



податок на 1927/28 рр.», затверджений ЦВК та РНК СРСР від 2 квітня 1927 р. [6, 22]. Він зберіг ставки оподаткування та норми прибутковості господарств, було збільшено пільги колгоспам та бідняцьким господарствам з технічних культур і тваринництва. Хоча було внесено й ряд змін, зокрема в порядок звільнення за неоподатковуваний мінімум. Відтепер неоподатковуваний мінімум визначався не з прибутку на їдока, а з прибутку на господарство. Для колективних господарств було встановлено норми оподаткування, які не могли перевищувати середні розміри стягнення податку з одноосібних господарств по району. Що стосується прибутків від неземлеробських занять, то вони підлягали обов'язковому обліку.

Сільськогосподарський податок на 1927/28 р. був узаконений «Положенням про єдиний сільськогосподарський податок» від 21 квітня 1928 р. За Законом, оподаткуванню підлягало все населення, яке займалося сільським господарством, а також комуни, артілі, този і радгоспи, які мали прибуток від: рільництва та спеціальних галузей сільськогосподарської діяльності (городництва, виноградарства, садівництва, бджільництва), неземлеробських заробітків (зарплати, кустарних промислів), використання власних тракторів. Оподаткуванню підлягало кожне господарство, виходячи із сумісного прибутку, одержаного грошми чи натуральним показником [7, 467]. Новим у податку стало визначення рівня доходу з однієї десятини посіву, чи робочої та продуктивної худоби. Це значно обмежувало права селян. Відповідно до закону, для УСРР встановлювалися наступні норми доходу: з десятини посіву – 52 крб., орної землі – 36,5 крб., – 26 крб., городини – 150 крб., виноградників – 220 крб., саду – 140 крб., тютюну – 200 крб.; з одного коня – 26 крб., великої рогатої худоби – 21 крб., вола – 20 крб., свині – 7 крб. [7, 471].

Класовий принцип оподаткування мав місце й в новому Законі на 1927/28 сільськогосподарський рік. Так, ст. 28 передбачала оподаткування одноосібних господарств не за нормами прибутковості, а за «наявними у них даними», тобто за матеріалами експертного обстеження кожного селянського двору інспекторами фінвідділу та активістами сільрад. Таким чином, з квітня по червень діяли так звані «надзвичайні заходи» хлібозаготівель, а селяни-експерти підлягали подвійному оподаткуванню [3, 153].

Поряд із одноразовим сільськогосподарським податком, швидкими темпами укорінюється ще одна важлива форма стягнення – самооподаткування. Із виникненням самооподаткування, ця форма стягнення діяла як додаткова, добровільна форма податку, але з часом, мабуть завдяки своїй ефективності, радянська влада ввела це стягнення в обов'язкові виплати. На початковому етапі функціонування самооподаткування діяв порядок, згідно з яким, кожна особа, яка не брала участі у голосуванні або голосувала проти щодо додаткових внесків на задоволення культурних потреб, не повинна була сплачувати внески за самооподаткуванням [2, 87]. Така система дозволяла певним категоріям селянства або зовсім ухилятися від сплати своєї частки самооподаткування, або брати в них найменшу участь [1, 87].

У 1927 р. прийнято Закон, яким чітко визначалися напрями витрат коштів, зібраних за рахунок самооподаткування: культурно-господарські витрати для задоволення потреб усього села та певних груп селян. Новий закон про самооподаткування забороняв «рівночасно збирати будь-які додаткові кошти на місцеві потреби» [11, 13]. При цьому, самооподаткування стає обов'язковим, якщо рішення про його запровадження приймається більшістю голосів. Проте, Закон для окремих груп селянства зберігав форму добровільності [2, 87].

Порядок визначення розмірів внесків кожного платника залежали від загальної суми коштів необхідної на задоволення певної культурної потреби (наприклад, ремонт хати-читальні, дороги, лікарні тощо). Ця сума розподілялася між окремими платниками. Розподіл виплат відбувався відповідно до прибутковості кожного господарства, при цьому встановлювалося максимальне обмеження платежів – 35 % від сільськогосподарського податку. Спеціальний Закон «про самооподаткування» від 2 січня 1928 р. дозволяв «проводити самооподаткування повністю в розмірі 35 % сільськогосподарського податку, допускаючи в окремих місцях перевищення цього показника, залежно від потреб села, можливостей обкладання і бажань самого населення» [3, 155].

Таким чином, проаналізувавши особливості запровадження та стягнення двох основних форм оподаткування – єдиний сільськогосподарський податок та самооподаткування – напередодні хлібозаготівельної кризи та в період згорання НЕПу, було виявлено, що влада через посилення податкового тягара намагалася збільшити бюджетні надходження для задоволення потреб в індустріалізації країни Рад. Українське селянство, що роками прагнуло отримати право на самостійне управління своїми господарствами та право на витрату отриманого прибутку на власний розсуд, було знову позбавлене цих прав. Водночас надмірне оподаткування, якому підлягали всі засоби господарської діяльності, призвело до відмови господарів добровільно віддавати надприбуток, що викликало хлібозаготівельну кризу, появу «ножиць цін», а згодом і штучний Голодомор.

1. Бурцев Е.К., Козінов Г.И., Чистовский Н.В., Шаврин В.А. Низовий бюджет и общественное хозяйство деревни. – М., 1929.
2. Кириленко О.П. Місцеві бюджети України: історія, теорія практика. – К., 2000.
3. Козацька Т.Ю. Система оподаткування та самообкладання селян в УСРР 1928 – 1930 рр. // Питання аграрної історії України та Росії: Матеріали п'ятих наукових читань, присвячених пам'яті професора Д. Пойди. – Дніпропетровськ, 2004.
4. Корновенко С.В., Лазуренко В.М. Село. Хліб. Гроші. Податкова політика радянської влади в українському селі у період НЕПу. – Черкаси, 2004.
5. Мирончук В.Д., Ігошкін Г.С. Історія України: Навчальний посібник. – К., 2002.
6. П'ятаченко Г. О. Становлення та розвиток фінансів України. 1917 – 2003 рр. – К., 2005.
7. Собрание законов и распоряжений рабоче-крестьянского правительства СССР. – 1928. – № 24.
8. Соціалістична перебудова і розвиток сільського господарства Української РСР: У 2 т. – Т. 2. – К., 1967.
9. Тяжесть обложения в СССР (социальный состав, доходы и налоговые платежи населения Союза ССР в 1924/25, 1925/26 и 1926/27 годах): Доклад комиссии СНК Союза ССР по изучению тяжести обложения населения Союза. – М., 1929.
10. Финансы СССР за XXX лет. – М., 1947.
11. Філіпов Р. Соціалістичне будівництво та самооподаткування. – Х., 1930.

Ю. В. Барабаш

СТАНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ НА ДОНБАСІ У 1920-х рр.

Бурхливий розвиток транспортної галузі у сучасному світі відображає високі показники забезпечення комунікаційними мережами. Виробнича інфраструктура, яка включає в себе створення шляхів сполучення, транспортних засобів усіх видів, технічних пристроїв і



споруд на шляхах сполучення, що забезпечують процес перевезення людей і вантажів різного призначення, пройшла довгий еволюційний шлях становлення. Доцільним є висвітлення цих питань у площині дослідження розвитку промислово розвинених центрів, адже, передусім у часи індустріалізації, подібні регіони, зокрема Донбас, були чи не головними осередками найбільшої концентрації виробництва, внаслідок чого спостерігалось збільшення кількості населення, що, у свою чергу, спричинювало необхідність у посиленні заходів щодо будівництва шляхів сполучення та забезпечення населення усіма видами транспорту. Однак історичні аспекти розвитку транспортної галузі майже не досліджені. Тому актуальність теми беззаперечна і спонукає дослідників до нових розвідок у контексті цього питання.

Метою статті є аналіз особливостей становлення та розвитку транспортних комунікацій у промисловому Донбасі 1920-х рр. Завданнями дослідження є: 1) висвітлення умов необхідності створення комунікаційних мереж у Донецькому басейні досліджуваного періоду; 2) зображення процесу становлення мережі міського транспорту; 3) дослідження розвитку шляхового будівництва.

Питання розвитку транспортної галузі у вітчизняній історіографії майже не висвітлено. Деяких аспектів проблеми в рамках досліджень з історії Донбасу торкалися А. Михненко [1], Р. Манекін [2], автори краєзнавчого видання «Історія Луганського краю» [3]. Тому вважаємо за доцільне звернутися насамперед до архівних документів та місцевої преси.

Отже, індустріальна епоха, яка спричинила революцію у транспортній галузі, призвела до появи нових видів засобів пересування, особливо у промислово розвинених регіонах. Хоча у дореволюційні роки на Донбасі переважаючими були залізничний та гужовий транспорт. Така складна класифікація в одному з найголовніших центрах розвитку промисловості зі становленням інфраструктури крупних міст потребувала у 1920-х рр. загострення уваги на вирішенні питання забезпечення місцевим транспортом.

Слід зауважити, що станом на 1920 р. становище виробничої та соціальної сфер в Україні значно погіршилося, що помітно вплинуло й на розвиток транспорту, який, по суті, зазнав занепаду, особливо залізничний, річковий та морський. Помітно відчув на собі катастрофічні збитки Донбас, адже вони глибоко виявилися у промислово-економічній сфері. Відтак, на порядку денному постали питання розв'язання проблем шляхового будівництва, транспортних засобів і технічних споруд на цих шляхах, тобто створення комунікаційної мережі регіону. До того ж бурхливе зростання населення в Донецькому басейні, яке переймалося пошуком робочих місць, спричинене припливом особливо у міську площину, звертало увагу місцевого керівництва на потребу в будівництві доріг, мостів-переправ та закупівлю місцевого транспорту, аби полегшити процес потрапляння робочих до місць праці, та подолання незручності у перевезенні вантажів.

Питання розвитку місцевого транспорту були поставлені на порядок денний ВУЦВК м. Харкова у 1921 р. У його постанові «Про місцевий транспорт» зазначалося, що «з метою об'єднання керівництва та обліку усіх засобів місцевого транспорту, встановлення основних принципів його використання, радикальної єдиної образної постановки експлуатації, постачання, виробництва та ремонту постановлялося створити при Уповноваженому Народному Комісаріату шляхів сполучення України Управління місцевого транспорту. Об'єднанню у вказаному управлінні та його місцевих органів підлягали такі види транспорту: автомобілі, гужовий транспорт,

а також процеси ремонту, завантаження/розвантаження, експедиція та збереження транзитних вантажів» [4, 73].

Місцевий транспорт, на який робилася ставка місцевими органами влади, передбачав розвиток трамвайного та автобусного забезпечення. Хоча трамвайне будівництво у роки непу в країні майже не велося. На жовтень 1924 р. в Україні було лише 8 міст з умовно-діючими трамваями із загальною довжиною шляхів 617,2 км [3, 225 – 226]. Дещо змінилася ситуація у другій половині 1920-х рр., коли з бурхливим зростанням кількості населення проблема перевезення громадян стала однією з головних, поряд із забезпеченням їх житлом. Та в цілому, суттєвого покращення в цій галузі не спостерігалось, а крім того, постійно не вистачало матеріалу для будівництва ліній.

Як зазначив дослідник А. Михненко, перший електричний трамвай на Донбасі з'явився 1924 р.: «Думка про побудову трамваю між Берестовським рудником і головною шахтою Щегловського куша зародилася у травні 1924 р. Її висловив інженер Донвугілля тов. Бояришин. Управління копалень жваво відгукнулося на його пропозицію. Думка про побудову трамваю тепер здійснений факт: трамвай відкрито! Це перший трамвай в Донбасі. 23 листопада цілий день трамвай возив дітей і робітників, а в клубах, на честь святкового пуску трамваю, усім трудящим було роздано по бутерброду і по кружці пива» [1].

У 1920-х рр. розпочали виготовлення проекту трамваю і в Луганську, завершення якого передбачалося до 1.10.1926 р. Відповідно до проекту передбачалося, що трамвай вміщатиме 12 тис. пасажирів на день. Планувалося 30 моторних та 30 причіпних вагонів. Проектувалася довжина шляху у 26 км. Будівлі, що проектувалися для трамвайних парків, за площею та кубатурою сягали: вагонних парків – 600 кв. с., куб с. – 2100, депо – 100 кв. с., куб. с. – 300. Передбачалося користування енергією від Штерівської електростанції, але оскільки це було можливим лише наприкінці 1926 чи на початку 1927 рр., то й влаштування трамваю розраховувалося на період 1926 – 1930 рр. [5, 246].

1929 р. у місті постало питання про будівництво трамвайних шляхів, які б з'єднували робітничі поселення з паровозобудівним заводом. Приводом для цього послугувало звернення Державного електротехнічного треста до Луганського окружного виконавчого комітету про можливість трамвайзації Луганської округи [6, 114]. В результаті було спроектовано грандіозний план, втілення якого не відбулося через брак коштів. Країна не могла одночасно розвивати будівництво великого заводу та шляхів сполучення. Тому постала необхідність пошуку альтернативного вирішення цього гострого питання, але декілька спроб його вирішення виявилися невдалими.

«Трамвайний план» був справді грандіозним. Основою мережі була 25-кілометрова головна лінія, що перетинала місто із заходу на схід. За межами центру лінія повинна була бути одношляховою, з роз'їздами. Друга лінія іменувалася круговою. Оскільки ж документи, що з'явилися в 1929 р., носили характер пропозицій, то подробиці трасування ліній відсутні, вказані були лише основні відправні пункти.

У цілому на Донбасі будівництво перших трамвайних ліній розпочалося з 1927 р. До 1940 р. були побудовані трамвайні лінії в десяти найбільших містах регіону загальною довжиною майже 300 км [7, 575]. Хоча в Луганську ще навіть у 1929 р. транспортна проблема на рівні трамвайзації так і не була вирішена, а перший трамвай у місті було запущено у 1934 р.

Щоб пом'якшити проблему місцевого транспорту, в якості альтернативи трамваю були запущені кілька автобусів, але і це не вирішило проблеми. Ще у травні



1927 р., прибувши до Луганська, член правління Донецьких залізничних шляхів повідомив, що перші два автобуси придуть у місто до 11 липня вказаного року. Передбачалося пустити їх по лінії вокзал-завод «ОР» [8]. Міськрада розраховувала на отримання 2-х автобусів по 29 місць кожен. Плату за проїзд від вокзалу до Пушкінської вулиці передбачалося встановити у розмірі 25 – 30 коп. У подальшому вона передбачалася у розмірі не 25 – 30 коп., а 20 коп. максимум. Йшла мова й про можливу плату у розмірі 10 коп. В такому разі прибуток для міськради міг скласти 2000 крб. За підрахунками, автобуси мали приносити 80 тис. крб. прибутку на рік [9].

Однак Північно-Донецька залізниця відмовилася пускати автобуси в Луганську, допоки у місті не з'явиться відповідне приміщення-гараж. Невдовзі з'ясувалося, що у серпні згадані два автобуси прибули для Луганських копалень, а не у місто [10]. На початку 1928 р. управління Донецької залізниці придбало для Луганська за кордоном через Росавторг 4 нових автобуси, що знаходилися в Ізюмі у головних майстернях Донецької залізниці, де на них ставили спеціальні кузови. З 1 лютого все ж таки передбачалося відкриття автобусного руху в Луганську [11].

Керівництво Донбасу переймалося й проблемами автобусного сполучення між різними населеними пунктами регіону. Так, вирішувалося питання автобусного сполучення «Алчевськ – Лозово-Павлівка». Шосейна дорога, що сполучала Лозову Павлівку зі станцією Алчевськ, протяжністю у 7 верств, була в поганому стані, що ускладнювало сполучення між цими пунктами. У 1927 р. на ремонт цієї дороги Лозово-Павлівському районному виконавчому комітету було асигновано більше, ніж 25 тис. крб., але для повного ремонту потребувалося 48 тис. крб. Частина ремонтних робіт передбачалося здійснити самим населенням [12]. У серпні 1927 р., нарешті, автобусне сполучення між Алчевськом та Лозово-Павлівкою вже було встановлено. Проїзд в обидві сторони коштував 80 коп. У найближчий час передбачалося встановлення сполучення з Брянським та Криворізьким рудниками, а також зі станцією «Орловка» [13; 14].

Вже на середину 1920-х рр. у Луганську спостерігався підйом рівня народного господарства. Це було пов'язано з зацікавленістю керівництва країни у розвитку Луганського регіону як основного осередку промисловості. Луганським підприємствам не вистачало кваліфікованих робітників, хоч це була не єдина проблема. З розгортанням робіт на підприємствах, загострювалась ситуація з постачанням на виробництва матеріалів, що ускладнювалося через погані шляхи сполучення між різними місцевостями.

Як зазначає Р. Манекін, з переходом до нової економічної політики, влада усвідомлювала необхідність возз'єднання розірваних у ході громадянського протистояння 1918 – 1920 рр. ключових технологічних ланцюжків і, перш за все, «вугілля» – «кокс» – «метал» – «транспорт». Так, на початку 1920-х рр. на Донбасі з'явився трест «Транспорткопі» (до залізниці були прикріплені Байрацькій і Рівненське рудоуправління) [2].

Більша частина існуючих у 1920-х рр. шляхів на Донбасі була ґрунтовими, їх постійно затоплювало, відтак, восени і навесні рух блокувався. Тому постало питання прокладення нових, більш придатних для пересування доріг. Розпочалося проведення інспектування ґрунтових доріг, складання планів їх реконструкції. На ці заходи виділялися кошти, складалися плани та строки відновлення доріг. Економічний контроль стану шляхів мав на меті виявити навантаженість, характер та розподіл по шляхам вантажних потоків. Так, у 1925 р. Луганським окружним місцевим господарством було розроблено 5-річний план шляхового будівництва в окрузі. Згідно з

ним, передбачалося у перші три роки прокласти дороги Луганськ – Щастя – Петровське та Луганськ – Успенка – Дмитрівка [15].

Окрім будівництва шляхів місцевого значення, керівництво країни приділяло значну увагу сполученню Донбасу з іншими розвинутими центрами СРСР. Так, з метою подальшого розвитку вугільної промисловості та металургії регіону Рада народних комісарів СРСР видала постанову «О сооружении железнодорожной магистрали Донбасс – Москва». Цей документ був спрямований на масове будівництво залізничних шляхів сполучення, з метою забезпечення підприємств Москви паливом та металом. Строк закінчення будівництва усієї залізничної магістралі Донбас – Москва було призначено на 1 серпня 1933 р. На цьому будівництві значну увагу надавали контролю за темпами будівництва та постачанням коштів [16, 123, 124].

Отже, проблеми місцевого транспорту та будівництва шляхів сполучення на Донбасі у 1920-х рр. вирішувалися поступово, часом навіть пришвидшеними темпами. Це було зумовлено потребами країни у шляховому сполученні з регіоном як осередком промисловості та технічної бази. Були закладені основні напрями транспортної мережі та налагоджено сполучення з іншими центрами. Завдяки проведеній роботі збільшився вантажообіг та покращилось постачання промислових підприємств. За вказаний період були досягнуті значні результати, але запланованого рівня досягти на 100% не вдалося. Зоставалася гострою й проблема місцевого транспорту, хоча й постійно обговорювалася під час засідань місцевих органів управління. Головною причиною не вирішення цього питання було недостатнє фінансування.

1. Михненко А.М. Соціальні та культурні процеси в Донбасі у 1920-30-х рр. // *Наука. Релігія. Суспільство*. – 2000. – № 2.
2. Манекін Р.В. Донбас від Громадянської до Вітчизняної. Нариси історії Донецького краю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://refs.co.ua>.
3. Курило В.С. Історія Луганського краю. – Луганськ, 2008.
4. Державний архів Луганської області (далі – ДАЛО). – Ф. Р-617. – Оп. 1. – Спр. 14.
5. ДАЛО – Ф. Р-597. – Оп. 1. – Спр. 52.
6. 70 лет в пути (история луганского трамвая). – Луганск, 2004.
7. История технического развития угольной промышленности Донбасса: В 2 т. – Т. 1. / Под ред. А.Н. Щербань. – К., 1969.
8. Луганська правда. – 1927. – 13 травня.
9. Луганська правда. – 1927. – 31 травня.
10. Луганська правда. – 1927. – 23, 26 серпня.
11. Луганська правда. – 1928. – 10 січня.
12. Луганська правда. – 1927. – 9 червня.
13. Луганська правда. – 1927. – 10 серпня.
14. Луганська правда. – 1927. – 10 червня.
15. Луганська правда. – 1925. – 2 грудня.
16. Промышленность и рабочие Донбасса: октябрь 1917 – июнь 1941: Сб. док. и мат. / Сост. В.С. Высоцкая и др. – Донецк, 1989.

Я. М. Мартинюк

ПІДТРИМКА САМОВРЯДНИМИ УСТАНОВАМИ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ТА БУДІВНИЦТВО ДОРІГ НА ВОЛИНІ У МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД

Незважаючи на законодавчі обмеження, несприятливо економічну ситуацію в країні та слабе фінансування державою самоврядних установ, доробок їх праці у таких важливих сферах, як підтримка сільського госпо-