

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Ленін В. І. З'їзд селянських депутатів. – ПЗТ. – Т. 31. – С. 272; 2. Головач Ф. В. З історії радгоспного будівництва в Українській РСР.-К.,-1982.-С.17; 3. Хміль І. В. Аграрні перетворення на Україні 1917-1920 рр. -К.-1990.- С. 55; 4. Там же.-С.54; 5. Там же.-С.55; 6. Перемога Великої Жовтневої соціалістичної революції на Україні. У 2-х тт.-Т.-І.-С. 353. 7. Федулін А., Денисов Ю. Так жить совершенно нельзя//Слово.-1991.-№7.-С. 78; 8. Головач Ф.З. Вказана праця.-С. 25; 9. ЦДАГО України,-ф. Р.-352, оп.1, спр.8, арк.15; 10. Там же; 11. ДАВО, ф.Р.-991, оп.2, спр.164, арк.1; 12. Історія селянства Української РСР. У 2-х тт.-К.,1967.-Т.2.-С.58; 13. Головач Ф.В. Вказана праця.-С.49.

І.В. Толокньов

“ЗАЛІЗНИЦІ УКРАЇНИ В ЧАСИ ЦЕНТРАЛЬНОЇ РАДИ (БЕРЕЗЕНЬ 1917 –КВІТЕНЬ 1918 РР.)”

Надзвичайно важливе значення системи шляхів сполучення у внутрішньому житті кожної держави – істина, що не потребує зайвих підтверджень. Достатньо лише визначити широке коло завдань, поставлених перед транспортом потребами економіки та оборони в ХХ столітті, особливо на переломних етапах розвитку суспільства, зумовлених революційними змінами традиційного життєвого укладу, як це відбувалось в Україні за часів Центральної Ради. Тому саме питанням матеріально-технічного стану та структурно-організаційним змінам комунікаційної мережі залізниць на українських землях протягом березня 1917-лютого 1918 рр. і присвячено цю статтю.

До останнього часу вітчизняна історична наука практично обходила увагою вивчення системи шляхів сполучення новітнього періоду. Майже повністю відсутні дослідження, присвячені залізничному транспорту УНР. Наявні відомості щодо функціонування доріг України в 1917-1918 рр. є переважно продуктом радянської епохи з притаманними їй надмірною ідеологізацією та однобічністю підходу до розв'язання проблем. Протягом 20-30-х рр. науковий пошук тривав лише на централістському рівні (загальний аналіз шляхів сполучення Російської імперії або СРСР). Серед робіт подібного типу слід назвати насамперед дослідження І.Михайлова, О.Фролова та спільну книгу А.Вольфсона і А.Корнеєва. Після другої світової війни з'являються праці іншого характеру, присвячені історії певних місцевих магістралей, в основному залізниць Донбасу (науково-популярні видання Я.Кривенка, М.Гусева і С.Сладкова тощо). Окремі відомості про транспортну систему України зустрічаються в радянських книгах 50-70-х рр. економічного (В.Чунтулов, Т.Хачатуров) та історичного (І.Пушкарьова) профілю. Отже, будь-яке історичне дослідження з аналізу системи державних залізниць в межах України за часів Центральної Ради практично відсутнє.

Після Лютневої революції 1917 року залізничні шляхи сполучення українських губерній продовжували відігравати вирішальну роль у транспортному забезпеченні військово-економічної діяльності державного організму Росії та його окремих територій. Зокрема, густота мережі залізниць в межах України у 1917 році на кожні 100 км² складала 5,8 км при загальноімперській цифрі 0,9 км. Натомість зі всієї сукупної довжини решти сухопутних комунікацій різного типу власне шосейні шляхи займали 2 325 км. (3,5%), а мощені дороги –лише 1 555 (2%).¹ З втратою Царства Польського і частини Прибалтики в 1915 році Україна стала найпередовішим у транспортному відношенні регіоном Росії. Загальна довжина залізничних ліній імперії скоротилась в 1917 р. у порівнянні до 1913 р. з 71 170 до 63 200 км. Питома вага комунікаційної мережі України (15 954 км) збільшилась в загальнодержавній частці від 22,25% до 25,24%, але дороги в своїй більшості (3/4 протягу) залишались одноколійними.² Протягом серпня 1914- липня 1917 рр. В Росії було відкрито для нормального руху 4048 пасажирських і товарних станцій, себто на 60% більше від їх довоєнної кількості. Чверть таких транспортних пунктів розташовувалась безпосередньо в Україні. Сукупна вартість залізних доріг регіону склала на третій рік війни 983 648 375 золотих рублів.³

Проте військовий конфлікт породив ряд специфічних проблем, пов'язаних з підтримкою на належному рівні матеріально-технічного стану транспортних комунікацій краю. Насамперед, починаючи з 1914 р., ремонт колії (оновлення рейок і шпал тощо) за винятком районів бойових дій, майже не здійснювався. Маючи недостатню масу, металеві елементи дорожнього покриття з плином часу інтенсивно псувались. До кінця квітня 1918 р. понад 15% рейок та шпал на основних комунікаціях УНР вимагали повної заміни.⁴

Розширення бойових дій по всій території України взимку 1917-1918 рр. мало серйозні наслідки для матеріальної бази головних залізниць молодого республіки. Вийшло з ладу і потребувало капітального ремонту 70% телеграфних станцій, 30% зернохосвищ і елеваторів, 25% стаціонарних електростанцій, 20% мостів та 15% станційних споруд. Оборотний капітал державних доріг зменшився на 2/3.⁵

Кардинальних змін зазнав і рухомий парк. Протягом 1917-1918 рр. загальне число паровозів на головних залізницях України послідовно зростало. Так, найбільше поповнення було проведено адміністраціями Катерининської (2 110 одиниць) та Південно-Західної (690 одиниць) доріг. Південна магістраль, отримавши в 1917 р. 244 нових паровози, наступного року одразу зменшила їхнє число на 3 030 одиниць. Але в цілому суттєвий приріст числа рухомих засобів не вплинув позитивно на результати роботи доріг. Зокрема, кількість виконаних тонна-кілометрів у 1917 р. скоротилась у порівнянні з 1916 р. на 5-15%, а в наступному 1918 р. – на 8-20%. Середній пробіг паровозу за означений період склав 2 262 км. (для порівняння, у 1916 р. - 2 285).⁶

Помітне погіршення показників роботи рухомого парку спричинили декілька важливих факторів. В останній фазі світової війни спостерігається насамперед стрімке збільшення непридатних для функціонування паровозів. У 1917 р. дана категорія транспортних засобів нараховувала 784 одиниці проти 3135 працюючих (20%). Крім того, внаслідок скорочення кількості працездатних паровозів загострюється проблема їх поповнення; при цьому найменша потреба лише для державних залізниць краю складала 8 000 одиниць.⁷

Функціонування регіональних паровозобудівних підприємств створювало для залізниць України власні джерела поповнення парку рухомих засобів (14% від загальнодержавного розміщення всієї галузі за довоєнними даними).⁸ У 1917 році доля Харківського і Луганського заводів у випуску готової продукції суттєво підвищилась за рахунок спаду виробництва в центральних губерніях. Так, у 1916 р. в цілому по Росії було випущено 600 паровозів (з них в Україні - 366), протягом наступного 1917 р. – 420 (в Україні - 211). Отже, на момент проголошення незалежності УНР її паровозобудівні підприємства зосередили в собі 50% потужностей колишньої імперії. Загальні обсяги виробництва порівняно з передреволюційним роком навіть зросли на 15%.⁹

Дещо гіршою була ситуація в сфері постачання доріг паливом. Обсяг його споживання залізницями, незважаючи на постійні спроби економії, продовжував повільно зростати і вже у 1917-1918 рр. підвищився проти довоєнного рівня на 37,5%, склавши 40% в загальному розподілі за галузями народного господарства (проти 26% у 1913 р.) 3 36,7 млн. т. твердого палива, отриманого для реалізації на 1917 р., 19,57 млн. т. надійшло залізничному транспорту (в т.ч. Південним дорогам - 3 682,41 т., Катерининській магістралі - 5 016,06 т.) Це складало лише 70,6% норми.¹⁰ Результатом урізання поставок мінеральних речовин стало прогресуюче зменшення запасів вугілля, коксу і антрациту при головних комунікаціях як України, так і держави в цілому. Протягом перших десяти місяців 1917р. кількість палива на залізницях скоротилась від 438 000 до 238 000 т.; одночасно близько 112 500 т. невивезеного вугілля лежало на шахтах Донбасу.¹¹

Прагнучи виправити критичний стан транспортних комунікацій, охоплених перманентним паливним голодом, Тимчасовий уряд Росії вжив у 1917 р. кілька запобіжних заходів. Телеграфним розпорядженням Ставки (27 травня) і постановою Харківського порайонного комітету (19 жовтня) операції з вантажами в Донецько – Придніпровському басейні обмежувались позачерговими категоріями, а право на

перевезення предметів першої необхідності стало виключною компетенцією Особливої Ради по обороні держави. Весь порожній рухомий склад підлягав негайній доставці в район добувних підприємств Півдня.¹² Проте ситуація залишалась напруженою. Дещо пізніше, в ході і незабаром після завершення першої війни між УНР і більшовицькою Росією через повне вичерпання запасів мінеральних речовин на залізницях, а також внаслідок припинення планомірного постачання вугілля шахтами, комунікації краю опинились в стані паралічу.

Кардинальних змін зазнав вагонний парк. Йшов процес його оновлення: у 1917 р. Південно-Західна залізниця отримала 932 одиниці, списала -92, а Південна -відповідно 434 і 348; Катерининська магістраль поповнила інвентар одразу на 361 товарний вагон, без вилучення старих зразків.¹³ Практично припинилось поповнення пасажирського рухомого парку, який на початку 1918 р. був повністю зруйнований внаслідок стихійної демобілізації армій Південно-Західного і Румунського фронтів.¹⁴

Головними постачальниками рухомих засобів були, як і раніше, галузеві підприємства Півдня. Протягом 1917 р. чотири вагонобудівних заводи в межах України (Київський, Катеринославський тощо) продовжували розвивати власне виробництво. Зокрема, у 1917 р. обсяг випуску товарних вагонів зріс проти попереднього періоду на 62,03%; натомість пасажирських - навпаки, зменшився на 18,07%.¹⁵

Дедалі гостріше відчувалась нестача справних одиниць рухомого парку. Зокрема, на 1 січня 1918 р. в Україні нараховувалось 142 000 вантажних вагонів. Однак мінімальна потреба поповнення для доріг УНР складала 8 400 одиниць; напередодні встановлення Гетьманату ця цифра зросла до 13 746 вагонів.¹⁶

Перераховані вище фактори сприяли дедалі прогресуючому збільшенню частки рухомого парку, повністю непридатного для експлуатації. У квітні 1918 р. з вантажних вагонів лише 10 залишались справними, 10% потребували ремонту різного ступеня, а 80% захопили і вивезли за межі УНР більшовики. Ще гіршою була ситуація з пасажирським парком. Так, при 3% функціонуючих вагонів налічувалось 15% несправних, близько 82%-вилучено і забрано до радянської Росії.¹⁷

Зменшення необхідного числа робочих рук на залізницях у зв'язку з проведенням у 1914-1916 рр. мобілізаційних заходів різко обмежило можливості транспортних установ адекватно діяти в надзвичайних ситуаціях. Тому міністерство шляхів сполучення було змушене, крім проведення заходів суто технічного характеру, спрямованих на поліпшення експлуатації мережі доріг, займатись справами організації праці для оперативного вирішення невідкладних поточних завдань. При цьому на допомогу залучались воєнне відомство або безпосередньо армійська адміністрація.

Першою великою проблемою, з якою зіткнулась царська Рада Міністрів, а згодом і Тимчасовий уряд, стала сезонна криза грудня 1916 - березня 1917 рр. Її важливими складовими виступали насамперед інтенсивні опади на коліях, слабка матеріально-технічна база для звільнення транспортних вузлів від понаднормового вантажу і недостатньо чіткий графік руху товарних ешелонів. Напередодні повалення самодержавства урядом було вжито ряд серйозних заходів, покликаних створити передумови для подолання ускладнень в роботі залізниць. Вже 28 грудня 1916 р. наказом Начальника штабу Верховного Головнокомандуючого генерала від інфантерії М. Алексеєва, з огляду на важливість з військової точки зору підтримання безперервного руху транспортних засобів, на основних магістралях передбачалось в примусовому порядку залучати як місцеве населення, так і особовий склад частин діючої армії (в т.ч. тих, хто прямував в ешелонах) до робіт по розчищенню колії від снігових заметів (аналогічне розпорядження видав 23 грудня 1917 р. більшовицький уряд).¹⁸

9 лютого 1917 р. циркуляр міністерства шляхів сполучення дав завдання всім регіональним установам залізничного транспорту оновити дані стосовно пропускної здатності головних ділянок на комунікаціях тилової зони. Зазначену роботу було здійснено вже після лютневої революції.¹⁹

Всі вищезазначені заходи сприяли деякому поживленню діяльності транспорту: в лютому - квітні 1917 р. на головних магістралях країни зменшилось нагромадження невідправленого вчасно вантажу, зріс обіг вагонів.²⁰ Ситуація частково нормалізувалась.

Тимчасовий уряд Росії продовжував розпочатий царським керівництвом комплекс запобіжних дій по недопущенню загострення кризової ситуації на транспорті. 9 березня 1917 р. Начальник Управління воєнних Сполучень Ставки (Могильов) генерал-майор С.Ронжин наказав командуванню фронтами сформувати в тижневий строк у складі наявних залізничних батальйонів підривні команди для захисту мостів від сходження льоду в ранньовесняний період.²¹

Отже, було суттєво відвернено загрозу масового руйнування колії на річкових спорудах. Проте весняна повінь 1917 року завдала чергового удару по транспортній мережі Росії. Особливо сильні руйнування (переважно колії) відзначались у багатих гідроресурсами центральних губерніях імперії. Україну подібне стихійне лихо в цілому не охопило. Високий рівень води у північно-східній частині регіону призвів до затоплення ряду залізничних вузлів переважно на Катерининській дорозі. Зокрема, з 13 по 19 березня була повністю виведена з ладу станція Луганськ.²²

Після повалення Тимчасового уряду і фактичного виходу Росії з війни майже всі роботи за планами воєнного відомства втратили необхідність. З листопада 1917 р. практична модернізація шляхів сполучення в районах, підконтрольних армійській адміністрації, була припинена. Одночасно протягом зими 1917-1918 рр. жодних централізованих заходів сезонного напрямку (розчищення доріг і станцій, встановлення снігових щитів, заходи по боротьбі з водною стихією під час потепління тощо) на залізницях України практично не здійснювалось. І в подальші місяці були відсутні істотні зрушення у цій сфері. Вже у квітні 1918 р. планові роботи ремонтно-відновлювального характеру на транспорті зазнали цілковитого саботажу. Начальники залізниць одностайно сповіщали уряд УНР: при повній відсутності необхідного контингенту робітників і вщент розграбованому інструментарію про відбудову шляхів сполучення не може бути й мови.²³ Складний в своїй основі механізм функціонування залізничного транспорту не мав більше сприятливих умов для власного розвитку.

Матеріально -технічний стан шляхів сполучення в 1917- першій чверті 1918 рр. безпосередньо вплинув на їх роботу. Після планомірних мобілізаційних перевезень транспортні операції продовжували здійснюватись без чіткого єдиного плану. За роки війни царський уряд практично відмовився від інтенсивного використання управлінської вертикалі порайонних комітетів для упорядкування руху на залізничних магістралях. Результатом таких дій стали постійні та безрезультатні спроби зосередити в Петрограді все регулювання навіть окремими дрібними перевезеннями. Міністерство шляхів сполучення дедалі сильніше бюрократизувалось, породжуючи зайву напруженість на місцях. Тому актуальним ставало питання про передання більшої частини розпорядчих і господарських функцій з Центру безпосередньо до відання регіональним управлінням залізниць.²⁴

Першим кроком нового уряду на шляху реформування транспортної системи стала ліквідація 17 квітня 1917 р. Тимчасового розпорядчого комітету із залізничних перевезень з переданням функцій останнього порайонним комітетам. Тим самим припинялось взаємне дублювання роботи двох майже тотожних установ.²⁵ 25 квітня вступило в дію ухвалене міністерством шляхів сполучення нове "Положення про Центральний і порайонні комітети по врегулюванню перевезень залізницями" (аналогічний документ від 4 березня 1910 р. скасовувався). Цей правовий акт враховував зміни, внесені в роботу транспорту воєнними умовами. Було повністю прийнято вимоги громадських організацій стосовно розширення компетенції порайонних комітетів, демократизації їх діяльності тощо. Місцевим (районним) установам надавалось право самим складати плани транспортних перевезень із подальшим затвердженням власних розробок на засіданні Центрального комітету.²⁶ Це був один з небагатьох вданих заходів

Тимчасового уряду Росії, який сприяв нормалізації умов роботи залізничних комунікацій. Адже запропонований перерозподіл функцій поліпшував управлінську вертикаль на транспорті.

З 14 червня 1917 р. Тимчасовим урядом було затверджено новий розподіл залізниць між існуючими порайонними комітетами. В межах України вперше проявила себе тенденція до більш чіткого розмежування районів басейном Дніпра. Зокрема, від 1 серпня ділянка Знам'янка-Миколаїв-Херсон Південної дороги без вилучення з відання Харківського комітету в оперативно-керівному плані перепідпорядковувалась Київському порайонному комітету.²⁷

Після повалення самодержавства почав здійснюватись перехід до планового порядку відправлення вантажів. Успіх задуманого заходу напряду залежав від перегляду існуючого принципу черговості при проведенні транспортних операцій. Постановою міністерства шляхів сполучення (29 травня 1917р.) з 1 серпня були запроваджені нові правила відправлення вантажів малої швидкості. Предмети транспортування, які належали до позачергової категорії, розподілялись за критерієм державного значення на три групи (екстренні, планові і термінові). Права відправників передавались до компетенції провідних міністерств і громадських організацій. Проте чергові категорії вантажу таким розпорядженням не скасовувались.²⁸ Тому вагомого поліпшення у функціонуванні товаропотоків не відбулось. Практика довела необхідність перевезень не в черговому порядку, за тими чи іншими категоріями вантажів, а на основі періодично укладених основних планів транспортних операцій. Натомість в даному випадку від планової системи було взято лише назву, а т.зв. "планові вантажі" стали лише новою категорією і, причому, навіть не старшою.²⁹

Незабаром вже в умовах загальноросійської політичної кризи (осінь 1917 р.) Тимчасовий уряд, намагаючись покращити діяльність транспортних інституцій, фактично наніс непоправного удару по системі залізничних шляхів сполучення. 20 вересня було ухвалено постанову про реформування УЗ. Зазначена організація, а також її складові (відділ випробувань і атестації замовлень міністерства шляхів сполучення, відділ заготівель того ж відомства і управління в справах залізничного пенсійного комітету) скасовувались. Натомість створено чотири окремих управління залізниць: адміністративне, експлуатаційне, технічне і господарче, які повинні були зосередити в своїх руках загальне завідування експлуатацією доріг. Відверте розчленування головного центру керівництва діями транспортної адміністрації в явно надзвичайних умовах мала руйнівні результати. Роль міністерства шляхів сполучення в здійсненні генеральної лінії керівництва залізницями через дії Тимчасового уряду, а згодом завдяки політиці більшовиків, звузилась до мінімальних розмірів. Єдиним органом, спроможним підтримувати деякою мірою діяльність транспортної мережі, залишався Центральний комітет із перевезень та його районні відділення. І саме порайонні комітети з жовтня 1917 р. повністю беруть на себе подібні функції, стаючи територіальними виконавчими установами.³⁰

Часткова перебудова транспортної системи не могла не відбитись на практичній роботі залізниць. Проведення давно назрілих змін могло дати ефект лише в перспективі, але при цьому ускладнювалось виконання поточних завдань. Результати транспортних операцій наочно це підтвердили. У 1917 році вперше за час війни загальний обсяг перевезень на всіх головних залізницях України суттєво скоротився. Спад в своїй основі відбувався прямо пропорційно об'єму роботи. Найбільше постраждали ті дороги, котрі були відповідальні за виконання виключно важливих державних завдань - постачання діючої армії та вивезення мінеральних копалин. Зокрема, Південно-Західна залізниця протягом 1917 р. перевезла 27 136 т. вантажу, або на 74% менше від минулорічного. 22 816 т. було доставлено за призначенням Катерининською дорогою (спад 67,32%). Об'єм роботи, виконаний обома вищеназваними залізницями, склав 33,50% від довоєнного рівня.

Кращі показники діяльності утримувала Південна магістраль: число перевезень, скоротившись у 1917 році на 14,62% проти минулорічного, практично зрівнялось з результатами 1913 р. (51 576 т.) Натомість досягнений за роки війни приріст в 16,74% був поглинений обмеженням транспортних операцій.

Важливим фактором збільшення кількості перевезень на залізних дорогах в 1914-1916 рр. виступало посилення обороту вагонного парку. Так, напередодні лютневої революції щоденно відправлялось в 1,5 рази більше товарних вагонів, ніж у 1913 році.³¹ Але після повалення самодержавства взяли гору прямо зворотні тенденції: вже протягом перших дев'яти місяців 1917 р. навантаження вагонів зменшилось на 22% (2/3 від аналогічного періоду 1916 р.). У жовтні того ж року криза досягло апогею, оскільки середньодобове відправлення вагонів у порівнянні з січнем склало всього 18%.³² У наступний період загальне скорочення перевезень тривало.

Маючи потужний індустріальний потенціал, значною мірою створений рф допомогою вміло налагодженої системи шляхів сполучення, Україна мусила енергійно відновити саме транспортну мережу, розташовану на власній території. Через несприятливі внутрішньо- і зовнішньополітичні обставини зробити це у 1917- першій чверті 1918 рр. не вдалось. Та попри всі негаразди базові підвалини економічного відродження краю, запорукою яких була достатня матеріально-технічна та кадрова інфраструктура головних державних залізниць – Південно-Західних, Південних і Катерининської, – продовжували існувати.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. ЦДАВО. Ф.253. Оп.9. Спр.2а. Арк.1 (Зв.); 2. Струмилин С.Г. Очерки советской экономики. Ресурсы и перспективы.-М.,1930.-С.202, ЦДАВО. Ф.2537. Оп.9. Спр.2а. Арк.4.; Чертков Л.П. Железнодорожный транспорт СССР.-М.,1957.-С.378.; 3. ЦДІАК. Ф.693. Оп.1. Спр.1552. Арк.128.; ЦДАВО. Ф.2537. Оп.2. Спр.153. Арк.6 (Зв.)-7.; 4. Яшник М.М. Железнодорожный транспорт Украины за 50 лет.-К.,1968.-С.4.; ЦДАВО. Ф.2537. Оп.2. Спр.153. Арк.2.; 5. ЦДАВО. Ф.2537. Оп.2. Спр.153. Арк.2-17.; 6. Там же. Ф.2200. Оп.1. Спр.99. Арк.3.; 7. Там же. Арк.1 (Зв.)-3.; Ф.2537. Оп.2. Спр.153. Арк.17.; Крах железных дорог // Вестник Екатеринбургской железной дороги. – 1917. – №31. – С.11.; 8. Розенфельд С.Я., Клименко С.И. История машиностроения СССР.-М.,1961.-С.147.; 9. Ильинский Д.П., Иваницкий В.П. Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности.М., 1929.-С. 134-135.; 10. Шох П. Проблемы топливоснабжения по опыту первой мировой войны // Война и топливо 1914-1917 гг.-М.-Л.,1930.-С. 15-19.; 11. Вольфсон А., Корнеев А. Развитие железных дорог СССР.- М.,1939.-С.53.; Кривенко Я. Стальные пути Донбасса // В пути.- Донецк, 1967.-С.6.; 12. ЦДІАК. Ф.882. Оп.2. Спр.279. Арк.285, 607.; 13. ЦДАВО. Ф.2200. Оп.1. Спр.99. Арк.5.; 14. Там же. Арк.35.; 15. Ильинский Д.П., Иваницкий В.П., Названа праця, С.136.; 16. ЦДАВО. Ф.2200. Оп.1. Спр.99. Арк.5, 7.; 17. Там же. Ф.2537. Оп.2. Спр.153. Арк.20.; 18. ЦДІАК. Ф.693. Оп.1. Спр.346. Арк.6(Зв.); Постановление об очистке железнодорожных путей и улиц городов от снежных заносов // Декреты советской власти.-М.,1957.-Т.1.-С.287.; 19. Там же. Арк.33-34.; 20.Пушкарева И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях.-М., 1975.-С.398.; 21. ЦДІАК. Ф.693. Оп.1. Спр.346. Арк.91.; 22. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта 1913-1925.- М.,1925.-С.68.; 23. Там же. Ф.2120. Оп.1. Спр.7. Арк.41.; 24. Там же. Ф.715. Оп.1. Спр.65. Арк.21-21 (Зв.); 25. Там же. Ф.882. Оп.2. Спр.279.-Арк.615.; 26. Там же. Арк.565 (Зв.); 27. Там же. Арк.366, 697.; 28. Там же. Арк.240.; 29. Фролов А.Н. Краткий исторический очерк по эксплуатации железных дорог. //Столетие железных дорог.- М.,1925.-С.56; 30. ЦДІАК, ф.693, Оп.1., Спр.1545-арк.233; 31.Чунтулов В.Т. Народное хозяйство России во время первой мировой войны и февральской революции 1917 года.-К.,1961.-С.11; 32. Гусев М., Сладков С. Донецкая железная дорога за 40 лет. - Донецк, 1957.-С.8.

П.С.Григорчук, О.І.Яременко

ХЛБОРОБСЬКИЙ РУХ В УКРАЇНІ У 1917-1918 РР. І ЙОГО РОЛЬ У ВСТАНОВЛЕННІ ВЛАДИ ПАВЛА СКОРОПАДСЬКОГО

В 1917 році значно зросла політична активність усіх верств українського населення. З'явилася велика кількість громадських організацій політичних партій та рухів, які ставили за мету реалізувати певні соціальні інтереси.