

Mishchuk A.

JULIAN TSELEVYTCH – CULTURAL AND EDUCATIONAL WORK

A special role among the representatives of “narodovsky” movement, which existed in Galychyna in the second half of nineteenth century, belongs to Julian Tselevytch.

Due to his tireless working as the leader of Ukrainian Cultural and educational fellowships (“Sitch”, “Ruska Besida”, “Prosvita”, “Ukrainian pedagogical society”, “Taras Shevchenko Scientific society”) many of them were created and given support Besides, being a pedagogue (teacher) in his heart, he practiced the pedagogical of “narodovzi”, by teaching his tide as students in Ukrainian. He also prepared books for schools.

Штанько Я.В.

ТОРГОВО-ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ ТА ВСЕВЕЛИКОГО ВІЙСЬКА ДОНСЬКОГО (1918 р.)

Період існування Української Держави, очолюваної гетьманом П.П.Скоропадським, становить окрему сторінку в історії вітчизняного державотворення. Попри консервативний курс гетьманських урядів у внутрішній політиці було досягнуто значних успіхів у дипломатичній сфері. Україна стала суб'єктом міжнародних відносин, припинилася більшовицька військова агресія, налагоджувались контакти із сусідніми територіями. Серед частин колишньої Російської імперії найбільш інтенсивні зв'язки Українська Держава підтримувала із Всевеликим Військом Донським. Їх спектр був досить широким – були встановлені військові і дипломатичні, політичні та економічні контакти. Об'єктивне відтворення взаємин двох держав потребує, на нашу думку, дослідження усіх основних аспектів їхніх відносин. Одним із них є проблема економічної взаємодії Української Держави та Всевеликого Війська Донського.

Незважаючи на важливість цього питання, воно залишається практично недослідженим. Сучасні історики торкаються його лише епізодично. Так, Ф.Проданюк, вивчаючи дипломатію Української Держави, констатував факт отримання донським отаманом П.М.Красновим значної економічної допомоги з України [13, с.68]. П.П.Гай-Нижник розглянув фінансові взаємини Української Держави з частинами колишньої Російської імперії, у тому числі з Всевеликим Військом Донським [12, с.122-123]. Саме тому, зважаючи на недостатню вивченість проблеми, метою даної статті є дослідження основних напрямків і форм економічного співробітництва Української Держави та Всевеликого Війська Донського.

Відзначимо, що визволення навесні 1918 р. України та Дону від більшовицької окупації поставило їх перед проблемою налагодження економічного життя. Цього вимагали потреби не тільки нормального функціонування державного апарату, але й необхідність вести збройну боротьбу проти більшовицьких військ. Це особливо стосувалося Дону, оскільки недоторканість кордонів Української Держави забезпечувалась німецькими окупаційними військами.

Слід підкреслити вкрай не вигідне стратегічне становище учасників антибільшовицького збройного руху, тобто Дону, Кубані та Добровольчої армії. Вони займали периферійні райони країни, в яких не було достатньо розвинутої промисловості та сітки залізниць [14, с.71]. Україна в цьому відношенні відрізнялась від них. Значний промисловий потенціал і розвинуте сільське господарство могли стати потужною економічною базою антибільшовицького руху. Саме тому першочерговим завданням для донського отамана П.М.Краснова стало встановлення з Українською Державою не тільки політичних, але й торгово-економічних зв'язків.

Для налагодження з Українською Державою дипломатичних взаємин П.М.Краснов відправив наприкінці травня 1918 р. до Києва повноважну делегацію у складі генерал-лейтенантів О.В.Черячукіна та М.А.Свечіна. Донська місія повинна була вирішити не тільки важливі питання політичного характеру, а й домогтися встановлення товарообміну між Україною та Доном. З цією метою на початку червня 1918 р. до складу делегації були включені інженери Ю.М.Зілов та І.М.Вознесенський, а також керуючий відділом шляхів сполучення при донському урядові П.П.Карелін [11, с.178].

Всевелике Військо Донське потребувало промислових товарів, скла, посуду, цукру та сільськогосподарських машин, взамін пропонуючи Україні вугілля та вироби сільського господарства [11, с.178]. Найбільш пекучою проблемою для Дону була нестача цукру. Однак вирішення цього питання донськими представниками наштовхувалося на значні перешкоди. Суть їх полягала в тому, що 6 червня 1918 р. наказом отамана П.М.Краснова був уведений 5% збір з усіх товарів, що вивозилися за межі Всевеликого Війська Донського [7]. Українська Держава ж встановила ембарго на вивіз цукру за кордон, включивши його до переліку товарів, які підлягають нормованому розподілові на її території [3, арк.2зв.].

Спробою подолати ці протиріччя стала нарада 9 липня 1918 р. у міністерстві закордонних справ Української Держави, в якій узяли участь українські та донські представники. Її підсумком була домовленість про встановлення принципу вільної торгівлі між Україною і Доном, який передбачав скасування усіх заборон на вивіз товарів і сплати вивізного мита. Саме від цього, відзначив український міністр торгівлі та промис-

ловості С.М.Гутник, залежало позитивне вирішення Україною питання про продаж цукру на Дон [3, арк.4]. Проте більш конкретні переговори між Україною і Доном щодо поставок цукру розпочалися наприкінці літа 1918 р. Слід відзначити важливість цього питання для Дону. Про це свідчить те, що хоча у Києві діяла донська економічна місія, котру очолював Ю.М.Зілов [8], воно було у компетенції спеціального агента по отриманню й доставці цукру з України, яким 22 серпня 1918 р. став Є.С.Гольдин [1, арк.220].

27 серпня 1918 р. відбулося спільне засідання української комісії з донськими представниками щодо цукрових поставок. Його результатом стала постанова про продаж Дону на 1918/19 рр. 1200 тис. пудів цукру по 100 тис. щомісяця, починаючи з 1 серпня 1918 р. До означеної кількості слід було додати ще 300 тис. пудів у тому разі, якщо загальна продукційність цукру в Україні у 1918/19 рр. перевищить 60% виробітку 1917/18 рр. [1, арк.22]. Причому, вільний продаж цукру було заборонено, оскільки Українська Держава вважала його стратегічно важливим товаром [1, арк.23]. 20 вересня 1918 р. Ю.М.Зілов запропонував міністрові фінансів Української Держави наступну схему розрахунків за цукор: суму заборгованості уряд Всевеликого Війська Донського повинен заплатити постачальникам донецького палива донського походження, які продали його українським залізницям та урядовим установам [1, арк.60]. Було складено проєкт угоди між Україною та Доном про постачання цукру, який синтезував усі раніше досягнуті домовленості [1, арк.297-298зв.]. Офіційно її було підписано 29 жовтня 1918 р. [12, с.123].

Проте угода фіксувала тільки норми поставок цукру. Було розроблено і механізм його доставки, однак на практиці існувало безліч проблем. Так, у вересні 1918 р. українські цукрові заводи – Павловський, Тростянецький та Ново-Таволжанський – повинні були забезпечити доставку 100 тис. пудів цукру. Реально ж Дон отримав, причому зі значним запізненням, 45 тис. пудів цукру [2, арк.94]. Це зумовило подання Є.С.Гольдиним 22 листопада 1918 р. офіційної записки до А.К.Ржепецького. У ній він указував на значне недовантаження цукру в розмірі 60 тис. пудів за вересень 1918 р. та повну відсутність поставок за жовтень і листопад [1, арк.296-296зв.].

Важливим в економічних взаєминах Української Держави та Всевеликого Війська Донського було також питання про спільне регулювання експлуатації Донецького вугільного басейну. Цей регіон хоча й був окупований німецькими військами, проте нагальні потреби економічного розвитку вимагали вирішення проблеми раціонального використання його ресурсів. Уперше на урядовому рівні про це було заявлено у пунктах 7 та 8 “Попередньої угоди” між Українською Державою та Всевеликим Військом

Донським, підписаної 7 серпня 1918 р. [6, с.XLII]. 18 вересня 1918 р. у Києві було підписано “Угоду про спільне регулювання питань, що стосуються Донецького басейну”. Вона передбачала заснування спільної Доно-Української комісії з питань донецького палива, уніфікацію принципів видобутку, споживання та продажу вугілля [6, с.XLII-XLIV]. Того ж дня було завірено Додаток до статті III “Угоди про спільне регулювання питань, що стосуються Донецького басейну”. Він фактично регулював механізм розподілу донецького палива між Україною та Доном [6, с.XLIV-XLVII]. Також до цього документа було складено два додатки: “Про ціни на донецьке паливо і про порядок узгодження цін на паливо донецького і українського походження”, а також “Тверді та максимальні ціни на вересень місяць 1918 р. на донецьке паливо” [4, арк.3-3зв.,6-6зв.]. Згідно із останнім з 1 вересня по 31 жовтня 1918 р. в українській і донській частинах Донецького басейну вводилась єдина шкала максимальних цін на донецьке паливо [4, арк.3]. Одночасно 18 вересня 1918 р. було затверджено інструкцію Доно-Української комісії. Вона передбачалась як орган, у сферу компетенції якого мав увійти комплекс питань, пов’язаних із видобутком, розподілом, продажем, споживанням та перевезенням донецького палива [4, арк.12-15зв.]. По три постійних і три надзвичайних члени до складу комісії призначали Україна та Дон, а ще чотирьох – Рада З’їзду Гірничопромисловців Півдня Росії. Українських представників в комісії було затверджено 5 листопада 1918 р. на засіданні Ради Міністрів Української Держави. Постійними членами до неї мали увійти В.А.Гаєвський, М.К.Дьяков, Б.В.Матусевич, а надзвичайними – О.В.Мономахов, Р.О.Ранов, А.В.Лукашевич. З донського боку, відповідно – П.А.Нікішин, П.І.Шелякін, В.О.Сакович та Л.П.Семяніков, Б.І.Жолковський, І.М.Вознесенський [4, арк.16, 24]. Проте діяльність цієї комісії так і не розпочалась. У листопаді 1918 р., під час внутрішньополітичної кризи в Українській Державі, Донецький регіон був окупований донськими військами та частинами Добровольчої армії під командуванням генерал-майора В.З.Май-Маєвського.

Слід підкреслити, що повстання донських козаків, яке розпочалося навесні 1918 р. і призвело до визволення Дону від більшовиків, не означало припинення військових дій. Успіхи козачих частин у боротьбі проти радянських військ і, відповідно, розширення меж контрольованої донською адміністрацією території зумовили виникнення проблеми забезпечення залізниць Дону рухомих складом, тобто локомотивами та вагонами [11, с.178]. Цього вимагала не тільки необхідність оперативного перевезення військ, але й потреба регулярного сполучення із сусідніми територіями, зокрема, з Україною. У Всевеликого Війська Донського з нею були спільні економічні інтереси у Донецькому регіоні, крім того, за даними відділу

торгівлі при донському урядові, із червня по липень 1918 р. з Дону було вивезено товарів в Україну та Крим на суму 26 млн. карбованців [9]. Якщо врахувати, що прибутки Всевеликого Війська Донського покривали лише 46% видатків, 57% бюджету становили військові витрати, а основним джерелом грошових надходжень була емісія (тільки до 15 липня 1918 р. було надруковано паперових грошей на суму 101 млн. карбованців) – зрозуміло, що торгівля з Україною була досить важливою для Дону [10, с.64].

На початку вересня 1918 р. у Києві була підписана “Тимчасова умова про перевіз у простому сполученні пасажирів, вугілля та вантажів між залізницями Всевеликого Війська Донського та Української Держави”. 7 вересня 1918 р. між Доном та Україною було укладено “Тимчасову умову про передачу рухомого складу між залізницями” [6, с.XLVII-LI]. Мінімальний термін дії обох угод був визначений до 31 грудня 1918 р., максимальний – до 31 січня 1919 р. [6, с.XLIX,LI]. Слід відзначити, що проблема, для вирішення якої було прийнято ці угоди, постала внаслідок військових дій на теренах України та Дону. Відступ більшовиків, які на початку 1918 р. контролювали територію обох держав, зумовив виникнення хаосу в залізничному сполученні – рухомий склад українських залізниць опинився на території Дону і навпаки. Відчуваючи його нестачу, представники донського уряду зверталися до українського міністерства закордонних справ із проханнями надати локомотиви та вагони [5, арк.32-33]. Хоча, необхідно зазначити, вперше спробу розв’язати це питання здійснило наприкінці липня 1918 р. дипломатичне відомство Української Держави. Воно звернулося до донського представника в Україні О.В.Черячукіна із проханням здійснити обмін рухомим складом залізниць. 13 серпня 1918 р. відділ шляхів сполучення департаменту постачання і продовольства при урядові Всевеликого Війська Донського дав свою згоду на обмін, однак у залежності від проведення залізничної конференції, на якій мали бути вироблені його умови [3, арк.40, 55]. Очевидно результатом роботи конференції і став зміст “Тимчасової угоди”, підписаної 7 вересня.

Крім того, як відзначалось, на території Дону була недостатньо розвинутою промисловість і, як наслідок, система комунікацій. Цей фактор зумовив неодноразові звертання О.В.Черячукіна до українського міністерства закордонних справ із проханням надати необхідне Дону обладнання для будівництва шосейних і ґрунтових доріг [5, арк.7-7 зв.]. Це мотивувалося тим, що Україна його отримала від дорожніх управлінь Південно-Західного та Румунського фронтів. Вони у свій час були побудовані за гроші, виділені органами влади Російської імперії, тобто Дон, як її колишня складова частина, має право претендувати на свою частку [5, арк.7 зв.].

Таким чином, розташування учасників антибільшовицького руху в периферійних районах колишньої Російської імперії, де не було достатньо

розвинутої промисловості та сітки залізниць, зумовило виникнення потреби налагодження економічних зв'язків із сусідніми територіями, зокрема, з Українською Державою. Її особливо нагально відчував уряд Всевеликого Війська Донського, перед яким стояло завдання не тільки продовжувати збройну боротьбу проти радянських військ, але й забезпечити повноцінне функціонування державного апарату. Перші кроки України та Дону на шляху налагодження економічного співробітництва були спрямовані на вирішення двох проблем: встановити принцип вільної торгівлі та розглянути питання про спільне регулювання експлуатації Донецького басейну. Було підписано чимало міжурядових угод, однак вони швидше залишились деклараціями добрих намірів України та Дону. Умови громадянської війни не сприяли інтенсивним економічним зв'язкам, хоча не слід заперечувати важливості для Дону таких контактів з Україною.

1. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України, ф 2199, оп.1, спр.274.
2. Там само, спр.275.
3. Там само, ф.3766, оп.1, спр.127
4. Там само, спр.128.
5. Там само, спр.130.
6. Додатки // Дорошенко Д. Історія України (1918-1923 рр.): в 2-х т. – Т.2: Українська Гетьманська держава 1918 р. – Нью-Йорк: Булава, 1954. – С.ІІ-LXXXII.
7. Донские ведомости (Новочеркасск) – 1918. – 27 сентября.
8. Приазовский край (Ростов на Дону). – 1918. – 4 сентября.
9. Россия (Екатеринодар) – 1918. – 20 сентября.
10. Деникин А.И. Очерки русской смуты: в 5-ти т. – Т.3: Белое движение и борьба Добровольческой армии. Май – октябрь 1918 г. – Берлин: Слово, 1924. – 271 с.
11. Черячукин А. Донские делегации на Украину и в Берлин в 1918-1919 гг. // Донская летопись. Сборник материалов по новейшей истории Донского Казачества со времени Русской революции 1917 года. – Белград: изд. Донской исторической комиссии, 1924. – Вып.3. – С.163-231.
12. Гай-Нижник П.П. Фінансові відносини Гетьманату 1918 року з частинами колишньої Російської імперії // Фінанси України. – 2000. – №2. – С.120-124.
13. Проданюк Ф. Дипломатія держави гетьмана Павла Скоропадського // Політика і час. – 1992. – №5. – С.62-69.
14. Цветков В.Ж. Белое движение в России. 1917-1922 годы // Вопросы истории. – 2000. – №7. – С.56-73.

Shtanko Y.

COMMERCIAL AND ECONOMIC RELATIONS BETWEEN UKRAINE STATE AND THE GRATE DONSKY HOST (1918)

The article is dedicated to the consideration of the main tendencies in the commercial and economic relations between Ukraine state under the rule of hetman P.P.Skoropadsky and the Grate Donsky Host. It is emphasized that the poorly developed industry of Don made its leaders look for the economic contacts with Ukraine. It is mentioned that both states first of all intended to arrange free commodity circulation and to settle the problem of the co-exploitation of the Donetsk coalfield. It is stressed that the economic aid of Ukraine promoted the increase of the defensive capability of Don in the struggle against the Soviet forces.