences (Ph.D. in History), Docent,
Docent at Social Sciences Department,
S.P.Koroliiv Military Institute of Zhytomyr
(Zhytomyr, Ukraine), vomagas@gmail.com

ALL-RUSSIAN RAILWAY UNION AND POWER IN DNIPRO UKRAINE 1905–1908: TRANSFORMATION OF RELATIONSHIPS

The activities of the All-Russian Railway Union and its interaction with the authorities in the Russian Ukraine in 1905–1908 were highlighted. It is the purpose of the paper to clear up the circumstances of railmen's self-organization into the Union and the transformation of its manner of activity. Historiographically this issue is scantily explored. The originality of the study is ensured with the usage of the domestic and foreign archives scientific materials. The study revealed that the organization was of a professional and political nature, since its program combined the requirements of the railwaymen's economic and legal status with the claims for political freedoms and the convocation of the Constituent Assembly. The Union played an important role during the First Russian Revolution, especially during the general political strike, becoming one of the key factors that forced the Russian emperor to sign the Manifesto in October 17, 1905. After the failure of the December armed uprising, the authorities began to close the cells of the Union prosecuting its activists. In 1906–1908, the Union acted conscientiously, was subjected to constant persecution and the influence of revolutionary parties. In general, the organization contributed to the involvement of the broad masses of railroads in the struggle for political and professional rights in 1905–1908. Prospects for further research are the characteristics of the activities of the Union's branches on individual railways.

Keywords: *All-Russian Railway Union, professional and political organization, Russian Revolution of 1905–1907, Socialist-Revolutionaries, Social-Democrats.*