Київський університет імені Тараса Шевченка

На правах рукопису

Мірошниченко Валерій Гордійович

# Становище робітників залізничного транспорту України в 1907-1914 роках

Спеціальність 07.00.01 -
Історія України

**Автореферат**
**дисертації на здобуття наукового ступеня**
**кандидата історичних наук**

Київ - 1996

Дисертацією є рукопис.
Робота виконана на кафедрі історії Київського державного інституту культури.

Наукові керівники - заслужений діяч науки України, доктор історичних наук, професор Парасунько О.А.
кандидат історичних наук, професор Лукач Б.І.

Офіційні опоненти - доктор історичних наук, професор Кульчицький С.В.
кандидат історичних наук, доцент Мельничук О.П.

Провідна організація - Український державний морський технічний університет.

Захист відбудеться «3» червня 1996 р. о «10» годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д.01.01.32 в Київському університеті імені Тараса Шевченка (252033, м.Київ, вул.Володимирська, 60, ауд. 349).

З дисертацією можна ознайомитися в науковій бібліотеці університету (м.Київ, вул.Володимирська, 58).

Автореферат розісланий «30» квітня 1996 р.

Вчений секретар
спеціалізованоївченої ради,
кандидат історичних наук О.І.Божко

**Структура дисертації.** Дослідження складається із вступу, трьох розділів, висновків, додатків: (Хроніка участі залізничників у суспільно-політичному русі на Україні (червень 1907-1914рр.), таблиць та списку джерел і літератури).

**Вступ. Актуальність теми.** Відродження та розбудова України як незалежної держави на сучасному етапі висвітлює все нові та нові явища в політичній, економічній та духовній сфері суспільного життя, які часто своїми витоками сягають попередніх десятиріч, а то й більш віддаленного часу. Спроби розв'язання протиріч та складнощів у цих сферах без урахування історичних факторів їх виникнення, статичний їх розгляд закономірно веде до прорахунків та помилок у проведенні соціальної політики, і як результат - поява соціальної напруги в суспільстві. Таким чином, без об'єктивного реконструювання історичного процесу у всій повноті неможливо визначити концептуальні напрямки сучасного розвитку. Це завдання ускладнюється тією обставиною, що висвітлення історичних подій великою мірою фальсифікувалось на догоду політичним режимам, відбір джерел з історії України відбувався тенденційно. Особливо вищесказане стосується радянсько-тоталітарного періоду, коли історична наука фактично "обслуговувала" ідеологічні догми, а факти підганялись під готові висновки.

Все це в повній мірі стосується й історії суспільно-політичних рухів в Україні. З огляду на те, що всі суспільні рухи в кінці XIX - на початку XX століть розглядали з точки зору ставлення до РСДРП, вказана проблема була найбільш ідеологізованою в радянській історіографії. Особливість робітничого руху на залізничному транспорті (неоднорідність складу, відносно високий матеріальний рівень життя, специфіка роботи залізничного транспорту, економічне та військове значення залізниць), обумовили і складність боротьби різних політичних сил за вплив на цю категорію робітників. А оскільки суспільно-політичний рух робітників напередодні революції подавався, як правило, крізь призму джерел більшовицької партії, статей В.І.

Леніна та інших діячів РСДРП(б), то й сам рух не міг розглядатись самостійно і об'єктивно, бо прив'язувався до діяльності однієї політичної партії. В той же час помилковим було б і повне заперечення раніше напрацьованого матеріалу.

Без системного, комплексного дослідження суспільно-політичних рухів з урахуванням всіх взаємозв'язків неможливо зрозуміти кардинальні революційні зміни у вітчизняній історії. Разом з тим внутрішнє дослідження того чи іншого соціального руху полегшує моделювання та прогнозування сучасних суспільно-політичних процесів, особливо в професійному середовищі.

Виходячи з цього, обрана тема дослідження уявляється актуальною як у науковому, так і в політичному плані.

**Предметом дослідження** стало соціально-економічне і політичне становище залізничників у даний період, їх боротьба за свої права, дії царського уряду по приборканню організованих виступів робітників.

**Об'єктом аналізу** обрано загін робітників залізничного транспорту України напередодні першої світової війни, який налічував тоді 157,8 тис. чол.

**Стан наукової розробки проблеми.** Незважаючи на велику кількість опублікованих джерел та праць досліджувана проблема належить до числа найменш вивчених. Значною мірою цьому сприяла періодизація дослідження, в основу якої був покладений не соціально-економічний, а суспільно-політичний підхід.

Перші спроби аналізу становища робітничого класу в Росії в цілому та в Україні зокрема відносяться до 30-х - 40-х років[1]. Головна увага в цих працях приділялась аналізу

---

[1] Нелегальна організація РСДРП у Києві за часів піднесення (1910-1914) -Харків-Київ, 1930; Залежский В. Из воспоминаний подпольщиков. - Харків, 1931.; Животинський П.С. Залізничний транспорт і розвиток металургії України. - Харків, 1931; Деготь В.А. Под знаменем большевизма. Записки подпольщика. - М., 1933; Тарасов П.Н. Записки підпільника. - Харків: Вид. тов. політкаторжан і засланців, 1935; Васильев Н. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. - М. 1939; Первое

насамперед діяльності більшовиків в організації робітничого руху. До того ж вузька джерелознавча база не дозволяла всебічно розглянути проблему. Більш плідна робота по дослідженню історії робітничого класу в Україні розпочинається в 50-60 роки. Слід визначити перші публікації збірників документів, які розширили джерельну базу досліджуваної проблеми[1]. Разом з тим слід зауважити, що вміщені в них документи не дозволяли дослідити як становище робітничого класу на Україні, так і окремих його професійних груп. У цей же час з'являється значна кількість праць як узагальненого характеру[2], так і

---

мая в царской России: сб. документов, 1890-1916 гг. - М. 1939; Рашин А.Г. Формирование промышленного пролетариата в России. -М., 1940; Сидоров А.Л. Железнодорожный транспорт России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране //Исторические записки. Т. 26 - М., 1948.; Слепухин С.М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги. 1884-1948 гг. - Днепропетровск, 1948.

[1] Рабочее движение на Украине в годы нового революционного подъема (1910-1914 гг.): Сборник документов и материалов - К.: Госполитиздат УССР, 1959. Большевики России в период между первой и второй буржуазно-демократическими революциями в России (июль 1907 - февраль 1917). Сборник документов и материалов. - К.: Госполитиздат УССР. 1960; Робітничий рух на Україні в роки реакції (червень 1907 р. - жовтень 1910 р.). Зб. документів - К.: Наукова думка, 1965.

[2] Астахов В.Н. Кондуфор Ю.Ю. Пролетариат Харькова в трех революциях. - Харьков: Кн. изд-во, 1959.; Болясний І.Л. Робітничий рух у Катеринославській губернії в 1910-1914 рр. - Харків: Вид. Харківського ун-ту, 1963; Лавров П.А. Рабочее движение на Украине в период нового революционного подъема (1910-1914) - К.: Политиздат Украины, 1966; Лось Ф.Е. Робітничий клас України в 1907 - 1913 рр. - К.: Вид-во АН УРСР, 1962; Нестеренко О.О. Розвиток капіталістичної промисловості і формування пролетаріату на Україні в кінці XIX - на початку XX ст. - К.: Держполітвидав УРСР, 1952; Його ж. Очерки истории промышленности и положение пролетариата Украины в конце XIX - начале XX ст. - М.: Госполитиздат, 1954.

досліджень, спеціально присвячених аналізу становища робітників залізничного транспорту[1].

Характерною особливістю цих праць є те, що в них робляться спроби більш активного залучення статистичного матеріалу, значно розширене використання архівних джерел.

У другій половині 80-х років з'являються монографії, дисертаційні дослідження та статті, які висвітлювали окремі аспекти досліджуваної проблеми. Зокрема, цінні матеріали з історії Катерининської залізниці та її місця в соціально-економічному розвитку Півдня Росії містяться в дисертаційному дослідженні В.Д.Мирончука[2]. В цій роботі автор робить спробу дослідити також процес формування кадрів залізничного пролетаріату, його становище та участь у революційній боротьбі.

Велика увага розвитку робітничого руху в Україні, його зв' язку з соціал-демократичним рухом в Росії кінця XIX - початку XX сторіч була приділена в працях П.Бистренка, І.Іванова-Потьомкіна, І.Шевченка, О.Парасунька, П.Шморгуна[3].

---

[1] Рашин А.Г. Динамика заработной платы рабочих и служащих железнодорожного транспорта России за 1884 - 1913 гг. //Вопросы экономики, планирования и статистики. М., 1957; Парасунько О.А. До питання про становище робітників на залізничному транспорті України у другій половині XIX ст. //Наукові записки Інституту Історії АН УРСР, т. 9. - К., 1957; Условия быта рабочих в дореволюционной России: По данным бюджетных исследований. - М. Соцэгиз, 1958.

[2] Мирончук В.Д. История Екатерининской железной дороги и ее роль в социально-экономическом развитии юга России. (Последняя четверть XIX - нач. XX вв.): Дис. на соиск. уч. степ. канд. историч. наук - Днепропетровский гос. университет, 1979.

[3] Быстренко П., Киевский союз борьбы за освобождение рабочего класса. - К.: Госполитиздат Украины, 1958; Його ж. З історії поширення марксизму і створення перших соціал-демократичних організацій на Україні, -К.: Госполитиздат Украины, 1958; Иванов-Потемкин И. Екатеринославский союз борьбы за освобождение рабочего класса. -К.: Госполитиздат Украины, 1949; Шевченко.І. З історії соціал-демократичних організацій на Україні. -К.:

Помітним внеском в історіографію досліджуваної проблеми є роботи історико-економічного спрямування[1].

Окремі аспекти формування кадрів робітників та службовців залізниць та їх соціально-економічного становища знайшли відображення в працях Є.Ф.Бєлінського[2]. Зокрема, в них висвітлюються питання матеріального становища залізничників України в другій половині XIX - початку XX ст.

Деякі проблеми формування робітників залізничного транспорту, їх становища та участі в революційному русі кінця XIX - початку XX ст. порушено в працях Ф.Лося, О.Парасунька, І.Пушкарьової, Е.Крузе[3].

---

Госполитиздат Украины, 1956; Парасунько О. Положение и борьба рабочего класса Украины (60-90-е гг.). -К.: 1963; Шморгун П., Більшовики України в період реакції (1907-1910 рр.) -К.: Вища школа, 1978.

[1] Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период: Дис. на соиск. уч. степ. канд. экон. наук - Инст. экономики АН УССР, 1963; Його ж. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму //Республіканський міжвідомчий збірник -К.: Наук. думка, 1967; Лященко П. История народного хозяйства СССР. т. 2. -М.: Госполитиздат, 1952; Нестеренко О.О. Розвиток промисловості на Україні в 3-х т.: -К.: Політвидав України, 1962; Бакулев Г.Д. Развитие угольной промышленности Донецкого бассейна. -М.: Наука, 1955; Історія народного господарства Української РСР: У 3-х т., 4 кн. -К. Наук. думка, 1983 та ін.

[2] Бєлінський Є.Ф. Формування залізничного пролетаріату на Україні в др. половині XIX ст. Дис. на здобуття вчен. ступеня канд. іст. наук - Інст. історії АН УРСР, 1964; Його ж. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст. //Наук. записки ін-ту історії АН УРСР. Т. 13 - Київ: Вид-во АН УРСР, 1960.

[3] Лось Ф.Є. Робітничий клас України в 1907-1913 рр. -К.: Вид-во АН УРСР, 1962; Парасунько О.А. До питання про становище робітників на залізничному транспорті України в другій половині XIX ст. //Наукові записки ін-ту історії АН УРСР. т.9 - К.:, 1957; Пушкарева И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических

Однак спеціального дослідження, присвяченого комплексному аналізу суспільно-політичного та економічного становища робітників залізничного транспорту в Україні з 1907 р. до початку першої світової війни, до останнього часу не було. Нарощування кількості документальних джерел, випущених у науковий обіг у 50-80-х роках, не призвело до об'єктивності та неупередженості у висвітленні проблеми. Статистичні матеріали обслуговували, насамперед, вузькопрофільні теми, зокрема - з суто економічних аспектів. У той же час синтетичні, узагальнюючі праці опирались на вже заздалегідь підготовлені висновки, під які, в свою чергу, визначили відбір та публікацію джерела. Отже наведенний огляд літератури по темі дисертаційного дослідження дає підстави для висновку, що існуючі публікації не дають вичерпного уявлення про становище та роль залізничників у суспільному житті в 1907-1914 рр. Це і обумовило вибір теми дисертаційного дослідження.

**Мета і завдання дослідження.** Виходячи зі стану історіографії, об'єкта, предмета і хронологічних рамок дослідження, дисертант визначив і мету дисертації - на основі узагальнення та аналізу документальних джерел та публікацій з проблеми з'ясувати соціально-економічне і політичне становище, а також місце та роль робітників залізниць у суспільно-політичному житті України з 1907 р. до початку першої світової війни. Зазначеною метою продиктовані й основні завдання дисертації:

- показати роль залізниць у соціально-економічному розвитку України в кінці XIX - початку XX століть;
- простежити зміну кількісного та якісного складу залізничників, їх професійну та соціальну динаміку;
- з'ясувати залежність життєвого рівня та умов праці робітників залізничного транспорту від економічної політики самодержавства;

---

революциях. М., 1989.; Крузе Э.Э. Условия труда и быта рабочего класса России в 1900-1914 гг. - Л.: Политиздат, 1981.

- простежити обумовленість впливу зміни життєвого рівня на сприйняття залізничниками тих чи інших політичних ідей, участі в суспільно-політичному русі на території України;

- дослідити систему заходів царського уряду проти участі залізничників у суспільно-політичному русі, як важливий чинник співвідношення політичних сил у 1907-1914 рр.

**Хронологічні рамки дисертації** охоплюють період з 1907 р. до початку першої світової війни (1914 р.). Вибір пояснюється, з одного боку, зміною внутрішньої політики в Російській імперії після революції 1905-1907 рр. і, в першу чергу, по відношенню до рухів у робітничому середовищі, з іншого - початок війни призвів до більш жорсткого становлення саме до залізничників, що призвело навіть до мілітарізації їх праці. Крім цього, означений період характеризується переходом від стагнації до економічного піднесення, що тривало до 1914 року. Вказані причини призвели до появи саме в цей період тих тенденцій, які значною мірою позначилися на історичній долі як Російської імперії в цілому, так і України зокрема.

**Теоретико-методологічною основою** дослідження стали принципи об'єктивності та історизму. У роботі використано проблемно-тематичний метод комплексного аналізу подій. Дисертант керувався принципами системності, детермінізму, а також спеціально-науковими принципами: ретроспективним, проблемно-хронологічним, порівняльним.

**Джерельна база дисертації.** Джерельною базою дисертації послужили архівні документи і матеріали, які містяться в фондах Центрального історичного архіву України (ЦДІА України). Насамперед це документи Жандармських поліцейських управлінь залізниць (ф.ф. 278-286, 309-311, 330-332, 341-344), які вміщують справи з циркулярями департаменту поліції, донесеннями, інструкціями, списками страйкуючих; документи районних охоронних відділень (ф.ф. 276, 705, 386, 304 та ін.); губернських жандармських управлінь (ф.ф. 320, 336, та ін.); розшукових пунктів при них (ф.ф. 321, 359), це листування про діяльність партій, спілок, їх статуту,

листівки, звіти агентів, довідки, рапорти які розкривають участь залізничників у суспільно-політичному русі.

Важливим джерелом стали документи і матеріали, сконцентровані в архівах Російської федерації, зокрема в Центральному державному архіві Російської Федерації Санкт-Петербурзі. Вивчено і використано документи Міністерства шляхів сполучення (ЦДІА СПб. ф. 229, 235, 269, 271, 273, 280, 300), які містять матеріали канцелярії міністра шляхів сполучення, головних інспекторів, управління залізниць, різних комісій, обстежень. Питання фінансового забезпечення залізниць, прибутків та витрат, пенсій, тощо розкриваються у документах департаменту залізничних справ Міністерства фінансів (ЦДІА СПб. ф. 268). Крім того, для виявлення загальних тенденцій Верховної влади у відношенні до залізничної справи використані доповіді, протоколи нарад, журнали засідань, систематичні зібрання постанов Ради Міністрів (ЦДІА СПб. ф. 1276), які дали можливість висвітлити роль Південної, Південно-Західної та Катерининської залізниць в економічному житті України, а також рівень життя та умови праці залізничників.

Окрему групу джерел становлять дореволюційні періодичні видання, перш за все журнали "Железнодорожное дело", "Журнал министерства путей сообщения", а також газети "Пути сообщения" - Ежедневные известия журнала "Пути сообщения" (СПб), "Голос труда" (Київ), "Слово" (Київ), "Железнодорожный пролетарий" (Київ), "Южный пролетарий" (Київ), "Обзор" (Київ), які доповнюють конкретизують дані про економічне та політичне становище залізничників України.

У дисертації також використано друковані статистичні матеріали залізниць України за 1908-1913 рр., а також дисертаційні дослідження, історіографічні огляди, опубліковані як за радянського часу, так і на сучасному етапі.

**Наукова новизна дослідження.** Наукова новизна досліджень полягає в тому, що в дисертації, по-перше, простежуються причинно-наслідкові зв'язки між політичним і соціально-економічним розвитком країни та

суспільно-політичним становищем; по-друге, відокремлюються і аналізуються об'єктивні та суб'єктивні фактори, що вплинули на загострення всіх протиріч суспільства; по-третє, окреслено коло нових напрямків у дослідженні історії України перших десятиріч XX століття, і нарешті, по-четверте, розкривається механізм досягнення поставленої мети.

Висвітлення даної проблеми, при відмові від партійно-ідеологічних підходів, дозволяє дослідити питання всебічно, комплексно, системно, у всіх взаємозв'язках.

Такі основні критерії покладено в основу цього дослідження, ними керувався автор при доборі та оцінці фактів, у визначенні структури та головних напрямків роботи.

**Апробація результатів дослідження.** Принципові ідеї, висновки, рекомендації і текст дисертації обговорено на кафедрі історії Київського державного інституту культури.

Основні положення роботи викладено в статтях, а також використано для підготовки методичних посібників з історії України та при читанні курсу лекцій у Миколаївському філіалі КДІК.

З окремих проблем, що досліджуються в дисертації, автор виступав на наукових конференціях, серед яких: міжреспубліканська наукова конференція до 80-річчя загального страйку 1903 р. на Півдні Росії (Одеса, 24-26 травня 1983 р.); конференція до 100-річчя О.Гмирьова (Миколаїв, 1987 р.); всесоюзна наукова конференція по проблемах історії робітничого руху (Донецьк, 1987 р.); республіканська науково-практична конференція "Політичні партії і соціальні рухи в СРСР" (Донецьк, 1991 р.); науково-практична конференція до 140-річчя М.Аркаса "Джерела духовності" (Миколаїв, 1993 р.).

**У першому розділі** - "Залізниці України на початку XX століття" розглядаються питання економічного розвитку України та ролі залізниць у період депресії та промислового піднесення.

Основне завдання, що його ставив перед собою царський уряд, будуючи залізниці на Україні, - дати вихід

для експорту хліба через морські порти і через західний кордон, а також забезпечити центральні райони сировиною і паливом, джерелом яких Україна виступала вже в останній чверті XIX ст. Будівництво залізниць на Україні почалось у 60-х роках XIX ст. Пізніше залізнична мережа була доповнена, але темпи залізничного будівництва на початку 1900-х років були значно нижчі, ніж в останні десятиріччя XIX століття. Казна не могла фінансувати необхідне будівництво залізниць. У червні 1905 року було видано закон про залучення приватного капіталу на будівництві залізниць у європейській частині Росії. При цьому уряд намагався дотримуватись принципу, згідно з яким стратегічні та магістральні дороги будувались державою, а комерційні - "шляхом приватного підприємництва"[1].

У перше десятиріччя XX ст. Катерининська, Південно-Західна, Південна та частина Московсько-Києво-Воронезької залізниць на 86 відсотків проходили по території України, були державними та складали близько 80 відсотків її залізничної мережі.

Під час промислового піднесення з'ясувалось, що пропускна спроможність залізниць, забезпечення їх паровозами та вагонами, будівництво нових залізничних колій відставали від загального темпу розвитку господарства.

Автор відзначає, що товарні перевезення залізниць постійно збільшувались. Якщо у 1885-1899 рр. на Україні було перевезено 1,4 млрд. пудів різних вантажів, то за 1910-1913 рр. цей показник збільшився до 4,2 млрд. пудів. Це повною мірою пояснюється прискореним розвитком гірничозаводської промисловості Донецького та Криворізького басейнів, котрі давали залізницям основну частину вантажів. Питома вага України в загальноросійських залізничних перевезеннях у 1910-1913

---

[1] Особливий журнал Ради Міністрів, 7 квітня 1908 р. ЦДІА СПб. - Ф. 1276, оп. 2, спр. 331, арк. 339.

рр. підвищувалась до 31 відсотка проти 24-25 у 90-х роках XIX століття[1].

Для розгляду пропозицій по будівництву залізничних колій при департаменті залізниць було створено Особливу нараду. У 1909 році було розглянуто пропозиції про будівництво в Україні ще п'яти залізниць[2]. У той же час шість залізниць продовжували будуватись[3].

Позитивним було рішення будувати залізничні колії на умовах повернення будівельної вартості та надання державних гарантій облігаційним капіталам.

В Україні на цих умовах у 1906-1916 роках будувалось 33 колії довжиною 454 версти[4]. Але на фоні загального промислового піднесення цього було мало. Недостатньою була також пропускна спроможність залізниць на багатьох вузлових станціях України. Державне казначейство не виділяло певної кількості коштів на ці потреби.

У розділі характеризуються основні залізничні магістралі України - Катерининська, Південно-Західна та Південна.

Катерининська залізниця мала загальну експлуатаційну довжину - 2736 верст. Залізниця мала цілу мережу відгалужень, у тому числі близько 200 колій приватного користування.

У середньому перевезення всіх вантажів по Катерининській залізниці становило 1.500 млн. пудів на рік, а прибуток від перевезення у середньому 40 млн. крб. на рік[5].

Південно-Західна залізниця мала загальну експлуатаційну довжину - 1908 верст. До головних колій приєднувались близько 100 колій приваного користування.

---

[1] История Украинской ССР. -К. 1983. - Т.5. - С. 223.

[2] ЦДІА СПб. - Ф. 268, оп. 3, спр. 1113, арк. 27.

[3] Краткий очерк развития желенодорожной сети за 1904-1913 г.г. - СПб., 1914. - С. 50-55.

[4] ЦДІА СПб. - Ф. 268, оп. 1, спр. 1372, арк. 13, 14.

[5] Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями русской жизни последних лет. - СПб., 1913. - С. 187.

На прикладі цієї залізниці особливо помітне економічне піднесення, що спостерігалось у промисловості та сільському господарстві України внаслідок аграрної політики 1909-1910 років і замовлень казни, пов'язаних з початком у 1908 році виконання урядової програми по переозброєнню армії та флоту. У середньому перевезення всіх вантажів по Південно-Західній залізниці становило 750 млн. пудів на рік, а прибуток від перевезення у середньому 50 млн. крб. на рік[1].

Південна залізниця мала загальну експлуатаційну довжину 3068 верст. Понад 100 колій приватного користування були проведені до різних промислових підприємств, заводів, фабрик, складів тощо.

Крім продукції сільського господарства у районі Південної залізниці перевозилась лише невелика частина вугілля, що добувалося в Донецькому басейні, понад 50 млн. пудів. Порівняно невеликий обсяг перевезення пояснювався тим, що в межах басейну пролягала тільки невелика ділянка Південної залізниці.

Середньорічне перевезення всіх вантажів по Південній залізниці становило 1200 млн. пудів, а прибуток від перевезення - 45 млн. крб. на рік[2]. Таким чином залізниці України напередодні Першої світової війни перевозили в середньому понад 3,5 млрд. пудів основних вантажів на рік, з прибутком 45 млн. крб. на рік. Пасажирооборот у 1913 році становив 48,8 млн. пасажирів. Структура вантажообороту була відображенням загальної структури економіки України, її залежності від політики царського самодержавства, від російського й іноземного капіталів. Вантажооборот відбивав собою насамперед зовнішні економічні зв'язки України. Однак вже у період економічного піднесення залізничний транспорт не справлявся із зростанням перевезень. Необхідним було нове широке будівництво, значна кількість вузлових

---

[1] Там же. - С. 177-181.

[2] Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями русской жизни последних лет. - Спб., 1913. - С. 158-162.

станцій потребували розширення і технічного удосконалення. Перша світова війна застала залізничну мережу без будь-якого запасу провізної та пропускної можливості.

**У другому розділі** - "Соціально-економічні умови життя та праці робітників залізничного транспорту" - розглядаються питання чисельності робітників та службовців залізниць України, їх стажу, кваліфікації, освіти, дозвілля. А також досліджуються умови праці, заробітної плати, бюджету сім'ї залізничника, харчування, житла, медичної допомоги та пенсійного забезпечення.

Факти свідчать, що темпи зростання кількості залізничників на початку XX століття значно поступалися темпам пореформеного періоду. Однак вони були ще значними, чисельність робітниквів та службовців залізниць імперії збільшилась з 1900 року по 1913 рік на 47,1 відсотка, що перевищувало темпи зростання кількості робітників гірничодобувної та гірничозаводської промисловості, але поступалась збільшенню кількості робітників обробних підприємств[1].

Залізничники всіх служб поділялися на три категорії - постійних, тимчасових, поденних. У середньому робітники становили на залізницях близько 80 відсотків всієї кількості залізничників і приблизно 20 відсотків припадало на службовців. Структура залізничного господарства забезпечувала специфічну особливість залізничників - взаємозв'язок у роботі всіх служб, єдність системи залізничної мережі. На Катерининській, Південно-Західній, Південній залізницях у 1907 році всього працювало 168706 осіб, у 1913 році - 157813 осіб. Зменшення кількості робітників і службовців залізниць України майже на 11 тис. осіб відбулося внаслідок різкого скорочення тимчасових та поденних робітників, інтенсифікації праці постійних

---

[1] Рабочий класс России (1907 г. - февраль 1917 г.). - М.: 1982. - С. 264.

робітників і службовців, кількість яких за цей період зросла майже на 5,5 тис. осіб[1].

За професійним рівнем залізничники посідали одне з перших місць, близько чверті з них мали вищу та середню кваліфікацію і менш ніж 4% кваліфікації не мали зовсім. Міністерство шляхів сполучення приділяло значну увагу підвищенню грамотності, кваліфікації, організації первинних товариств, бібліотек, клубів тощо.

У 1910 році на залізницях України було 97 початкових шкіл, у яких навчалося 24598 учнів, на утримання шкіл було витрачено за цей період 565805 крб[2]. В цілому на трьох дорогах України тільки більше половини дітей залізничників мали можливість відвідувати школу. Значне поширення на залізницях мали так звані "Збори залізничних робітників та службовців". Але на кожну бесіду, вечір, виставу та інші заходи необхідний був дозвіл Управління залізниці та жандармського поліцейського управління залізниць[3].

Тривалість робочого дня залізничників була поза законом нормування і становила 12-14 годин з перервою на обід 1-1,5 години. Безперервність руху вимагала позмінної роботи. Але з 1908 року встановлюються норми роботи та відпочинку для працівників залізниць, що мають відношення до безпеки руху. Робітники депо, майстерень тощо, в основному працювали 9 годин[4]. Подорожчання життя, нестача заробітної плати примушували робітників вдаватись до понаднормових робіт, від яких службовці

---

[1] Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 102. Железные дороги в 1907 году. - СПб., 1910. - Ч. 3. - раздел 12. - С. 14-19. Вып. 141. Железные дороги в 1913 году. Пг., 1917. - Ч. 3. - Раздел 12. - С. 33-37.

[2] ЦДІА СПб. - Ф. 1276, оп. 7, спр. 283, арк. 16.

[3] ЦДІА СПб. - Ф. 229, оп. 4, спр. 1622, арк. 2-194; Спр. 1415, арк. 2-21; Спр. 1371, арк. 10-15; Спр. 2055, арк. 27-36; Ф. 273, оп. 2, спр. 739, арк. 9-75.

[4] ЦДІА СПб. - Ф. 271, оп. 1, спр. 7, арк. 96.

залізниць не мали права відмовитись. Міністерство шляхів сполучення шукало і знаходило різні засоби підвищення рентабельності залізниць. Але всі вони в кінцевому підсумку негативно відбивались на умовах життя робітників та службовців, на погіршенні їхнього здоров'я, скороченні часу на відновлення сил, зменшення вільного часу.

У цілому рівень номінальної заробітної плати транспортних робітників у тому чи іншому промисловому центрі України був таким, як у основної частини фабрично-заводських робітників. Робітники та службовці залізниць були розподілені на окремі категорії. Нерівність в оплаті категорій була значною. Суворо встановленої поденної плати не існувало, вона визначалась у залежності від умов, місця та часу, роду роботи, кваліфікації тощо. Найбільш кваліфіковані залізничники заохочувались адміністрацією доріг. Наприклад, паровозні бригади, крім окладу, отримували поверстові гроші та премії. На залізницях України поверстові гроші доходили до 30% загальної суми, яку отримували залізничники. Але вразі перевитрати палива проводились утримання із заробітної плати залізничника. Одним із найбільш поширених на залізницях України методів збільшення прибутку було зниження розцінок та підвищення норм виробітку. У 1909 році зниження розцінок відбулося на всіх залізницях України. У наступні роки Міністерство шляхів сполучення неухильно дає вказівки про введення нових зменшених тарифів, розцінок, скорочення робочої сили[1].

За даними комісії, яка в 1910 році розглядала економічне становище робітників та службовців Катерининської залізниці, перевищення бюджету сім'ї залізничника (крім старших залізничних службовців) над заробітною платою глави сім'ї становило 36,6%. Дефіцитний баланс примушував залізничників у вільний від роботи час

---

[1] ЦДІА України. - Ф. 1439, оп. 1, спр. 999, арк. 360-361; Ф. 705, оп. 1, спр. 406, арк. 174; Ф. 278, оп. 1, спр. 151, арк. 44; Ф. 342, оп. 1, спр. 16, арк. 15, 16, 38.

займатись яким-небудь ремеслом, найматись на поденну роботу, а членам сім'ї обробляти город, доглядати за худобою і отриману продукцію продавати на ринку[1].

Низький життєвий рівень, тривалий робочий день, незадовільна заробітна плата доповнювались мінімальними витратами з боку уряду на покращення умов праці, санітарію та гігієну. Справжнім лихом був зростаючий травматизм. Міністерство шляхів сполучення не вело обліку трагічних випадків відповідно до тяжкості їх наслідків, не простежувало, чим закінчувалося лікування травм, як це практикувалося Відділом промисловості та Гірничим департаментом. Тому згадку про постійну втрату навіть деякої долі працездатності можна вважати тяжкою травмою. В середньому на 1000 працівників травму одержував кожен шостий залізничник, а кожен дванадцятий нещасний випадок призводив до каліцтва чи смерті залізничника[2].

Надання медичної допомоги залізничникам та їхнім сім'ям на вузлових станціях залізниць України здійснювали лікарі та фельдшери. Всі дороги були розбиті на лікарські ділянки, центри яких знаходились на великих станціях. Але різні ревізії лікувально-санітарного стану залізниць вказували на недостатність коштів, що відпускались на потреби лікарень, нестачу приміщень, медичного персоналу тощо[3].

Переважну частину бюджетних витрат сім'ї залізничника становили витрати на харчування та житло. Підвищення заробітку в умовах неухильного зростання цін було не настільки значним, щоб створити умови для помітних змін у їхньому харчуванні. Для покращення харчування залізничників управління залізниць

---

[1] ЦДІА СПб. - Ф. 268, оп. 5, спр. 40, арк. 423, 424.

[2] ЦДІА СПб. - Ф. 1276, оп.6, спр.94, арк.32,33; Ф.273, оп.8, спр.149, арк.3,58,128,129.

[3] ЦДІА СПб. - Ф. 1276, оп.9, спр.288, арк.335; оп.7, спр.271, арк.30-31; Ф. 273, оп.8, спр.377, арк.20,35,51,128-168; оп.2, спр.659, арк.80.

організовували їдальні, але коштів, що відпускались на це, було недостатньо. Залізничники змушені були або економити на харчуванні, або підвищувати частку бюджетних витрат на харчування, яка становила в середньому від 47 відсотків до 50 відсотків - у самотніх робітників[1].

Житлове питання для залізничників, як і для інших галузей найманої праці, було найскладнішим. Розмір квартирних грошей становив близько 20% бюджету залізничників.

В кінці 1913 року на залізницях України близько 30% постійних робітників та службовців мали державні квартири, останні отримували квартирні гроші.

Отже, у основної частини залізничників України був не тільки низький життєвий рівень, а й наростав розрив між їхнім реальним економічним становищем і потребами. Погіршення соціально-економічних умов життя та праці призвели до загострення політичних відносин і сприяли залученню робітників залізничного транспорту у суспільно-політичний рух в Україні.

**У третьому розділі** - "Участь залізничників у суспільно-політичному русі та протидії царського уряду" досліджується процес наступу уряду на завоювання народних мас, здобуті у подіях 1905-1907 років, участь працівників залізниць України у суспільно-політичному русі 1907-1914 років, особливості боротьби царизму проти залізничників з метою попередити новий революційний вибух.

На основі циркулярного розпорядження департаменту поліції ще до 3 червня 1907 р. велась підготовка до ліквідації революційних організацій і швидкого придушення "безпорядків". Жандармські поліцейські управління залізниць на всіх підозрілих залізничників завели справи по спостереженню. Кожний місяць унтер-офіцер повинен був письмово, за певною формою, повідомляти дані, отримані в результаті спостереження,

---

[1] ЦДІА СПб. - Ф. 268, оп.5, спр.40, арк.420-423.

при цьому слідкування велось, як можна судити з документів поліції, практично до жовтня 1917 року[1]. Підтримувала поліцію і адміністрація залізниць. Не усвідомлюючи виходу із становища, деякі робітники вели підготовку до індивідуального терору відносно до адміністрації залізниць та поліції[2].

На початку 1908 року після арештів та судів над залізничниками все складнішим стало проводити революційну роботу. Восени 1908 року страйковий рух на залізницях стихає, за рік відбулося 9 виступів. У хвилеподібному спаді руху видно 2 піднесення, пов'язані з судами над залізничниками та святкуванням 1 Травня. Ці події стали логічним завершенням революційного руху попередніх років. Для подій 1909 року, у яких брали участь залізничники України характерним є прагнення до об'єднання дій. У 1909 році робітники трьох залізниць України брали участь у 9 подіях: зборах, страйках тощо. В умовах жорстокої реакції залізничники знаходили в собі сили чинити опір наступу самодержавства. Восени 1910 року Департамент поліції ще більше активізував свою діяльність. Приводом для цього послужив страйк залізничників Франції та поява на коліях залізниць закликів, що закликали збирати кошти для забезпечення страйку залізничників[3]. Всього за 1910 рік відбулося 8 виступів робітників залізниць України.

Заходи, до яких вдавалася поліція та адміністрація залізниць щодо робітників та службовців, які виявляли навіть найменшу економічну та політичну активність, призвела до певних результатів. Тому в 1911 році ми спостерігаємо в Україні всього 2 виступи залізничників.

---

[1] ЦДІА України. - Ф. 282, оп.1, спр.41, арк.1-54; спр.32, арк.1-43; спр.36, арк1-52.

[2] ЦДІА України. - Ф. 313, оп.2, спр.2164, ч.4, арк.875.

[3] ЦДІА України. - Ф. 278, оп.1, спр.90, арк.13; Ф. 285, оп.1, спр.132, арк.51.

Згодом внаслідок загального піднесення революційного руху у країні, погіршення умов життя та праці залізничників, активізації діяльності різних партій, спілок тощо у 1912 році помітне піднесення страйкової боротьби. Вже у січні 1912 року спостерігаються заворушення залізничників на станціях Київ, Козятин, Бобринська, Здолбунів, Фастів, Ковель та інших.[1]

3 червня, в річницю закону про вибори в Думу, призначався загальний страйк залізничників і поштово-телеграфних працівників. Саме тоді на всі великі станції України було введено війська[2].

Поряд з економічними вимогами, що висували у страйках працівник залізниць восени 1912 року, називались і соціально-політичні, пов'язані з підготовкою та проведенням виборів у IV Державну думу. Заворушення та страйки відбулося на більшості основних станцій України. У 1912 році поліцейські документи свідчать про 18 подій, у яких брали участь залізничники України .

Страйки 1913 року мали більш наступальний характер, були пов'язані із загально-демократичним рухом. Майже на всіх вузлових станціях Катерининської, Південної та Південно-Західної залізниць були заворушення, сходки, страйки економічного і політичного характеру, всього 15 подій. У першій половині 1914 року виявилась висока організованість залізничників України. Лише один страйк з економічними вимогами на невеликій станції Новозибково закінчився поразкою[3].

Всього з червня 1907 року до першої світової війни на залізницях України відбулося близько 80 страйків, різних зборів, маївок та заворушень. У боротьбі за покращення свого економічного та політичного становища залізничники активно використовували свої професійні об'єднання,

---

[1] ЦДІА України. - Ф. 728, оп.1, спр.153, арк.2.

[2] ЦДІА України. - Ф. 278, оп.1, спр.151, арк.23,73,74.

[3] Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917) - К., 1987. - С.316.

кооперацію, організацію кас взаємодопомоги, клубів тощо. У розділі показано діяльність на залізницях України Всеросійської залізничної спілки та організації незалежних від адміністрації кооперативів і споживчих товариств. У дослідженні також характеризуються надзвичайні заходи уряду проти участі залізничників у суспільно-політичному русі. Мова йде про діяльність Головного комітету по охороні залізниць та Особливих комітетів при Управліннях. У наказах по Окремому корпусу жандармів начальникам управлінь і відділень було надано право призначення "екстрених", "охоронних поїздів", "летучих" охоронних загонів. Десять таких "охоронних поїздів" було сформовано на залізницях України[1].

Паралельно з охоронними "летучими" загонами, кадровим поліцейським контингентом на залізницях існувала вільнонаймана озброєна варта. Вона комплектувалась із запасних нижчих чинів, переважно унтер-офіцерського звання[2].

Крім того, значну увагу уряд приділяв питанням складу, переміщенню, прийому та звільненню залізничних робітників та службовців. Міністерство шляхів сполучення та Міністерство внутрішніх справ виробили спеціальні правила з цих питань. Управління кожної залізниці на підставі "Загальних вказівок" виробило свої правила для робітників та службовців. Правила Катерининської, Південно-Західної та Південної залізниць повідомляли, що "ніхто не може бути прийнятим на службу чи роботу без попереднього встановлення його повної політичної благонадійності"[3].

В свою чергу жандарми запровадили карткову систему реєстрації не тільки працюючих, й тих, хто проживав у

---

[1] ЦДІА України. - Ф. 311, оп.1, спр.4, арк.45,47-49,81.; ЦДІА СПб. Ф. 273, оп.2, спр.801, арк.29-30.

[2] ЦДІА СПб. - Ф. 273, оп.12, спр.501, арк.3,252-255; спр.520, арк.4.

[3] ЦДІА України. - Ф. 309, оп.1, спр.9, арк.2; спр.42, арк.5-9.

районі залізниці, особливо виділяючи при цьому "осіб що скомпрометовували себе у політичному відношенні"[1].

Для виявлення цих осіб жандармські залізничні управління поширювали свою агентурну мережу, збільшували кількість філерів.

У зв'язку з наростанням страйкового руху 24 березня 1914 р. урядом були прийняті "Особливі правила для боротьби із залізничними страйками". Вони передбачали комплексні дії допоміжних та охоронних поїздів із жандармами, вартою, "летучими загонами", військовими командами тощо[2].

Весною 1914 р. ці "Правила..." вже діяли на всіх залізницях України[3].

За результатами проведенного дослідження автор прийшов до ряду висновків, основні з яких виносяться на захист:

1. Якщо в другій половині XIX століття залізничне будівництво було значним чинником загальноекономічного росту, то на початку XX століття його темпи значно зменшуються, а загальне збільшення товарообороту досягалося за рахунок концентрації, монополізації та розвитку приватних залізниць, залучення іноземного капіталу. У період економічного піднесення залізничний транспорт вже не справлявся із зростанням перевезень.

2. Наведені процеси спричинили значне погіршення умов праці та життя залізничників, в першу чергу за рахунок зменшення асигнувань казни та непослідовної політики уряду щодо монополій. На території України основні засоби транспорту будувались до початку XX століття, відзначались зношеністю матеріальної частини та застарілістю засобів і устаткування. Тому збільшення залізничних перевезень досягалося перш за все за рахунок посилення експлуатації залізничників, зменшення їх

---

[1] ЦДІА України. - Ф. 341, оп.1, спр.31, арк.50.

[2] ЦДІА України. - Ф. 330, оп.1, спр.30, арк.39-47.

[3] ЦДІА України. - Ф. 311, оп.1, спр.4, арк.92,93.

кількості, в основному тимчасових робітників та введенням системи заохочень для найбільш кваліфікованіх залізничників.

3. Особливості становища залізничників, а саме - високий рівень професійної підготовки та кваліфікації, значний розрив у становищі між різними категоріями працівників призвели до високого ступеня політизації та швидкого втягування залізничників у загальнодемократичний та революційний рух в Україні.

4. Пожвавленню суспільно-політичного руху залізничників сприяла карально-репресивна політика царського уряду, оскільки залізницям відводилося стратегічне значення в політичному та економічному житті країни.

5. На протязі досліджуваного періоду виступи залізничників були об'єктивним чинником і не залежали від загальної економічної кон'юнктури. Тому їх роль у політичних подіях слід досліджувати окремо, без штучної прив'язки до загальноросійських політичних та економічних умов.

Проведена робота дає змогу визначити ряд **актуальних практичних завдань:**

- здійснити видання першоджерел з даної проблеми, у тому числі пофондових тематичних збірників документів;
- забезпечити дослідження окремих проблем даної теми, і, зокрема, вивчення політичних впливів на рух працівників залізниць як багатовекторне явище;
- здійснити комплексне вивчення проблеми з урахуванням економічних, політичних та соціальних аспектів, регіональних та національних особливостей, з наступним виданням узагальнюючих праць.

**Основні положення дисертації викладено у публікаціях:**

1. До питання про участь залізничників у суспільно-політичному русі в Україні у 1907-1914 роках//Питання гуманітарних наук. Збірник наукових праць. - Миколаїв: УДМТУ, 1994. - С. 35-39.

2. Источниковедческие аспекты изучения общественно-политического положения работников железнодорожного транспорта на Украине накануне первой мировой

войны//Политические партии и общественные движения в СССР. Теория, история, современность. Тезисы докладов Республиканской научно-практической конференции. - 1 секция. -Донецк, 1991. - С. 77-79.

3. Діяльність "Просвіти" та "Робочої кооперації" в Україні напередодні першої світової війни//Джерела духовності. Науково-практична конференція до 140-річчя М.М.Аркаса (тези). - Миколаїв, 1993. - С. 61-63.

4. Условия жизни и труда рабочих города Николаева в начале XX века//Научная конференция, посвященная столетию со дня рождения пролетарского поэта А.Гмырева (тезисы). - Николаев, 1987. - С. 55-58.

5. Життєвий рівень і умови праці робітників залізничного транспорту в Україні на початку XX століття//Збірник наукових праць. - Миколаїв: УДМТУ, 1995. - С. 36-40.

6. Чрезвычайные меры царизма по борьбе с забастовками на железнодорожном транспорте// Всесоюзная научная конференция (тезисы). - Донецк, 1987. - С. 64-66.

Miroshnichenko V. G. The Condition of Workers of the Ukrainian Railways in 1907-1914

Thesis for a Master's Degree in History. Shop: 07.00.01 History of Ukraine. T.G. Shevchenko Kiev National University, Kiev, 1996.

The author is investigating the socio-economic and political conditions of the Ukrainian Railways workers during 1907-1914. Economic development of Ukraine and the role of railways in the period of depression and economic upheaval are examined.

Analysis is given to the living and labor conditions of the railway workers, their participation in the social and economic movement in Ukraine and the extraordinary measures of the tsarist government to prevent strikes on railways. The work has been based on abundant archive documents available to the author.

Мирошниченко В.Г. Положение работников железнодорожного транспорта Украины в 1907-1914 годах.

Диссертация (на правах рукописи) на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01 - история Украины. Киевский университет имени Тараса Шевченко. - Киев, 1996.

Автор исследует социально-экономическое и политическое положение железнодорожников Украины в 1907-1914 годы. Рассматривает вопросы экономического развития Украины и роль железных дорог в период депрессии и экономического подъема, условия жизни и труда железнодорожников, их участие в общественно-политическом движении на Украине и чрезвычайные меры царизма по предупреждению забастовок на железнодорожном транспорте. Работа выполнена на основе широкого круга архивных материалов.

**Ключові слова:** залізниці, робітники, суспільно-політичний рух.

Підписано до друку 29.04.1996р. Об'єм 1,0. Формат 60x84$^{1}/_{16}$. Друк офсетний. Тир. 100 пр. Зам. 2/04. Безкоштовно.
Редакційно-видавнича група Миколаївського регіонального центру соціальних досліджень Української Академії наук національного прогресу. м.Миколаїв, вул.В.Морська, 63/213.