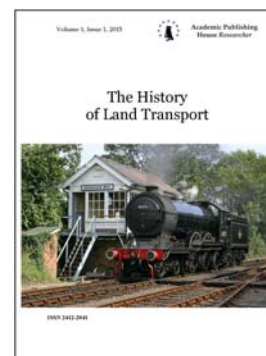


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
The History of Land Transport
Has been issued since 2015.
ISSN: 2412-2041
Vol. 1, Is.1, pp. 4-17, 2015

DOI: 10.13187/hlt.2015.1.4
www.ejournal38.com



The Milestones of the History

UDC 908(477.52)«1905»::[323.264:656.211Sumy+Basy]

Strikes of White- and Blue-color Railway Workers at Sumy and Basy stations in 1905

Dmitriy V. Kudinov

Sumy Regional Institute of Postgraduate Pedagogical Education, Ukraine
5 Rimskogo-Korsakova St., Sumy 40007
PhD (History), Assistant Professor
E-mail: dmytro.kudinov@gmail.com

Abstract

The participation of white- and blue- color workers in strikes on Sumy line of Kharkiv-Nikolaev railway in October-December of 1905th are examined as a typical issue of strike movement (with peaceful notification) on secondary railway lines. The reasons of economic matter common to railway personnel of Russia are stated. The chronology of strike movement is reconstructed, the names of its most active participants are specified and their fates after arrests are investigated. Particular attention is paid to the activity of railway personnel on revolutionary movement development in Sumy uyezd and their conjunct attempts together with Peasant Union organization to establish control over the region.

Keywords: station, railway, railway personnel, strike, strike committee, Sumy, Basy, Sumy line of Kharkiv-Nikolaev railway.

Введение

Неотъемлемой частью истории железных дорог России является социальная активность людей, обеспечивающих их деятельность. В эпоху общественного подъема в годы Первой русской революции (ПРР) она, в первую очередь, проявлялась в виде экономических и политических забастовок, которые существенно влияли на протекание революционных процессов в столицах и провинции, нередко переступая через известную мирную черту вплоть до участия железнодорожников в организованных вооруженных восстаниях. Более того, железнодорожный пролетариат проявлял себя в качестве одной из наиболее передовых групп рабочего класса в отстаивании демократических требований. Причем свидетельством этому могут служить не только выступления транспортников крупных узловых центров железных дорог и станций, но и солидарные действия их коллег в провинции на второстепенных по значению линиях и станциях. В частности, примером активной революционной деятельности железнодорожников является серия забастовок конца 1905 г. на станциях Сумы и Басы (ныне в пределах г. Сумы) Харьковско-Николаевской железной дороги (ХНЖД), выделенная автором в качестве самостоятельного предмета исследования.

Материалы и методы

В работе над статьей автор использовал, в первую очередь, архивные источники: 1) дела фонда Коллекции отдельных документов дооктябрьского периода и периода Октябрьской революции (ф. Р-2362) Государственного архива Сумской области (ГАСО), представленные преимущественно перепиской между харьковским губернатором, сумским временным генерал-губернатором, сумским уездными исправником по вопросам, касающимся революционного движения в регионе, а также меры пресечения для активных участников забастовки на Сумской линии ХНЖД; 2) дела фонда Канцелярии харьковского губернатора (ф. 287) Государственного архива Харьковской области (ГАХО), касающиеся переписки полицейских и административных чинов губернии о судьбе арестованных руководителей и активных участников стачек; 3) дела фондов Харьковского губернского жандармского управления (ф. 336) и Канцелярии Сумского временного генерал-губернатора (ф. 1682) Центрального государственного исторического архива Украины в г. Киев (ЦГИАУК), в которых представлены общие обзоры революционного движения в Сумском уезде, а также распоряжения военного начальства уезда относительно арестованных забастовщиков, справочные сведения об их участии в выступлениях на ж/д. Всё это сведения, собранные агентурным путем или через дознание. К сожалению, наиболее ценная база данных – протоколы собраний, телеграммы, переписка стачкома – не сохранились. В 1908 г. архив стачкома был уничтожен бывшим участником забастовки С. Задорожным. Определенным образом картину внутренней жизни ст. Сумы в период забастовки компенсируют его воспоминания, а также отрывочные сведения из мемуаров руководителей Сумского уездного комитета ВКС А. Овчаренко, Н. Сердюка и А. Щербака. Данные о материальном и правовом положении железнодорожников почерпнуты, главным образом, из работ российских публицистов дооктябрьского периода и советских исследователей.

Инструментом научного познания выступили общенаучные и специальные методы исторического исследования: исторический, логический, историко-генетический, историко-системный методы.

Обсуждение

В исследовании стачечного движения железнодорожников отечественная историография отводила основное внимание крупным узловым центрам или станциям российских магистралей, где забастовки подчас перерастали в вооруженные восстания (Москва, Петербург, Люботин, Дебальцево, Конотоп, Севастополь), а также общероссийским инициативам дорожников. Уже в первых обобщающих исследованиях по вопросу участия путейцев М. Богданова и В. Романова особое внимание было уделено причинам возникновения недовольства дорожников (как на основании статистических данных, так и благодаря содержанию требований забастовщиков), общественно-политической деятельности транспортников обеих столиц, а также учреждению Всероссийского железнодорожного союза (ВЖС) [2; 27; 28; 29].

Советская историография движения железнодорожников в 1905–1907 гг. представлена, в первую очередь, работами А. Рашина, М. Ростова, А. Парасунько, И. Пушкаревой и Л. Мельник, С. Нестерцовой. Указанные авторы отводили железнодорожникам роль пролетарского авангарда революции вместе с другими группами рабочих – металлистами, машиностроителями, шахтерами. Кроме того, они глубоко проработали вопрос о материально-бытовых условиях труда рабочих и служащих железнодорожного транспорта, что позволяет основательнее взглянуть на причинность их выступлений, частную заинтересованность, *causa efficiens* самих путейцев в сведениях счетов с правительством и частными работодателями [15; 16; 19; 20; 21; 22; 23; 30]. Среди современных исследователей истории транспорта и гражданской активности работников железных дорог, дистанцировавшихся от предвзятого отношения к забастовщикам и их противникам, следует отметить С. Богатчука, одна из работ которого посвящена общему направлению забастовочного движения железнодорожников на территории Украины [1].

Фрагментарно сведения о железнодорожной забастовке в Сумах представлены в краеведческих газетных публикациях советского периода. При этом их авторы, излагая действительные фактические сведения, несколько гиперболизировали влияние революционных организаций. Например, указывалось, что город в декабре 1905 г. оказался в руках стачечных комитетов и штаба боевых дружин, которого на самом деле не существовало, что население

на митингах призывалось к решительной борьбе с царскими войсками, тогда как местные лидеры оппозиции выдвигали требование мирного течения революции. Неверно определялся и статус сумских железнодорожников в революционных событиях, как группы «восставшего пролетариата» [4; 12].

В целом же, во всех научных публикациях названных выше авторов региональный фактор выделен недостаточно, что оставляет открытым вопрос о том, как происходили выступления транспортников на местах в виде завершеного и самостоятельного действия, какие можно выделить местные особенности самоорганизации железнодорожников. В обобщающих исследованиях упускаются данные о количестве забастовщиков на локальном уровне, совершенно не исследуются их судьбы с наступлением репрессий, слабо прорисовываются образы лидеров. Именно эту цель преследовал автор в своей предыдущей статье, тематически связанной с данной публикацией. В ней, правда, объект исследования определен более широко – коллективы станций всей Сумской линии ХНЖД. Кроме того, в статье не были задействованы дела Государственного архива Харьковской области, которые значительно дополняют использованные материалы по движению забастовщиков на станциях Сумы и Басы [13]. Все вместе это определяет цель актуальной публикации – раскрыть особенности стачечного движения железнодорожников станции Сумы как части общероссийского движения работников транспорта, восстановить общую картину забастовочных мероприятий на ней и их влияние на революционные события в регионе.

Помимо общероссийских причин общественно-политической активности железнодорожников, связанных с кризисом власти и становлением гражданского общества, недовольного сохранением абсолютизма и феодальных пережитков, у работников транспорта имелись свои накопившиеся претензии к правительству. В первую очередь они были связаны с материальным обеспечением. Накануне ПРП по оплате труда железнодорожники распределялись на пять тарифных разрядов: 1) зарплата до 10 руб. на месяц; 2) от 10 до 30 руб.; 3) 30-60 руб.; 4) 60-100 руб.; 5) свыше 100 руб. [15, с. 45]. По подсчетам И. Пушкаревой, 77,6% работников железных дорог имели зарплату ниже 30 руб./месяц [22, с. 161]. При этом зарплата в 30 руб. и больше для рабочих и мелких служащих была фактически недостижимой: 20-30 руб. получали, главным образом, кондукторы, мастера, машинисты, красильщики; более 30 руб. – малочисленные группы рабочих (кочегары депо, ревизионные слесаря) [19, с. 144]. Непосредственно на ХНЖД менее 10 руб. платили 1023 рабочим, тогда как более 30 руб. – лишь 164 рабочим [22, с. 170–171].

Колебания в зарплате зависели не только от специальности, но и от принадлежности к категории постоянных, временных или поденных работников (по данным Л. Мельника, таких рабочих на ХНЖД насчитывалось более 27%); две последние группы получали в сравнении с первой меньший оклад, не имели прав на получение пенсий и пособий по инвалидности, эксплуатационных доплат, бесплатного проезда и обмундирования. При этом содержание работы штатных и нештатных работников могло быть неотличимым друг от друга. Еще размер зарплаты различался между категориями служб путей и движения, а также колебался в зависимости от стажа работы и благосклонности начальства. Поэтому за одну и ту же работу средняя поденная оплата труда рабочего-железнодорожника колебалась в пределах 60 коп. – 1 руб. 80 коп. [15, с. 31, 38, 45].

Обычным явлением на ж/д оставались многочисленные удержания из заработка. Номинальная зарплата работников значительно снижалась вследствие штрафов и вычетов (отсутствие на работе по болезни, опоздания, растрата топлива, неправильная разгрузка вагонов, задержка составов, проявление неуважения к вышестоящим) [15, с. 47–48; 22, с. 164]. 6% своего заработка железнодорожники также тратили на пенсионную кассу. В нее же вносился первый оклад работника и удержание первых трех надбавок к жалованию при его повышении [30, с. 17]. Следует учесть и то, что рост зарплат не поспевал за повышением цен, особенно в кризисные 1900-е годы. Если зарплата постоянных работников ж/д в течение 1899–1905 гг. выросла на 9%, то стоимость основных продуктов питания – на 15,4% [22, с. 167].

С материальным положением основной массы железнодорожников контрастировали заработки высших служащих. Например, зарплата начальников путей достигала 1,5 тыс. руб., их помощников и начальников отделов – 750 руб. [2, с. 5–6]. Помимо прочего начальники, а также служащие среднего ранга и узкая группа рабочих, получали команди-

ровочные, суточные и квартирные деньги на пользование рядом прав, в том числе, льготным приобретением земли [2, с. 7; 22, с. 168]. Правда, стрелочникам, сторожам, обходчикам, мостовым и путевым мастерам разрешалось брать небольшие участки вблизи железнодорожного полотна под огороды в качестве компенсации натурой низкой оплаты труда, а также пользование бесплатным отоплением и освещением [15, с. 31; 19, с. 144].

Довольно остро стоял вопрос жилищного обеспечения железнодорожников. Правом получения казенных квартир владела лишь высшая прослойка служащих и незначительная часть квалифицированных рабочих. Мастерские и несемейные рабочие жили в казармах. «Грязь, теснота, духота и недостаток освещения настолько с давних пор составляют обыкновенную принадлежность рабочей казармы, что чуть ли не признаются за норму», – отмечал в 1904 г. исследователь быта железнодорожников Л. Трегубов [15, с. 48]. Там же, где не было казарм, рабочие селились в тесных бараках, которые врач П. Цезаревский на примере жилищ мастеров ХНЖД сравнил с грязными и тесными погребями [19, с. 151]. На станциях Сумы и Басы, правда, таких рабочих было относительно немного – большая часть трудового коллектива формировалась из местных жителей, имевших жилье в городе или в ближайших селах.

Особо сложными оставались условия труда железнодорожников. Во-первых, длительность рабочего времени не соответствовала санитарным нормам. До 1907 г. рабочий день кондукторской бригады составлял 18, а паровозной – 16 часов. Средняя продолжительность рабочего дня для работников ж/д превышала 12 ч, тогда как служащие конторы пребывали на работе не более 6 ч [2, с. 16]. Кроме того, администрация широко практиковала сверхурочные работы. Например, при летнем ремонте путей их продолжительность доходила до 13 ч [15, с. 44]. Во-вторых, недостаточно соблюдались нормы охраны труда: места работы были неэргономичными; исполнять трудовые задачи определенной группе работников приходилось в условиях повышенной температуры (кочегары, истопники, помощники машинистов). Обходчики из-за экономии средств на расширения штата линейных рабочих в день вынуждены были проходить до 24 верст. Но, пожалуй, самый изнурительный труд оставался у чистильщиков вагонов, которых могли привлечь к труду в любое время суток. Ненормальными можно признать и условия труда многих низших служащих, подолгу находившихся в душных складских помещениях при свете керосиновых ламп [21, с. 64–65]. Переутомления естественным образом вели к распространению травматизма и профессиональных заболеваний. В частности, по количеству увечий железнодорожники занимали первое место в категории работников физического труда России. Типичными «железнодорожными» болезнями становились ревматизм, заболевания органов дыхания и желудочно-кишечного тракта. Жена помощника начальника станции Сумы А. Бройта жаловалась Сумскому временно генерал-губернатору, что за 14 лет службы ее муж не заработал ничего, кроме чахотки [37, л. 38]. Отсутствие должной охраны труда приводило к многочисленным авариям. Только в 1895 г. на ХНЖД вследствие аварий и несчастных случаев погибло 9 и было покалечено 32 железнодорожника [19, с. 155].

Тревожные сигналы заставили правительство обратить внимание на права работников ж/д. 15 ноября 1895 г. Сенат принял решение о внесении изменений в действующее гражданское и уголовное законодательство, определяющее ответственность не только перед пассажирами, но и перед служащими в случае чрезвычайных ситуаций при строительстве, а также эксплуатации железнодорожного и паровозного транспорта. При этом вносилось уточнение, что ответственность наступала только тогда, когда эти происшествия происходили по «неосмотрительности управлений дорог и пароходов», а также при эксплуатации ж/д. Как правило, при рассмотрении дел о возмещении вреда дорогой к «эксплуатации» не относились несчастные случаи, происходившие в железнодорожных мастерских, при ремонте пути, погрузках и выгрузках грузов [14, с. 153–154]. В целом, данные мероприятия по охране труда и правовому обеспечению трудовых прав железнодорожников можно признать крайне неудовлетворительными.

Довольно суровые меры предпринимало государство к полицейскому надзору над путевыми. Ст. 182 «Общего устава Российских железных дорог» возлагала на жандармерию информирование начальства о «нарушениях служащими дороги правил и распоряжений, обеспечивающих внешний порядок и благочиние», а также привлекать нарушителей к судебной ответственности [17, с. 513]. Без разрешения железнодорожной жандармерии кандидат не

мог попасть на линию. С ее же подачи администрация могла уволить любого работника без объяснения причин. Причем восстановиться на работу на другом пути у него фактически не было никакой возможности [2, с. 15–16]. Показательно, что численность сотрудников МВС на ж/д превышала количество медработников. Например, к ст. Сумы было прикреплено 5 жандармов, тогда как за здоровьем ее работников следил только один врач [37, л. 57].

Не отставало от полиции и железнодорожное начальство. В. Романов отмечал, что «причины экономического гнета железнодорожных низов лежат не в недостаточности «обременения казны отпуском сумм», а в том диком разгуле беззастенчивого произвола, который, делая рядового железнодорожного работника рабом большого и малого начальства, дает последнему возможность путем всевозможных штрафов, взяток, урезываний не выпускать своего подчиненного из границ полной экономической необеспеченности, давая ему ровно столько, сколько требуется для поддержки бренного существования» [27, с. 19–25]. В такой положении протесты против своеволия начальства оказывались невозможными. Согласно распоряжения министра путей сообщений от 3 июня 1896 г. железнодорожники не имели право даже подавать петиции, а участие в забастовке предполагало наказание в виде лишения свободы на срок до 8 месяцев [15, с. 50]. Произвольная остановка работы железнодорожниками автоматически приводила к введению на путях режима усиленной охраны с привлечением войск.

Таким образом, социальное и материальное положение большинства работников железнодорожного транспорта накануне 1905 г. нельзя признать удовлетворительным. Легальных правовых форм улучшения своего положения они не имели. Осознание необходимости объединения и солидарных действий способствовали организационной консолидации железнодорожников и быстрой политизации их движения в условиях обострения революционной ситуации.

В отличие от путейцев ряда центральных российских дорог, работники ХНЖД присоединились к ВЖС уже осенью 1905 г. Несмотря на несколько запоздалое присоединение к революционным выступлениям, железнодорожники Сумской линии сразу заявили о себе как об организованной силе. Свои действия они целиком подчиняли целям и методам борьбы, определенными съездами ВЖС: «Целью союза является защита материальных, правовых, культурных и служебных интересов служащих всех железных дорог, что может быть достигнуто только при наличии господства демократической идеи в жизни». В октябре 1905 г. Союз выдвинул требования увеличения зарплаты, введения 48-часовой рабочей недели, образования комиссии из состава работников ж/д «для совместного разрешения с администрацией дороги вопросов об увольнении, перемещениях и приеме служащих и рабочих, а также для разрешения всех недоразумений», уничтожения пенсионной кассы, улучшения медицинского обслуживания, открытия учебных заведений, библиотек, читален для железнодорожников и членов их семей, провозглашения свободы собраний, союзов, совести, слова, печати, забастовок, неприкосновенности личности и жилища, амнистии политзаключенных и, наконец, «созыва народных представителей с законодательной властью» – Учредительного Собрания, избранного на четырехчленной основе. В качестве основного метода борьбы II съезд ВЖС признал всеобщую забастовку [28, с. 47; 30, с. 150–152]. После срыва переговоров Министерства путей сообщения с делегатами коллективов ж/д 7 октября 1905 г. начали забастовку железнодорожники Казанской и Ярославской дорог, что дало сигнал всероссийскому выступлению путейцев. 11 октября, согласно сообщению помощника Харьковского губернского жандармского управления в Сумском уезде В. Дацевича, забастовали и работники ст. Сумы. А вместе с ними – служащие телеграфа, мастера и подмастерья портняжного цеха, гимназисты [35, л. 48].

Остановка движения железнодорожного транспорта парализовала жизнь уездного города, о чем свидетельствует содержание письма управляющего Сумским отделением Государственного банка Е. Коведяева: вследствие прекращения движения поездов некоторые продукты питания подорожали или вообще исчезли с полок магазинов; предприятия и экономики начали требовать расчета золотой и серебряной монетой; в городе отсутствовала свежая пресса, что приводило к распространению самых невероятных слухов, которыми пользовались спекулянты [24, с. 163–165]. Газета «Харьковский листок» отмечала, что управление ХНЖД оказалось вынужденным принять меры к материальной поддержке застрявших на станции пассажиров [11].

С самого своего возникновения забастовка приобрела организованный характер. Присоединившиеся к ней сотрудники четко осознавали цель и задачи выступления, необходимость сохранения порядка на станции, а также создания руководящего органа и подчинения ему. Инициаторами образования стачечного комитета на ст. Сумы стали конторщики грузового отделения Иваненко и Грузовский, кассиры Панченко и Задорожный, высунувшие кандидатуру А. Бройта в качестве его председателя. Последний пользовался большим авторитетом среди работников станции и отличался радикальными взглядами. Задолго до октябрьской забастовки он установил контакты с местными деятелями революционного движения, в частности, с будущими лидерами уездного комитета Всероссийского крестьянского союза (ВКС) А. Щербаком и А. Овчаренком. Не без участия А. Бройта через Сумскую станцию в город доставлялось оружие революционерам, а телеграф и фонопор использовался для тайных депеш лидеров комитетов оппозиционных партий [6, л. 49; 37, л. 143–144].

На митинге, предварявшем начало забастовки, в состав комитета были также выбраны фельдшер Д. Лизин, «сознательный и деятельный помощник Бройта» конторщик службы движения И. Вирко (секретарь) и писмоводитель П. Шутченко. Параллельно на случай ареста основного комитета был создан и «секретный комитет», в который вошли багажный кассир С. Задорожный, путевой мастер Шевченко и станционный сторож Е. Ильяшенко. Руководство станции Сумы (начальник П. Родович, его помощники Бранденберг и Калиновский) было отстранено от управления делами; над действиями железнодорожной полиции установлен контроль стачкома. Отличительной особенностью забастовки сумских железнодорожников было то, что фактически на их сторону перешел вахмистр железнодорожной жандармерии Желудковский, оказавший в будущем немало услуг забастовщикам по предупреждению их ареста или защите перед следствием [6, л. 55, 59–60]. Одновременно с сумянами забастовали железнодорожники ст. Басы, подчинившиеся Сумскому стачкому.

Подписанный под давлением Всероссийской октябрьской политической стачки и вооруженных выступлений императором Николаем II Манифест 17 октября вызвал волну митингов и демонстраций, в том числе и в Сумах, к которым присоединились и железнодорожники. Первый митинг в городе состоялся именно на привокзальной площади, куда прибыли и рабочие Степановского сахарного завода, а также крестьяне из ближайших сел [6, л. 50]. После 18 октября железнодорожники посещали празднования «дней свобод» уже в городе, которые проходили на Петропавловском выгоне или возле здания земской управы [5, л. 84].

Помимо обсуждения своих профессиональных проблем и вопросов, которые в целом стояли перед освободительным движением, забастовщики значительное внимание уделяли сугубо практическим задачам. Были организованы охрана станций и составов, поддерживался порядок и сохранность рабочих помещений до момента возобновления нормальной работы, расчищались пути. Для отправки больных пассажиров, задержавшихся на станции с остановкой движения, забастовщики снарядили особые поезда в Харьков и Екатеринослав. Кроме того, осуществлялась и отправка т. н. «делегатских» или «экстренных» поездов. От ст. Сумы такой поезд был отправлен на ст. Богодухов с агитационной целью, а из Белополья – в Люботин на съезд железнодорожников Харьковского узла. Исключительную роль в подготовке «делегатских» поездов играли помощник начальника ст. Басы Г. Лукашов и смотритель вагонов К. Котенко [6, л. 52, 77; 9, л. 77; 11; 37, л. 152].

Однако далеко не все служащие сумского участка поддерживали выступление своих коллег. Стачкому приходилось подавлять как проявления штрейкбрехерства среди рядовых работников, так и сопротивление начальства. В отличие от дистанцировавшихся от ситуации начальника станции и его двоих заместителей, активно противодействовал забастовщикам начальник службы тяги Сумской линии ХНЖД инженер М. Панов, пытавшийся организовать всех высших служащих для убеждения подчиненных прекратить «беспорядки». Однако его инициатива не нашла поддержку. Более того, собрание белопольских железнодорожников выразило М. Панову «презрение», о чем сообщило своим коллегам в Сумы. Наконец, инженеру после угроз со стороны стачкома и путевого мастера Калиновского пришлось уволиться [6, л. 67–73; 9, л. 73, 181; 37, л. 36, 143–144].

Тем временем правительство объявило о намерении пойти на уступки забастовщикам. Министр путей сообщения Хилков предложил им до 24 октября приступить к работам, гарантируя им в случае их согласия неприкосновенность участников стачек и сохранение за

ними зарплаты за дни простоя транспорта [6, л. 75; 34, с. 99]. Считая эту декларацию действительным первым шагом к началу переговорного процесса и улучшению быта железнодорожников, Центральное Бюро ВЖС приняло решение прекратить забастовку. Уже 23 октября возобновилось движение по всем линиям ХНЖД.

В скором времени выяснилось, что результаты всероссийской забастовки не оправдали ожиданий ее участников – к ее участникам применялись репрессивные меры, а заявления по улучшению положения работников транспорта не подкреплялись конкретными действиями. Все это привело к новому всплеску стачечного движения. 18 ноября 1905 г. в отчет на переброску войск для подавления восстания моряков в Севастополе началась новая забастовка на ХНЖД [25, с. 344]. Хотя на этот раз движение поездов на Сумской линии не прерывалось, путейцы были готовы к возможному выступлению. «Возбуждение среди рабочих и служащих быстро нарастает, принимая угрожающие размеры. Положение жандармов среди враждебно настроенных рабочих и служащих трудное. Средств для ограничения от насилия железнодорожных рабочих нет», – оценивал ситуацию на ст. Сумы начальник Сумского отделения Кременчугского жандармского управления железных дорог ротмистр А. Маринич [6, л. 91–92].

Повторная остановка работ на ст. Сумы и Басы произошла в декабре 1905 г. после принятого решения начать всероссийскую забастовку Всероссийским съездом представителей железных дорог, ЦБ ВЖС, Петербургским и Московским советами рабочих депутатов. На общем заседании служащих ст. Сумы 9 декабря было принято решение единогласно (73 голоса) присоединиться к общей политической забастовке. Заново был избран стачком в составе А. Бройта, Д. Лизина и И. Вирко [9, л. 62].

Координация действий стачкомов осуществлялась Временным союзным управлением с центром в Люботине. 12 декабря Управление обратилось к железнодорожникам с манифестом, в котором поздравило их с отстранением администрации от управления ХНЖД и началом забастовки. При этом разрешалось передвижение составов, перевозящих хлеб, мясо, соль, уголь, дрова, керосин, а также чинов Маньчжурской армии и запасных солдат. Разгрузка грузов допускалась исключительно с санкции Управления. В случае репрессивных мероприятий со стороны властей стачкомам предлагалось осуществлять вооруженное сопротивление, выводить из строя подвижной состав и разрушать строения станций [21, с. 230; 26, с. 572; 33, с. 236]. Однако к таким радикальным мерам большая часть забастовавших станций не прибегала. Единое управление стачкой на ХНЖД так и не было введено из-за вооруженного подавления «Люботинской республики». Стачечные комитеты сумского участка, вполне автономно существуя друг от друга, в основном полагались на мирное разрешение конфликта, что соответствовала общей тенденции революционного движения в регионе.

Выступление железнодорожников было поддержано Крестьянским союзом, который вместе с сумским отделением ВЖС, а также комитетами профсоюзов, Союза сумских учеников, уездными группами КДП, ПСР и РСДРП образовал Сумской объединенный комитет. Действуя единым фронтом, оппозиционеры вскоре добились установления своего контроля Сумами и прилегающей территорией. Помощник начальника ХГЖУ в Сумском уезде подполковник Н. Краснощеков рапортовал в Департамент полиции о том, что подчиненная его ведению область находится на грани революционного взрыва, что в Сумах улицы патрулируются крестьянской милицией, местные рабочие формируют дружины, а возле здания земской управы постоянно проходят митинги [38, с. 142]. На одном из них 10 декабря выступил и А. Бройт, который открыто осудил действия правительства, призвав присутствующих бороться за созыв Учредительного Собрания и немедленное отобрание земли у помещиков [8, л. 7; 37, л. 143]. Ораторством на городских митингах сумские железнодорожники не ограничивались. Некоторые из них (особенно А. Бройт, Д. Лизин, И. Вирко) агитировали среди крестьян тех населенных пунктов, которые прилегали к путям, призывая их, согласно данным полиции, к грабежу имений, немедленному захвату земли, при этом убеждая селян не упускать удобного случая, пока войска заняты в городах [6, л. 82–83; 36, л. 14].

В условиях остановки движения стачком взял на себя обязательства по обеспечению города необходимыми товарами. Последнее осложнялось тем обстоятельством, что начиная с 14 декабря после разгрома «Люботинской республики» и порчи локомотивов мятежниками, движение из Харькова по направлению Сум и Полтавы полностью прекратилось. Несмотря на такие тревожные новости, Объединенный комитет сумел уверить обеспокоенных

горожан в том, что железнодорожники справятся с поставленной перед ними задачей: «поэтому бояться, что город из-за забастовки останется без необходимых припасов, нет оснований: железная дорога и далее будет доставлять все необходимое для города» [38, с. 141]. Уже 15 декабря стачком доставил на ст. Сумы соль, дрожжи и керосин.

Столкновения с правительственными войсками по всей стране скоро убедили даже сторонников мирного течения революции в необходимости дать отпор правительству. В декабре 1905 г. в Сумах в процесс формирования рабочей дружины активно подключаются и железнодорожники. Вместе с другими рабочими путейцы обеспечивали безопасность руководителей «Сумской крестьянской республики». В частности, охранником председателя Сумского уездного комитета ВКС А. Щербака являлся привратник грузового двора ст. Сумы Д. Андреев [37, л. 152]. По воспоминаниям С. Задорожного, председатель стачкома руководил приемом оружия, которое, очевидно, пришло по запросу со стороны лидера сумских крестьян [6, л. 49]. Наконец, рабочая дружина испытала свои силы во время попытки освободить в с. Краснополье, задержанного местными крестьянами члена уездного комитета ВКС А. Овчаренко. Несмотря на то, что А. Бройт выступил резко против отправки «экстренного» поезда, опасаясь стычки с крестьянами, большая часть забастовщиков поддержала эту инициативу. Организацией экспедиции занялся И. Вирко, заручившись поддержкой железнодорожников ст. Басы, в частности, К. Котенко, Г. Лукашова, конторщика службы движения М. Алешко, телеграфиста Дейниченко, смотрителя товарного двора М. Озерова, машиниста Дробязко, его помощника Гладкова и сцепщика А. Долженко. Со ст. Басы они снарядили поезд с двумя вагонами, в которых разместились, по разным данным, от 40 до 95 дружинников из числа рабочих Степановского сахарного и Сумского машиностроительного заводов, а также работников станций Сумы и Басы. Возглавил экспедицию председатель Сумской группы РСДРП, бывший контролер Белгород-Сумской железной дороги П. Степанов.

Вооруженная акция закончилась провалом. С прибытием 11 декабря на ст. Краснополье поезда крестьяне ударили в набат и с криками «забастовка приехала!» окружили рабочих. Попытка П. Степанова уговорить их оказалась неудачной. К тому же, как выяснилось, А. Овчаренко в селе не оказалось – накануне краснопольцы отпустили его домой. Дружинникам, не решившимся на бой с вооруженными холодным оружием крестьянами, под напором толпы пришлось срочно отступить к вагонам. После крестьяне разобрали рельсы и атаковали поезд, угрожая его поджечь. Конфликт мог приобрести совершенно драматическую развязку, если бы в дело не вмешался начальник ст. Краснополье С. Шотт, сумевший уговорить буянов не учинять расправу над «забастовщиками». Последним было предложено сдать в обмен на сдачу оружие. Всех участников «экспедиции» под контролем крестьян обыскала местная полиция, конфисковав 20 револьверов и записав их имена. Наконец, 13 декабря «экстренный» поезд вернулся на ст. Басы [8, л. 9; 9, л. 77; 18, с. 83; 25, с. 471; 31, с. 59; 35, с. 38; 37, с. 144, 152–154; 38, с. 139].

Неудачей также завершилась попытка железнодорожников по освобождению из-под стражи А. Щербака, арестованного 16 декабря в Сумах и спешно перевезенного в Лебедин. Узнав об этом, «целая банда вооруженных крестьян под начальством члена Сумского комитета Михаила Бондаренко со специальным поездом выехала со станции Боромля на станцию Лебединскую с целью освободить арестованного» – сообщал лебединский уездный исправник Н. Жилло. Во главе эскадрона драгун он встретил «делегатский» поезд в поле, однако никого задержать ему так и не удалось – поезд оказался пуст. Как выяснилось, телеграфисты ст. Лебедин успели предупредить своих коллег про высылку войск [32, с. 303–304].

Хотя на этот раз стычки удалось избежать, крестьянский лидер остался в руках сил порядка. В ответ на аресты в Сумском уезде крестьянский съезд в Сумах 19 декабря 1905 г. постановил арестовать местных чинов полиции, для чего были привлечены железнодорожники. По предложению А. Овчаренко, возглавившего операцию по поимке сумского уездного исправника В. Войцеховского, кондукторы, не доезжая ст. Басы должны были остановить поезд. Затем предполагалось схватить В. Войцеховского в купе и пересадить его в подводу для отправки в Сумы. Однако исправника его подчиненные успели предупредить об опасности, благодаря чему он удачно ускользнул из-под наблюдения железнодорожников и без осложнений прибыл в полицейское отделение [18, с. 83; 31, с. 65].

Неудачи вооруженных акций рабочей дружины продемонстрировали слабость революционных сил региона, обреченность оппозиции в условиях наступления правительствен-

ных сил. В конце 1905 года принимается целый пакет мер по возобновлению нормальной деятельности железных дорог и восстановлению контроля за ними со стороны Министерства путей сообщения. 29 ноября 1905 г. был выдан высочайший указ «О предоставлении местным властям права прибегать к применению чрезвычайных мероприятий в случаях прекращения или замешательства в сообщениях железнодорожном, почтовом и телеграфном», согласно которому право объявлять местности на положении усиленной или чрезвычайной охраны предоставлялось губернатору или градоначальнику, а не только правительству, как это предполагалось прежде. Также вводились «Правила чрезвычайной охраны на железных дорогах» (14 декабря 1905 г.), предоставлявшие возможность министру путей сообщения «в случаях возникновения опасности прекращения или замешательства в правильности движения железных дорог и телеграфных на них сообщений» вводить чрезвычайное положение, передавать их под управление Особого комитета при управлении дороги, который, в свою очередь, обязывался восстановить порядок и движение на участке. 2 декабря 1905 г. в ответ на волну беспорядков на ж/д были введены в действия именные высочайшие указы Сенату «О временных правилах о наказуемости участия в забастовках в предприятиях, имеющих общественное или государственное значение», распространенные также и на ж/д. «Правила» предполагали привлечение к судебной ответственности подстрекателей и участников забастовок на дорогах к тюремному заключению на срок от 4 до 16 мес. Наконец, за этими актами последовали циркуляры министра внутренних дел П. Дурново о разоружении железнодорожных служащих (от 17 декабря), применении оружия против «мятежников» (от 21 декабря) и про арест членов стачечных комитетов (от 30 декабря) [3, с. 113–114; 17, с. 518–522; 34, с. 103].

23 декабря Сумской уезд был переведен на положение чрезвычайной охраны, а 26 декабря в его границах было введено военное положение. В тот же день харьковский губернатор К. Старынкевич, опираясь на силу новых указов, передал приказ министра внутренних дел начальнику сумского гарнизона генералу Зарубину «раздавить забастовку Харьковско-Николаевской железной дороги самими суровыми мерами силой оружия; не прибегая к суду, истреблять главных мятежников без всякого снисхождения, отнюдь не стесняясь общественного положения мятежников...» [37, л. 9]. На станции начали прибывать войска, члены стачкома подверглись арестам. 25 декабря движение по ХНЖД полностью возобновилось.

Не смотря на аресты лидеров забастовщиков, железнодорожники все еще были готовы к сопротивлению, о чем свидетельствуют телеграммы от 3 и 4 января 1906 г. сумского временного генерал-губернатора с просьбой к начальнику Киевского военного округа прислать роту солдат на ст. Ворожба и эскадрон в Сумы, где намечались новые забастовки, а также требовал усилить гарнизон артиллерийскими орудиями и пулеметами. Также в январе 1906 г. сумской генерал-губернатор получал анонимные уведомления о том, что остающиеся на свободе «особо ярые революционеры на ст. Сумы» продолжили третировать восстановившегося на работе инженера М. Панова [37, л. 14–15, 36].

Не ожидая новых вспышек возмущения на станциях Сумской линии, уездный исправник и начальник Сумского отделения Кременчугского жандармского управления железных дорог А. Маринич при поддержке войск в короткий срок арестовали наиболее активных участники забастовок. 23 декабря 1905 г. был задержан А. Бройт, 31 декабря – И. Вирко, 9 января 1906 г. – Д. Лизин, 10 января – Д. Андреев, телеграфист М. Варшавский (все – служащие ст. Сумы), Г. Лукашев, К. Котенко, смотритель товарного двора Н. Озеров, конторщик М. Алешко, телеграфист И. Дейниченко (ст. Басы). Аресту также подвергались П. Шутченко и помощник передаточного агента ст. Басы С. Спиридонов, однако они вскоре по не совсем выясненным причинам были освобождены. Всего же на станциях Сумы и Басы было арестовано 12 железнодорожников [6, л. 62; 10, л. 2, 25–35, 82, 142, 146; 37, л. 143–154].

После арестов выяснялась различная степень вины участников забастовок. Некоторые из них, пытаясь избежать тяжелых последствий возможного судебного разбирательства, по малодушию или из хитрости объясняли свою сопричастность к действиям забастовщиков мотивами, далекими от экономической или политической борьбы. Например, М. Алешко в прошении на имя харьковского губернатора Н. Пешкова указывал, что его участие в «краснопольской экспедиции» было несознательным, что в поездке он преследовал исключительно личные цели, не связанные с теми, которые ставили перед собой члены рабочей дружины. Жена И. Вирко уверяла губернатора, что принятие на себя обязанностей секретаря

ря стачкома ее мужем стало результатом стечения обстоятельств вследствие «ловких» действий старших агентов, стремившихся к сведению счетов с коллегой и фактически подставивших его. Группа пребывавших в сумской тюрьме железнодорожников (среди них Д. Лизин) в письме к сумскому временному генерал-губернатору Н. Ходоровичу забастовку на Сумской линии определили как вынужденную меру, вызванную остановкой движения на узловых станциях Ворожба и Люботин. Стачкомы они назвали органами «обсуждения нужд служащих, вытекающих из трудного положения, созданного забастовкой». Обсуждения политической ситуации в стране на собраниях, по уверению заключенных, носили чисто «академический характер». Однако все указанные «случайные обстоятельства» и «недоразумения» при проверке их слов развенчивались показаниями свидетелей и наблюдениями полиции. Например, об И. Вирко у внутренних органов давно сложилось мнение, как о стороннике «крайних насильственных действий со стороны революционеров» [37, л. 144].

Довольно некрасиво со стороны авторов вышеупомянутого письма выглядело и указание ими на «несправедливость» того факта, что часть забастовщиков бросили в тюрьму, тогда как прочие активные участники выступления даже не были уволены [9, л. 76–77, 82, 92–95]. Последнее действительно имело место быть. К середине февраля 1906 г. из 42 уволенных служащих Сумской линии (станции Сумы, Басы, Белополье, Амбары) большая часть по-прежнему состояла из арестованных. К их числу не принадлежали лишённые места по ст. Басы помощник передаточного агента С. Спиридонов, по ст. Сумы письмоводитель П. Шутченко, по службе пути 1-го участка старший дорожный мастер И. Калиновский, барьерные сторожа Иван и Мария Гайдученко, постоянные ремонтные работники Е. Авраменко и К. Сердюк [6, л. 63; 7, л. 32–36]. Впрочем, и по самим арестованным власти приняли весьма снисходительное решение. Никто из активных участников забастовки на Сумской линии к судебному следствию так и не были привлечен. Харьковский губернатор Н. Пешков в письме Н. Ходоровичу по этому поводу писал следующее: «Принимая, однако, во внимание, что железнодорожная забастовка на Сумском участке не сопровождалась вооруженным захватом станции или каким-либо другими насильственными действиями, а выразилась лишь в забастовке, демонстрациях и произнесении антиправительственных речей, я полагал бы возможным... ограничиться вменением всем этим лицам в наказание время, проведенное ими под стражей и дело по охране прекратить». Через 4 месяца, проведенных в сумской или лебединской тюрьмах, все арестованные были освобождены. Из них Д. Андрееву, Г. Лукашеву, М. Алешко, А. Бройту, Д. Лизину и И. Вирко было предписано выселиться за пределы Сумского уезда [9, л. 106]. «Опасных» для общественной безопасности лиц предлагалось выселить в Вологодскую губернию. Однако и тут сумской генерал-губернатор проявил сдержанность, заменив предписание ссылки в Вологодский край на возможность поселиться в Полтавской губернии до снятия военного положения в Сумском уезде (для А. Бройта и И. Вирко) или в любой другой местности империи, исключая Сумской уезд или Харьковскую губернию. Куда более сложным испытанием для освобожденных забастовщиков оказалось невозможность трудоустроиться на новом месте, заботы о семьях, выселенных из квартир дорожным начальством, а также ухудшение здоровья вследствие пребывания в тюрьме [7, л. 50; 9, л. 104–109, 159, 170–171, 182].

Такую мягкость в отношении забастовщиков вопреки директивным постановлениям можно объяснить осознанием начальством пагубных последствий кадрового голода, могущего наступить после применения широких репрессивных мер, а также уверенностью представителей власти, что с изоляцией инициаторов стачек волнения впредь не повторятся (и действительно, новый всплеск политической активности железнодорожников Сумской линии наблюдался лишь в 1917 году), а также заступничеством со стороны самой железнодорожной полиции, связанной, по информации С. Задорожного, подковерными связями со многими служащими. Кроме того, оказались эффективными конспиративные меры, инициированные А. Бройтом, что помогло уберечь от ареста многих его сослуживцев.

Заключение

Выступление сумских железнодорожников – показательный эпизод из истории забастовочного движения на российских железных дорогах, которое преимущественно проходило мирным путем, как на станциях Сумы и Басы. Возникновение стачек на ж/д было обусловлено как тяжелыми условиями труда, так и откликом транспортников на политические про-

цессы в стране. Об этом свидетельствует на выделенном автором локальном уровне их активное участие в политической жизни региона, в установлении контактов с оппозиционными партийными группами и общественными организациями, а также антиправительственная риторика в речах руководителей стачки. Значительное влияние на железнодорожников станций Сумы и Басы оказывали события в других местностях империи (особенно вооруженные выступления в Москве, Харькове и Люботине), а также революционное влияние районного комитета ХНЖД.

В деятельности забастовщиков можно выделить несколько направлений: 1) захват руководства станциями и подвижным составом стачкомом, осуществление им управления ответственным участком линии; 2) обеспечение жителей уезда необходимыми продуктами в условиях товарного дефицита, вызванного всероссийскими забастовками на дорогах; 3) революционная пропаганда жителей уезда; 4) участие в образовании и переброске рабочей милиции. При этом, несмотря на малочисленность коллективов станций, деловая активность стачкома стала заметным фактором для вхождения железнодорожников на равных правах в состав уездного координационного революционного органа – Сумского объединенного комитета, на деле поспособствовав установлению двоевластия в регионе.

Став по сути передовым отрядом рабочего класса в Сумах, железнодорожники так и не заручились широкой поддержкой рабочих промышленных предприятий города, не проявивших высокой гражданской активности. По этой причине путейцы, очевидно, так и не решились применить оружие против сил правопорядка. К тому же уездная организация ВКС отказалась от вооруженной борьбы с правительством. Это, учитывая ее преимущественное влияние на население региона, обрекало все революционное движение на быстрый разгром, что сразу и произошло с объявлением Сумского уезда на военном положении.

Однако, несмотря на поражение стачечного движения, работники железнодорожного транспорта продемонстрировали умение солидарно отстаивать свои социальные и политические интересы, а также глубокое понимание связи их социального освобождения с задачами демократического обновления страны, составлявших основное содержание Первой русской революции.

Примечания:

1. Богатчук С. С. Боротьба українських залізничників за покращення економічного, соціального та політичного становища в кінці XIX – на поч. XX ст. // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. 2007. № 12. С. 15-19.
2. Богданов М. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. М.: Товарищество типографии А.И. Мамонтова, 1906. 60 с.
3. Бровцинова Е. Карательное законодательство царизма в борьбе с революцией 1905–1907 годов // История СССР. 1975. № 5. С. 110-117.
4. Гарчев П. Революційні події в Сумщині в грудні 1905 року // Ленінська правда. 1955. № 254. С. 2.
5. Государственный архив Сумской области (ГАСО). Ф. Р-2362. Оп. 1. Д. 6. Л. 84
6. ГАСО. Ф. Р-2362. Оп. 1. Д. 8. 126 л.
7. ГАСО. Ф. Р-2362. Оп. 1. Д. 11. 304 л.
8. ГАСО. Ф. Р-2362. Оп. 1. Д. 13. 47 л.
9. Государственный архив Харьковской области (ГАХО). Ф. 287. Оп. 1. Д. 1136. 185 л.
10. ГАХО. Ф. 287. Оп. 1. Д. 1137. 250 л.
11. Движение поездов // Харьковский листок. 27 октября 1905. С. 2.
12. Козирев П. 1905 рік на Сумщині // Ленінська правда. 1975. № 2. С. 2-3.
13. Кудінов Д. В. Страйк залізничників Сумської лінії Харківсько-Миколаївської залізниці в 1905 р. // Сумський історико-архівний журнал. 2011. № XII–XIII. С. 122-134.
14. Курас С. Периодическая печать дореволюционной России о правонарушениях на железнодорожном транспорте // Власть. 2012. № 9. С. 151–155.
15. Мельник Л. Формування робітничого класу на Україні. К.: Вища школа, 1988. 103 с.
16. Нестерцова С. М. Железнодорожники Украины в революции 1905-1907 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1985. 26 с.

17. Общий устав Российских железных дорог (по официальному изданию 1906 года). СПб.: Б.и., 1908. 1127 с.
18. Овчаренко А. Спогади про революцію на Сумщині // 1905 рік на Сумщині: Зб. ст. Суми: Плуг і молот, 1930. С. 81-83.
19. Парасунько О. До питання про становище робітників на залізничному транспорті України в другій половині XIX ст. Наукові записки Інституту Історії АН УРСР. 1957. Т. 9. С. 127-159.
20. Пушкарева И. Железнодорожники России – активные участники Октябрьской политической стачки 1905 года // Вопросы истории. 1958. № 12. С. 152-169.
21. Пушкарева И. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М.: Наука, 1975. 390 с.
22. Пушкарева И. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1905-1907 гг. (К вопросу о социально-экономическом положении железнодорожников) // История СССР. 1957. № 3. С. 159-175.
23. Рашин А. Формирование рабочего класса России. М.: Изд-во соц.-эк. лит-ры, 1958. 623 с.
24. Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1955. Ч. 2. 609 с.
25. Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Высший подъем революции 1905-1907 гг. Вооруженные восстания. Ноябрь-декабрь 1905 года. М.: Изд-во АН СССР, 1956. Ч. 3. Кн. 1. 696 с.
26. Революция 1905-1907 гг. на Украине. Сборник документов и материалов в двух томах. К.: Госполитиздат УССР, 1955. Т. II. Ч. I. 458 с.
27. Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. // Образование. 1906. № 11. С. 17-47.
28. Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. // Образование. 1907. № 6. С. 24-53.
29. Романов В. Движение среди служащих и рабочих русских железных дорог в 1905 г. // Образование. 1907. № 7. С. 64-98.
30. Ростов Н. Железнодорожники России в революционном движении 1905 г. М.-Л.: Изд-во ЦКЖД, 1926. 155 с.
31. Сердюк М. До 25-річчя 1905 року (Спогади про революційні події на Сумщині) // 1905 рік на Сумщині: Зб. ст. Суми: Плуг і молот, 1930. С. 53-69.
32. Харьков и Харьковская губерния в первой русской революции 1905-1907 гг.: Сборник документов и материалов. Харьков: Харьк. обл. изд-во, 1955. 425 с.
33. Харьковская судебная палата. Вооруженное восстание на ст. Люботин // Право. 1907. № 3. С. 221-238.
34. Царизм в борьбе с революцией 1905-1907 гг.: Сборник документов. М.: Гос. соц.-экон. изд., 1936. 336 с.
35. ЦГИАУК. Ф. 336. Оп. 1. Д. 914. 50 л.
36. ЦГИАУК. Ф. 336. Оп. 1. Д. 1891. 28 л.
37. ЦГИАУК. Ф. 1682. Оп. 1. Д. 1. 298 л.
38. Щербак А. 1905 год в Сумском уезде // 1905 рік на Сумщині: Зб. ст. Суми: Плуг і молот, 1930. С. 129-143.

References:

1. Bogatchuk S. S. Borot'baukraïns'kikhzaliznichnikivzapokrashchennyaekonomichnogo, sotsial'nogotapolitichnogostanovishcha v kintsiKhIKh – napoch. KhKhst. // NaukovizapiskiVinnits'kogoderzhavnogopedagogichnogouniversitetuimeniMikhailaKotsyubins'kog o. 2007. № 12. S. 15-19.
2. Bogdanov M. Ocherkipoistoriizheleznodorozhnykhzabastovok v Rossii. M.: Tovarithchestvotipografii A. I. Mamontova, 1906. 60 s.
3. Brovtsinova E. Karatel'noezakonodatel'stvotsarizma v bor'be s revolyutsiei 1905–1907 godov // Istoriya SSSR. 1975. № 5. S. 110-117.
4. Garchev P. Revolyutsiinipodii n Sumshchini v grudni 1905 roku // Lenins'kapravda. 1955. № 254. S. 2.

5. Gosudarstvennyi arkhiv Sumskoi oblasti (GASO). F. R-2362. Op. 1. D. 6. L. 84
6. GASO. F. R-2362. Op. 1. D. 8. 126 l.
7. GASO. F. R-2362. Op. 1. D. 11. 304 l.
8. GASO. F. R-2362. Op. 1. D. 13. 47 l.
9. Gosudarstvennyi arkhiv Khar'kovskoi oblasti (GAKhO). F. 287. Op. 1. D. 1136. 185 l.
10. GAKhO. F. 287. Op. 1. D. 1137. 250 l.
11. Dvizhenie poezdov // Khar'kovskii listok. 27 oktyabrya 1905. S. 2.
12. Kozirev P. 1905 rikna Sumshchini // Lenins'ka pravda. 1975. № 2. S. 2-3.
13. Kudinov D. V. Straike izalichnikiv Sums'koilini Kharkivs'ko-Mikolaivs'koizalichnitsi v 1905 r. // Sums'kii istoriko-arkhivni izhurnal. 2011. № XII–XIII. S. 122-134.
14. Kuras S. Periodicheska yapechat'dorevolutsionnoi Rossii o pravonarusheniyakh nazheleznodorozhnom transporte // Vlast'. 2012. № 9. S. 151–155.
15. Mel'nik L. Formuvannya robotnichogoklasuna Ukraini. K.: Vishchashkola, 1988. 103 s.
16. Nestertsova S. M. Zheleznodorozhniky Ukrainy v revolyutsii 1905-1907 gg.: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk: 07.00.02. M., 1985. 26 s.
17. Obshchii ustav Rossiiskikh zheleznykh dorog (pofitsial'nomu izdaniyu 1906 goda). SPb.: B.i., 1908. 1127 s.
18. Ovcharenko A. Spogadiprorevolyutsiyuna Sumshchini // 1905 rikna Sumshchini: Zb. st. Sumi: Plug i molot, 1930. S. 81-83.
19. Parasun'ko O. Dopitannya pro stanovishcherobitnikov nazalichnomu transportu Ukraini v drugiipolovini XIX st. Naukovizapiski Institutu Istorii AN URSS. 1957. T. 9. S. 127-159.
20. Pushkareva I. Zheleznodorozhniky Rossii – aktivnye uchastniki Oktyabr'skoipolicheskoi stachki 1905 goda // Voprosy istorii. 1958. № 12. S. 152-169.
21. Pushkareva I. Zheleznodorozhniky Rossii v burzhuazno-demokraticheskikh revolyutsiyakh. M.: Nauka, 1975. 390 s.
22. Pushkareva I. Zarobotnaya plata zheleznodorozhnikov nakanunerevolutsii 1905-1907 gg. (K voprosu o sotsial'no-ekonomicheskopolozhenii zheleznodorozhnikov) // Istoriya SSSR. 1957. № 3. S. 159-175.
23. Rashin A. Formirovanie rabochegoklassa Rossii. M.: Izd-vo sots.-ek. lit-ry, 1958. 623 s.
24. Revolyutsiya 1905-1907 gg. v Rossii. Dokumenty i materialy. Vserossiiskaya politicheskaya stachka v oktyabre 1905 goda. M.-L.: Izd-vo AN SSSR, 1955. Ch. 2. 609 s.
25. Revolyutsiya 1905-1907 gg. v Rossii. Dokumenty i materialy. Vysshii pod'em revolyutsii 1905-1907 gg. Vooruzhennyye vosstaniya. Noyabr'-dekabr' 1905 goda. M.: Izd-vo AN SSSR, 1956. Ch. 3. Kn. 1. 696 s.
26. Revolyutsiya 1905-1907 gg. na Ukraine. Sbornik dokumentov i materialov v dvukhtomakh. K.: Gospolitizdat USSR, 1955. T. II. Ch. I. 458 s.
27. Romanov V. Dvizhenie sredisluzhashchikh i rabochikh russkikh zheleznykh dorog v 1905 g. // Obrazovanie. 1906. № 11. S. 17-47.
28. Romanov V. Dvizhenie sredisluzhashchikh i rabochikh russkikh zheleznykh dorog v 1905 g. // Obrazovanie. 1907. № 6. S. 24-53.
29. Romanov V. Dvizhenie sredisluzhashchikh i rabochikh russkikh zheleznykh dorog v 1905 g. // Obrazovanie. 1907. № 7. S. 64-98.
30. Rostov N. Zheleznodorozhniky Rossii v revolyutsionnom dvizhenii 1905 g. M.-L.: Izd-vo TsK ZhD, 1926. 155 s.
31. Serdyuk M. Do 25-riichyia 1905 roku (Spogadiprorevolyutsiiinipodiina Sumshchini) // 1905 rikna Sumshchini: Zb. st. Sumi: Plug i molot, 1930. S. 53-69.
32. Khar'kov i Khar'kovskaya guberniya v pervoirusskoirevolutsii 1905-1907 gg.: Sbornik dokumentov i materialov. Khar'kov: Khar'k. obl. izd-vo, 1955. 425 s.
33. Khar'kovskaya sudebnaya palata. Vooruzhennoe vosstaniye nast. Lyubotin // Pravo. 1907. № 3. S. 221-238.
34. Tsarizm v bor'be s revolyutsiei 1905-1907 gg.: Sbornik dokumentov. M.: Gos. sots.-ekon. izd., 1936. 336 s.
35. TsGIAUK. F. 336. Op. 1. D. 914. 50 l.
36. TsGIAUK. F. 336. Op. 1. D. 1891. 28 l.

37. TsGIAUK. F. 1682. Op. 1. D. 1. 298 l.

38. Shcherbak A. 1905 god v Sumskomuezde // 1905 riknaSumshchini: Zb. st. Sumi: Plug i molot, 1930. S. 129-143.

УДК 908(477.52)«1905»::[323.264:656.211Сумы]

Забастовки железнодорожных рабочих и служащих на станциях Сумы и Басы в 1905 году

Дмитрий Валерьевич Кудинов

Сумской областной институт последипломного педагогического образования, Украина
40070, г. Сумы, ул. Римского-Корсакова, 5

Кандидат исторических наук, доцент

E-mail: dmytro.kudinov@gmail.com

Аннотация. Рассматривается участие работников станций Сумы и Басы в забастовках Сумской линии Харьковско-Николаевской железной дороги в октябре – декабре 1905 г. в качестве типичного для второстепенных линий эпизода стачечного движения (с мирной повесткой выступления). Указываются общие с железнодорожниками России экономические причины возникновения волнения. Восстановлена хронология забастовочного движения, указываются имена наиболее активных его участников, исследуется их судьба после арестов. Особое внимание обращено на действия железнодорожников по развитию революционного движения в Сумском уезде, совместных попытках с организацией Крестьянского союза установить контроль над регионом.

Ключевые слова: станция, железная дорога, железнодорожные служащие, забастовка, стачечный комитет, Сумы, Басы, Сумская линия Харьковско-Николаевской железной дороги.