

1974. – 178 с. Режим доступу: <http://histpol.pl.ua/ru/biblioteka/ukazatel-po-nazvaniyam?id=4844> (дата звернення: 1.03.2018).

10. Супруненко М. І. Комуністична партія – організатор і керівник масової повстансько-партизанської боротьби на Україні проти денікінщини восени 1919 р. / Боротьба за владу Рад на Україні / М. І. Супруненко (відп. ред.) та ін. – К.: Наук. думка, 1977. – 200 с.

11. Сухановы: семья сумских благотворителей. Режим доступу: <http://www.pravoslavie.sumy.ua/ru/pamyatnyie-datyi/suhanovi/> (дата звернення: 4.03.2019).

12. Холодова Е. В. Загородное усадьбное строительство Курской губернии 1861-1917 годов: автореф. дис. на соиск. степени кандидата архитектуры: 18.00.01. – Москва, 2005. – 24 с. Режим доступу: <http://www.dissercat.com/content/zagorodnoe-usadebnoe-stroitelstvo-kurskoi-gubernii-1861-1917-godov#ixzz5gZL3amdy> (дата звернення: 23.02.2019).

13. Шульженко Н.Н. К 185-летию со дня рождения Ивана Герасимовича Харитоненко (25 сентября 1822 года). Режим доступу: <http://orthodoxsumy.narod.ru/Other/haritonenko.htm> (дата звернення: 23.02.2019).

УДК 94(477.54 – 25) «1894/1928»:625.111

Дейнеко С.М.

Проекти побудови залізниці до Харківської митниці (кінець XIX – початок XX ст.)

З першого дня роботи митниці у Харкові постало питання про її з'єднання залізничною колією зі станціями Харківського залізничного вузла. Розпочинаючи з середини 90-х років XIX ст. і до 1927 р., цю проблему декілька раз намагалися вирішити всі зацікавлені сторони – митники, залізничники і представники місцевої влади. У різні часи пропонували низку проектів побудови цього об'єкту, але жоден не був реалізований. На нашу думку причини цього криються в міжвідомчій боротьбі, корпоративному егоїзмі та неузгодженості дій. І ця негативна тенденція була притаманна представникам діаметрально різних політичних режимів.

Ключові слова: митниця, Харків, залізниця, бюрократія, влада.

From the first working day of the customs house in Kharkiv the question about its connection by railway gauge line with Kharkiv railway junction stations has arisen. From the middle of 1890s till 1927 this problem several times was tried to be solved by all interested parties - custom officers, railwaymen and representatives of local authority. In different periods of time a variety of projects concerning the building of this object were proposed, but neither of them was actualized. We consider the reason of this problem is in the interdepartmental confrontation, corporate selfishness and inconsistency of actions. And this negative trend was appropriate to the members of diametrically opposite political regimes.

Key words: customs house, Kharkiv, railway, bureaucracy, authority.

В 1870 р. в Харкові, дякуючи зусиллям місцевого бізнесу та влади, розпочала роботу складська митниця. Департамент митних зборів вважав основною метою функціонування даної установи – піднесення регіональної торгівлі та промисловості на більш вищий щабель розвитку. Складські митниці відрізнялися від інших профільних закладів. Найголовніша відміна полягала в можливості зберігати на своїх складах привезені товари необмежену кількість років, що надавало великий стимул розвитку торгівлі. В митних закладах 1-го класу товари на складах дозволялося тримати не більше одного року. Також при наявності митниці значно прискорювалася доставка вантажів до міста, оскільки на кордоні крам проходив лише поверхневий огляд. Зростала гарантія зберігання товарів, їх доправляли у запломбованих вагонах, митний догляд проводився безпосередньо в присутності купця або його представника, якщо власник виказував таке бажання. Заклад розташувався в приміщенні колишньої жандармської команди по вул. Катеринославській, 45 (нині – вул. Полтавський Шлях) [7, с. 6; 9, с. 134 – 135; 8, с. 1 – 64].

Але цю ідилічну картину розвитку місцевого підприємництва псував один дуже суттєвий нюанс – будівля Харківської митниці знаходилася на певній відстані від залізниці, відповідно для того, щоб розмитнити привезені вантажі, їх спочатку потрібно було привезти на склад вищезгаданої установи. Для цього використовувався гужовий транспорт. Це створювало значні незручності перш за все для представників бізнесу, по друге, для співробітників митниці. Відповідно, невдовзі після початку функціонування Харківської головної

складської митниці постало нагальне питання про з'єднання її складів та Товарної станції Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, а згодом і Харківсько-Миколаївської, окремою транспортною гілкою, яку іноді у проектній документації називали – Харківська міська залізниця.

Таким чином, метою нашої розвідки є бажання показати всі варіанти цього проекту, який у хронологічному проміжку розтягнувся на декілька десятиліть. Також необхідно розглянути причини, що привели до його провалу.

Історіографія питання є досить скромною. Вперше це питання підняв у своїй роботі «История харьковского конного трамвая» О.Ф. Івченко, ветеран Харківського трамвайно-тролейбусного управління. У 1871 р. Харківська митниця виступала за якнайшвидшу побудову у місті кінної залізниці. Розраховуючи, таким чином на з'єднання своїх складів та станції Харків-Товарний [6, с. 5]. Але все залишилося на рівні декларації.

Автор цих рядків опублікував у 2014 та 2017 рр., тези та статтю про співпрацю Харківської митниці і Петроградського міжнародного комерційного банку. В цих роботах піднімається питання про проблему залізничного сполучення між Митницею та Південною залізницею у 1914 – 1918 роках [4, с. 77 – 81; 5, с. 19 – 26].

Відповідно, майже повна відсутність робіт з даної теми надає актуальності нашому дослідженню.

Основу джерельної бази склали матеріали Державного архіву Харківської області – Ф. 84 та Ф. р-341.

Історію з побудовою під'їзних шляхів до харківської митниці умовно можна розділити на три періоди: 1. Дорадянський, друга половина 1890-х років; 2. Доба раннього НЕПу, 1923 рік; 3. Доба пізнього НЕПу, 1927 рік.

Вперше дане питання, не беручи до уваги декларативні заяви у 1871 р., попало у поле зору харківських – митників, залізничників і можновладців у 1894 році. Тоді у своєму листі до керівництва Управління казенних залізниць директор Департаменту митних зборів Л. Ф. Тухолка нагадав про незручності проведення митного огляду, що мають місце у

Харківській митниці, внаслідок не надто зручного розташування будівлі установи по відношенню до Товарної станції. Після цього, вже на місцевому рівні між всіма зацікавленими сторонами, розпочалися активні переговори про побудову залізничної гілки від Курсько-Харківсько-Азовської залізниці до пакгаузів митниці, що знаходилися на вулиці Катеринославській, 45 (нині – Полтавський Шлях) [1, арк. 1]. Планувалося, що вона пройде по вулицям Олександрівській, Катеринославській і Тюремній (нині – Євгена Котляра, Полтавський Шлях і Малиновського).

Першим, з листом до Управління казенних залізниць звернувся управляючий митницею в Харкові Анатолій Миколайович Синельников, з проханням розпочати проектні роботи нової залізничної гілки до складів ввіреної йому установи. Орієнтовна пропускна спроможність мала становити 20 – 40 вагонів. Особливістю цієї транспортної артерії стало те, що вона планувалася як кінно-залізнична [1, арк. 2 – 2 зв]. Саме ця епістола, разом з вже згадуваним посланням Л. Ф. Тухолки, поклала початок масовому листуванню, метою якого стало бажання прийти до єдиного знаменника з приводу побудови під'їзних шляхів до Харківської митниці. Але вже на початку цього переговорного процесу почали виникати непередбачувані труднощі. Так, 12 липня митники отримали відповідь від керівництва Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, її суть полягала в тому, що вони не проти цього будівництва, але Харківсько-Миколаївська залізниця планує перенести свої товарні операції на майбутню станцію Харків – Балашовський Південно-Східної залізниці. Відповідно, це стало приводом для гальмування будівництва зі сторони залізничників [1, арк. 3 – 3 зв]. Хоча треба зазначити, що більшість фігурантів справи висловлювалися позитивно з приводу даної залізничної гілки. Влітку 1894 р., А. М. Синельников висловив побажання щодо організації спільних засідань по вищезгаданому питанню. Його в цьому підтримали представники Акціонерного товариства Харківських кінних залізниць, Курсько-Харківсько-Азовської залізниці [1, арк. 4 – 4 зв, 12, 6]. Не почули заклик головного

митника міста лише в харківській міській Управі. Невдовзі А. М. Синельников звинуватив «батьків» міста у байдужості. Так, у листі на ім'я міського Голови від 24 серпня 1894 р., він озвучив декілька своїх думок про роботу місцевого самоврядування та перспективи Харкова, як митного центра. Точку зору поважного чиновника варто процитувати: «Ещё при учреждении конно-железной дороги в Харькове, я просил городское Управление уведомить меня о времени обсуждения вопроса о товарном движении в городе, при чем сообщал, что я вошёл в соглашение с железными дорогами о проведении с вокзала конки в Таможню. Городское Управление не только не поставило меня в известность о времени обсуждения этого вопроса, но наоборот в одном из параграфов соглашения с предпринимателями, дало им исключительное право проводить товарную ветвь по городу, чем лишило харьковскую торговлю хорошего сообщения. До сих пор, не смотря на существование Таможни в Харькове более 24 лет все товары перевозятся на 1,5 верстном расстоянии на подводах, что конечно не может не портить товары и отзывается крайне нехорошо на харьковской торговле [...]. Осенью, весной и после дождя, возы барахтаются в невылазной харьковской грязи, а что делается с товаром, то каждый сам себе может представить [...]. Не могу не присовокупить, что не только в Европе, но и в Китае к Таможням проведены мощеные улицы [...]. Учреждение внутренней Таможни, которых в России три, Московская, Варшавская и без подъездных путей Харьковская, вызывает усиленную торговую деятельностью края, процветанием промышленности, торговую инициативую купечества и конечно первобытным основанием торговли служат хоть сносные пути сообщения. Смотря здраво на положение торговли и деятельность купечества в Харькове, нельзя не прийти к заключению, что Харькову рано иметь Таможню и что харьковская торговля может обойтись без тех удобств, которое представляет подобное учреждение. Это мнение разделяется многими компетентными лицами в этом деле. Полное игнорирование Городским Управлением нужд

иностранный торговли в Харькове не подлежит сомнению» [1, арк. 15 – 15 зв].

Відповідь не забарилося, міський Голова запросив Синельникова на спільну нараду до Управи: «Для разъяснения подробностей, касающихся устройства ветви конно-железной дороги от товарной станции железной дороги к Таможне, имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство не отказать пожаловать в Городскую Управу 2-го сентября [1894 г.] в 1 час дня» [1, арк. 17]. Злива люб'язностей від місцевого самоврядування продовжилася, в листопаді 1894 р. очільники Харкова заявили, що вони не створювали проблем для майбутньої залізничної «гілки» і вже 9 грудня харківська міська Дума дала згоду на реалізацію цього проекту [1, арк. 27 – 29].

Таким чином, склалася майже позитивна ситуація для реалізації задуманого. Митники та місцева влада згодні, власники «конки» завжди орієнтувалися на думку «батьків» міста, але у цій комбінації спрацювала слабка ланка – Курсько-Харківсько-Азовська залізниця. Її керівництво продовжувало казати: «[...] что устройство в Харькове особого пункта для производства таможенных обрядностей может последовать лишь по окончательном определении пункта подхода к ст. Харьков строящейся Балашево-Харьковской железной дороги [Балашовська лінія Південно-Східної залізниці] и по разрешении связанного с этим вопросом о перестройке путей ст. Харьков Курско-Харьково-Азовской железной дороги» [1, арк. 32 зв.]. Тобто, певні кола залізничників воліли б бачити Харківську митницю поблизу станції Харків – Балашовський і таким чином не приймати участь у побудові Міської залізниці та перекласти всі фінансові витрати на державу в обличчі Департаменту митних зборів.

Але не дивлячись на всі перепони процес рухався. Так, 16 грудня 1894 р. міська Дума заклала у бюджет на 1895 р. 6 тис. 300 рублів на побудову вищезгаданої «гілки» та 5 тис. на – «расширение мостовой Тюремной улицы, по которой намечался рельсовый путь, так и на замощение подъезда к пакгаузам» [1, арк. 35]. Подібну щедрість викликали звісно не тільки палкі

заклики пана Синельникова. В обмін на фінансування проекту, місцеві можновладці хотіли мати право встановлювати тарифи для клієнтів Харківської митниці, за користування цією залізницею. У Резолюції харківської міської Думи від 29 вересня 1894 р., пропонується встановити тарифи за користування цією транспортною артерією: «Городская Управа выразила надежду Таможенному Управлению, что проведение этой линии за счет города весьма возможно, при условии, чтобы доставка в таможенно вагонов была тоже за счет города и оплачивалась бы в пользу его в следующем размере: за полный вагон в 600 пудов – 3 рубля; за вес не свыше 300 пудов – 1 руб. 50 коп.; за вес меньше 150 пудов – 75 коп.». «Вишенькою на торті», у взаємовідносинах між місцевою владою та митниками, стала з'ява міської Управи від 3 лютого 1895 р., що вона може розпочати будівництво кінної залізниці вже у 1895 році [1, арк. 37, 43, 44]. Однак вперта позиція представників Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, які неодмінно бажали знати, де буде – «определён пункт подъезда к ст. Харьков строящейся Балашево-Харьковской железной дороги», не дозволила розпочати будівництво [1, арк. 47 зв.].

Декілька років тривало листування між партнерами і в 1898 р. харківська міська Управа презентувала місцевим митникам черговий план побудови Міської залізниці [1, арк. 61, 62]. Але за 4 роки ситуація навколо цього довгобуду суттєво змінилася. Міське самоврядування і залізничники розпочали в межах Харкова будівництво колії до вугільних складів, з перспективою продовжити її до митниці, але вже на своїх умовах, без урахування думки керівництва цього закладу [1, арк. 56 – 60, 64 – 67]. Відповідно останні заблокували цей проект. Реакція візаві не забарилася, 22 травня 1898 р. міський Голова написав листа до управляючого Харківською митницею з пропозицією розпочати роботу над новою угодою. З боку фіскалів пролунала тиша. Яку вперто намагалися побороти місцеві можновладці, скерувавши до митниці у червні 1898 р. чергового листа з пропозицією сісти за стіл переговорів [1, арк. 91]. Подібну активність харківської Управи викликала зацікавленість цим питанням губернатора, який задавав логічне

запитання – де залізнична «гілка» до митниці? Звісно, що фіскали у всьому звинуватили місцеве самоврядування. Основним лейтмотивом стала теза: «...Городская Управа назначила слишком высокую плату за провоз товаров по ветке, [...]» [1, арк. 96, 102 – 102 зв., 114]. Влітку 1898 р., до перемовин приєдналися представники Південно-Східної залізниці [1, арк. 94]. Останнім «акордом» у цій какофонії безвідповідальності та відомчих інтересів стало створення проектної документації для побудови вантажної платформи на ст. Харків-Товарний для потреб місцевої митниці, але як і у попередні роки на цьому все зупинилося. Причина таж сама – неузгодженість дій різних відомств, превалювання вузько корпоративних інтересів над державними [1, арк. 121, 132^a].

Після цього, дана тема перестала бути пріоритетом для фігурантів нашого дослідження майже на півтора десятиліття. Тільки у 1914 р., розпочалося листування між Харківською митницею, Петроградським міжнародним комерційним банком та Південною залізницею з приводу відкриття Відділення митниці у складських приміщеннях, що належали вищезазначеному банку. Пакгаузи знаходилися поблизу ст. Харків-Товарний, з якою мали залізничне сполучення, відповідно саме на них пав вибір. У лютому 1916 р., цей філіал Харківської митниці розпочав роботу. Таким чином, частково вирішили проблему відсутності залізничного сполучення між ст. Харків-Товарний і місцевою митницею [5, с. 19 – 26].

Паралельно свій план по вирішенню даного транспортного питання розробив та запропонував восени 1916 р. експедитор Август Карлович Зассе. У своєму листі до Харківського біржового комітету він радив будувати під'їзні шляхи зовсім з протилежної сторони, ніж пропонувалося раніше. За його задумом така «гілка» мала розпочинатися від ст. Новоселівка (Люботинський напрямок) і далі йти через наступні райони міста – Москалівку, Гончарівку та на Жандармській площі, на яку виходив задній двір митниці, заходити на територію фіскалів. Додатковим аргументом на користь цього проекту мало слугувати те, що окрім митниці дана залізниця

повинна обслуговувати ще декілька підприємств розташованих у цій частині Харкова – підприємство по виробництву фарб Ф. Беляєва, машинобудівний завод М. фон Дітмара, завод К.Г. Шиманського і Міський водогін. Наприкінці свого листа автор намагався дати широке обґрунтування своїй пропозиції: «Этот проект должен заинтересовать собою все перечисленные предприятия, которые сумеют найти кредитное учреждение для финансирования такой ветки с мостом через реку Лопань. Ветка же даст тогда большой толчок к развитию всех старых предприятий и возникновению большого числа новых в этом районе, а главное обеспечит Харьковскую Таможню дешевою, удобною и нормальною доставкою иностранных товаров в непосредственном виде, т. е. в товарных вагонах, без какой бы то не было перегрузки и оставить таможню на том же самом участке города, не перенося её на другое место» [2, арк. 19 – 19 зв.]. На наш погляд цей проект мав два серйозні контраргументи: 1. Вже працювало Відділення митниці при складах Петроградського міжнародного комерційного банку; 2. Будувати міст, навіть через невелику р. Лопань, це дороге задоволення. Відповідно лист пана А.К. Зассе залишився без відповіді.

Після лютого 1917 р., майже 6 років ніхто в Харкові не згадував ні про які інфраструктурні проекти. Революції та війни відсунули на задній план економічне життя України.

Вже за радянської доби, у 1923 р. під час реалізації НЕПу, стара транспортна проблема знову набула актуальності. Керівництво Харківської митниці звернулося до Губвиконкому з пропозицією розпочати проектні роботи над багатостраждальною «гілкою». До цього кроку митників спонукала також відсутність складських приміщень, що раніше належали їхньому Відділенню (філіалу) і були конфісковані. Також замість «конки» до митних пакгаузів по вулицям: Тюремній (нині-Малиновського) – Червоноармійця (колишня-Олександрівська) – площі Всеобуча (колишня-Жандармська) пропонувалося пустити електричний трамвай [2, арк. 1, 4, 23]. Цю ініціативу підтримали керівники підприємств розташованих у даній частині міста: кондитерська фабрика «Жовтень»

(колишня – кондитерська фабрика Ж. Бормана), Маслотрест та Міський водогін. Згодом серед прихильників будівництва опинилися: пересильна в'язниця, Олександрівська лікарня, колишні заводи Бочарова, Шиманського і Газовий. Орієнтовна вартість робіт – 15 тис. золотих рублів за версту [2, арк. 24, 27, 28, 30-31 зв.]. На жаль і у 1923 р. митниця залишилася без залізничного сполучення. Дуже красномовним є витяг із протоколу Засідання Технічної Наради при начальнику Українського митного округу: «Признавая в принципе важность и необходимость проведения ветки от Харьковской таможни до ст. Харьков Южн. ж. д., ходатайство Таможни, за отсутствием соответствующих кредитов отклонить» [2, арк. 34].

У 1925 р. висунули проект про надання Митниці земельної ділянки на Ващенківській Леваді (поблизу станції Харків-Левада), де передбачалося побудувати новий митний комплекс (адміністративні будівлі, склади) і прокладення до них залізничної колії. Однак цей проект залишився нереалізованим [3, арк. 31].

Останньою датою коли могли реалізувати проект став 1927 рік. Так, у першому півріччі 1927 р. відбулася серія нарад ініційованих управляючим Харківською митницею Миколою Івановичем Смирновим, з приводу побудови електричної вантажної гілки до її складів. Вже у березні згоду дала Південна залізниця. Згідно з кошторисом, вартість будівництва мала скласти 60 тис. 523 руб. 37 копійок [3, арк. 33, 40 зв.]. Але спроба не увінчалася успіхом. На заваді стала місцева влада, 31 січня 1928 р. на адресу Митниці надійшов лист з Відділу комунального господарства м. Харкова, яким фіскалів сповіщали про неможливість побудувати вищезгадану залізничну колію. Витяг з цього документу варто процитувати: «Цим Комгосп сповіщає, що подачу залізничних вагонів по Свердлівській вулиці (колишня Катеринославська) провадити не можна з міркувань добро впорядження міста» [3, арк. 49]. Так банально закінчилася ця багаторічна епопея.

Підводячи підсумок необхідно сказати, що цікаві, економічно привабливі проекти по встановленню залізничного

сполучення між місцевою митницею та товарними станціями Харківського залізничного вузла (Харків-Товарний, Харків-Балашовський, Новоселівка та Харків-Левада) не були реалізовані внаслідок міжвідомчої боротьби, заскорузлого корпоративного егоїзму та неузгодженості дій. І ця негативна тенденція була притаманна представникам діаметрально різних політичних режимів.

Література

1. Державний архів Харківської області (далі – ДАХО). – Ф. 84. – Оп. 2. – Спр. 2.
2. ДАХО. – Ф. р-341. – Оп. 1. – Спр. 419.
3. ДАХО. – Ф. р-341. – Оп. 1. – Спр. 1898.
4. Дейнеко С.М. До питання про відкриття Відділення Харківської митниці при складах Петроградського міжнародного комерційного банку / С.М. Дейнеко // VIII міжнародна наукова конференція Історія торгівлі, податків та мита 30-31 жовтня 2014 р. Тези доповідей. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2014. – С. 77 – 81.
5. Дейнеко С.М. Співпраця Харківської митниці з Петроградським міжнародним комерційним банком (1914-1918 рр.) / С.М. Дейнеко // *Studia Slobozhanica: Матеріали міжнародної науково-методичної конференції «Слобожанський гуманітарій – 2017»* (Харків, ХНТУСГ, 3 березня 2017 р.). – Харків: ФОП Тарасенко В.П., 2017. – 264 с.
6. Ивченко А.Ф. История харьковского конного трамвая с 1882 по 1919 г. Исторический очерк / А.Ф. Ивченко – Х.: КП Типография № 13, 2007. – 50 с.
7. Митниці Слобожанщини. Збірник документів і матеріалів / [авт. кол. П.В. Пашко та ін.]. – Х.: Каравела, 2000. – 269 с.
8. Правила о приёме товаров в ведение таможенных учреждений, досмотре, оплате пошлиной и выпуск. И общая инструкция о применении этих правил, утвержденных 29 мая 1904 года. – СПб.: Тип. Штаба Отдельного Корпуса Пограничной Стражи, 1904. – 64 с.

9. Христянович С. П. Сторінки з історії Харківської митниці / С. П. Христянович // Матеріали и тезисы научной конференции посвященной 30-летию кафедры историографии, источниковедения и археологи ХГУ (II Астаховские чтения) 1 – 2 ноября 1994 года. – Харьков: Издательство ХГУ, 1994. – С. 134 – 135.

УДК 94(477)(930)«1918»

Лінецький Л.М.

Гетьман Петро Скоропадський та його напрямки внутрішньої політики в Україні у 1918 р.

До сторіччя Української революції

В статті розглядаються деякі питання реформування органів влади і органів місцевого самоврядування в умовах переходу від демократично-республіканської до авторитарної форми правління – Гетьманату.

Ключові слова: Гетьманат, реформи, вибори, авторитаризм, самоврядування, Українська держава.

It has been analyzed the problems of the reformation of the state organs and institutions of local governing during the turn from democratic and republic form of government to authoritarian – Hetmanat.

Key words: Hetmanat, reforms, authoritarianism, institutions of local governing, Ukrainian state.

П. Скоропадський належить до тих дійових осіб історії, навколо яких завжди точились нескінченні дискусії в українській історіографії – відвертої ідеалізації його діяльності прихильниками до надто відвертої, навіть часто фальсифікованої критики всіх його політичних кроків радянськими істориками та соціалістичними діячами в діаспорі.

За свої 72 роки життя П. Скоропадський гетьманував лише 7 з половиною місяців. І якщо 45 років вважати передумовою до гетьманства, то останні 27 років були для нього тяжкою розплатою за ту не довгу мить влади в якій намагався найти вихід з соціальних експериментів над Україною.

Відтепер, коли Україна стала незалежною демократичною державою, постала потреба об'єктивного висвітлення діяльності П. Скоропадського як у контексті загальноукраїнської історії, так і в плані його як особистості.