

УДК (UDC) 94 : 331.105.44 : 329 (477) "1906/1908"
DOI: [https://doi.org/10.33782/eminak2026.3\(55\).876](https://doi.org/10.33782/eminak2026.3(55).876)

THE STRUGGLE BETWEEN PROFESSIONAL AND PROFESSIONAL-POLITICAL PLATFORMS IN THE ACTIVITIES OF THE ALL-RUSSIAN RAILWAY UNION IN DNEIPER UKRAINE (1906-1908)

Yuliia Mahas-Demydas¹, Viacheslav Mahas²

¹ Zhytomyr Ivan Franko State University (Zhytomyr, Ukraine)
e-mail: demydasu@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6113-8527>

² Korolov Zhytomyr Military Institute (Zhytomyr, Ukraine)
e-mail: vomagas@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6752-8860>

ABSTRACT

The purpose of the research paper is to analyse the struggle between the professional and professional-political platforms in the activities of the All-Russian Railway Union during 1906-1908, as well as its manifestations within local organizations in Dnieper Ukraine.

The scientific novelty resides in establishing that a struggle occurred within the All-Russian Railway Union organizations during 1906-1908 between the professional platform (advocated by the RSDLP) and the professional-political platform (supported by the SRP). The Socialist Revolutionaries prevailed within the central organization. Conversely, no distinct division emerged within local branches. Although the influence of both parties was traceable, the local organizations failed to develop extensive operations due to governmental repression.

Conclusions. In 1905, under the impact of the revolution, the All-Russian Railway Union emerged as a non-partisan, semi-legal socio-political association of railway employees and workers. Its objective was the democratization of the state system and the defense of labour rights for railway workers. The branches of the Union in Dnieper Ukraine played a significant role in these revolutionary events.

At the turn of 1905-1906, law enforcement agencies dismantled the Union's organizations. Its revival commenced in the spring of 1906. Under conditions of governmental repression, the activities of the Union acquired new characteristics. The social composition of the organization shifted: lower-level railway employees and workers replaced senior officials at the forefront. The operational methods of the All-Russian Railway Union grew more radical, forcing the organization to transition to clandestine activities. During this period, political parties (specifically the SRP and the RSDLP) exerted growing influence within the Union, proposing divergent trajectories for its development. While the Socialist Revolutionaries endorsed a professional-political platform, the Social Democrats advocated for establishing trade unions dedicated strictly to protecting labour rights.

The position of the Socialist Revolutionaries prevailed within the Central Bureau, prompting the RSDLP to establish its own local trade unions. Although a struggle between these two forces unfolded within the local branches of Dnieper Ukraine, determining the dominance of either faction remains challenging. Owing to state repression alongside a scarcity of material and organizational resources, these local bodies were unable to function fully.

Ultimately, by the end of 1908, continuous repression had effectively halted the operations of the Union and its local branches. Over subsequent years, police authorities received sporadic reports regarding the activities of Union organizations; however, these intelligence leads were not substantiated upon verification.

Keywords: All-Russian Railway Union, professional-political organization, trade union, Social Democrats, Socialist Revolutionaries

БОРОТЬБА ПРОФЕСІЙНОЇ ТА ПРОФЕСІЙНО-ПОЛІТИЧНОЇ ПЛАТФОРМ У ДІЯЛЬНОСТІ ВСЕРОСІЙСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО СОЮЗУ В НАДДНІПРЯНСЬКІЙ УКРАЇНІ (1906-1908 РР.)

Юлія Магась-Демидас¹, В'ячеслав Магась²

¹ Житомирський державний університет імені Івана Франка (Житомир, Україна)
e-mail: demydasu@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6113-8527>

² Житомирський військовий інститут імені С.П. Корольова (Житомир, Україна)
e-mail: vomagas@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6752-8860>

АНОТАЦІЯ

Мета статті – проаналізувати боротьбу між професійною та професійно-політичною платформами у діяльності Всеросійського залізничного союзу (ВЗС) впродовж 1906-1908 рр. та її проявів у місцевих організаціях Наддніпрянської України.

Наукова новизна. Встановлено, що у 1906-1908 рр. в організаціях ВЗС відбувалася боротьба між професійною (позиція РСДРП) і професійно-політичною (точка зору ПСР) платформами. У центральній організації перемогли есери. У місцевих осередках чіткого поділу не було: простежувалися впливи обох партій, однак організаціям не вдалося розгорнути широку діяльність через репресії.

Висновки. У 1905 р., під впливом революції, виник Всеросійський залізничний союз – безпартійне, напівлегальне громадсько-політичне об'єднання залізничних службовців і робітників, яке ставило за мету демократизацію державного ладу та боротьбу за трудові права залізничників. Осередки ВЗС у Наддніпрянській Україні відігравали вагомий роль у революційних подіях.

На межі 1905-1906 рр. правоохоронні органи розгромили організації Союзу. Його відродження розпочалося навесні 1906 р. В умовах урядових репресій діяльність ВЗС ознаменувалась новими рисами. Змінився соціальний склад організації: замість вищих службовців на перший план вийшли нижчі залізничні службовці та робітники. Методи роботи Всеросійського залізничного союзу стали радикальнішими, а сама організація перейшла до конспіративної діяльності. В цей час у Союзі посилювався вплив партій – ПСР і РСДРП, які по-різному бачили напрям його розвитку: есери підтримували професійно-політичну платформу, а соціал-демократи – створення професійних спілок для захисту трудових прав.

У Центральному бюро перемогла позиція соціалістів-революціонерів, внаслідок чого РСДРП вирішила створювати на місцях власні профспілки. У місцевих осередках Наддніпрянської України відбувалася боротьба між представниками цих двох сил, однак простежити перевагу якоїсь із них доволі складно, оскільки через репресії, нестачу матеріальних та організаційних ресурсів організації не змогли повноцінно функціонувати.

Загалом, до кінця 1908 р., унаслідок репресій діяльність ВЗС і його місцевих осередків фактично припинилась. Упродовж наступних років до органів поліції надходили епізодичні відомості щодо діяльності організацій Союзу, проте у процесі перевірки даних вони не підтверджувались.

Ключові слова: Всеросійський залізничний союз, професійно-політична організація, професійна спілка, соціал-демократи, соціалісти-революціонери

Вступ

На початку 20 ст. на території Наддніпрянської України функціонувала розгалужена мережа залізничних ліній: Південно-Західна, Єкатерининська, Курсько-Харківсько-Севастопольська, Харківсько-Миколаївська тощо (1907 р. дві останні об'єднали в єдину систему Південних залізниць). Частково територією Наддніпрянщини проходила також Поліська казенна залізниця. Вони мали стратегічне значення в Російській імперії, зокрема для перевезення зерна та для обслуговування промисловості¹.

Станом на 1905 р. в Україні нараховувалося 141,9 тисяч залізничників, що складало 18,9% зайнятих у цій сфері в Російській імперії². За рівнем кваліфікації та характером зайнятості їх умовно можна поділити на три групи: вищі залізничні службовці (управлінці), працівники залізничних майстерень і депо, а також лінійні службовці (які постійно знаходилися на різних ділянках дороги)³. У галузі нагромадились численні проблеми: відсутність законодавчого регулювання умов праці, надмірна тривалість робочого дня, низька оплата праці, тяжкі та небезпечні умови роботи тощо. Матеріальне становище більшості залізничників було складним⁴.

Влада намагалася покращити ситуацію, здійснюючи певні кроки на законодавчому й організаційному рівнях: наприклад, через запровадження платіжних книжок⁵, мережі залізничних лікарень⁶, створення різноманітних об'єднань за професійною ознакою (пенсійних та ощадно-позичкових кас⁷, споживчих кооперативів⁸). Однак, усі вищезгадані напівзаходи виявилися неефективними, оскільки не торкалися системних проблем. Будь-які спроби залізничників відстояти власні права самотужки (висунути вимоги перед адміністрацією, створити професійні об'єднання) придушувалися.

Під впливом революції, у квітні 1905 р. виник Всеросійський залізничний союз – громадське об'єднання за професійною ознакою, що згуртувало службовців і робітників для відстоювання їхніх прав. Його діяльність у Наддніпрянській Україні в 1905-1908 рр. можна умовно поділити на два етапи. Перший (1905 р.) характеризувався найвищим піднесенням діяльності організацій Союзу та завершився його розгромом після грудневого залізничного страйку. Це був період відкритої (напівлегальної) діяльності, коли у ВЗС працювали представники різних політичних сил ліберального та соціалістичного спрямувань, які висували як політичні, так і професійні вимоги. Другий етап (1906-1908 рр.) став часом

¹ Reichman H. Railwaymen and revolution. Russia, 1905. Berkeley-Los Angeles-London: University of California Press, 1987. P. 18.

² Нестерцова С.М. Железнодорожники Украины в революции 1905-1907 гг. Автореф... канд. ист. наук: 07.00.02. Москва, 1985. С. 12-13.

³ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. Москва-Ленинград: Ц.К. ж. д., 1926. С. 8.

⁴ Горяйств М. Провідний загін революції. 1905 рік. Профрух на Полтавщині / За ред. М. Горяйстова, С. Сахарова й В. Шкляра. Полтава: Видання Полтавського Окрпрофбюро, 1926. С. 32.

⁵ Reichman H. Railwaymen and revolution... P. 28.

⁶ Ibid. P. 30-31.

⁷ Ельницкий А. Краткий очерк профессионального движения в России. Харьков: «Пролетарий», 1925. С. 16; Святловский В.В. История профессионального движения в России. Ленинград: Издание Ленинградского губернского совета профессиональных союзов, 1925. С. 67-68.

⁸ Магась-Демидас Ю. Кооперативний рух Правобережної України у 1860-ті – 1914 роки: дис... канд. ист. наук: 07.00.01. Кам'янець-Подільський, 2008. С. 65-66.

відродження, конспіративної (нелегальної) роботи та поступового згортання діяльності. На цьому етапі найбільшого впливу в Союзі набули представники загальноросійських революційних партій, а з початку 1907 р. встановилося домінування Партії соціалістів-революціонерів (ПСР, есери)⁹. Всередині організації точилася ідеологічна боротьба між соціал-демократами, які вважали, що в умовах реакції більш ефективною буде цілковита відмова від політичних вимог і зосередження на суто професійних питаннях, й есерами, які продовжували відстоювати професійно-політичну платформу ВЗС.

Метою статті є аналіз боротьби між професійною та професійно-політичною платформами у діяльності Всеросійського залізничного союзу (ВЗС) протягом 1906-1908 рр. та її проявів у місцевих організаціях Наддніпрянської України.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ

Питання діяльності професійних об'єднань залізничників, зокрема організацій Всеросійського залізничного союзу на теренах Наддніпрянської України, викликали інтерес дослідників у 1920-х рр. Зокрема, М.Горайстів приділив увагу профспілковому руху на Полтавщині. Він проаналізував становище залізничних робітників і службовців, їхній страйковий рух напередодні та під час революції 1905-1907 рр. Автор розглянув діяльність залізничних об'єднань Полтави й інших станцій, їх взаємовідносини з ВЗС, зокрема Полтавського та Харківського комітетів. М.Горайстів простежив їх функціонування до 1907 р., вказавши, що репресивна політика влади у 1908 р. цілком придушила будь-які професійні організації¹⁰.

Серед сучасних українських дослідників об'єднання залізничників також привертають певну увагу. Зокрема, С.Богатчук охарактеризувала страйкову боротьбу на залізницях Наддніпрянщини, побіжно згадавши Всеросійський залізничний союз¹¹. Страйковому руху залізничників на Сумщині присвячено статті Д.Кудінова¹². Найбільшу увагу діяльності організацій ВЗС у Наддніпрянщині приділив В.Магась, який простежив виникнення Союзу та його роль під час революції 1905-1907 рр., однак основну увагу звертав на професійно-політичну складову діяльності ВЗС¹³.

Виділяється також праця зарубіжного дослідника Г.Рейхмана, видана у 1987 р.¹⁴ В ній охарактеризовано специфіку праці залізничників та їхнє правове становище. Автор проаналізував діяльність ВЗС на теренах Російської імперії, охарактеризував репресивну політику влади, яка здійснювалась проти організацій залізничників.

⁹ Магась В. Всеросійський залізничний союз та влада в Наддніпрянській Україні в 1905-1908 рр.: трансформація взаємин. *Український історичний журнал*. 2018. № 4. С. 20-45. DOI: <https://doi.org/10.15407/uhj2018.04.020>

¹⁰ Горайстів М. Провідний загін революції... С. 32-61.

¹¹ Богатчук С.С. Боротьба українських залізничників за покращення економічного, соціального та політичного становища в кінці 19 – на поч. 20 ст. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського*. 2007. Вип. 7. С. 17-20.

¹² Кудінов Д.О. Страйки залізничників Сумської лінії Харківсько-Миколаївської залізниці в 1905 р. *Сумський історико-архівний журнал*. 2011. Вип. XII/XIII. 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. Р. 4-17. DOI: <https://doi.org/10.13187/hlt.2015.1.4>

¹³ Магась В. Всеросійський залізничний союз... С. 20-45.

¹⁴ Reichman H. Railwaymen and revolution...

АКТИВІЗАЦІЯ ПРОФЕСІЙНОГО РУХУ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ НА ХВИЛІ РЕВОЛЮЦІЙНОГО ПІДНЕСЕННЯ

Революція 1905-1907 рр. активізувала професійний рух залізничників. У січні-лютому 1905 р. почалися страйки, під час яких до органів влади надсилалися численні петиції з економічними та професійними вимогами. На початку революції центральна влада й адміністрації залізниць, налякані протестами, перебували у розгубленості і часто йшли на поступки. Так, у лютому 1905 р. відбувся страйк працівників Південно-Західної залізниці, які подали адміністрації петицію з професійними вимогами (підвищення заробітної плати, врегулювання порядку надання відпусток тощо). Під час страйку залізничниками обговорювалися і політичні питання демократизації імперії, проте їх відкинули і до петиції не включили. Основну частину вимог керівництво задовольнило повністю або частково і страйкарі відновили роботу¹⁵.

Як тільки перша хвиля протестів спала, влада почала оговтуватись й обережно скасовувати здобуті страйкарями досягнення. Проти останніх почалися репресії¹⁶. Таким чином залізничникам ставало дедалі більш зрозуміло, що без висування політичних вимог і глибоких змін у державі не вдасться досягнути покращення у вузькій професійній сфері. Так, у квітні 1905 р. утворився Всеросійський залізничний союз – громадське об'єднання залізничників, яке висувало не лише професійні, а й політичні гасла¹⁷.

Варто зазначити, що у політичному відношенні середовище залізничників було строкатим. Ядром ВЗС на той момент стали залізничні службовці, особливо вищі: вони складали найбільш політично свідому, демократично налаштовану частину працівників, які схилилися до ліберальних ідей¹⁸. Революція також спричинила політизацію кваліфікованих робітників депо, які становили освічену та відносно привілейовану робітничу еліту. Перебуваючи під впливом соціалістичних партій, вони прагнули до створення гуртків суто професійного спрямування. Більшість же низькокваліфікованих, рядових залізничників в означений період взагалі не цікавилась політикою¹⁹, обмежуючись суто економічними та професійними питаннями.

Члени ВЗС представляли різні політичні погляди. Тому його керівництво, щоб не вносити розбрат і не послаблювати новостворену організацію, не прийняли програму жодної з політичних партій. Політичні вимоги Союзу мали доволі загальний характер: демократизація державного ладу, запровадження демократичних свобод, скликання Установчих зборів на основі чотиричленної формули²⁰.

Під час жовтневого загального політичного страйку 1905 р. ВЗС відіграв

¹⁵ Забастовка на юго-зап. жел. дор. *Киевская газета*. 1905. № 39. С. 2; Забастовка на юго-западных жел. дорогах. *Киевская газета*. 1905. № 42. С. 2; К забастовке в управлении юго-зап. жел. дор. (Окончание). *Киевская газета*. 1905. № 46. С. 3; Окончание забастовки в управлении юго-зап. жел. дор. *Киевская газета*. 1905. № 47. С. 2.

¹⁶ Корреспонденции «Сына отечества». *Сын отечества*. 1905. № 58. С. 4.

¹⁷ *Магась В.* Всеросійський залізничний союз... С. 20-45.

¹⁸ *Пушкарева И.М.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. Москва: Наука, 1975. С. 89.

¹⁹ *Переверзев В.Н.* Первый всероссийский железнодорожный союз 1905 г. *Былое*. 1925. № 4 (32). С. 37-38.

²⁰ *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники России... С. 111.

вирішальну роль²¹, висуваючи як політичні вимоги, так і суто професійні: встановлення восьмигодинного робочого дня, підвищення заробітної плати тощо²². Манифест 17 жовтня 1905 р., який проголосив свободу слова, зборів та організацій²³, змінив правовий статус і фактичне становище ВЗС: легалізувалася центральна організація та її місцеві осередки, до яких почали масово приєднуватися нові члени.

Під впливом вищезазначених подій посилились об'єднавчі тенденції на місцях. Так, 18-20 жовтня 1905 р. у Харкові, за присутності 209 делегатів від службовців і робітників, відбувся з'їзд представників Харківсько-Миколаївської залізниці, на якому обрали Харківський центральний тимчасовий комітет, намітили створення мережі місцевих виборних комітетів на залізничних станціях. Висунули також політичні (демократизація держави) та професійні вимоги²⁴. Мережу комітетів делегати з'їзду вважали тимчасовою: вона мала діяти до тих пір, поки не буде легалізовано право на професійні спілки²⁵. Залізничні об'єднання закладалися і на інших станціях, зокрема у Козятині²⁶, Прилуках²⁷, Жмеринці²⁸, Одесі²⁹ тощо.

Однак, невдовзі влада почала боротьбу з проявами самоорганізації. 2 грудня 1905 р. цар підписав указ про запровадження жорстких покарань за участь у страйках робітників і службовців підприємств, які мали державне значення³⁰. Владними розпорядженнями залізничникам також заборонялося брати участь у різних організаціях, які долучалися до страйків³¹ і здійснювати грошові збори до страйкових фондів³². Після завершення грудневого залізничного страйку, в якому осередки ВЗС брали активну участь, правоохоронці провели масові арешти, а адміністрація звільнила з роботи діячів Союзу, найбільш активних членів піддали суду³³.

1906 р. ознаменувався численними кроками влади, спрямованими на придушення революційного руху. Так, 16 травня до Київського губернського жандармського управління міністром внутрішніх справ П.Столипіним надіслано телеграму, в якій наголошувалось на необхідності докласти зусиль для виявлення

²¹ Ростов Н.М. Железнодорожники в революционном движении... С. 54-55.

²² Переверзев В.Н. Первый всероссийский железнодорожный союз... С. 50-52.

²³ Манифест «Об усовершенствовании Государственного порядка» (17 октября 1905 г., № 26809). Полное собрание законов Российской Империи: в 33 т. [3-е собр.]. Т. XXV: 1905, Отделение 1: От № 25605-27172. Санкт-Петербург, 1908. С. 754-755.

²⁴ Горайстів М. Провідний загін революції... С. 42-47.

²⁵ Ibid. С. 47-48.

²⁶ Нам пишут. Киевские отклики. 1905. № 331. С. 7.

²⁷ От наших корреспондентов. Киевские отклики. 1905. № 328. С. 5.

²⁸ ЦДІАК України. Ф. 275. Оп. 1. Спр. 681. Арк. 344-344зв.

²⁹ Устав профессионального союза рабочих и служащих юго-зап. жел. Дорог. Киевская газета. 1905. № 327. С. 4.

³⁰ Именной Высочайший указ, данный Сенату «О временных правилах о наказуемости участия в забастовках в предприятиях, имеющих общественное или государственное значение, а равно в учреждениях правительственных, и об обеспечении судьбы тех служащих, кои, не принимая участия в забастовках, пострадали от учиненного над ними насилия» (2 декабря 1905 г., № 26987). Полное собрание законов Российской Империи: в 33 т. [3-е собр.]. Т. XXV: 1905, Отделение 1: От № 25605-27172. Санкт-Петербург, 1908. С. 850-852.

³¹ Центральний державний архів громадських об'єднань та українці (ЦДАГОУ). Ф. 17. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 9.

³² ЦДІАК України. Ф. 442. Оп. 855. Спр. 397. Арк. 30.

³³ ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 58. Арк. 1.

революційних залізничних організацій³⁴. 14 вересня 1906 р. Рада Міністрів випустила циркуляр, відповідно до якого посадові особи та службовці державних установ підлягали негайному звільненню зі служби за участь в антиурядовій агітації або антиурядових організаціях³⁵. Крім того, зазначеним категоріям осіб заборонялося брати участь у політичних союзах не лише явно революційних, а й таких, які в різних проявах своєї діяльності протидіяли уряду або закликали до такої боротьби населення³⁶.

Разом із репресивними заходами, влада здійснювала і певні поступки, щоб пом'якшити соціальну напругу. 4 березня 1906 р. затверджено «Тимчасові правила про товариства і союзи», відповідно до яких дозволялося створювати громадські об'єднання та професійні спілки. Однак, документ обмежував профспілковий рух лише промислово-торгівельною сферою. Багато категорій працівників, зокрема й залізничники, не отримали права легально засновувати профспілки³⁷.

Таким чином, владою створювались обставини, за яких легальне функціонування залізничних об'єднань виявилось неможливим. У таких умовах довелося працювати осередкам ВЗС, які навесні 1906 р. почали відновлювати свою роботу.

МІЖ ПРОФЕСІЙНОЮ ТА ПРОФЕСІЙНО-ПОЛІТИЧНОЮ ПЛАТФОРМАМИ: ВІДРОДЖЕННЯ ВЗС І ВИБІР ВЕКТОРУ РУХУ

ВЗС почав оговтуватися від наслідків розгрому у квітні 1906 р.: у Москві пройшла конференція делегатів від місцевих комітетів залізниць і Центрального бюро Союзу, представників центральних комітетів ПСР і РСДРП. Форум розглянув стан справ на залізницях³⁸, прийняв резолюцію про відновлення роботи ВЗС і мирне, без страйків, святкування 1 травня³⁹. Залізничники створили 11 вузлових комітетів, 4 з яких знаходилися в українських губерніях імперії: у Києві, Харкові, Одесі та Катеринославі. На кожній залізниці існували також районні комітети⁴⁰. Центральне бюро ВЗС у 1906-1908 рр. продовжувало дислокуватися в Москві, як великому залізничному вузлі. Загальна чисельність членів Залізничного союзу в імперії становила на той час 11,5 тис. осіб⁴¹.

Після відновлення функціонування змінився соціальний склад ВЗС і характер його діяльності. Якщо до кінця 1905 р. в ньому кількісно домінували управлінські службовці, то під час репресій цей елемент значно постраждав. Тому навесні 1906 р. в ньому почали переважати робітники та нижчі лінійні службовці⁴², яких Центральне бюро рекомендувало ширше залучати до об'єднань на місцях. Загалом залізничники боялися вступати до Союзу через загрозу репресій⁴³. Центральні та

³⁴ ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 1. Спр. 1347. Арк. 54.

³⁵ ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 1. Спр. 712. Арк. 247зв.

³⁶ ЦДІАК України. Ф. 320. Оп. 1. Спр. 424. Арк. 197.

³⁷ Mahas-Demydas Y., Rudnytska O. Legal status of the trade unions in the Russian empire in 1905-1917. *Східноєвропейський історичний вісник = East European Historical Bulletin*. 2019. Вип. 12. С. 67, 69. DOI: <https://doi.org/10.24919/2519-058x.12.177554>

³⁸ ЦДІАК України. Ф. 279. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 162.

³⁹ ЦДІАК України. Ф. 289. Оп. 1. Спр. 20. Арк. 273.

⁴⁰ ЦДІАК України. Ф. 278. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 152.

⁴¹ ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 1. Спр. 309. Арк. 2зв.

⁴² ЦДІАК України. Ф. 281. Оп. 1. Спр. 509. Арк. 7.

⁴³ ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 1. Спр. 303. Арк. 6зв.

місцеві організації стикалися з фінансовими проблемами. Через нестачу коштів на видання літератури її часто публікували у друкарнях ПСР і РСДРП⁴⁴. Внаслідок цього посилювався вплив соціалістичних партій.

ВЗС перейшов від відкритої до конспіративної роботи, що, разом зі зміною соціального складу, призвело до революціонізації діяльності його місцевих комітетів⁴⁵. Наприклад, на станції Мелітополь Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці наприкінці 1906 р. – на початку 1907 рр. існувала бойова дружина у складі 30 осіб⁴⁶. У ній здійснювали пропаганду приїжджі агітатори, які на сходках закликали до збройної боротьби та вбивства офіцерів, щоб ті не перешкоджали страйку та повстанню⁴⁷.

Зміна соціальної структури ВЗС спричинила трансформацію його ідеологічного спрямування. Якщо раніше Союз був професійно-політичним об'єднанням, в межах якого, під гаслом демократизації імперії, співіснували/співпрацювали носії ліберальних і соціалістичних ідей, то до кінця 1906 р. в ньому чітко намітилась боротьба двох течій: есерів і народних соціалістів (енесів) з одного боку, та соціал-демократів – з іншого. З огляду на це, залізничники опинилися перед вибором напрямку подальшого функціонування своїх об'єднань⁴⁸. Есери виступали за продовження боротьби у конспіративних умовах на професійно-політичних засадах. Натомість РСДРП вважала, що в умовах переслідувань доцільніше перейти до суто професійних об'єднань (професійних спілок), які будуть займатися економічними питаннями, більш зрозумілими для пересічних залізничників, і таким чином сприяти їхньому згуртуванню.

10-17 грудня 1906 р. у м. Таммерфорсі (Фінляндія) відбувся третій з'їзд Всеросійського залізничного союзу, в якому брали участь 22 делегати казенних і приватних залізниць, а також представники від есерів, соціал-демократів, трудовиків і Бунду⁴⁹. Вони розробили та прийняли статут Союзу. У ньому Центральне бюро (ЦБ ВЗС) визнавалося виконавчим органом організації, який обирався з'їздом Союзу з виборних представників від організацій всіх доріг, що входили до його складу. Кожна залізниця мала ділитися на ряд районів на чолі з районними комітетами. Виборні представники від районних організацій мали скликати місцевий з'їзд та обирати Центральний комітет залізниці. У місцях, де сходилося кілька залізниць, утворювалися вузлові комітети, а в тих вузлах, де діяло кілька таких комітетів, міг організовуватись спільний орган – обласний комітет⁵⁰.

На з'їзді також підбили фінансові підсумки функціонування ВЗС за період з 1 грудня 1905 по 1 грудня 1906 рр. Інформували, що за цей час від місцевих організацій отримали 20,5 тис. руб., а витратили 18,1 тис. руб.⁵¹ Відзначимо, що звіт містив дані за грудень 1905 р., тобто періоду розгортання збройного повстання, коли різними групами населення робилися найбільші внески. Якщо ж

⁴⁴ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 272. Арк. 2-4.

⁴⁵ ЦДІАК України. Ф. 330. Оп. 1. Спр. 23. Арк. 5зв.

⁴⁶ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 272. Арк. 2-2зв.

⁴⁷ ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 1. Спр. 60. Арк. 17-17зв.

⁴⁸ ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 1. Спр. 2449. Арк. 499.

⁴⁹ ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 60. Арк. 39; ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 1. Спр. 410. Арк. 66; ЦДАГОУ. Ф. 57. Оп. 1. Спр. 34. Арк. 164.

⁵⁰ ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 13-16зв.

⁵¹ ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 149. Арк. 143зв.-144.

аналізувати внески протягом року, була очевидною епізодичність і нерегулярність надходжень й витрат ВЗС.

Під час обговорення ситуації на місцях виступив делегат із Конотопа, який представляв Московсько-Курсько-Севастопольську залізницю. Він доповів, що загалом до ВЗС по всій залізниці входило 354 члени, з них 50 на станції Конотоп і 10 на станції Ворожба. Організація мала налагоджені зв'язки з ПСР, РСДРП і Всеросійським селянським союзом⁵². На Харківсько-Миколаївській залізниці налічувалось 620 членів (36% соціал-демократів, 24% есерів і 40% безпартійних)⁵³. Осередки організації існували в Харкові, Полтаві, Кременчуці, на станціях Крюкове, Знам'янка, Долинська, Люботин. На Курсько-Харківсько-Севастопольській залізниці нараховувалося 810 членів ВЗС, зокрема, найбільше – у Харкові та Мелітополі (відповідно 237 та 150 осіб). Осередки Союзу діяли у Сімферополі, Севастополі, Феодосії, Керчі, Олександрівську, Панютиному, Синельниковому, Куп'янську тощо. Там у союзах працювали представники обох провідних загальноросійських соціалістичних партій⁵⁴. Як повідомляли жандармські органи, кількість членів ВЗС, озвучена на з'їзді, перебільшувалася: насправді місцеві комітети відчували гостру потребу в активних членах і брак матеріальних ресурсів⁵⁵.

На з'їзді чітко простежувалась боротьба між професійно-політичним і професійним напрямками. Перемогла позиція есерів, у результаті чого ВЗС залишився на професійно-політичній платформі. Як наслідок – соціал-демократи в січні 1907 р. закликали однопартійців вийти зі складу Союзу. Частина марксистів і місцевих осередків Союзу, де вони домінували, покинули об'єднання⁵⁶. На початку лютого 1907 р. конференція найбільших залізничних соціал-демократичних організацій підтвердила необхідність виходу з ВЗС, прийняла рішення про організацію безпартійних професійних спілок і скликання їхнього першого всеросійського з'їзду⁵⁷. В обіжнику Департаменту поліції від 8 жовтня 1907 р. повідомлялося про організовану РСДРП районну нараду з питань утворення Всеросійської професійної залізничної спілки. Її завданням визнавалося втягнення в боротьбу за свої економічні права «найбільш відсталих прошарків робітничих мас»⁵⁸.

Як відзначали есери у липні 1907 р., після виходу соціал-демократів із Союзу, останній став «суто есерівською організацією»⁵⁹. Це підтверджувалося також жандармськими звітами⁶⁰, в яких, починаючи з 1907 р., ВЗС іноді називали Всеросійським залізничним союзом Партії соціалістів-революціонерів⁶¹. ПСР підтримувала діяльність організації матеріально, а також друком пропагандистської літератури у своїх друкарнях і під своїми гаслами⁶².

⁵² ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 60. Арк. 39-40зв.

⁵³ ЦДІАК України. Ф. 278. Оп. 1. Спр. 58. Арк. 6.

⁵⁴ ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 60. Арк. 39-40зв.

⁵⁵ ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 147. Арк. 141.

⁵⁶ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 108. Арк. 17.

⁵⁷ ЦДІАК України. Ф. 1439. Оп. 1. Спр. 368. Арк. 13.

⁵⁸ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 102. Арк. 27.

⁵⁹ ЦДІАК України. Ф. 313. Оп. 2. Спр. 1876. Арк. 15зв.

⁶⁰ ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 1. Спр. 2087. Арк. 1зв.

⁶¹ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 272. Арк. 2.

⁶² ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 57. Арк. 1; ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 70. Арк. 1; ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 69. Арк. 1.

Дискусія щодо майбутнього розвитку ВЗС і залізничних організацій розгорнулася в пресі. У номерах 1 і 2 газети «Железнодорожная жизнь», котра видавалася ВЗС і знаходилася під впливом есерів⁶³, стверджувалося, що у поліційній державі не може існувати легальна залізнична професійна спілка. Залізничникам рекомендувалося висувати у своїй програмі політичні вимоги, оскільки лише конституційні гарантії свободи об'єднань могли створити умови для розвитку професійного руху⁶⁴.

Наприкінці травня 1907 р. у професійній газеті залізничників «Локомотив», близькій до соціал-демократів⁶⁵, вийшла стаття М. Дмитрієва, де обговорювалися перспективи професійного та політико-професійного напрямів. Автор віддавав належне Залізничному союзу, оскільки «ще донедавна сама назва ВЗС була оточена ореолом слави, величі і перемоги», і для кожного залізничника спогади про нього пов'язувалися з переможним торжеством жовтневих днів. Отож, за його твердженням, вищі залізничні службовці «не можуть поки позбутися ореолу й ідей ВЗС». Водночас М. Дмитрієв зазначав, що наявність політичної платформи не усувала поліцейські перешкоди, а лише відволікала пролетаріат від нагальних питань. Аналізуючи рішення третього з'їзду ВЗС, він зазначав, що «відірвані від загальнопролетарської справи» політико-професійні союзи або зникали, або цілком переходили під вплив буржуазних партій, маючи у своєму складі суттєвий відсоток управлінців. Союз майже не брав участі в економічному житті залізничників, а вся його «політика» зводилася до підготовки загального політичного страйку. Таким чином, організація мас у ВЗС замінювалась організацією найбільш активних груп, на яких трималася уся боротьба.

Жодна з представлених залізниць, як засвідчували матеріали з'їзду, не мала регулярних членських внесків і правильного обліку членів. Виняток становили Харківсько-Миколаївська та Курсько-Харківсько-Севастопольська залізниці, котрі після цього форуму вийшли з ВЗС і доєдналися до професійного напрямку (про це мова йтиме далі – Авт.). Професійна спілка, на думку М. Дмитрієва, не повинна бути політичною з двох причин: з одного боку, широкі маси залізничників слабо розумілися на політичних питаннях й останні їх відлякували, з іншого – залізничники, які вже мали політичну позицію, радше йшли до лав політичних партій із чіткою платформою, а не в таку спілку із загальними політичними гаслами. Автор обстоював думку про безпартійність профспілки, яка мала об'єднувати також нижчих залізничних службовців і робітників. Як і профспілки в інших сферах, залізничні об'єднання повинні були організовуватися відповідно до категорій праці (неможливо, наприклад, об'єднати в одній спілці, управлінців, які вже працювали по 6 год. на добу, та робітників, які тільки виборювали 8-годинний робочий день)⁶⁶.

Намагаючись привернути увагу місцевих залізничних об'єднань, у березні 1907 р. залізнична секція соціал-демократів у Державній Думі розіслала на місця

⁶³ Марасанова В.М. Профсоюзная периодика 1905-1907 годов о регионах России: верхневолжские губернии. Вестник ЯрГУ. Серия Гуманитарные науки. 2017. № 1 (39). С. 7.

⁶⁴ Дмитриев М. Железнодорожный Профессиональный Союз и политическая платформа. Локомотив. Профессиональный орган, посвященный интересам железнодорожников. Год издания I. 1907. № 5. С. 1-3.

⁶⁵ Марасанова В.М. Профсоюзная периодика... С. 7.

⁶⁶ Дмитриев М. Железнодорожный Профессиональный Союз... С. 2-4.

опитувальник із метою з'ясувати становище службовців і робітників. У ньому містилися такі питання: 1) умови найму та розірвання договору; 2) середня тривалість робочого дня; 3) надурочні роботи та чергування; 4) штрафи та стягнення; 5) відпустки та нагороди; 6) санітарно-гігієнічні умови праці та проживання; 7) лікарська допомога і матеріальна допомога хворим; 8) постановка бібліотечної справи; 9) форми заробітної плати та винагород; 10) квартири й обмундирування. Відповіді на них пропонувалось надсилати на адресу секції⁶⁷.

Варто зазначити, що позиція керівництва ВЗС не збігалася з точками зору ні есерів, ні соціал-демократів. Відмінності між політичною платформою ВЗС і програмами політичних партій вони розтлумачили в листопаді 1907 р. в газеті «Всероссийский железнодорожный союз», яка видавалася ЦБ ВЗС. В інструкції робітникам Союзу вказувалося, що його політичне завдання повинно відрізнятися від політичних завдань партій: останні мають чітко окреслену політичну програму, яку слід приймати кожному члену партії, натомість ВЗС, що є організацією позапартійною, залучає до своїх лав усіх залізничників, які приймають його статут. Його політичні вимоги (Установчих зборів і громадянських свобод) не мають програмного характеру, а є лише гаслами, котрі відповідають актуальному політичному моменту та повинні широко роз'яснюватися масам аж до моменту їх спільного виступу. Під час останнього Союз мав стати «самостійною бойовою одиницею», лише погоджуючи, але не підпорядковуючи свої дії політичним партіям. Крім того, в період виборчої кампанії він лише висловлював своє ставлення до політичних партій, а не виступав самостійно, як парламентська фракція. Місцеві осередки ВЗС, у разі загального виступу, мали координувати свої дії з соціалістичними партіями та іншими трудовими та військовими організаціями, і при нагоді допомагати один одному⁶⁸.

Таким чином, незважаючи на повне домінування есерів, центральне ядро ВЗС і надалі намагалося формально залишатися позапартійним і притримуватись політико-професійної платформи, маючи на меті підготовку загального повстання. Як і в 1905 р., воно продовжувало висувати загальнополітичні вимоги демократичного перетворення країни, безвідносно до програми будь-якої політичної партії. Однак на практиці, не маючи ні матеріальних, ні людських ресурсів, воно перебувало у залежності від партій, особливо ПСР.

Про перехід до нелегальної діяльності ВЗС засвідчували видані від імені його ЦБ і розіслані на залізниці восени 1907 р. практичні рекомендації для молодих робітників-початківців щодо методів конспіративної роботи, яка включала використання системи шифрів, явок і паролів, передбачала налагодження надійних контактів і передачу залізницею необхідних друкованих матеріалів⁶⁹. Приблизно в той самий час подібні рекомендації видав Центральний комітет Поліських залізниць ВЗС. У них роз'яснювалось, як вести агітацію та рекомендувалось залучати до об'єднання представників усіх категорій залізничників (і робітників, і службовців). Після того, як об'єднання зросте і збиратися разом стане важко, рекомендувалось розбиватися на групи за

⁶⁷ Хроника. Киевская мысль. 1907. № 73. С. 3.

⁶⁸ Инструкция работникам ВЖС. Газета «Всероссийский Железнодорожный Союз». Орган Центрального Бюро Союза. Ноябрь 1907 г. № 4. С. 5-6.

⁶⁹ ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 60. Арк. 13в.

категоріями праці (кондуктори, машиністи тощо) й обирати уповноважених, які разом складуть керівний орган – комітет⁷⁰.

Таким чином, у 1906 р. Залізничний союз відновив діяльність, проте втратив ідеологічну цілісність. У контексті боротьби платформ важливо розглянути, як вона відображалася на практичній діяльності залізничних об'єднань на місцях. Чи простежувалося розділення на професійні та професійно-політичні погляди серед широких мас залізничників?

БОРЬБА ЗА ВИЖИВАННЯ В УМОВАХ РЕПРЕСІЙ

Прикладом відродження діяльності Залізничного союзу на місцях у 1906 р. може слугувати об'єднання на Харківсько-Миколаївській залізниці. З метою відновлення роботи, покращення становища звільнених внаслідок репресій залізничників і поновлення їхніх прав наприкінці весни – на початку літа утворилось тимчасове виконавче бюро Союзу безробітних залізничників⁷¹, яке провело два з'їзди депутатів від безробітних Харківсько-Миколаївської та Києво-Полтавської залізниць⁷². Згодом перший з'їзд (10 червня 1906 р.) отримав назву підготовчого, а другий (25-27 червня) – організаційного. У прийнятій другим з'їздом резолюції зазначалося, що новообрана Дума має стати на захист народних інтересів і ліквідувати «погромне міністерство», а також створити умови для скликання Установчих зборів на основі так званої «чотиричленної формули»⁷³.

Надалі Союз безробітних залізничників реорганізували у Залізничний союз Харківсько-Миколаївської залізниці. Його третій з'їзд (12-14 липня 1906 р.) прийняв рішення про необхідність збереження професійно-політичного характеру, наголосив на безпартійності та відкритості для осіб із різними політичними переконаннями. Беручи до уваги розгром організацій ВЗС на межі 1905-1906 рр., вирішили надалі працювати з дотриманням повної конспірації, а також створювати й озброювати бойові дружини. Передбачалося узгодження дій з іншими революційними організаціями. 14-15 серпня 1906 р. пройшов четвертий з'їзд Залізничного союзу Харківсько-Миколаївської залізниці, котрий, у зв'язку з поліцейськими переслідуваннями, рекомендував діяти дрібними гуртками та не вести списків при зборі коштів⁷⁴. Таким чином організація набувала все більше конспіративного характеру.

У вересні 1906 р. у друкарні Полтавського комітету РСДРП видрукували статут Залізничної спілки Харківсько-Миколаївської залізниці⁷⁵. Відповідно до нього, на противагу до існуючих проектів утворення профспілки залізничників, об'єднання мало захищати не лише економічні та правові інтереси службовців і робітників⁷⁶, але й обстоювати низку політичних вимог (громадянських свобод і скликання Установчих зборів на основі «чотиричленної формули»). Як зазначалося у статуті, досягнення профспілкових вимог неможливе «при існуючому державному устрої,

⁷⁰ ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 80. Арк. 183-185; ЦДІАК України. Ф. 301. Оп. 2. Спр. 20. Арк. 1114-1115.

⁷¹ ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 125. Арк. 1.

⁷² ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 146. Арк. 438.

⁷³ ЦДІАК України. Ф. 336. Оп. 1. Спр. 1040. Арк. 20-23.

⁷⁴ ЦДІАК України. Ф. 321. Оп. 1. Спр. 9. Арк. 67в зв.

⁷⁵ Ibid. Арк. 67б.

⁷⁶ ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 127. Арк. 1

оскільки уряд, як носій бюрократичної системи, чинить постійні перешкоди»⁷⁷. Крім того, виконавчий комітет Залізничного союзу Харківсько-Миколаївської залізниці поширював інформаційні листи серед своїх районних комітетів. Загалом місцеве керівництво ВЗС надрукувало та розповсюдило більше десяти випусків таких повідомлень⁷⁸.

Спілка стикалася з багатьма труднощами. Наприклад, скликати запланований на жовтень 1906 р. черговий з'їзд не вдалося через відсутність приміщення. Райони скаржилися на брак літератури, проте, оскільки вони не надсилали відрахувань до центральної каси спілки, коштів на її видання бракувало. Виконавчий комітет придбав легальну та нелегальну літературу, але вона поширювалася дуже погано, що обумовлювалося як складнощами з її постачанням у зв'язку з поліційними переслідуваннями, так і повною бездіяльністю ряду районних комітетів⁷⁹.

Наступний, п'ятий з'їзд відбувся 5 листопада 1906 р. на станції Крюків в умовах суворой конспірації⁸⁰. На нього прибули як гурткові представники Харківсько-Миколаївської залізниці, так і по одному представнику від Курсько-Харківсько-Севастопольської та Південно-Західної залізниць⁸¹. Таке досить широке представництво свідчило про підтримання контактів між представниками зазначених залізниць та їхнє намагання координувати дії. Голова з'їзду, відомий за жандармськими документами як «Макар», зазначив, що, внаслідок неотримання від районних комітетів грошових коштів у центральний комітет Залізничної спілки, він невдовзі самостійно об'їжджатиме всі райони, збиратиме внески та проводитиме посилену агітацію⁸².

Після з'їзду направили повідомлення на місця, в якому рекомендувалося негайно призначити гурткових представників і, відповідно до місцевих умов, розділити на гуртки усіх існуючих членів організації в кожному районі (за цехами, службами, умовами роботи тощо). Центральний комітет залізниці наполягав на необхідності сплати гуртківцями регулярних членських внесків, доцільності проведення періодичних зібрань, посиленні агітаційно-пропагандистської роботи, а також на важливості підтримання тісних зв'язків між центральним та районними комітетами⁸³.

Наприкінці листопада 1906 р. в інформаційному листі № 11 виконавчий комітет звертався до районного комітету м. Миколаєва з проханням надсилати грошові відрахування, вести справи дуже обережно і не гнатися за масовістю, обмежуючись лише вузьким колом найнадійніших і найсвідоміших членів, тісно співпрацюючи з РСДРП і ПСР. Крім того, рекомендувалося проводити у майстернях і депо широку агітацію за лівих кандидатів (а у виняткових випадках – за кадетів) до II Державної Думи, виводячи залізничників з «байдужої індіферентності»⁸⁴.

Восени 1906 р. член виконавчого комітету Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці П. Захаров створив таємну друкарню. Через брак

⁷⁷ ЦДІАК України. Ф. 321. Оп. 1. Спр. 9. Арк. 676.

⁷⁸ ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 200.

⁷⁹ Ibid. Арк. 168.

⁸⁰ ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 149. Арк. 64.

⁸¹ ЦДАГОУ. Ф. 57. Оп. 1. Спр. 49. Арк. 31.

⁸² ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 149. Арк. 64.

⁸³ Ibid. Арк. 112.

⁸⁴ ЦДІАК України. Ф. 386. Оп. 1. Спр. 816. Арк. 334-335.

коштів йому довелося звернутися за допомогою до Харківського комітету ПСР, котрий внаслідок цього набув великого впливу на організацію місцевого Залізничного союзу. Зокрема, есера К. Арешкіна обрали головою згаданого виконавчого комітету залізниці. Крім того, матеріальну допомогу в облаштуванні друкарні надав виконавчий комітет Харківсько-Миколаївської залізниці. Її створили у вересні 1906 р. і вона проіснувала лише до 7 листопада 1906 р. унаслідок ліквідації жандармськими органами. Проте за цей короткий термін вдалося видати велику кількість різноманітних прокламацій⁸⁵, а після розгрому їхній друк перенесли до м. Мелітополя Таврійської губернії⁸⁶.

Після третього з'їзду ВЗС у Таммерфорсі на згаданих залізницях відбувся ідеологічний поворот. 18-19 лютого 1907 р. об'єднаний з'їзд делегатів Південних залізниць (Харківсько-Миколаївської та Курсько-Харківсько-Севастопольської) підбив підсумки третього з'їзду й підтримав позицію своїх представників на ньому, які голосували за перехід на «професійні рейки»⁸⁷. У резолюції об'єднаного з'їзду зазначалося, що професійно-політична платформа ВЗС відлякує політично несвідомих залізничників і заважає йому стати об'єднанням широких мас залізничного пролетаріату. Таким чином, рішення третього з'їзду ВЗС визнавалися недійсними та необов'язковими⁸⁸. Як наслідок, з весни 1907 р. зв'язок між ЦБ ВЗС і вказаними залізницями втратили, і відновили лише восени 1907 р.⁸⁹

У березні 1907 р. об'єднання станції Полтава та прилеглих до неї станцій (Люботин, Кременчук тощо) належали до Харківського відділу ВЗС. Вони перебували під впливом і соціал-демократів, і есерів. Зібрання проводились у лісах і майстернях. Характерно, що залізничники мали контакти з військовими, зокрема козаками-осетинами, які дислокувались на Полтавщині. Кілька разів останні відвідували їхні мітинги. Перша поява на зібранні козаків на конях неабияк налякала залізничників, але коли стало зрозуміло, що ті прибули на знак солідарності, їхня присутність стала звичною справою⁹⁰.

Загалом, діяльність ВЗС поступово занепадала, що спричинялося низкою факторів. По-перше, влада продовжувала репресії: осередки ліквідовувались, зібрання заборонялися, а їхні учасники звільнялися з роботи. 19 вересня 1907 р. Департамент поліції розіслав начальникам губернських жандармських і поліцейських жандармських управлінь, охоронних відділень обіжник про запланований з'їзд представників ВЗС у Фінляндії. Передбачалося, що у зв'язку з цим пройде низка підготовчих конференцій на залізницях, а тому пропонувалося вжити усіх можливих заходів, щоб не допустити як самого з'їзду, так і конференцій, арештовувати їх учасників із наступним притягненням останніх до судової відповідальності або звільняти та висилати делегатів в адміністративному порядку⁹¹.

⁸⁵ ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 147. Арк. 53-53зв.

⁸⁶ Ibid. Арк. 132.

⁸⁷ ЦДІАК України. Ф. 275. Оп. 1. Спр. 1477. Арк. 35зв.

⁸⁸ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 106. Арк. 19-19зв.

⁸⁹ ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 8.

⁹⁰ Бойко Ф.И., Момонт А.И. (сост.). № 98. 1907 г. март. Из уведомления полтавского полицмейстера начальнику Полтавского жандармского управления о митингах железнодорожников г. Полтавы. *Революционные события 1905-1907 гг. на Полтавщине. Документы и материалы* / Ред.: Г.Д. Базилевич (редактор), С.Е. Данишев, К.И. Довбня, А.О. Котович, Д.В. Степанов. Харьков: Харьковское областное издательство, 1957. С. 223-224.

⁹¹ ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 1. Спр. 62. Арк. 85.

По-друге, слабка активність ЦБ ВЗС призводила до розірвання контактів із місцевими осередками⁹². Через репресії члени бюро відходили від справ, коштів для видання друкованого органу не вистачало, відрядження активістів на місця значно скоротилися⁹³.

Спробою активізувати роботу ВЗС став обласний з'їзд 16-17 вересня 1907 р., який відбувся за участю делегатів від Південно-Східної, Катерининської, Московсько-Києво-Воронезької, Південно-Західної та Південних залізниць. Із політичних партій були присутні тільки представники ПСР (Українського обласного комітету)⁹⁴, що свідчило про подальше зростання їхнього впливу. Під час обговорення ситуації на місцях з'ясували, що внаслідок відірваності від центральних органів союзу та бездіяльності місцевого відділення, його осередки почали розпадатися та зникати. На Південних залізницях існувало кілька союзних організацій, що функціонували належним чином, але вони перебували під сильним впливом соціал-демократів, тому розвивалися радше у профспілковому, ніж професійно-політичному напрямку. На з'їзді прийняли рішення про їхню реорганізацію та налагодження функціонування під егідою ВЗС. Створили постійно діючий обласний комітет, як спільний управлінський орган для координації дій між залізницями, а також обласне бюро з технічними та виконавчими функціями⁹⁵. Наступними кроками з відновлення роботи Залізничного союзу стали: створення каси взаємодопомоги членів при Центральному південному комітеті⁹⁶ та підготовка до IV з'їзду ВЗС⁹⁷.

В умовах переслідувань поліції Південне обласне бюро намагалося провадити роботу. Ще у червні 1907 р. начальник Південно-Східного районного охоронного відділення повідомляв, що йому відомо про 15 членів Харківського комітету ВЗС, за якими здійснюється щоденне зовнішнє стеження, однак комітет неможливо ліквідувати внаслідок його повної бездіяльності⁹⁸. Роботу з відновлення Залізничного союзу на Південних залізницях у Харкові роз'їзний агент розпочав наприкінці жовтня 1907 р.⁹⁹ Зокрема, в друкарні Харківського бюро ПСР видали листівку від імені групи Харківських залізничних службовців-членів ВЗС із закликом приєднуватись до союзу, який «не лише не припинив свого існування, але все більше і більше розповсюджується, охоплюючи своєю організацією всі нижчі прошарки службовців та робітників на залізницях»¹⁰⁰.

Проведена робота дозволила 19 грудня цього ж року провести зібрання 12 делегатів від організацій ВЗС на Південних залізницях, за участі представника Тимчасового південного обласного бюро, яке констатувало відновлення роботи та запланувало низку заходів¹⁰¹. На початку лютого 1908 р. до Миколаєва прибув член Тимчасового південного обласного організаційного бюро, відомий за

⁹² ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 1. Спр. 1342. Арк. 20.

⁹³ ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 8-8зв.

⁹⁴ ЦДІАК України. Ф. 304. Оп. 1. Спр. 147. Арк. 15.

⁹⁵ ЦДІАК України. Ф. 336. Оп. 1. Спр. 1040. Арк. 18зв.-19.

⁹⁶ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 273. Арк. 92.

⁹⁷ ЦДІАК України. Ф. 301. Оп. 1. Спр. 3017. Арк. 116-117.

⁹⁸ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 105. Арк. 9.

⁹⁹ ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 10-10зв.

¹⁰⁰ ЦДІАК України. Ф. 838. Оп. 5. Спр. 60. Арк. 1.

¹⁰¹ ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 10-10зв.

жандармськими документами як «Іларіон»¹⁰². Він організував Миколаївський комітет ВЗС із 3-4 членів. Одним із них був член Миколаївської організації соціал-демократів А. Гетьманов, який мав завідувати нелегальною бібліотекою місцевого комітету Союзу. Цей факт свідчить про те, що, незважаючи на офіційну позицію РСДРП, окремі її представники продовжували брати активну участь у політико-професійних об'єднаннях. Невдовзі «Іларіона» заарештували у Харкові, через що члени миколаївської організації вимушено повністю припинили організаційну роботу ще на початковому етапі існування комітету¹⁰³.

Загалом, простежити чіткий вплив тієї чи іншої партії у конкретному осередку доволі складно. Професійних чи професійно-політичних спілок у чистому вигляді було мало. Зазвичай представники ПСР і РСДРП працювали у спілках одночасно, іноді вони діяли спільно, однак частіше намагались витіснити одне одного. Наприклад, у серпні 1907 р. відбулася конференція одного з місцевих комітетів ПСР, на якій розглядались питання участі у профспілковому русі та Залізничному союзу. Вказувалось, що ВЗС уже майже не діє, а існують соціал-демократична професійна спілка та дуже незначна організація есерів. Відповідно до постанов III Ради ПСР, яка відбулася на початку серпня, есерам рекомендувалось доєднуватись до цих професійних спілок і з часом «перетягувати» їх на свій бік¹⁰⁴.

Залізничники Одеси перебували переважно під впливом РСДРП. Навесні-влітку 1908 р., в ускладнених умовах доби реакції, за допомогою соціал-демократів вони відновили розгромлене раніше вузлове бюро, налагодили стосунки з іншими залізничними станціями, організували друкарню та приступили до створення професійної спілки. Прикметно, що одеське бюро було самостійною організацією, цілком незалежною від ВЗС¹⁰⁵.

У травні 1908 р. на станції Долинська Олександрійського повіту Херсонської губернії, діяв «Долинський районний комітет професійної спілки». Об'єднання притримувалось програми РСДРП, оскільки його очолював соціал-демократ П. Камінський (який у 1906 р. вже притягувався до юридичної відповідальності за участь у залізничних страйках). У липні 1908 р., після його арешту, об'єднання фактично припинило роботу¹⁰⁶.

У жовтні 1908 р. жандармські органи припинили діяльність Жмеринського відділення ВЗС, котре знаходилося під впливом ПСР¹⁰⁷. Ліквідація готувалася ще з грудня 1907 р., однак тоді невдалі дії поліції призвели до втечі з міста керівника організації та знищення її членами всієї нелегальної літератури та листування¹⁰⁸.

За даними поліції, в 1908 р. існувала нелегалізована спілка залізничників у Бердичеві, яка перебувала під впливом РСДРП¹⁰⁹. Станом на 1909 р. ледь животіла нелегальна професійна спілка залізничників у Феодосії, діяльність якої обмежувалась видачею явок та поширенням деякої літератури. Один з її членів виступав посередником між спілкою та місцевим есерівським комітетом. Того ж року есери марно намагались організувати залізничний союз у Сімферополі, де

¹⁰² ЦДІАК України. Ф. 359. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 20-20зв.

¹⁰³ Ibid. Арк. 32-32зв.

¹⁰⁴ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 57. Арк. 283.

¹⁰⁵ ЦДІАК України. Ф. 1597. Оп. 1. Спр. 145. Арк. 200-201, 207-207зв.

¹⁰⁶ ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 1. Спр. 307. Арк. 2-3; Ф. 419. Оп. 1. Спр. 4398. Арк. 2зв.

¹⁰⁷ ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 59. Арк. 44, 204.

¹⁰⁸ ЦДІАК України. Ф. 301. Оп. 1. Спр. 2743. Арк. 345зв.

¹⁰⁹ ЦДІАК України. Ф. 275. Оп. 1. Спр. 2508. Арк. 142.

існувало невелике депо з 30 працівниками. Серед зацікавлених залізничників більшість підтримувала соціал-демократів, і лише кілька співчували соціалістам-революціонерам¹¹⁰.

Навесні 1909 р. харківський комітет РСДРП намагався захопити керівництво профспілковими організаціями свого району, в тому числі й залізничників. Так, у березні 1909 р. у підпільній друкарні передрукували листівку «Ко всем рабочим и работницам», випущену петербурзьким бюро професійних спілок. Соціал-демократи також організовували на своїх зібраннях лекції з профспілкового руху. 7 березня, під час однієї з таких сходин, її учасників заарештували. Залізничники брали активну участь у роботі комітету, де одним із керівників місцевих організацій РСДРП був слюсар катеринославських залізничних майстерень Є. Волгін. Останній, зокрема, говорив про можливість цілковитого згортання роботи партії через арешти. Сам він, через часті обшуки, вирішив припинити партійну роботу та зосередитись на вирішенні економічних питань, ставши виборним представником від робітників у товаристві споживачів¹¹¹. Цей факт став яскравим підтвердженням того, що громадські та партійні активісти, в умовах неможливості функціонування професійних спілок як у легальних, так і нелегальних умовах, вимушено переключалися на інші форми самоорганізації населення, до яких влада ставилася лояльніше.

Досить цікавими є агентурні дані Київського губернського жандармського управління, відповідно до яких у листопаді 1910 р. виникла ініціатива створити «Залізничний професійний союз народних соціалістів». Його зачинателі відзначали, що під прапор народних соціалістів (енесів) легше привабити залізничних службовців, ніж під прапор есерів. З часом планувалося перетворити створювану спілку в суто есерівську. Ініціаторами стали лідер енесів О. Пешехонов і конторник на Миколаївській залізниці П. Заволокін¹¹². Вказаний випадок помітно вирізняється на фоні інших фактів і свідчить про те, що в умовах, коли ВЗС уже фактично не існував, а місцеві організації були остаточно розгромлені властями або ледь животіли, активісти продовжували шукати способи заохочення трудящих мас до об'єднання.

Отже, починаючи з 1906 р., у місцевих організаціях залізничників помітно посилювався вплив ПСР і РСДРП. Проте розгорнути повноцінну діяльність спілкам не вдалося через переслідування з боку влади.

ФАНТОМ МИНУЛОГО

Загалом, на підставі аналізу джерел можна стверджувати, що до кінця 1908 р. влада знищила майже всі місцеві осередки ВЗС й організація фактично припинила своє існування¹¹³. Найбільш політично свідомі та революційно налаштовані члени Союзу приєдналися до місцевих організацій есерів і соціал-демократів, утворюючи на автономних засадах партійні залізничні спілки та комітети. Очолювали новостворені організації центральні комісії та бюро, що підпорядковувалися Центральним комітетам ПСР і РСДРП. В Одесі, на Київському та Харківському

¹¹⁰ ЦДІАК України. Ф. 268. Оп. 2. Спр. 87. Арк. 78, 132зв.

¹¹¹ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 339. Арк. 73-73зв.

¹¹² ЦДІАК України. Ф. 258. Оп. 1. Спр. 339. Арк. 47.

¹¹³ ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 200. Арк. 18-22, 27-29, 31, 36, 38, 40, 46, 48-49, 69-69зв.; Ф. 268. Оп. 1. Спр. 284. Арк. 67-67зв.

залізничних вузлах переважав вплив соціал-демократів. У Катеринославі на залізниці домінували есери. Вказані об'єднання намагалися нелегально проводити мітинги, поширювати агітаційні матеріали, однак розгорнути хоч якусь реальну роботу їм практично не вдавалося. До середини 1909 р. жандармські органи майже повністю ліквідували й ці партійні залізничні організації¹¹⁴.

Разом з тим, правоохоронці продовжували регулярно отримувати інформацію про поновлення функціонування ВЗС, яка при подальшому з'ясуванні не підтверджувалась. Наприклад, у вересні 1909 р. начальник Віленського губерньського жандармського управління повідомив своєму полтавському колезі про існування у м.Ромни організації Союзу, яка мала постійні зв'язки з Гомельською, Сновською, Бахмацькою та Конотопською організаціями, влаштовувала зібрання та пересилала їхні протоколи до Центрального комітету¹¹⁵. За викладеними фактами провели розслідування, котре засвідчило припинення існування Роменського відділення ВЗС ще на початку 1906 р., після того як низку його членів звільнили та перевели на інші ділянки залізниці¹¹⁶.

У червні 1911 р. начальник Київського охоронного відділення отримав відомості, що, за його словами, заслуговували на повну довіру, про відновлення антиурядової діяльності Союзу в районі Південно-Західної залізниці¹¹⁷ на чолі з начальником служби тяги та рухомого складу інженером Б. Скупієвським¹¹⁸. Крім того, за іншими даними, в червні 1911 р. у Москві відбулося засідання членів Союзу Московського залізничного вузла і таке ж засідання передбачалося провести у вересні 1911 р. в Києві¹¹⁹. Жандармським органам не вдалося добути жодних даних на підтвердження вищевикладених фактів¹²⁰. Також у 1911 р. поліція отримувала численні свідчення про вплив есерів серед залізничників Катеринославщини й інших регіонів, які намагалися організовувати страйки. Це викликало побоювання у влади, зокрема, щодо відродження діяльності «залізничного союзу партії соціалістів-революціонерів». Однак, як повідомлялось у поліцейських звітах, відділень ВЗС на місцях не існувало¹²¹.

Влітку 1912 р. до Департаменту поліції надійшли відомості, що у березні відновилася діяльність «революційної спільноти, котра мала такий рішучий вплив на успіх смути 1905 року в імперії» під оновленою назвою – Всеросійський робітничий залізничний союз. Центром його, як і раніше, залишався великий залізничний вузол Москва¹²². За даними жандармських органів, організація мала відділення та зв'язки на 35 великих станціях, у т.ч. в Києві та Юзівці. За викладеними фактами провели розслідування, однак зазначеної організації не виявили¹²³.

Здійснювались також пошуки місцевих осередків ВЗС в окремих регіонах. Так, в 1913 р. провели безрезультатне розслідування про існування відділення Союзу у

¹¹⁴ ЦДІАК України. Ф. 281. Оп. 1. Спр. 509. Арк. 7-8.

¹¹⁵ ЦДІАК України. Ф. 321. Оп. 1. Спр. 99. Арк. 91.

¹¹⁶ ЦДІАК України. Ф. 321. Оп. 1. Спр. 99. Арк. 101-101зв.

¹¹⁷ ЦДАГОУ. Ф. 57. Оп. 1. Спр. 46. Арк. 134.

¹¹⁸ ЦДІАК України. Ф. 1439. Оп. 1. Спр. 1278. Арк. 11.

¹¹⁹ ЦДІАК України. Ф. 275. Оп. 1. Спр. 2457. Арк. 29.

¹²⁰ ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 1. Спр. 2860. Арк. 22; Спр. 2998. Арк. 47.

¹²¹ ЦДІАК України. Ф. 705. Оп. 1. Спр. 589. Арк. 24-25, 28зв-29, 37, 38-38зв., 48.

¹²² ЦДІАК України. Ф. 1439. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 405-405зв.

¹²³ ЦДІАК України. Ф. 321. Оп. 1. Спр. 153. Арк. 21-22.

Волинській губернії¹²⁴, а наступного року помічник начальника Херсонського губернського жандармського управління констатував відсутність відомостей про діяльність ВЗС у Херсонському повіті тієї ж губернії¹²⁵.

ВИСНОВКИ

На початку 20 ст. залізничні службовці та робітники перебували у складному становищі. Спроби низів консолідуватись і врегулювати відносини з роботодавцями придушувались в умовах відсутності демократичних свобод.

Революція 1905-1907 рр. активізувала об'єднавчу активність залізничників і пробудила інтерес до політичного життя. Утворився Всеросійський залізничний союз із численними організаціями на місцях, зокрема на теренах Наддніпрянської України. Вони відіграли ключову роль у революційній боротьбі 1905 р., тому були розгромлені владою. Навесні 1906 р. ВЗС відновився, проте, під впливом репресій, характер його діяльності й ідеологічне спрямування змінилися. У 1905 р. це було напівлегальне позапартійне професійно-політичне об'єднання під загальними гаслами демократизації імперії, в якому домінували вищі залізничні службовці. У 1906 р. на перший план у ВЗС вийшли низькокваліфіковані робітники та лінійні службовці, серед яких посилився вплив політичних партій – ПСР і РСДРП. Есери виступали за збереження професійно-політичної платформи та перехід до конспіративної діяльності. Соціал-демократи вважали такий напрям безперспективним в умовах реакції: політизація відлякуватиме рядових залізничників, а конспіративний характер не врятує організації від репресивної машини. Тому, з метою консолідації робітників і нижчих службовців, які більше цікавилися матеріальними проблемами та захистом трудових прав, ніж політичними питаннями, вони пропонували створювати суто професійні об'єднання – професійні спілки. Перемогла позиція ПСР, внаслідок чого соціал-демократи вийшли з ВЗС і намагались самотужки реалізовувати свою програму. Прикметно, що члени ЦБ ВЗС прагнули зберегти позапартійність об'єднання, однак через брак коштів і організаційних ресурсів їм це не вдалося.

Доволі складно диференціювати місцеві осередки Наддніпрянщини на професійно-політичні та професійні спілки, оскільки жодній з організацій не вдалося розгорнути діяльність у повному обсязі: вона полягала не стільки в реалізації ідеологічної платформи, скільки у конспірації та боротьбі за виживання в умовах поліційного тиску. У них простежувалась робота представників обох партій. Найбільш помітний суто професійний напрям спостерігався в Одесі та прилеглих залізничних станціях. Загалом, у період реакції до кінця 1908 р., під тиском репресій, функціонування як самого ВЗС, так і його місцевих організацій, припинилося. Епізодичні відомості про діяльність організацій у наступні роки поліцією не підтверджувались.

REFERENCES

- Bogatchuk, S.S.** (2007). Struggle of Ukrainian railwaymen for the improvement of economic, social and political situation in the late 19th – early 20th centuries. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu imeni Mykhaila Kotsiubynskoho*, 7, 17-20 [in Ukrainian].
- Boyko, F.I., & Momont, A.I (Comps.).** (1957). No. 98. 1907 March. From the notification of the Poltava police chief to the head of the Poltava Gendarmerie Department about the meetings of

¹²⁴ ЦДІАК України. Ф. 276. Оп. 1. Спр. 470. Арк. 150.

¹²⁵ ЦДІАК України. Ф. 351. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 1-3.

- railwaymen of Poltava. **G.D. Bazilevich, & et al. (Eds).** *Revolutsionnyye sobytiya 1905-1907 gg. na Poltavshchine. Dokumenty i materialy*. Kharkov: Kharkovskoye oblastnoye izdatelstvo, 223-224 [in Russian].
- Dmitriev, M.** (1907). Railway Professional Union and political platform. *Lokomotiv*, 5, 1-3 [in Russian].
- Elnitskiy, A.** (1925). *A brief sketch of the professional movement in Russia*. Kharkov: Proletariy [in Russian].
- Horiaistiv, M.** (1926). The leading detachment of the revolution. 1905. Trade union movement in Poltava region. In **M. Horiaistiv, S. Sakharov, & V. Shkliar (Eds.)**, *1905 rik. Proftruh na Poltavshchyni*. Poltava: Vydannia Poltavskoho Okrprofbiuro, 32-61 [in Ukrainian].
- Kudinov, D.O.** (2011). Labour strikes of the Sumy line of the Nikolaev-Kharkov railway in 1905. *Sumskiy istoryko-arkhivnyi zhurnal*, 12/13, 122-134 [in Ukrainian].
- 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. DOI: <https://doi.org/10.13187/hlt.2015.1.4> [in English].
- Mahas, V.** (2018). All-russian railway union and power in Dnipro Ukraine 1905-1908: transformation of relationships. *Ukrainskyi istorychnyi zhurnal*, 4, 20-45. DOI: <https://doi.org/10.15407/uhj2018.04.020> [in Ukrainian].
- Mahas-Demydas, Y.** (2008). *Cooperative movement of Right-Bank Ukraine in 1860s – 1914* (Doctoral dissertation). Kamianets-Podilskyi [in Ukrainian].
- Mahas-Demydas, Y., & Rudnytska, O.** (2019). Legal Status of the Trade Unions in the Russian Empire in 1905-1917. *Skhidnoievropeyskyi istorychnyi visnyk = East European Historical Bulletin*, 12, 64-73. DOI: <https://doi.org/10.24919/2519-058x.12.177554> [in English].
- Marasanova, V.M.** (2017). Trade union periodicals of 1905-1907 about the regions of Russia: *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].
- Nestertsova, S.M.** (1985). *Railwaymen of Ukraine in the revolution of 1905-1907 gg.* (Candidate's thesis). Moskva [in Russian].
- Pereverzev, V.N.** (1925). The first All-Russian railway union of 1905. *Byloye*, 32 (4), 36-69 [in Russian].
- Pushkareva, I.M.** (1975). *Railwaymen of Russia in bourgeois-democratic revolutions*. Moskva: Nauka [in Russian].
- Reichman, H.** (1987). *Railwaymen and revolution. Russia, 1905*. Berkeley-Los Angeles-London: University Of California Press [in English].
- Rostov, N.M.** (1926). *Railwaymen in the revolutionary movement of 1905*. Moskva-Leningrad: Ts.K. zh. d. [in Russian].
- Svyatlovskiy, V.V.** (1925). *History of the professional movement in Russia*. Leningrad: Izdaniye Leningradskoho gubernskoho soveta professionalnykh soyuzov [in Russian].