С. Богатчук

СОЦІАЛЬНЕ СТАНОВИЩЕ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ УКРАЇНИ (ДРУГА ПОЛОВИНА XIX – 1917 Р.)

Швидкий розвиток капіталістичних відносин у промисловості й сільському господарстві України в результаті реформи 1861 р. сприяв виникненню великої кількості вільної робочої сили. Це була найбідніша частина селянства, яка була змушена найматися на поденні роботи до поміщиків або, шукаючи роботу, йти у міста. За підрахунками Ю.П.Лаврова, у 80-х рр. XIX ст. з Воронезької, Курської, Орловської, Київської, Волинської, Подільської, Харківської і Чернігівської губерній щороку виходило на заробітки 1 423 854 чол.[1]

Будівництво залізниць поглинуло близько 600 тис. робітників, які раніше працювали в сільському господарстві[2]. На будівництво залізниць наймалися поодинокі, групами, цілими селами. В основному це були зубожілі селяни, які ще в деякій мірі підтримували зв'язок з сільським господарством.

Широкий розмах залізничного будівництва в Росії вимагав великої кількості робочої сили. Залізничний транспорт з його глибоким поділом праці, відносно високим технічним рівнем породив значну професійну розмежованість залізничників і виникнення таких спеціальностей, які знаходилися на межі між робітниками і службовцями.

Частина кадрів залізничників утворювалася внаслідок безпосереднього найму на роботу в майстерні і депо. Вони становили більше третини усього персоналу залізниць. Це, зокрема, майстрові, тобто кваліфіковані кадрові робітники. Наприкінці XIX - на початку XX ст. поповнення кадрів залізничників значною мірою відбувалося за рахунок їх сімей. Власники прагнули залучати до складу робітників місцевих зубожілих селян, які були менш вимогливими щодо умов

---

[1] Лавров Ю.П. Склад робітників металургійної промисловості України наприкінці XIX - на початку XX ст. //Укр. іст. журн. - 1965. - №7. - С.44

[2] Белинский Е.Ф. Формирование железнодорожного пролетариата на Украине во второй половине XIX в. Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук. - К.,1965. - С.8.

праці та її оплати. Деякі великі залізничні вузли (Козятин, Жмеринка) наймали стрілочниками, ремонтниками, вугільниками, кондукторами виключно мешканців навколишніх сіл[3]. Часто на залізниці йшли працювати колишні солдати. В 1890 р. на Південно-Західній, Катерининській, Курсько-Харківсько-Миколаївській, Фастівській залізницях їх працювало 4,4 тис. робітників(із загальної кількості 15,6 тис.)[4].

Інтенсивне залізничне будівництво вимагало висококваліфікованих робочих кадрів. Збільшення залізничної мережі та кількості залізничних робітників примусило уряд звернути увагу на підготовку спеціалістів у цій галузі[5]. Саме тому виникає потреба у навчальних закладах, які готували залізничні кадри. До 70-х рр. країна не мала технічних училищ, які б спеціально готували спеціалістів для залізниць. У 1869 р. під керівництвом головного інспектора залізниць Дельвіга була створена комісія для розгляду питання про підвищення технічного і професійного рівня залізничників.

Для надання вищої технічної освіти 28 липня 1864 р. був заснований інститут інженерів шляхів сполучення у Петербурзі, який готував інженерів-спеціалістів залізничного транспорту. Спочатку кількість його слухачів була досить невеликою - 150 чоловік на 5 курсах, але приймали туди переважно дітей дворян. Із стін цього інституту вийшла велика плеяда вчених-інженерів, які піднімали залізничну справу в Україні, як Ю.В. Ломоносов, Г. Д. Дубелір, О.П. Бородін та ін.[6]

Незважаючи на певні фінансові труднощі, в 70-х рр. XIX ст. в Росії починають відкриватися технічні залізничні училища. Вони готували машиністів паровозів, їх помічників та шляхових майстрів.

В Україні першим училищем подібного типу було Харківське технічне училище, яке почало працювати з 1870 р.

---

[3] Железнодорожное дело.-1890. - №4. - С.353

[4] ЦДІА України. — Ф.442. оп.569, спр.50, арк.17

[5] Очерки истории профессионально-технического образования в СССР (Редкол.: С.Я.Батышев (гл.ред) и др.). - М.,1981. - С.112.

[6] Герсеванов М. Институт инженеров путей сообщения императора Александра I в периоде 1890-1896 гг. - СПб, 1896. - С.153-164

Воно готувало спеціалістів для служби тяги та ремонту шляхів. У ньому навчалося 100 учнів. Київське залізничне училище було відкрито у зв'язку з введенням у дію Києво-Одеської залізниці (1870-1871рр.). Його програмою передбачалося готувати кваліфікованих робітників різних спеціальностей для обслуговування залізниці[7]. В тьому ж році подібне технічне училище відкривається в Одесі.

У 1873 р. на станції Ольвіопіль Херсонської губернії було відкрито залізничне училище, в якому готували майстрів залізничного шляху[8].

В училищах навчалися діти з різних соціальних верств і груп. Так, у 1877 р. в Харківському, Одеському й Ольвіопільському технічних залізничних училищах навчалося 238 учнів. 109 чол. становили найбідніші верстви населення. Інші 16 учнів - діти іноземців[9]. Не дивлячись на те, що такі училища створювалися безпосередньо для дітей залізничників та службовців, кількість останніх не переважала серед учнів. Продовжували відкриватися нові залізничні училища. Так, у 1878 р. таке училище почало працювати в Кременчуці Полтавської губернії, 1881 р. — у Луганську Катеринославської губернії[10].

В технічні залізничні училища приймали лише громадян Російської імперії віком від 14 до 17 років. Обов'язковою умовою щодо зарахування до учбового закладу було закінчення міського училища або гімназії. Термін навчання в таких училищах становив п'ять років: теоретичний курс навчання - 3 і практичний - 2 роки.

В 1890 р. на Курсько-Київській залізниці в м. Конотопі було відкрито технічне училище[11]. Рівень викладання там був досить високим. Викладати спеціальні технічні предмети мали право тільки спеціалісти з вищою технічною освітою, в тому числі інженери й залізничні службовці. Про це свідчить

---

[7] Пузанов М.Ф., Терещенко Г.И. Очерки истории профессионально-технического образования в Украинской ССР. - К., 1980. - С.17-18

[8] ЦДІА України. — Ф.707, оп.225, спр.196

[9] Министерство путей сообщения. - 1865. - Кн.6. - С.108

[10] История рабочих Донбасса. В 2-х т. - Т.1. - К., 1981. - С.130

[11] ЦДІА України. — Ф.705, оп.1, спр.774

відсоток успішності, що досягав 95%, на відміну від інщих училищ, де він тримався на рівні 30-50%[12].

За клопотанням правління товариства Лозово-Севастопольської залізниці для підвищення рівня кваліфікації кадрів було відкрито залізничне училище в Севастополі шляхом переведення в 1896 р. аналогічного училища з Варшави. Його випускники отримували спеціальність залізничних техніків-будівельників[13].

Таким чином, за період з 1870 -до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33[14]. Кількість учнів у них постійно зростала. Якщо в 1888 р. в усіх училищах України навчалися 1443 учні, то вже в 1898 р. - 2825 учнів[15].

Високі темпи розвитку промисловості на Півдні Росії в другій половині XIX ст. та поширення залізничного будівництва виявили необхідність утворення вищих технічних учбових закладів в Україні. 14 березня 1897 р. цар видав наказ про відкриття у Києві політехнічного інституту. До вступних іспитів допускалися ті, хто мав атестат про закінчення гімназій та інших середніх учбових закладів[16].

На інженерно-будівельному і механічному відділеннях інституту з перших років його існування працювали видатний фахівець у галузі паровозобудування проф. Ю.В. Ломоносов та Г.Д. Дубелір - визначний фахівець у галузі шляхового будівництва й теорії електротранспорту.

За соціальним походженням студентство було неоднорідним. За підрахунками Є.П.Степанович найбільше

---

[12] Там же. — Ф.533, оп.1, спр.1244, арк.355

[13] Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей Сообщения. - СПб, 1900. - С.49

[14] Веселов А.Н. Профессионально-техническое образование в СССР. Очерки по истории среднего и низшего профтехобразования. - М.,1961. - С.35

[15] Луценко Е.М. Развитие среднего специального образования на Украине во второй половине XIX ст. Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук. - К., 1991. - С.15

[16] Оноприенко В.И., Щербань Т.А. Становление технического образования на Украине (в конце XIX-начале XX в.). - К., 1990. - С.63-65

студентів було з дворян, як і в інших вищих навчальних закладах (в 1898 р.- 47,7% усієї кількості студентів, в 1913 р. - 36,2%). Вихідців з міщан навчалося в 1898р. 34,6%, а в 1913р. - 27,0%. Найменше було студентів з козацьких сімей – відповідно, - 1,2% та 2,8%[17].

На початок XX ст. Київський політехнічний інститут був єдиним вищим учбовим закладом в Україні, який готував спеціалістів для шляхів сполучення. Так, за період з 1903 по 1912 рр. інститут випустив 549 інженерів-механіків[18]. Незважаючи на збільшення кількості спеціалістів, яких готував цей інститут, на транспорті їх не вистачало, що негативно відбивалося на діяльності і дальшому розвитку цієї галузі народного господарства.

Поряд з технічними училищами та вищими учбовими закладами відкривалися спеціальні школи-училища для підготовки нижчого обслуговуючого персоналу залізниць. До 1900 р. на Південно-Західних залізницях було відкрито 31 училище, де здобували освіту діти службовців[19]. Подібні училища засновувалися в Катеринославі, Полтаві, Кременчуці, Попасній та інших містах у районі Катерининської та Південих залізниць[20].

До 1902 р. на Південно-Західних залізницях також практикувалися набори слухачів на вечірні курси без екзаменів, які були спрямовані не на надання вищої кваліфікації, а давали можливість слухачам розширити свій кругозір[21].

Машиністів та їх помічників готували також при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні екзамени[22].

---

[17] Степанович Е.П. Высшая специальная школа на Украине (конец XIX-начало XX в.). - К., 1991. - С.59

[18] Лейкина-Свирская В.Р. Русская интеллигенция в 1900-1917 гг. - М., 1981. - С.13

[19] Верховской Н.П. Железнодорожная неразбериха. - СПб, 1911. - С.40

[20] Вестник Екатерининской железной дороги. - 1914. - №341. - С.10

[21] Вестник Юго-Западных железных дорог. - 1903. - №27. - С.14

[22] Инженер. - 1882. - №1. - С.4

Таким чином, на початок XX ст. за професійним рівнем залізничники займали третє місце по Україні - 55,6% грамотних серед робітників усіх галузей промисловості (після металургів - 59,9% та спеціалістів по дереву - 58,0%)[23].

Умови і характер праці на транспорті сприяли повному відокремленню робітників від землі, формуванню транспортного пролетаріату, який постійно був зайнятий на виробництві. Всіх робітників залізниць поділяли на три групи: постійних, тимчасових і поденних. На відміну від постійних працівників, тимчасові й поденні не мали гарантованих прав: відпустки, права на безкоштовний проїзд, квартирні пільги та ін. Цими діями адміністрація, поділяючи робітників на дві категорії, вносила розкол у ряди залізничників.

У 1895 р. на залізницях України налічувалося 27,8 тис. постійних робітників із стажем роботи до п'яти років, 10 тис. — зі стажем від п'яти до десяти років, 6,4 тис. - зі стажем від 10 до 15 років. Кількість штатних робітників переважала. Найбільше їх налічувалося в службі колії (14,5 тис.), в станційній службі (10,5 тис.), в майстернях (8,3 тис.)[24].

Залізничники розподілялися на чотири основні служби: управління; шляхів і будівель; тяги та рухомого складу; телеграфу. Основу залізничного пролетаріату становили робітники-експлуатаційники: машиністи, їх помічники, кочегари, кондуктори, стрілочники, колійні обхідники.

Однією з важливих структурних одиниць залізничного транспорту були майстерні. В 22 майстернях України в 1897 р. працювало 23,1 тис. робітників(в Росії було більше 170 майстерень і депо з понад 85 тис. робітників)[25].

Кожна із залізниць України в 90-х рр. XIX ст. була великим промисловим підприємством з кількома тисячами кілометрів колії, значною кількістю службових приміщень,

---

[23] Лавров Ю.П. Металурги України в авангарді революційної боротьби (1895-1904). - К., 1970. - С.35

[24] Мельник Л.Г. Формування робітничого класу на Україні: Транспортний пролетаріат у 60-90-х роках XIX ст. - К., 1988. - С.35.

[25] Белінський Є.Ф. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст. // З історії соціально-економічного розвитку та класової боротьби на Україні XVI-початку XX ст. - К., 1960. - С.161.

майстерень і депо, транспортних засобів. Її діяльність обслуговувала велика кількість людей. Так, якщо в 90-х рр. на Південно-Західних залізницях було зайнято понад 24,5 тис. постійних, тимчасових і поденних робітників, то вже в 1904 р. їх налічувалося понад 51,9 тис. чоловік, а в 1906 р. - 58,9 тис. чол.[26] Вже в 1900 р. постійні робітники на залізничному транспорті становили 54,6% від загальної кількості робітників, а тимчасові та поденні - 45,4%. У 1905 р. в Україні працювало 141,9 тис. залізничників (18,9% від загальної маси залізничників по Росії). Робітники майстерень і депо налічували 36,8 тис. (26% від загальної кількості залізничників в Україні)[27]. В 1913 р. це співвідношення дещо змінюється: постійних робітників стало 60,3%, а поденних і тимчасових - 39,7%[28]. Штатні працівники залізничного транспорту були найбільш кваліфікованою частиною робітників. Це - машиністи, телеграфісти, управлінські службовці.

Умови праці й життя будівельників залізниць були надзвичайно важкими. В 70-80-х рр. XIX ст. тривалість робочого дня досягала 15-17 годин. Заробітна плата видавалася із запізненням, іноді робітники по декілька місяців не отримували гроші[29]. В результаті багато робітників залишали виробництво. Щоб запобігти цьому, підрядчики відбирали у них паспорти. Скарги і протести залишалися поза увагою.

Поганий стан шляхів сполучення, відсутність охорони праці на залізницях сприяли частим аваріям і нещасним випадкам. Непомірна експлуатація і безприкладна безправність залізничного пролетаріату доповнювалася

---

[26] Юго-Западная казенная железная дорога. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации железных дорог. Изд.III, испр. И доп. - К., 1909. - С. 38.

[27] Нестерцова С.М. Железнодорожники Украины в революции 1905-1907 гг. Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук. - М., 1985. - С.12.

[28] Рабочий класс России от зарождения до начала XX в. /Волин М.С., Иванова Н.А., Преображенский А.А. Отв.ред. Ю.М.Кирьянов и др. 2-е изд.,испр. и доп. - М.,1989. - С.264.

[29] Киевские губернские ведомости. - 1867. - 8 августа

повною відсутністю на залізницях необхідних заходів щодо охорони здоров'я й життя робітників.

У 1865-68 рр. на новозбудованій Одесько-Балтській залізниці сталося 26 аварій, внаслідок яких загинуло 25 чол.[30]

Залізничний транспорт стояв на першому місці за кількістю травмованих робітників та аварій, що призводили до смертельних випадків. Часті зіткнення потягів відбувалися й з вини службовців. У зв'язку з тим, що на залізницях не було введено Правил тривалості чергування станційних службовців, які вимушені були чергувати по 16, 18 і навіть 24 годин. Звичайно, люди не витримували такого напруження сил. Це призводило до аварій. На місцях неможливо було збільшувати штат службовців на станціях за відсутністю коштів[31].

Закон 1897 р., хоч і не торкався робітників залізничного транспорту, але вплинув на скорочення робочого часу. Чергування стрілочників, телеграфистів скорочувалося до 12 годин, лише на великих станціях з безперервним рухом потягів - до 8 годин[32]. У 1913 р. середня тривалість робочого дня була : служби тяги - 10,5 год., служби тяги та руху - 10 год. Хоча в цей же час в залізничних управліннях робочий день тривав 6 годин[33].

На початку XX ст. залізничники, залежно від розміру заробітної плати, розподілялися на п'ять тарифних розрядів. Робітники першого тарифного розряду отримували 10 крб. на місяць (3,6 % усієї кількості робітників), другого - від 10 до 30 крб. (74 %), третього - 30-60 крб. (15 %), четвертого - 60-100 крб.(6 %), п'ятого - понад 100 крб.(1,4%)[34]. Сторожі, опалювачі, слюсарі нижчої категорії, зчіплювачі, різнороби

---

[30] Мельник Л.Г. Назв. праця.- С.42

[31] Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. - М., 1906. - С.12

[32] Пажитнов К.А. Очерки по истории рабочего класса на Украине. - Б.м. - С.87-89

[33] Михайлов М. Эволюция русского транспорта (1913-1925). - М.-Л., 1925. - С.25-26

[34] Мельник Л.Г. Назв. праця. - С.45

мали заробіток менше 10 крб. на місяць. Вони становили 3,6% усіх працівників залізниць[35].

Понад 20 крб. на місяць мали кваліфіковані робітники служби колії, машиністи. Кондуктори, телеграфісти, старші стрілочники, частина столярів і слюсарів вищого розряду отримували від 30 до 60 крб. на місяць. У службі тяги таку ж заробітну плату отримувала частина машиністів, їх помічники та робітники найвищої кваліфікації. Понад 60-100 крб. на місяць отримували представники адміністрації і начальники станцій, служб, дільниць[36].

Економічне становище залізничників погіршувалося розвинутою системою штрафів. Штрафували за будь-яку провину: за перевитрату вугілля, за неявку на роботу під час хвороби. Суми штрафів визначалися довільно[37].

Економічне та соціальне становище робітників залізниць і залізничних майстерень було досить важким. Заробітної плати їм вистачало лише на харчування. Та й забезпечення їх житлом бажало кращого. Ремонтні робітники мешкали в бараках, збудованих із старих шпал. Площа такого барака становила понад 90 кв. м, де проживали як одинаки, так і сімейні робітники. Майже в кожній кімнатці жило по декілька сімей робітників. Умови життя були надто жахливими. Антисанітарія призводила до дитячої смертності, до частих захворювань самих робітників. У 1868 р. під час перевірки на будівництві Києво-Балтської і Курсько-Київської залізниць було виявлено 27 хворих робітників. З них - 23 хворих на тиф. Невелика лікарня, розрахована на 20 хворих, вміщувала на той час 33 ліжка. Не було відповідного медичного обладнання для лікування хворих[38]. На залізницях України було всього 13 лікарень, в яких налічувалося лише 398 ліжок. Звичайно, ті важкі умови праці робітників, важка та відповідальна робота,

---

[35] Пушкарева И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократической революции. - М., 1975. - С.54.

[36] Мельник Л.Г. Назв. праця. - С.46.

[37] Рабочий класс и рабочее движение в России 1861-1917. [Сборник статей. Редколлегия: Л.М.Иванов.(отв. ред.)и др.].-М., 1966.- С.33.

[38] Робітничий рух на Україні (Становище та боротьба робітничого класу): 1861-1884 рр. Зб. док. і мат./ АН УРСР. Ін-т історії та ін. - К., 1986. - С.50.

постійне напруження нервової системи, несвоєчасне харчування призводили до розповсюдження різних хвороб серед робітників.

У 70-ті рр. в Росії виникають перші страхові товариства для страхування життя робітників. У 1888 р. на приватних залізницях було затверджено статут пенсійних та ощадно-допоміжних кас, які утворювалися за рахунок внесків робітників і службовців та доплат з боку залізничних товариств. Цими касами розпоряджалось управління приватних залізниць[39]. Тимчасові робітники та службовці були позбавлені й тих незначних пільг і прав, які надавалися штатним працівникам. Це, зокрема, пенсій по старості, грошової допомоги по хворобі. Тільки в 1894 р. Міністерство шляхів сполучення затвердило статут пенсійних кас. в яких повинні брати участь усі залізничники[40].

На початку XX ст. матеріальне становище робітників і службовців залізниць набагато погіршилося. Цьому сприяли економічна криза в країні (1900-1903 рр.) та участь Росії у війнах.

Тяжкі умови життя й праці залізничників доповнювалися політичною безправністю. суворими покараннями за будь-який протест проти існуючих на залізницях порядків. Неодноразово у 1867 р. на будівництві Києво-Балтської залізниці робітники подавали керівництву скарги про невиплату завчасно заробітної плати і затримки при видачі паспортів. Перші прояви невдоволення виявлялися в тому, що робітники залишали будівництво. Надалі невиконання таких скарг призводило до виникнення економічних страйків, кількість яких на Україні з кожним роком зростала. Зростала також і кількість їх учасників. Під час страйків висувалися економічні вимоги: вчасна виплата заробітної плати, покращення умов праці, поліпшення харчування та медичного обслуговування[41].

---

[39] Ельницкий А. Краткий очерк профсоюзного движения в России. - Харьков,1925. - С.15

[40] Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. - Сб.3. - М., 1925. - С.152.

[41] ЦДІА України. — Ф.336, оп.1, спр.1688, арк.1-2.

В 70-80-х рр. XIX ст. страйки мали переважно економічний характер. Так, у 1873 р. відбувся економічний страйк у Севастополі. Він охопив близько 1 тис. робітників, працюючих на будівництві лінії Севастополь-Сімферополь. Страйк закінчився перемогою : робітники домоглися покращення умов найму і звільнення з-під арешту шести організаторів страйку.

В 1877 р. страйкували робітники Одеських майстерень Південно-Західних залізниць. Причиною страйку було зниження заробітної плати. Спроба адміністрації залучити до роботи в майстернях робітників інших заводів, а також виписаних з Херсона робітників, закінчилась крахом. Залізничникам вдалося переконати цих робітників не виходити на роботу. Страйк продовжувався 3,5 тижні, адміністрація вимушена булша піти на поступки[42].

Особливою гостротою і стійкістю відзначився страйк робітників Київських залізничних майстерень 22 лютого 1880 р., в якому брали участь 1500 робітників. Зниження заробітної плати, суворий режим роботи, свавілля адміністративно-управлінського апарату майстерень, штрафи, обрахунки, порушення тарифних норм при відрядній оплаті праці, звільнення з роботи скалічених робітників стали причинами виникнення страйку[43].

В 1894 р. робітниками Київських Головних майстерень Південно-Західних залізниць було вперше проведено таємне святкування 1 Травня. В ньому брали участь лише 25 чоловік. Вже в 1897 р. в травневих страйках брало участь понад 2 тис. робітників залізничних майстерень Катеринослава, Харкова й Олександрівська (Запоріжжя)[44].

В Харкові у 1900 р. робітники залізничних майстерень провели Першотравневий страйк. Поліцією було заарештовано понад 150 чол. Їх підтримали робітники паровозобудівного заводу. Кількість страйкарів досягла 3 тис. У зіткненні з

---

[42] Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. - Сб.3 - М., 1925. - С.149.

[43] Хроника рабочего движения на Украине (1861-1899гг.). Справочник. - К., 1991. - С.157.

[44] Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. - С.163.

поліцією 80 чол. було заарештовано. 2 Травня депутація від залізничників направилася до губернатора, вимагаючи звільнення з-під арешту робітників. Вимоги страйкуючих було виконано, і до кінця дня залізничники вийшли на роботу, а робітники паровозобудівного заводу - 5 травня[45].

В покращенні умов життя та праці робітники не покладалися на уряд. Вони самі утворювали гуртки взаємодопомоги в Харкові, в Київських головних майстернях Південно-Західних залізниць, організовуючи бібліотеки. їдальні, допомагаючи сім'ям травмованих робітників.

Захищаючи свої соціальні права й інтереси. залізничники вдавалися до методів політичної боротьби. Так, в кінці 80-90-х рр. серед залізничників поширюються соціал-демократичні ідеї. В 1884 р. робітники депо станції Люботин Південних залізниць організували "Спілку революційних робітників", до складу якої входила бойова дружина. В 1888 р. у Києві серед робітників Головних залізничних майстерень була організована нелегальна група, в якій брало участь близько 30 залізничників[46].

Початок XX ст. був відзначений новими революційними виступами робітників. Трагічно закінчився страйк залізничників, які брали участь у загальному страйку в липні 1903 р. у Києві. 23 липня страйкарі зіткнулися з військами. які застосовували зброю. Було багато загиблих й поранених[47].

Особливим роком у робітничому русі країни став 1905 р. Революційний рух у зв'язку з січневими подіями в Петербурзі охопив всю Україну. Одночасово активізувався і рух серед залізничників.

В січні 1905 р. робітники усіх залізниць Росії вимагали :

1/ організації постійного бюро із службовців;

2/ організації суду честі;

3/ заснування бібліотек;

4/ перегляду статуту пенсійних кас;

---

[45] Рабочий класс Украинской ССР: Традиции и современность /Ю.Ю.Кондуфор, А.П.Гриценко, М.В.Коваль и др.; АН УССР, ин-т истории. - К., 1986. - С.26.

[46] Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. - С.150-151.

[47] ЦДІА України. — Ф.274, оп.1, спр.723, арк. 4а,27.

5/ збільшення заробітної плати службовцям і робітникам ;

6/ урівняти жінок в правах з чоловіками ;

7/ встановити для службовців 6-годинний робочий день, для робітників - 8-годинний робочий день ;

8/ покращення медичного обслуговування ;

9/ скасування штрафів ;

10/ залишити на службі тих, хто брав участь у страйках, не переслідуючи їх .

В умовах загального революційного піднесення адміністрація багатьох залізниць погодилася переглянути деякі вимоги[48].

В січні 1905 р. страйкували залізничники Харкова, Катеринослава, Олександрівська. Лише 25-29 січня у Харкові страйкувало понад 3 тис. робітників паровозобудівного заводу[49].

В лютому 1905 р. кількість страйків і страйкарів значно зросла. Понад 11 страйків відбулось у Харкові, Києві, Крюковому посаді, Олександрівську та інших містах. Страйкуючими висувалися переважно економічні вимоги.

Робітники Катерининської залізниці висували такі вимоги:

- не застосовувати до робітників ніяких адміністративних покарань;
- цілковита недоторканість особи депутата;
- запровадити 8 годинний робочий день;
- збільшити поденну плату на 30% ;
- для залізничних шкіл підібрати найкращий педагогічний персонал та відмінити плату за навчання для дітей залізничників;
- звільнення проводити лише за рішенням робітничої комісії, а не за розпорядженням адміністрації[50].

---

[48] Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. - М., 1906. - С.12.

[49] Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917). Справочник. - К., 1987. - С.52.

[50] Шлосберг Д. Професійний рух на Україні 1905-1907 рр. - Харків, 1931. - С.14.

Це стало поштовхом до утворення профспілкових спілок службовцями та робітниками залізниць в Росії і в Україні.

20-21 квітня 1905 р. у Москві відбувся 1 з'їзд представників 10 казенних і приватних залізниць, який заснував "Всеросійську Залізничну Спілку". Мета цієї Спілки - захист матеріальних, культурних і службових інтересів службовців та робітників усіх російських залізниць. Досягти цієї мети, як було зазначено в статуті спілки, можливо було тільки змінивши державний лад у Російській імперії[51].

В травні 1905 р. поширюється профспілковий рух серед залізничників України. Були засновані профспілки залізничників Південно-Західних і Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниць.

В статуті спілки Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці підкреслювалася її мета :

1/ покращити матеріальний та правовий стан робітників;

2/ організувати каси взаємодопомоги;

3/ регулювати умови та порядок прийняття на роботу тощо[52].

В статуті профспілки службовців і робітників Південно-Західних залізниць, крім вищезгаданого, висувалися вимоги:

1/ зменшення робочого дня;

2/ підвищення заробітної плати;

3/ піднесення культурного рівня членів спілки[53].

Новоутворені спілки надавали допомогу безробітним залізничникам у вигляді безпроцентних позик, організовували юридичну допомогу тощо. Разом з тим профспілки вважали страйки крайнім засобом своєї боротьби. Переважно вони намагалися використовувати переговори з адміністрацією дороги, третейські суди тощо. В травні 1905 р. ці спілки приєдналися до "Всеросійської Спілки залізничників", підтримуючи її платформу.

---

[51] Борщенко И. Возникновение профсоюзов в России и их деятельность в 1905-1917 гг. - М., 1959. - С.5.

[52] ЦДІА України. — Ф.336, оп.1, спр.1688, арк.1-2.

[53] Там же. — Ф. 275, оп.1, спр.933, арк.9-12.

З поширенням соціал-демократії в країні вимоги професійних спілок залізничників набувають політичного характеру. Особливо це мало місце під час червневих подій 1905 р. (невдалого повстання на броненосці "Потьомкін" в Одесі). Понад 10 страйків відбулося в Україні на підтримку повсталих. У Миколаєві страйкували 400 робітників залізничних майстерень, в Катеринославі - 2000 робітників головних вагонних майстерень, в Харкові - 2500 робітників паровозних залізничних майстерень та в інших містах[54].

У жовтні страйк поширився на всі російські залізниці. Центральне бюро Всеросійської залізничної спілки закликало робітників провести 7 жовтня 1905 р. всеросійський страйк, висунувши вимоги як економічного, так і політичного характеру. На Україні першими зупинили роботу залізничники Полтави, Єлисаветграда, Сімферополя, Катеринослава, Києва, Сум та Миколаєва. В Харкові 10 жовтня почали страйкувати робітники та службовці Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць. 11 жовтня робітники підійшли до університету, і війська почали розстрілювати народ. Кровопролиття мало місце і в Катеринославі[55].

Загальний жовтневий страйк, в тому числі і залізничний, примусив уряд видати маніфест 17 жовтня, в якому проголошувалося про створення законодавчої державної Думи, надання прав робітникам- свободи слова, спілок та зборів.

Всеросійський грудневий страйк закінчився поразкою, як і революція 1905-1907 рр. у цілому. Але позитивним було те, що за цей період в Україні утворилося 29 профспілкових організацій залізничників, які діяли на різних станціях і дільницях[56].

Революційні події змусили міністра шляхів сполучення прийняти в 1907 р. нове положення щодо тривалості робочого дня та відпочинку залізничників: 1/ робочий день зменшувався для кондукторських бригад до 16 годин (18 годин раніше), а

---

[54] Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917). - С.82.

[55] Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. - С.37.

[56] Нестерцова С.М. Указ. соч. - С.18.

для паровозних - до 14 годин (16 годин); 2/ тривалість відпочинку, відповідно, 8 та 10 годин; 3/ середня тривалість роботи інших службовців скорочувалася до 12 годин; 4/ робітники, які не відпочивали в неділю, могли взяти 2 вихідних на протязі місяця, крім встановлених[57].

В 24 профспілкових організаціях (з 29 існуючих) налічувалося 2 тис. чоловік. Більшу половину з них становили робітники. Це свідчить про підтримку профспілкового руху з боку залізничників та його поширення. В 1906-1907 рр. профспілкові організації Курсько-Харківсько-Севастопольської, Харківсько-Миколаївської, Катерининської залізниць структурно входили до Всеросійської Залізничної Спілки[58].

В роки політичної реакції (1907-1910 рр.) профспілки залізничників України в зв'язку з посиленням політичних репресій та переслідувань з боку адміністрації значно скоротили свою діяльність, але вимагали від своїх районних комітетів сприяти діяльності місцевих профспілок.

Провідниками ідей профспілок в Україні були газети "Приднестровский край", "Вестник юга", "Южный край", "Киевская мысль", "Киевлянин", "Киевские губернские ведомости", "Харьковские губернские ведомости" та інші, що виступали за легалізацію профспілок.

Після поразки революції 1905-1907 рр. царський уряд намагався контролювати залізниці, переслідуючи профспілкові організації. Такі дії з боку царизму призвели до зниження робітничого руху залізничників. Так, у 1912 р. з 349 страйків в Україні лише один був проведений залізничниками. Його організували робітники депо Північно-Донецької залізниці в Харкові, які висунули ряд економічних вимог[59].

Залізничники не тільки піднімалися на боротьбу за власні права. Вони не схвалювали і першу світову війну, що розпочалася в 1914 р. З її початком поновлюється робітничий рух в Україні. Основними причинами такої активності серед

---

[57] Пажитнов К.А. Очерки по истории рабочего класса на Украине. - Б.м. - С.107.

[58] Нестерцова С.М. Указ. соч. - С.19.

[59] ЦДІА України. — Ф.705, оп.1, спр.774, арк.160зв.

залізничного пролетаріату стало погіршення його економічного стану, посилення експлуатації, зростання цін на продукти харчування. зниження заробітної плати. Основною формою робітничого руху в роки першої світової війни були страйки та демонстрації. Проводилися антивоєнні демонстрації в Катеринославі, Одесі, Ясинуватій. Мав місце опір залізничників мобілізації у діючу армію. Так, на Харківському паровозобудівному заводі після оголошення мобілізації у вересні 1914 р. страйкували 1500 робітників. Вони вимагали не тільки покращення умов праці, підвищення заробітної плати, а й повернення на робочі місця тисячі мобілізованих робітників заводу. В результаті, частина мобілізованих робітників була повернена на завод[60].

У 1915 р. залізничники під керівництвом профспілкових організацій неодноразово вимагали підвищення заробітної плати. У воєнних умовах це питання було одним з найболючіших. Найбільшу активність тут виявили робітники Катеринославських майстерень Катерининської залізниці та Харківського паровозобудівного заводу. Все це мало місце тому, що під час першої світової війни найбільше навантаження припадало на ці залізничні вузли. Протягом 1916-1917 рр. залізничники прагнули відстояти свої соціально-економічні права, налагодити нормальні відносини з адміністрацією, виявляючи високу організованість.

Капустян Г. Т.

ПАСИВНИЙ ОПІР УКРАЇНСЬКОГО СЕЛЯНСТВА В ПЕРІОД НЕПу.

Опір безпосередніх виробників сільськогосподарської продукції не просто супроводжував хід історії, а незмінно стимулював його. Українському селянству 1920-х притаманна власна соціальна поведінка продиктована як адекватними

---

[60] Кошик А.К. Рабочее движение на Украине в годы первой мировой войны и Февральской революции. - К., 1965. - С.79.