

INSTITUT OF LITHUANIAN HISTORY

THE YEAR-BOOK
OF LITHUANIAN
HISTORY

1993

VILNIUS 1994

INSTITUT FÜR LITAUISCHE GESCHICHTE

JAHRBUCH
FÜR LITAUISCHE
GESCHICHTE

1993

VILNIUS 1994

LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

90 014 001
1994

LIETUVOS
ISTORIJOS
METRAŠTIS
1993 METAI



VILNIUS, MOKSLO IR ENCIKLOPEDIJŲ LEIDYKLA, 1994

UDK 947.45

Li 237

Redakcinė kolegija:

Vytautas MERKYS (vyr. redaktorius), Antanas TYLA (vyr. redaktoriaus pavad.), Al-
fonsas EIDINTAS, Vytautas KAZAKEVICIUS, Vacys MILIUS, Gediminas RŪDIS,
Rita STRAZDŪNAITĖ (sekretorė)

Redakcijos adresas:

2600 Vilnius, T. Kosciuškos 30

Išleista pagal Lietuvos istorijos instituto užsakymą

ISBN 5-420-01308-8

© Lietuvos istorijos institutas, 1994

RASA LEVIŠKAITE

LIETUVIAI GELEŽINKELININKAI RUSIJOS IMPERIJOJE XIX AMŽIAUS II PUSĖJE—XX AMŽIAUS PRADŽIOJE

Apie lietuvius geležinkelio tarnautojus ir darbininkus Rusijos imperijoje XIX a. II pusėje—XX a. pradžioje specialių mokslinių publikacijų nėra. Pažymėtinos R. Vėbros¹, A. Eidinto², L. Truskos³, P. Čepėno⁴ studijos apie lietuvių inteligentijos susidarymą ir įsidarbinimą, lietuvių emigraciją bei migraciją. E. Griškūnaitė⁵ ir G. Kosakovskis⁶ svarbiausią dėmesį skyrė Lietuvos geležinkelio darbininkų socialinei kovai 1905 metais.

Autorė tyrinėjo lietuvių tautybės geležinkelio tarnautojų ir darbininkų pasiskirstymą Rusijos imperijos gubernijose, lietuvių geležinkelininkų kolonijų susidarymą, jų tautines aspiracijas.

Straipsnio svarbiausias statistinis šaltinis yra 1897 m. Rusijos imperijos gyventojų surašymo duomenys. Nors daugelis istorijos tyrinėtojų pažymėjo, kad jie nėra tikslūs ir yra gana tendencingi, vistiek jie iš dalies atspindi minėtos profesinės grupės žmonių pasiskirstymą. Naudotasi t. p. to meto informaciniais leidiniais, periodine spauda, memuarine literatūra, Vilniaus universiteto bibliotekos Rankraščių skyriuje esančiais „Lietuvių geležinkelininkų sąjungos įstatais“.

Pagal 1897 m. gyventojų surašymą Rusijos imperijoje buvo 6559 lietuviai, dirbę geležinkelio tarnautojais ar darbininkais. Šie duomenys nepilni ir netikslūs. Tose Rusijos imperijos gubernijose, kur lietuvių gyveno mažiau, per surašymą jie nebuvo skiriami nuo latvių. Tačiau tokių kartu su latviais suskaičiuotų lietuvių, dirbusių geležinkelininkais ir tarnautojais, buvo nedaug — ne daugiau kaip dvidešimt⁷. Žinant, kad dauguma to meto lietuvių buvo valstiečiai ir tik nedidelis procentas buvo miestiečiai bei bajorai, geležinkelininkų nebuvo taip mažai.

Rusijos susisiekimo ministras A. K. Krivošejinas⁸ 1894 m. vasario 20 d. paskelbė taisykles, nustatančias kadru parinkimą geležinkelyje. Į tarnybą aukštesnėms pareigoms buvo uždrausta prīmti katalikų bei kitų tikybu lenkų ir vokiečių kilmės asmenis. Jie negalėjo užimti daugiau kaip 25—40% žemesnių pareigybių. Nepageidaujami asmenys per 5 metus turėjo būti pakeisti stačiatikiais. Į atleidžiamų asmenų kategoriją turėjo patekti ir lietuviai: jie buvo katalikai, dažnai buvo tapatinami su lenkais. Minėtos taisyklės galiojo ne tik Rusijos imperijos vakarų gubernijose, bet ir Peterburgo, Pskovo, Chersono, Besarabijos, t. p. Lenkijos Karalystėje⁹.

1886 m. Rusijos geležinkelio 50% tarnautojų buvo katalikai, daugiausia lenkai, tačiau tarp jų tikriausiai nemaža buvo ir lietuvių¹⁰, nes per Lietuvą jau buvo nutiesti visi pagrindiniai geležinkeliai¹¹. 1897 m. surašymo duomenimis geležinkelio tarnautojų katalikų buvo likę tik 33,5%. A. Tiškevičius (slapyvardis — Grafas Leliva) pažymėjo, kad iki XIX a. pabaigos taisyklėse skelbti nurodymai buvo įgyvendinti.

1 lentelė. Lietuviai geležinkelininkai Rusijos imperijoje (1897) *

Gubernijos, sritys	Vyrai		Moterys		Iš viso
	viengungiai	vedę	netekėjusios	ištekėjusios	
1. Černigovo gub.	8	3	—	8	19
2. Estijos gub.	6	—	—	6	12
3. Gardino gub.	5	3	1	5	14
4. Jekaterinoslavo gub.	22	2	—	6	30
5. Jenisiejaus gub.	11	1	1	2	15
6. Kauno gub.	655	676	81	1137	2549
7. Kubanės gub.	10	1	—	4	15
8. Kuršo gub.	401	125	5	281	812
9. Livonijos gub.	113	27	5	57	202
10. Maskvos gub.	12	3	—	—	15
11. Minsko gub.	16	11	4	14	45
12. Mogiliovo gub.	9	9	1	12	31
13. Novgorodo gub.	11	—	—	—	11
14. Orenburgo gub.	1	—	—	—	1
15. Oriolo gub.	—	—	—	1	1
16. Pakaspijo sritis	9	1575	199	2743	6559
17. Pskovo gub.	9	7	1	15	32
18. Sankt Peterburgo gub.	129	34	3	54	220
19. Saratovo gub.	5	—	—	—	5
20. Smolensko gub.	2	—	—	—	2
21. Suvalkų gub.	216	302	54	522	1094
22. Tereko sritis	10	—	—	1	11
23. Tobolsko gub.	3	1	—	2	6
24. Tomsko gub.	7	6	—	5	18
25. Tverės gub.	1	1	—	1	3
26. Ūfos gub.	9	5	—	10	24
27. Varšuvos gub.	4	2	—	—	6
28. Vilniaus gub.	322	330	43	561	1256
29. Vitebsko gub.	36	26	—	39	101
Iš viso:	2042	1575	199	2743	6559

* Lentelė sudaryta remiantis 1897 m. Rusijos imperijos gyventojų surašymo duomenimis.

Pagal 1897 m. surašymą, daugiausia geležinkelio tarnautojų ir darbininkų lietuvių dirbo Kauno gubernijoje — 2549, Vilniaus gubernijoje — 1256, Suvalkų gubernijoje — 1094 (žr. 1 lentelę). Daugiausia lietuvių geležinkelio tarnautojų ir darbininkų dirbo Lietuvos miestuose: Šiauliuose — 99, Vilniuje — 64, Kaune — 38, Panevėžyje — 19 (žr. 2 lentelę). Daugumą geležinkelio darbuotojų lietuviškose gubernijose sudarė rusų, baltarusių,

lenkų tautybės asmenys. Lietuvių procentas geležinkelio tarnybose buvo artimas taisyklėse nustatytam, jie užėmė žemiausias pareigybes arba buvo darbininkai¹³. Tačiau ilgainiui situacija keitėsi. A. Ružancovas pažymėjo, kad 1914 m. lietuvių etninėse teritorijose geležinkelio darbuose jau buvo nemažai vietos lietuvių ir lenkų. Jis atkreipė dėmesį į tokias stočių viršininkų pavardes: Lūšės — V. Politauskis, Dabikinės — V. Stankevičius, Papilės — J. Grigelis, Šilėnų — P. Bazurevičius, Radviliškio — J. Baranavičius, Baisogalos — J. Čebotarius, Dotnuvos — A. Batiunė, Rokiškio — P. Masilkevičius, Obelių — S. Kazakevičius, Utenos — B. Teišerskis, Anykščių — K. Mackevičius ir pan. A. Ružancovas laisvai išvertė iš rusų kalbos pavardes, kurios rusiškame leidinyje buvo transkribuotos. Todėl dabar sunku nustatyti kurios pavardės yra lietuvių, o kurios lenkų. Šio autoriaus duomenimis, 1914 metais Lietuvoje iš 37 stočių viršininkų 59,4% buvo katalikai, 32,4% — stačiatikiai, 8,2% — evangelikai¹⁴.

Rusijos imperijos administracija lietuvių tautos, ypač inteligentijos, atžvilgiu varė diskriminacinę politiką. Todėl ir tarnybas geležinkelyje lietuviai dažniau gaudavo tolesnėse Rusijos gubernijose. Pačios gausiausios lietuvių geležinkelininkų kolonijos buvo gretimose Kuršo (812 žmonių) ir Livonijos (202) gubernijose, gerokai mažiau lietuvių buvo Estijos ir Varšuvos gubernijose. Iš 812 Kuršo gubernijos lietuvių ypač daug tarnavo Liepojoje — 589 žmonės. Dauguma buvo kilę iš Žemaitijos. Šiek tiek mažesnė, tačiau trečia pagal dydį (neskaitant Lietuvos) lietuvių geležinkelininkų kolonija buvo Livonijos gubernijoje — 202 žmonės. 176 jų dirbo Rygoje¹⁵. Rygos—Oriolo geležinkelyje daug metų tarnavo Jonas Grigaitis-Grigaliūnas, buvo renkamas net į geležinkelio valdybą. Jis buvo aktyvus visų Rygos lietuvių draugijų dalyvis¹⁶. Dar minėtinas Edvardas Franskevičius¹⁷ ir kiti. Kiek tolesnėse gubernijose lietuvių geležinkelininkų buvo žymiai mažiau: Varšuvos — 6, Estijos — 12¹⁸.

Lietuvių geležinkelio darbuotojų buvo beveik visose Baltarusijos gubernijose. Vitebsko gubernijoje jie (101 žmogus) buvo maždaug tolygiai pasiskirstę po miestus ir apskritis. Kitose Baltarusijos gubernijose lietuvių geležinkelininkų buvo mažiau: Minsko — 45, Mogiliovo — 31, Černigovo — 19, Gardino — 14¹⁹.

Surašymo duomenimis, Ukrainos Jekaterinoslavo gubernijos geležinkelyje dirbo 30 lietuvių²⁰. Dar 1880—1887 m. Peterburgo susisiekimo inžinierių instituto auklėtinis S. Krakauskas dirbo Charkovo traukos tarnyboje ir pedagoginį darbą geležinkelio mokykloje²¹. Per I pasaulinį karą Ukrainos ir Krymo geležinkelių linijas tiesė ir Adolfas Murza, baigęs Peterburgo technologijos ir Peterburgo kelių susisiekimo institutus²².

Lietuviai dirbo ir daugelio Rusijos gubernijų geležinkelių tarnybose: Sankt Peterburgo — 220, Pskovo — 32, Maskvos — 15, Novgorodo — 11, Saratovo — 5, Tverės — 3, Smolensko — 2, Oriolo — 1. Įdomu, kad ir tolimoje Kubanės gubernijoje dirbo 15 lietuvių grupė²³. Pavyko aptikti ir konkretesnių duomenų. Pavyzdžiui, Šiaurės Vakarų geležinkelio Gatčinos stotyje raštininku dirbo J. Kondratavičius²⁴, Moršansko—Syzranės ir Maskvos—Kursko geležinkelio ruožuose dar prieš 1897 m. surašymą dirbo Silvestras Krakauskas²⁵, Maskvos—Kazanės geležinkelyje stoties viršininko

pareigas ilgus metus ėjo Juozas Starkevičius, baigęs Veiverių mokytojų seminariją²⁶.

Nuo XIX a. II pusės Rusijos valdžia spartino Uralo, Sibiro, Užkaukazės, Vidurinės Azijos kolonizaciją. Ji skatino gyventojus, ypač iš tankiau apgyvendintų vakarinių imperijos teritorijų, kurtis dar neįsisavintose žemėse, siūlydama geras gyvenimo sąlygas, aukštesnius atlyginimus. 1897 m. Ufos gubernijoje, prie Uralo kalnų jau dirbo 24 lietuviai geležinkelininkai. Lietuvių buvo ir Sibire: Tomsko gubernijoje — 18, Jenisiejaus — 15, Tobolsko — 6²⁷. Sibire lietuviai daugiausia kūrėsi palei Sibiro geležinkelį išsimėčiusiose gyvenvietėse²⁸. Lietuviai ten kartais užimdavo ir palyginti aukštas pareigas. Štai J. Gasiūnas tarnavo Tomsko geležinkelio valdyboje, vėliau dirbo Tomsko geležinkelio sandėlio vedėju²⁹. Citos geležinkelio ruožo viršininkas buvo Statkevičius³⁰.

2 lentelė. **Lietuviai geležinkelininkai Rusijos imperijos miestuose (1897 m.)***

Miestai	Vyrai		Moterys		Iš viso
	nevedę	vedę	netekėjusios	ištekėjusios	
1. Bobruiskas	3	3	—	3	9
2. Gomelis	2	—	—	2	4
3. Groznas	5	—	—	—	5
4. Kaunas	13	2	—	23	38
5. Liepoja	304	84	—	201	589
6. Maskva	8	3	—	—	11
7. Mintauja	3	4	—	7	14
8. Panevėžys	11	6	—	2	19
9. Pinskas	—	—	2	4	6
10. Polockas	1	2	—	1	4
11. Ryga	99	25	1	51	176
12. Sankt Peterburgas	86	12	—	25	123
13. Siauliai	28	27	6	38	99
14. Varšuva	4	2	—	—	11
15. Vilnius	20	15	—	29	64
16. Vitebskas	7	4	—	3	14
17. Volkovyskas	1	3	1	1	6

* Lentelė sudaryta remiantis 1897 m. Rusijos imperijos gyventojų surašymo duomenimis. Miestai, kuriuose buvo po keletą lietuvių, lentelėje nenurodyti. Iš viso miestuose buvo 1320 lietuvių geležinkelininkų: 892 vyrai ir 428 moterys.

Siek tiek daugiau lietuvių dirbo Šiaurės Kaukaze ir Užkaukazėje. Rusijos valdžia itin varžė vietos gyventojų galimybę gauti valdiškų tarnybų. Todėl įstaigoje daugiausia dirbo iš kitur atvykę žmonės. Tarp jų pasitaikydavo ir lietuvių³¹.

1897 m. Šiaurės Kaukazo Tereko srityje jau buvo 11 lietuvių geležinkelio tarnautojų: Grozne — 5, Piatigorsko apygardoje — 4 ir pan.³²

Apie 1890 m. Tiflise pradėjo kurtis gausiausia Užkaukazės lietuvių kolonija. Visi lietuviai čia buvo iš atitarnavusių kareivių³³. Pastarieji, per tarnybos metus kiek susipažinę su vietos gyvenimu, Lietuvoje neturėdami ar mažai turėdami žemės ir negalėdami tėvynėje užimti valdiškų tar-

nybų, po karo tarnybos čia susirasdavo valdišką darbą. Taip buvo ir kituose Rusijos imperijos pakraščiuose. Dauguma lietuvių dirbo geležinkelio tarnyboje ir gyveno netoli geležinkelio stoties bei Nachalovkos ir Didubos priemiesčiuose³⁴. Dėl kolonijinės Rusijos valdžios politikos vietos gyventojai uždarbiaudavo prie geležinkelio tik kaip paprasti darbininkai. Tuo tarpu atvykėliai lietuviai užimdavo palyginti neblogas raštininkų, geležinkelio meistrų, konduktorių, svėrėjų ir panašias vietas³⁵. Buvo lietuvių, kurie užėmė ir palyginti aukštas pareigas. Zugdidyje gyveno inžinierius Petras Vileišis, vadovavęs Juodosios jūros geležinkelio tiesimo darbams³⁶. Silvestras Krakauskas šešerius metus dirbo Užkaukazės geležinkelio valdyboje ir dvidešimt šešerius buvo kelio ruožo viršininkas (iki sugrįžimo į nepriklausomą Lietuvą)³⁷. 1913 m. pradžioje įsisteigus „Tifliso lietuvių savitarpio pašalpos draugijai“, dauguma jos narių buvo geležinkelio darbuotojai³⁸.

Po 1917 m. Vasario revoliucijos Rusijoje lietuviai pradėjo telktis, norėdami grįžti į Lietuvą. Suaktyvino veiklą kai kurios lietuvių kolonijos. I pasaulinio karo pabaigoje, sustiprėjus Turkijos grėsmei, geležinkelio tarnautojai iš tolimesnių Užkaukazės pasienio stočių telkėsi arčiau centro, geležinkelių sankirtoje esančiame Aleksandropolyje³⁹. Šio miesto lietuvių švietimo draugijoje buvo apie 20 tarnautojų. Tarp jų geležinkelio konduktoriai L. Stanionis (minėtos draugijos pirmininkas), J. Boginskas, I. Vitkauskas, P. Pipiras, geležinkelio tarnautojas K. Vilkas⁴⁰. Panašiomis aplinkybėmis įsisteigė ir tolimiausios Užkaukazėje Rusijos tvirtovės Karso lietuvių kultūros ir švietimo draugija⁴¹. Jos dauguma narių buvo geležinkelininkai, draugija rūpinosi jų organizavimu. Draugijos valdyba kreipėsi į Rusijos lietuvių tautos tarybą, prašydama pradėti registruoti lietuvius geležinkelininkus, kad grįžę į Lietuvą jie būtų aprūpinti tarnyba. Tuo tikslu į visus lietuviškus laikraščius buvo pasiųstas Karso lietuvių geležinkelininkų atsišaukimas. Jis ragino lietuvius, dirbančius Rusijos geležinkelių tarnyboje, organizuotis⁴². Minėtai draugijai priklausė geležinkelio tarnautojai K. Abžarnis, A. Dievulis, J. Dubinskas ir kt.⁴³

1897 m. geležinkelio darbuotojų lietuvių buvo ir Vidurinėje Azijoje. Dėl neįprastų klimato sąlygų ir nepažįstamos vietos žmonių kultūros jų nebuvo daug ir apie juos beveik nėra duomenų. Minėtina Pakaspijo sritis, kurioje prie geležinkelio dirbo 9 lietuviai, ir Orenburgo gubernija, kurioje jų tebuvo vienas⁴⁴. Jau XX a. pradžioje J. Pranaitytė kelionės po Europą ir Aziją aprašymuose mini Krasnovodsko geležinkelio tarnautojus Širšiniavičius ir Prošugalvičius, Kizil-Arvate — Žemaitį. Ji su apgailėstavimu rašo apie greitą tų tolimų kraštų lietuvių nutautėjimą⁴⁵.

Iš straipsnyje panaudotų 1897 metų gyventojų surašymo duomenų galima spręsti tik apie lietuvių geležinkelininkų kolonijų atsiradimo už etninės Lietuvos žemių pradžią. Vėlesnių metų duomenys leidžia teigti, kad lietuvių, dirbančių geležinkelyje, daugėjo. Pavyzdžiui, 1897 m. Užkaukazėje dar nebuvo minima lietuvių geležinkelininkų. Tuo tarpu P. Gudelis atsiminimuose rašo apie ten XX a. pradžioje buvusią gausią lietuvių geležinkelininkų koloniją.

Šios profesijos žmonės buvo ne tik vieni iš aktyviausių lietuviškų draugijų, bet ir viso visuomeninio bei kultūrinio gyvenimo dalyvių. Kilus I pa-

sauliniam karui, geležinkelininkai priklausė nemobilizuojamųjų į kariuomenę žmonių kategorijai. Jie įvairiausiose imperijos vietose rūpinosi nuo karo nukentėjusiais lietuviais. Pavyzdžiui, Lietuvių draugijos nukentėjusiems dėl karo šelpti Vitebsko komiteto narys buvo geležinkelio tarnautojas J. Grigaitis-Grigaliūnas⁴⁶, Tomsko komiteto pirmininkas — geležinkelio sandėlio vedėjas J. Gasiūnas⁴⁷, Tifliso lietuvių savitarpio pagalbos draugijos pirmininkas — geležinkelio tarnautojas Augulis⁴⁸.

1918 m. pradžioje lietuviai telkėsi, norėdami organizuoti grįžti į Lietuvą. V. Bičiūno tvirtinimu, jis ir P. Karvelis paragino Sank Peterburge įsteigti „Lietuvių geležinkelininkų sąjungą“. Pagrindinis jos tikslas buvo organizuoti ir vienyti lietuvius, dirbančius geležinkelyje, kad sugrįžę į Lietuvą jie gautų panašų darbą. Įstatuose buvo pabrėžta, kad sąjunga yra nepartinė organizacija. Artimiausi uždaviniai: rūpintis narių materialiniais reikalais, organizuoti grįžimą į Lietuvą; užmegzti santykius su kitomis geležinkelininkų organizacijomis; registruoti geležinkelyje dirbančius lietuvius; plėtoti kultūros ir švietimo veiklą. Nariais galėjo būti geležinkelio darbuotojai ir specialiųjų geležinkelininkų mokyklų moksleiviai. Buvo planuojama, kad aukščiausias sąjungos organas bus visuotinis narių suvažiavimas, o administracinis — valdyba. Sąjungos lėšas sudarė narių mokesčiai, aukos, per kultūros renginius gautas pelnas. Sąjungą likviduoti galėjo tik visuotinis narių susirinkimas. Įstatai buvo paskelbti 1918 m. liepos 5 dieną.

Rankraštyne saugomo įstatų egzemplioriaus viršelyje yra įdomus ranka įrašytas užrašas. Lietuvių geležinkelininkų sąjungos valdybos pirmininkas A. Jucevičius, išvykdamas į Rusijos gilumą reevakuacijos reikalais, prašė minėtos sąjungos valdybos narį V. Bičiūną atstovauti sąjungai ir ginti jos reikalus Lietuvoje⁴⁹.

Tuo metu Lietuvoje prie Susisiekimo ministerijos jau buvo įsteigta į Lietuvą grįžtančių geležinkelininkų registracijos įstaiga, rinkusi darbu tinkamus geležinkelio tarnautojus⁵⁰.

Kuriantis nepriklausomos Lietuvos geležinkeliui, jo darbuotojais dažniausiai tapdavo iš Rusijos sugrįžę geležinkelio tarnautojai lietuviai. Jie gerai žinojo Rusijos geležinkelių tvarką ir padėjo Lietuvoje ją įdiegti. Nors kai kurie prastai kalbėjo lietuviškai⁵¹, dalis jų prisidėjo prie specifinės geležinkelio terminijos lietuvių kalba kūrimo.

P r i e d a s .

Įstatai Lietuvių geležinkelininkų sąjungos *

I. Sąjungos tikslas ir jos uždaviniai:

§1. Lietuvių geležinkelininkų sąjungos tikslas yra: organizuoti ir vienyti visus lietuvius, besidarbuojančius ant geležinkelių, kad pagryžus Lietuvon duoti paspirtį sudarymui tam tikro administracinio ir techninio aparato, kuris galėtų apimti visus Lietuvos valstybės geležinkelių reikalus.

* Dokumento kalba netaisyta, tik sudėti skyrybos ženklai.— Red.

§2. Sąjunga visą savo darbą veda nepartijiniais pamatais.

§3. Savo darbe sąjunga turi sekančius artimiausius uždavinius:

a) išaiškinti ir palengvinti darbo ir gyvenimo sąlygas Lietuvon be-
grižtant;

b) esant tinkamoms sąlygoms, organizuoti savo narių gražinimą Lie-
tuvon;

c) susinešti su įvairiomis geležkelių organizacijomis bei įstaigoms, ku-
rios galėtų Sąjungos darbą palengvinti;

Pastaba. Aplamai Lietuvių Geležinkelininkų Sąjunga gali susinešti ir turė-
ti tam tikrus santykius su įvairiomis organizacijomis, turinčiomis bendrus
tikslus, siekinius ir t. t.

d) vesti registraciją visų geležkelių tarnautojų lietuvių;

e) steigti komisijas, sekcijas, kuopas, išrišimui visokių specialių klau-
simų, kaip antai: išdirbimą normų, terminologijos, nomenklatūros ir t. t.;

f) steigti geležkelio amato kursus, vidurines bei aukštesnes mokyklas.

§4. Sąjunga turi visas juridinio asmens teises ir naudojasi tam tikra
antspauda, rusų kalba L. G. Sąjunga vadinasi «Литовский Железно-
дорожный Союз».

II. Sąjungos sąstata.

§5. Lietuvių Geležinkelininkų Sąjungos nariais gali būti visi pilnatei-
siai lietuviai geležkelių tarnautojai, išreiškę norą įstoti sąjungon ir moką
tam tikrą mėnesinį nario mokesnį.

Pastaba. Lygiai nariais gali būti besirengią ar beeiną tam tikrus moks-
lus studentai, technikai kursininkai ir kiti.

§6. Sąjungos narius priima valdyba. Narys, neįnešęs per 3 mėnesius
nario mokesčio, arba nepildęs įstatų, pašalinamas iš Sąjungos nutarimu
valdybos.

§7. Narys, pašalintas iš Sąjungos dėlei neįnešimo mokesnių, gali iš
naujo įstoti bendromis sąlygomis, o pašalintas dėlei kitokių priežasčių —
valdybos nutarimu.

Pastaba. Narys, nepatenkintas nutarimu valdybos, gali skųstis delegatų
visuotinajam suvažiavimui.

III. L. G. Sąjungos vidujinis sutvarkymas.

§8. Nemažiau kaip 10 Sąjungos narių, esančių atskirame geležkelio maz-
ge, stotyje, distancijoje ir t. t., tveria atskiras kuopas su savo valdyba bei
įždu.

Pastaba. Esant būriui Sąjungos narių mažesniame negu 10 žmonių, jie ren-
ka iš savo tarpo įgaliotinį, kuris susineša su Sąjunga ir veikia jų vardu.

§9. Kuopų sąstatą, darbo programą ir vidujinę tvarką nustato kuopos
narių visuotinas narių susirinkimas, bet visa tai neturi prieštarauti šiems
įstatams.

§10. Vyriausiuoju L. G. Sąjungos organu, vienijančiu ir nustatančiu

visą Sąjungos darbą, yra kuopų delegatų visuotinas suvažiavimas, o viršiausiuoju administraciniu organu — tojo suvažiavimo išrinkta valdyba.

§11. Valdyba susideda iš 5 narių: pirmininko, vicepirmininko, dviejų sekretorių, įždininko ir dviejų kandidatų prie jų. Be to, turi būti išrinkta Revizijos komisija iš trijų žmonių.

Pastaba. Pirmąją laikinąją valdybą renka Petrapilio gelžkelių mazgo narių visuotinas susirinkimas. Tajai valdybai pavedama sušaukti pirmąjį delegatų suvažiavimą.

§12. Kiekviena kuopa siunčia visuotinan suvažiavimam po vieną delegatą nuo 25 narių, kuopos, turinčios nemažiau 10 narių, siunčia 1 delegatą. Delegatus renka kuopos narių visuotinas susirinkimas.

Pastaba. Nuo būrio narių, mažesnio negu 10 žmonių, siunčiamas įgaliotinis patariamuoju balsu; arba kelios panašios grupės, kartu susitarusios, siunčia atskirą pilnateisį delegatą.

§13. Delegatų suvažiavimas šaukiamas kasmet. Nepaprastas visuotinas suvažiavimas gali būti sušauktas valdybos nutarimu ar pareikalavus Revizijos komisijai, arba nemažiau kaip 5 kuopoms.

Pastaba. Delegatų suvažiavimo kvorumą nustato pirmasai delegatų suvažiavimas.

IV. L. G. Sąjungos lėšos.

§14. Sąjungos lėšos susideda iš:

- a) 3 rublių įstojamojo mokesnio;
- b) 2 rublių mėnesinio nario mokesnio;
- c) visokių aukų;
- d) pelno iš vakarų, paskaitų, spaudos leidinių ir t. t.

Pastaba. Moksleiviai moka įstojamojo mokesčio 1 rub. ir mėnesinio nario mokesčio po 1 rub.

§15. 30% visų narių mokesnių kuopos kas mėnuo siunčia Vyriausiosios Valdybos išdan.

§16. Valdyba kasmet duoda atskaitą visuotinajam suvažiavimui ir pateikia sąmatą sekantiems darbo metams. Valdyba privalo duoti piniginę atskaitą kiekvienam Revizijos Komisijos pareikalavimui.

V. L. G. Sąjungos Likvidacija.

§17. L. G. Sąjungą turi teisę likviduoti vien tam tikslui sušauktasai visuotinas delegatų suvažiavimas, kuris išrenka iš savo tarpo likvidacinę komisiją.

§18. Visų L. G. Sąjungos turtų ir darbų likimą apsprendžia likvidacinė komisija, vaduodamasi likvidacinio suvažiavimo išreikštais norais ir pareidavimais.

¹ Vėbra R. Lietuvių visuomenė XIX a. antrojoje pusėje. V., 1990; Vėbra R. Nacionalinės inteligentijos formavimasis Lietuvoje XIX a. antrojoje pusėje // Lietuvos TSR Aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Istorija. 1965. T. 7. P. 85—110.

² E i d i n t a s A. Lietuvių emigracija: raida ir problemos. V., 1988.

- ³ Truska L. Emigracija iš Lietuvos 1868—1914 metais // Lietuvos TSR MA darbai. Serija A. 1961. T. 1. P. 76—80.
- ⁴ Serėnas P. Naujųjų laikų Lietuvos istorija. V., 1992. T. 1.
- ⁵ Griškūnaitė E. Lietuvos geležinkelininkai 1905 m. revoliucijoje // Lietuvos TSR MA darbai. Serija A. 1959. T. 1. P. 193—194.
- ⁶ Kosakovskis G. Lietuvos geležinkeliai. V., 1975 (rusų k.).
- ⁷ Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Изд. Центр. Стат. к-та МВД // Под ред. Н. А. Тройницкого. СПб., 1899—1905. Т. 1. С. 89.
- ⁸ Энциклопедический словарь. СПб., 1895. Т. 16а. С. 740.
- ⁹ Граф Лелива (Тышкевич А.). Положение литовского народа в русском государстве. Шамокин, 1894. С. 42—45.
- ¹⁰ Serėnas P. Min. veik. P. 107.
- ¹¹ Griškūnaitė E. Min. veik. P. 194.
- ¹² Serėnas P. Min. veik. P. 107.
- ¹³ Первая всеобщая перепись... СПб., 1904. Т. 4, тетр. 3. С. 110—151; Т. 17. С. 151—199; Т. 29. С. 119—151.
- ¹⁴ Ružanovas A. Geležinkeliai Lietuvoje (1859—1919) // Geležinkelininkas. K., 1939. Nr. 12/13. P. 238.
- ¹⁵ Первая всеобщая перепись... СПб., 1905. Т. 19. С. 148—201; Т. 21. С. 146—201.
- ¹⁶ 40 metų geležinkelių tarnyboje // Geležinkelininkas. K., 1939. Nr. 1. P. 15.
- ¹⁷ A. A. Edvardas Franskevičius // Geležinkelininkas. K., 1939. Nr. 2. P. 31.
- ¹⁸ Первая всеобщая перепись... СПб., 1904. Т. 49. С. 83—91; Т. 51. С. 153—159.
- ¹⁹ Первая всеобщая перепись... СПб., 1903—1904. Т. 5, тетр. 3. С. 172—232; Т. 11. С. 202—275; Т. 22. С. 158—209; Т. 23. С. 178—240; Т. 48. С. 209.
- ²⁰ Первая всеобщая перепись... СПб., 1904. Т. 13. С. 146—197.
- ²¹ J. A. A. inž. Silvestras Krakauskas // Geležinkelininkas. K., 1938. Nr. 23/24. P. 391.
- ²² A. A. inž. Adolfas Murza // Geležinkelininkas. K., 1940. Nr. 6. P. 102.
- ²³ Первая всеобщая перепись... СПб., 1903—1905. Т. 24. С. 192—302; Т. 26, тетр. 2. С. 152—209; Т. 34, тетр. 2. С. 109—117; Т. 37. С. 173—185; Т. 38. С. 155—167; Т. 40. С. 165—191; Т. 43. С. 161—165; Т. 65. С. 143—155.
- ²⁴ 40 metų geležinkelių tarnyboje // Geležinkelininkas. K., 1938. Nr. 11. P. 187.
- ²⁵ J. A. A. inž. Silvestras Krakauskas. P. 391.
- ²⁶ Margulanas A. A. A. Juozas Starkevičius // Geležinkelininkas. K., 1936. Nr. 10. P. 157.
- ²⁷ Первая всеобщая перепись... СПб., 1904—1905. Т. 45, тетр. 2. С. 97—105; Т. 73. С. 117—129; Т. 78. С. 169; Т. 79. С. 153—206.
- ²⁸ Lietuvių enciklopedija. Boston, 1962. T. 27. P. 359.
- ²⁹ A. A. Jonas Gasiūnas // Geležinkelininkas. K., 1937. Nr. 23/24. P. 336.
- ³⁰ Seras M. Apie žymųjį kalbininką Joną Jablonskį ir jo artimuosius bei gimines. V., 1992. P. 79.
- ³¹ Gudelis P. Iš lietuvių gyvenimo Užkaukazyje prieš Rusijos revoliuciją // Karo archyvas. K., 1928. T. 4. P. 192.
- ³² Первая всеобщая перепись... Т. 68. С. 131—181.
- ³³ Gudelis P. Iš lietuvių gyvenimo Užkaukazyje... P. 193.
- ³⁴ Ten pat. P. 199.
- ³⁵ Ten pat. P. 193.
- ³⁶ Ten pat. P. 201.
- ³⁷ J. A[mžina] A[tilsi] inž. Silvestras Krakauskas. P. 391.
- ³⁸ Gudelis P. Iš lietuvių gyvenimo Užkaukazyje... P. 194.
- ³⁹ Gudelis P. Lietuvių gyvenimas Užkaukazyje iki lietuvių organizacijų suvažiavimo Tiflise 1917 m. gruodžio 27 d. // Karo archyvas. K., 1936. T. 7. P. 119.
- ⁴⁰ Ten pat. P. 122.
- ⁴¹ Gudelis P. Lietuvių gyvenimas Užkaukazio miestuose... // Karo archyvas. K., 1935. T. 6. P. 265—268.
- ⁴² Ten pat. P. 274.
- ⁴³ Ten pat. P. 283.
- ⁴⁴ Первая всеобщая перепись... Т. 28. С. 112—149; Т. 82. С. 107—119.
- ⁴⁵ Pranaitytė J. Iš kelionės po Europą ir Aziją. Philadelphia, 1914. P. 113.

⁴⁶ 40 metų geležinkelių tarnyboje // Geležinkelininkas. K., 1939. Nr. 1. P. 15.

⁴⁷ A. A. Jonas Gasiūnas, P. 336.

⁴⁸ Gudelis P. Lietuvių gyvenimas Užkaukazy... // Karo archyvas. K., 1936. T. 7. P. 134.

⁴⁹ VUB RS. F. 1—183. L. 93—95.

⁵⁰ Staskevičius J. Lietuvos geležinkelių istoriniai bruožai // Geležinkelininkas. K., 1939. Nr. 12/13. P. 199.

⁵¹ A. L. Nepamirškime geležinkelininkų-kūrėjų // Geležinkelininkas. K., 1936. Nr. 17. P. 267.

Summary

RASA LEVIŠKAITĖ

LITHUANIANS IN THE RAILWAY SERVICE OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE SECOND HALF OF THE 19TH—BEGINNING OF THE 20TH C. C.

According to the data of the 1897 census of the Russian Empire, 6,559 Lithuanians who were railway employees and workers, lived on the territory of Russia (3,617 of them were men and 2,942 were woman). A total of 1,320 Lithuanians worked in towns, 892 men and 428 women. The greater part of the people employed by the railways is to be found in Lithuanian ethnic territories: 2,549 in the province of Kaunas, 1,256 in the province of Vilnius, 1,094 in the province of Suvalkai. However, among the people who were employed in the railway services in Lithuania, the percentage of Lithuanians was not high.

Beyond ethnic Lithuania, the greatest settlements of Lithuanians working at the railways were as follows: 812 people in the province of Curonia, 202 in the province of Livonia, and 220 in the province of St. Petersburg. Lithuanians working at the railways could be found in all regions of the Russian Empire, e. g. in the Baltic provinces, in the Polish kingdom, in Belorussian, Ukrainian, central Russian provinces, in the Ural, Siberia, the Caucasus, and Middle Asia.

The number of Lithuanians working at the railways was growing since World War I, and the number of Lithuanians working in Russian provinces and in the Caucasus was increasing as well.

Trumpai apie autorę

Rasa Leviškaitė (g. 1963 m.), Vilniaus pedagoginio universiteto Lietuvos istorijos katedros asistentė (nuo 1989 m.). Tyrinėjimų sritis—lietuviai Rusijoje 1914—1918 m.