

³¹ ЦДАВО України, ф. 2311, оп. 1, спр. 120, арк. 242. Два тижні по тому Бек був заарештований українськими властями з згоди австрійського командування за антиурядову діяльність (див.: Ereignisse in der Ukraine... S. 239-244).

³² Скоропадський П. П. Спогади... — С. 319.

³³ Зеньковський В. Пять месяцев у власти... — С. 130. Див. також: Омельнович-Павленко М. На Україні 1917-1918. — Прага, 1935. — С. 93-94.

³⁴ Дорошенко Д. І. Мої спогади про недавнє минуле... — С. 280-281.

³⁵ Айсфельд А. Немешские колонисты Юга Украины в 1917-1918 годах // Вопросы германской истории. Немцы в Украине. — Днепропетровск, 1996. — С. 125-133.

³⁶ Донцов Д. 1918. — Київ... — С. 230, 248. Скоропадський П. П. Спогади... — С. 208.

³⁷ ЦДАВО України, ф. 1216, оп. 1, спр. 77, арк. 42, 45, 50.

³⁸ Зеньковський В. Пять месяцев у власти... — С. 129. Див. також: Скоропадський П. П. Спогади... — С. 190, Вернадський В. И. Днев-

ники. 1917-1921. — Киев, 1994. — С. 85 («По-видимому, Грушевский в Одессе и пытается воздействовать на Австрию»).

³⁹ Могилянский Н. Трагедия Украины... — С. 101.

⁴⁰ Вернадский В. И. Дневники... — С. 112.

⁴¹ Донцов Д. 1918. — Київ... — С. 237.

⁴² Зеньковський В. Пять месяцев у власти... — С. 129.

⁴³ Його ж. — С. 20.

⁴⁴ Зеньковський В. Пять месяцев у власти... — С. 21. «Интересный разговор с Василенко. Он настаивает на необходимости немедленной борьбы деловой с популяризаторами Германии». (Вернадский В. Дневники... — С. 103).

⁴⁵ Зеньковський В. Пять месяцев у власти... — С. 129. «Нециристь у відносинах між українським урядом та його заступниками і німецькою офіційно дружественною, а фактично окупаційною владою давалося відчуття з перших же часів» (Андрієвський В. З минулого. II. Від Гетьмана до директорії. — Берлін, 1921. — С. 14).

Іван Толокнєв

Проблема залізничного транспорту в діяльності гетьманського уряду

Перебрання влади гетьманом П. Скоропадським відбулось у виключно тяжкій економічній та політичній ситуації в Україні. Після революційних потрясінь і війни з більшовистською Росією господарчий механізм УНР практично перестав функціонувати. Навесні 1918 р. ситуація ще більш загострилася внаслідок непередуманих кроків Центральної Ради, яка здійснювала політику т.зв. соціалізації. Тому можна сміливо стверджувати, що на момент гетьманського перевороту державність УНР мала переважно декларативний характер.

Перед П. Скоропадським постало доволі складне завдання, яке і донині не втратило своєї актуальності: забезпечити економічне підґрунтя незалежності українського народу. І зробити це шляхом ствердження початків консерватизму в провідних сферах внутрішнього життя країни.

Головні риси урядового курсу молодого Держави базувалися на принципах скасування тих правових актів Тимчасового уряду, РНК і Центральної Ради, які мали відверто популістське забарвлення і не враховували дії економічних законів, а також продовження дії юридичних норм колишньої Російської імперії до створення власної правової бази. Позаяк свідомі українці не спромоглися на той час витворити чисельну групу тямущих спеціалістів, керування управлінським апаратом переважно здійснювалось представниками старого чиновництва¹.

Однією з умов економічного та політичного відродження України стало відновлення мережі шляхів сполучення, без чого існування держави сучасного типу вповні неможливо. Ось чому вагома частина заходів гетьманського уряду (кабінетів Ф. Лизогуба — С. Гербеля) тією чи іншою мірою стосувалася роботи залізниць, які вже досить тривалий час знаходились в стані розвалу. Ще у жовтні 1917 р. нормальний рух цього виду транспорту був паралізований. Протягом українсько-більшовистського військового конфлікту головні сутички відбувалися в районах вузлових станцій, армії також пересувалися переважно залізничними шляхами сполучення. Отже, комунікації зазнали значних руйнувань, більшовиками було вивезено до Росії понад 80 000 одиниць вагонного парку (1/3 від загальної кількості). Більшість мостів лежало в руїнах². Крім того, з початку 1918 р. невпинно зростала заборгованість залізничникам із заробітної плати³. Навіть подання представника Міністерства шляхів УНР Сщенка про нагальну потребу виділення позики в 593 500 000 крб. на погашення цієї кількомісячної заборгованості уряд В. Голубовича на засіданні 20 квітня передав для додаткового розгляду Міністерству фінансів. Тим самим до встановлення Гетьманату навіть це питання не було вирішено⁴.

Одразу по сформованні Ф. Лизогубом першого кабінету Української Держави новопризначений голова відомства шляхів сполучення Б. Бутенко розпочав структурно-організаційну реформу залізничного транспорту. Негайних зрушень в даному питанні наполегливо домагалися представники австро-німецького командування на чолі з В. Гренером⁵. Деякою мірою навіть саме постановя Гетьманату було поставлене в пряму залежність від того, чи виявиться нове керівництво спроможним налагодити нормальну роботу залізниць.

Вже у своєму першому зверненні «До всього українського народу» 29 квітня 1918 р. П. Скоропадський обіцяв докорінно поліпшити становище робітників на залізних дорогах⁶. На початку травня Міністерство шляхів розробило програму першочергових заходів. Перш за все було оголошено недійсним закон Центральної Ради від 10 квітня 1918 р. «Про існування та будовання залізниць на території УНР». Тим самим відновлювались права приватних залізних доріг, котрі раніше всі без винятку підлягали реквізуванню на користь держави без відповідних на те матеріально-технічних передумов⁷.

Задля зменшення збитковості транспорту уряд здійснив кілька послідовних акцій. До 1 жовтня було запроваджено нові норми оплати праці службовцям і робітникам, зменшені порівняно з російськими, але вищі від довоєнного рівня. При невеликих змінах знову діяла стара тарифна сітка на 34 розряди (різниця коефіцієнтів

0,4-25). Постійний оклад коливався в межах від 24 до 48 крб. в місяць (при нормі роботи 6-8 годин). Проте надання надбавки за дорожнечу всім категоріям працюючих складало 70 крб. на місяць. Якщо в середньому за півроку (грудень 1917-травень 1918) середній розмір місячної заробітної платні коливався в межах 260 крб. (з надбавкою), то вже починаючи з літа 1918 р. зазначена цифра ґрунтовно змінилась. 5 травня міністр шляхів Б.Бутенко телеграмою за №4924 вперше вніс пропозицію щодо пониження ставок оплати праці на 50 крб., що і було здійснено протягом місяця. Перед хвилею страйків на залізницях Правобережжя відбулось наступне пониження також на 50 крб.⁸

Паралельно з налагодженням економічно обґрунтованих взаєморозрахунків по лінії держава — робітник, Рада Міністрів 7 червня 1918 р. ухвалила закон про скорочення штатів робітників залізничного транспорту до норм мирного часу. За кінцеву було взято штатну норму, котра існувала на 1 січня 1915 р., себто до початку реалізації заходів російського імператорського уряду І.Л.Горемікіна, спрямованих на милітаризацію тилу. Це був один з конверсійних заходів, позаяк внаслідок ліквідації Південно-Західного і Румунського фронтів автоматично відпадала потреба в утриманні цілого ряду установ військово-транспортного характеру (тим більше, що вже 10 травня уряд скасував на залізницях польове управління, запроваджене ще в липні 1914 р.)⁹. Закон 7 червня передбачав основи ліквідаційного механізму, за допомогою якого до 1 серпня 1918 р. необхідного скорочення було досягнуто. Даним правочинним актом, зокрема передбачалось, що: 1) всі службовці, відражені за обставинами воєнного часу на залізниці України, залишаються висланими на місце попередньої служби, в т.ч. приписані до Варшавсько-Віденської та Привісліських залізниць — до Росії (відповідні комісії створено 24 червня); 2) звільнюються службовці всіх установ, породжених військовим часом (зокрема, дальшою постановою уряду від 22 липня на заходи по ліквідації будівельно-транспортних організацій Південно-Західного та Румунського фронтів — відповідно НАДОРАБЮЗ і НАДОРАБЕС, було асигновано 18 000 000 крб.); 3) звільнюються особи, найняті на роботу задля посилення експлуатаційного штату, і постійні службовці, загальний стаж яких є меншим від 10 років¹⁰.

Вельми цікавим є той факт, що даний закон надавав пріоритетне право на роботу особам українського походження. Отже, Гетьман не на словах, а на ділі закладав умови для появи національних кадрів.

Зазначені вище кроки Ради Міністрів дозволили докорінно змінити інфраструктуру залізничного транспорту. Було практично ліквідовано залишки старих військових інституцій Російської імперії, на шляхи сполучення повернулось реквізоване майно в т.ч. поповнився так потрібний вагонний парк, а оборонні завдання (вже на сході) взяли на себе Центральні Держави.

Отриманий резерв дозволив значно посилити матеріально-технічний стан сформованих у червні шести команд, які Військове міністерство 24 липня 1918 р. передало до відання шляхового відомства. Загальна чисельність особового складу даних підрозділів складала 150 чоловік (по 25 в кожному). На відновлення шляхових споруд і колій протягом червня 1918 р. уряд асигнував 383 520 крб. (кредити воєнного відомства). В подальшому, починаючи з липня, щомісячні фінансування команд Міністерством шляхів складали пересічно 388 520 крб. і здійснювались в регулярний спосіб до кінця Гетьманату¹¹.

Поволі, але досить динамічно, відновлювалась рентабельність залізничного транспорту. Вже в липні 1918 р. почала давати вагомий результат запроваджена двома місяцями раніше касація пільгових тарифів та скидок на безоплатний провіз багажу. Тоді ж Міністерство шляхів підвищило обов'язкові норми робіт по таксуванню і розподілу паїв на 40-50% (1000-1500 накладних протягом 25 робочих днів). Після утворення 10 серпня Державного Банку установи залізничного транспорту здійснювали взаєморозрахунки лише через цю фінансову організацію за розрядом платежів порівняно привілейованої третьої категорії. Восени 1918 р. уряд планував скинути тарифний з'їзд для розв'язання питань щодо підвищення для шляхів сполучення України всіх існуючих тарифів в цілях збільшення їх прибутковості, а також деякого спрощення. Міністерство шляхів підготувало спеціально складений Б.Бутенком проект реорганізації служби дорожнього контролю і зборів на принципах скорочення та здешевлення. Завершальним етапом даної реформи мало стати створення Центральної розрахункової палати України (за британським зразком), яка була б спроможною здійснювати генеральні платежі по фінансових операціях установ залізничного транспорту через Державний Банк. У випадку запровадження даного органу країна отримувала прибуток від економії в 2-2,5 млн. крб. Проте підняте Директорією повстання і наступна більшовистська навала унеможливили становлення головного фінансового центру Міністерства шляхів, яке було заплановане на початок 1919 р.¹²

Порівняно менших організаційних змін зазнала структура управління регіональних залізниць. Крім переіменування (Південно-Західної на Правобережну, Катерининської на Запорізьку і Південної на Слобідську), кожному з них було розділено на кілька дочірніх. В результаті залізниці України часів Гетьманату за ієрархією складались з чотирьох головних і одинадцяти складових або інтегральних¹³. За розпорядженням Міністра шляхів від 26 травня, регіональні управління розпочали процес українізації транспортних установ. Ним було охоплено всю довжину бюрократичної вертикалі¹⁴.

Крім суто економічних і організаційних аспектів відродження залізничного транспорту, гетьман та його уряд належну увагу приділяли і політичному значенню шляхів сполучення, оскільки вони виступали в ролі каркасу всієї Української Держави. Недарма вістря більшовистської пропаганди спрямовувалось саме на робітників-залізничників, адже емісари Х.Раковського чітко знали, де знаходиться одне з найвразливіших місць влади. Тим-то і був смертельно небезпечним для країни страйк на залізницях Правобережжя (16 липня — 5 серпня 1918 р.) Протягом літніх місяців більшовистська агентура тримала в постійній напрузі принаймні половину всіх транспортних ліній України¹⁵.

Сувору реальність спонукала Раду Міністрів дедалі частіше вживати рішучих заходів при наведенні порядку. Вже від 18 травня інститут залізничної міліції підлягав скасуванню. Натомість запроваджувалась Державна Варта (на кшталт колишніх жандармських управлінь при транспортних установах), а п'ятьма днями пізніше Міністру шляхів було надано право видавати, відмінити, змінювати та доповнювати всі постанови, що стосувались загального статуту залізниць — і то на рівні законодавчих актів (щоправда, з подальшим урядовим затвердженням)¹⁶.

По завершенні найбільш небезпечних страйків в серпні 1918 р. Рада Міністрів ввела в дію «Тимчасовий закон про заходи щодо охорони залізниць». Зазначений документ є досить цікавим в тому плані, що він став концентрованим вираженням дій керівництва країни, спрямованих на стабілізацію громадського і державного порядку в Україні. Зокрема, ст. V цього закону передбачала три види покарання за участь у несанкціонованих заходах та саботажництво: від штрафу в 3 000 крб. і п'ятимісячного арешту до вислання в концентраційний табір; ст. X поновлювала указ Миколи II Правлячому Сенату від 2 грудня 1905 р. (закон про боротьбу зі страйками), а ст. XI — військово-польові суди за вчинення збройного опору при затриманні (на підставі кн. 24 розд. III Зібрання військових постанов і 869 р.). При наявності дієздатних силових відомств надзвичайне законодавство Ради Міністрів мало повну спроможність до усталення твердого порядку на шляхах сполучення¹⁷.

Запроваджена в серпні 1918 р. Головна комісія по охороні залізниць під проводом Б. Бутенка (з участю представників відомства внутрішніх справ та уповноважених осіб від командування Центральних Держав) здійснила ряд запобіжних заходів. Насамперед, було посилено охорону залізничних мостів на кількох важливих пунктах (Новомосковськ, Царичанка, Кобеляки, Глобин — Золотоноша, Канів тощо) та збільшено штат Державної Варти. Головним боєм транспортників у цей час стає махновщина. Тому з кінця літа 1918 р. шляхи сполучення знову перебувають під перманентним військовим станом¹⁸.

Та, незважаючи на всі вищезазначені явища, залізничний транспорт України зазнав ґрунтовної структурно-організаційної зміни і почав виходити зі стану кризи. Цей факт визнавали навіть відверті опоненти гетьмана¹⁹. Вже в середині літа 1918 р. було відновлено нормальний рух поїздів. На вересень регулярним транспортним сполученням в межах України (без Криму) охоплено понад 28 великих населених пунктів — від Таганрога до Підволочиська²⁰.

З метою оптимізації шляхів сполучення 12 листопада 1918 р. Радою Міністрів було відпущено кредит на утримання спеціальної комісії в складі 23 осіб, розміром 62 900 крб. (на два місяці її діяльності). (21) Крім того, протягом семи місяців гетьманський уряд виділив понад 35 000 000 крб. задля оновлення рухомого складу залізниць. На 1919 р. ця цифра була визначена в 100 000 000 крб.²²

Відновлювались роботи по новому будівництву залізничних шляхів, заморожені після березня 1917 р. Так, 22 липня Кабінет Міністрів асигнував 27.000.000 крб. для спорудження лінії Гришино — Рівне²³. Було складено кошторис аналогічних робіт на лінії Мерефа — Херсон тощо.

Отже, за такий короткий час порівняно швидко здійснювались масштабні заходи по наведенню порядку²⁴.

Часткова стабілізація залізничних доріг дала змогу гетьманському уряду досить успішно вирішити, крім суто економічних, також і ряд важливих політичних завдань. Це, зокрема, виключно ефективна організація блокади Криму, яка змусила уряд М. Сувельєвича визнати входження півострова до складу Української Держави, відновлення з 12 червня прямого сполучення з більшовистською Росією, аналогічна нормалізація транспортних потоків з Всевеликим Військом Донським (останнє по угоді від 5 серпня 1918 р. отримало Таганрогську округу з частиною Запорізької залізниця)²⁵. В червні завершилась підготовка угоди про організацію залізничного зв'язку з Румунією.

Нарешті сам факт планомірної та вдалої евакуації австро-німецьких військ з України по закінченні першої світової війни — зайве тому свідчення, що політика гетьмана Павла Скоропадського, яка базувалась на суто консервативних засадах, була єдино вірною та концептуально вивірною в складних умовах того часу. Вона мала непересічні результати в плані накопичення практичного досвіду для українського державотворення нової доби.

¹ Мазепа І. Україна в огні й бурі революції 1917-1921. — Прага, 1942. — С. 53.

² Скоропадський П. Спогади. — К.-Філадельфія, 1995. — С. 168. Дорошенко Д. Історія України 1917—1923. — Ужгород, 1930. — Т. 2 Українська Гетьманська Держава. — С. 173.

³ Грушевський М. С. Війна за незалежність // На порозі нової України: статті й джерельні матеріали. — Нью-Йорк, 1992. — С. 188.

⁴ ЦДАВО, ф. 1064, оп. 1, спр. 4, арк. 86.

⁵ Скоропадський П. Названа праця. — С. 148.

⁶ До всього українського народу // У 60-річчя відновлення гетьманської Української Держави 29 квітня Р. Б. 1918. — Торонто, 1978. — С. 10.

⁷ ЦДАВО, ф. 1064, оп. 1, спр. 4, арк. 70-74.

⁸ Там само, ф. 2200, оп. 1, спр. 94, арк. 44-45; Редін М. Всеукраїнський страйк залізничників 1918 року. — Х., 1929. — С. 6.

⁹ ЦДАВО, ф. 1064, оп. 1, спр. 53, арк. 4.

¹⁰ Там само, спр. 60, арк. 5. ЦДАК, ф. 693, оп. 1, спр. 1590, арк. 45.

¹¹ ЦДАВО, ф. 1064, оп. 1, спр. 65, арк. 2-3.

¹² ЦДАК, ф. 693, оп. 1, спр. 325а, арк. 4-14.

¹³ Там само, арк. 54.

¹⁴ Нагасвський І. Історія Української держави двадцятого століття. — К., 1994. — С. 137.

¹⁵ Doroshenko D. Die Ukraine und Deutschland. — Munchen, 1994. — S. 223.

¹⁶ ЦДАВО, ф. 1064, оп. 1, спр. 70, арк. 3.

¹⁷ Там само, ф. 1216, оп. 1, спр. 43, арк. 22-23.

¹⁸ Гольденвейзер А. Из киевских воспоминаний 1917—1920 гг. // Революция на Украине. По мемуарам белых. — К., 1990. — С. 44.

¹⁹ Полонська-Василенко Н. Історія України. — К., 1994. — Т. 2. — С. 500.

²⁰ ЦДАВО, ф. 1064, оп. 1, спр. 55, арк. 3.

²¹ Там само, ф. 1064, оп. 1, спр. 4, арк. 94.

²² Там само, ф. 2200, оп. 1, спр. 99, арк. 10.

²³ Там само, ф. 1064, оп. 1, спр. 58, арк. 3.

²⁴ Schemet B. Die Ukraine einst und jetzt: kurzer Überblick der ukrainische Geschichte. — Berlin, 1941, S. 31.

²⁵ Левницький К. Великий зрив: до історії української державності від березня до листопада 1918 р. — Нью-Йорк, 1968, С. 58. Феденко П. Влада Павла Скоропадського. — Лондон-Мюнхен, 1968, С. 17. ЦДАВО, ф. 2200, оп. 1, спр. 94, арк. 1-12.