

А. М. Хахлюк

**ЗАЛІЗНИЧНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ
В РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ТА ГРОМАДЯНСЬКОЇ ВОЄН
(1914-1920 рр.)**

У статті досліджується стан залізничного транспорту та залізничного машинобудування в період першої світової війни, лютневої та жовтневої революцій, громадянської війни. Висвітлюється процес подальшого зростання залізничних військ (як складової залізничного комплексу), частини і підрозділи яких діяли на території України.

Стан та функціонування залізничного комплексу країни у зазначений період вивчений недостатньо. Це зумовлено складністю періоду (дві війни, дві революції) і як наслідок – браком статистичних даних, значними похибками у веденні належного державного та місцевого обліку, контролю тощо.

Тією чи іншою мірою дана тема висвітлюється у працях В. І. Ангелейко, І. В. Ковальова, Є. І. Мокршицького, В. Л. Ракова, В. М. Слепухіна та ін. Проте вузлові проблеми еволюції окремих складових залізничного комплексу розглядаються неповно та некомплексно.

У зв'язку з цим метою статті є дослідження найменш відомих сторінок функціонування залізничного комплексу України, його ролі та місця у надзвичайно складних історичних подіях, що випали на долю нашого народу. Використовуючи спеціальну літературу, декрети Радянської влади, архівні матеріали, автор намагається (у межах можливого) розкрити динаміку роботи залізничного транспорту, підприємств залізничного машинобудування, висвітлити діяльність підрозділів залізничних військ.

Насамперед слід відмітити, що залізниці були найбільш централізованою і усупільненою галуззю економіки. Довжина українських залізниць (Південна, Катерининська, Південно-Західна, Північно-Донецька, Московсько-Києво-Воронезька, Ліваво-Роменська) становила у 1915 р. 12 тис. км. Їх обслуговували близько 200 тис. робітників і службовців. Основний капітал залізниць дорівнював 1514 млн руб., а щорічний чистий прибуток – 135 млн руб. Однак перша світова війна та іноземна воєнна інтервенція руйнівні позначилися на стані основних складових комплексу. На початку 1917 р. кількість несправних паровозів складала понад 20% паровозного парку, а вагонів – понад 6%. Залізниці дедалі гірше справлялися з перевезеннями вантажів. Якщо в 1915 р. почала відчуватися

© А. М. Хахлюк, 2005

ISSN 0320-4421. Історія нар. госп-ва та екон. думки України. 2005. Вип. 37-38.

нестача всіх видів промислової сировини, палива, то в 1916 і у 1917 р. ця нестача перетворилася на гостру сировинну і паливну кризу. Значно скоротили виробництво заводи залізничного машинобудування. Так, випуск паровозів у 1918 р. зменшився проти 1917 р. у 2,5 раза, а у 1919 р. – у 15 разів [10, т. 1, с. 131].

Воєнні дії спричинили значні руйнування залізничних колій, мостів, вокзалів, привокзальних споруд, рухомого складу. На середину (липень-серпень) 1920 р. на території України було зруйновано понад 850 км колії, 2800 мостів, 46 депо, 40 майстерень, 275 стрілочних переводів, 2950 станційних споруд. На залізницях нараховувалося 58,2% «хворих» паровозів і 21% «хворих» вагонів [3, с. 58]. У 1920 р. в Україні було перевезено вантажів у три рази менше ніж у 1913 р. [5, с. 75].

Обставини, що склалися, зумовили застосування у господарському житті надзвичайних заходів, спрямованих на поліпшення ситуації. У січні 1920 р. була створена Українська трудова армія. За допомогою таких заходів вона зробила значний вклад у зміцнення трудової дисципліни на підприємствах, боротьбу з розкраданням цінної сировини, відновлення роботи провідних галузей економіки. У 1920 р. трудармійці відбудували 70 великих залізничних мостів, відремонтували 172 паровози і понад 800 вагонів, виконали великий обсяг інших робіт (відпрацювавши 2 млн 80 тис. людино-днів) [1, с. 271].

На кінець громадянської війни руїна на залізничному транспорті набула загрозуючого характеру. Було пошкоджено 74 тис. км залізничного полотна (з яких 23 тис. км піддавалися руйнуванню два і більше разів). Зірвано і зруйновано 3350 мостів з металевими фермами, спалено дерев'яних мостів загальною довжиною 28 800 км. Наприкінці 1919 р. робочий парк паровозів нараховував лише 4 тис. одиниць (тоді як у середині 1918 р. було 21 тис. локомотивів). Кількість вагонів за цей час скоротилася більше ніж на 128 тис. одиниць [9, с. 38].

Під час окупації української території залізничники вдавалися до протестів і страйків. Так, улітку 1918 р. розпочалися окремі страйки, які переросли у загальний страйк залізничників. Головні вимоги страйкуючих були економічними (збільшення зарплати, вжиття заходів у боротьбі з голодом, установлення 8-годинного робочого дня тощо). Більше місяця трималися залізничники України. Жорстокі репресії і голод змусили їх припинити протистояння і приступити до роботи. Однак страйк показав силу і згуртованість залізничників, певною мірою перешкодив вивезенню награваного австро-німецькими окупантами народного добра тощо.

Після закінчення громадянської війни розпочалося відродження народного господарства, і в тому числі залізничного транспорту. Ремонтувалися і відновлювалися мости, залізничні колії, рухомий склад. На початку 1919 р. став до ладу Харківський паровозобудівний завод. Крім того, локомотиви і вагони надходили також із Росії. У квітні 1919 р. на залізницях республіки функціонувало вже 800 паровозів, 25 тис. вагонів

(тоді як у березні – лише 640 паровозів і 21 тис. вагонів). Ці, на перший погляд, невеликі зрушення свідчать про високе напруження сил і динамічні зміни у стані та функціонуванні окремих галузей залізничного комплексу в розглядуваний період.

Радянський уряд став на шлях націоналізації власності та централізації управління. Усі колишні казенні залізниці перейшли до підпорядкування Радянської держави. З метою переходу до централізму та єдиноначальності Раднарком у лютому 1918 р. видав декрет «Про межі компетенції Народного Комісаріату шляхів сполучення у справі транспорту» [2, т. 1, с. 307]. Згідно з декретом Наркомат став органом, який мав здійснювати керівництво транспортом. Подальшим кроком на шляху централізації управління транспортом був декрет Раднаркому від 23 березня 1918 р. «Про централізацію управління, охорону залізниць і підвищення їх перевозоздатності» [2, т. 2, с. 18-20]. Він надав «диктаторські» повноваження наркому шляхів сполучення і заборонив місцевим радянським органам втручатися у справи транспорту.

Із встановленням Радянської влади на Україні її залізниці стали складовою частиною транспортної системи Країни Рад. На всіх залізницях робітники усували колишню адміністрацію, створювали транспортні комітети, які діяли у тісній взаємодії з місцевими радами. 31 грудня 1917 р. виконком спілки залізничників Катерининської залізниці прийняв постанову про негайний перехід управління залізницею до рук робітників. Його очолила спеціальна рада комісарів, призначена виконкомом. З усіх питань управління остання мала діяти у тісному контакті з місцевою Радою і Радянським урядом України [8, с. 278-279]. 25 листопада 1917 р. була створена революційна рада Південних залізниць, яка звільнила низку «службовців-саботажників» і стала вищим органом влади на залізниці.

Поряд з казенними, націоналізувалися приватні залізниці. 18 січня 1918 р. було оголошено націоналізацію найбільшої приватної Московсько-Київсько-Воронезької залізниці. У цілому в країні націоналізація приватних залізниць була завершена наприкінці 1918 р. [5, с. 44].

Із відновленням Радянської влади на Україні – на початку 1919 р. у власність соціалістичної держави перейшли всі залізниці. 28 січня 1919 р. робітничо-селянський уряд України оголосив декрет про націоналізацію приватних залізниць і під'їзних колій з усіма капіталами, майном і підприємствами [7, с. 52-54]. 4 березня 1919 р. Раднарком УРСР затвердив тимчасове положення про наркомат шляхів сполучення України. Наркомат очолювався наркомом і колегією, управління окремих залізниць – комісарами, які призначалися Радами або ревкомами.

Націоналізація залізниць (як і інших видів транспорту) сприяла розв'язанню важливих завдань, пов'язаних із соціалістичною перебудовою народного господарства і потребами оборони. Заходи зі створення єдиної транспортної системи надавали можливість максимально використовувати засоби маневрування, перегруповувати рухомий склад так, як цього

вимагали потреби фронту. Після визволення України сюди для забезпечення просування військових і продовольчих маршрутних поїздів було перекинуто значну кількість паровозів з інших залізниць країни. Так, за відомостями Наркомшляхів, на середину квітня 1920 р. на південні залізниці було перекинуто 60 паровозів із Рязано-Уральської і Південно-Східної залізниць. Восени ж розпочалися роботи, спрямовані на посилення рухомого складу залізниць східних районів [4, т. 1, с. 325].

Величезне значення перетворень на залізничному транспорті полягало у тому, що вони створювали необхідні передумови для розвитку інших галузей народного господарства, забезпечували територіально-економічну єдність держави.

Складний і неоднозначний період переживали і підприємства залізничного машинобудування. Ще до початку війни вони отримали замовлення на виготовлення воєнної продукції. Коли ж почалася війна, то заводи стали нарощувати випуск воєнної продукції. З другої половини 1915 р. військові замовлення стали постійними. Так, Харківський паровозобудівний завод освоїв нові види продукції, серед яких були снаряди, вибухівка, двигуни для надводних та підводних суден тощо [11, с. 48].

Війна призвела до посилення політичного і економічного тиску на робітників, політичних репресій, мобілізації частини робочої сили на фронт. На тому ж Харківському заводі до кінця 1915 р. було мобілізовано на фронт більше 1000 робітників. У відповідь на посилення експлуатації, зменшення реальної зарплати робітники вдавалися до страйків. Вони рішуче виступили проти створення «робочих груп» при воєнно-промислових комітетах – організаціях великого фінансового капіталу, що підтримували мілітаристську політику царського уряду. Боротьба робітників за свої економічні та політичні права приносила певний зиск. У 1916 р. вони добилися підвищення заробітної плати на 5-20% [11, с. 50]. Проте за умов війни посилювалася дорожнеча, погіршувалося становище робітничого класу. У країні не вистачало палива, сировини, хліба. Трудящі голодували, виступали проти війни і царизму.

У період між лютневою і жовтневою революціями робітники підприємств залізничного машинобудування проводять демократичні заходи: вводять 8-годинний робочий день, створюють комісії для перегляду норм виробітку і розцінок, контрольно-виробничі комісії тощо [16, арк. 4]. У травні 1917 р. у Харкові відбулася конференція фабрично-заводських комітетів металообробної промисловості, на якій було прийнято рішення про організацію Центральної Ради заводських комітетів [13, арк. 1]. Вона зіграла важливу роль у боротьбі за економічні та політичні права робітників.

На підприємствах залізничного машинобудування на основі «Положення про робітничий контроль» розроблялися інструкції і організовувався безпосередньо робітничий контроль за виробництвом.

Виробнича діяльність заводів у зв'язку із введенням робітничого контролю покращалася. Незважаючи на труднощі, що були пов'язані з перебоями в поставках палива та матеріалів, наприкінці 1917 – на початку 1918 рр. підвищилася продуктивність праці, збільшився випуск продукції. Цьому не завадила навіть продовольча криза, яка була в цей час досить відчутною.

Проте в цілому стан підприємств залізничного машинобудування був невтішним. Не вистачало сировини і палива, бракувало коштів, металу і мастильних матеріалів [17, арк. 10]. Долаючи величезні труднощі, робітники заводів ремонтували рухомий склад і навіть виготовляли нові локомотиви і вагони (щоправда, в значно менших обсягах, ніж у довоєнний час). Так, якщо у 1913 р. Харківський завод випустив 114, а у 1914 р. – 110 паровозів (по 10-12 паровозів щомісячно), то у січні-квітні 1919 р. – лише 2-4 паровози і 30-50 вагонів щомісяця [11, с. 68]. Приблизно такими ж показниками характеризувалася робота підприємств залізничного машинобудування і протягом всього 1920 р. Якщо з 15 березня по 1 квітня цього року на ХПЗ виготовлено 2 паровози, 10 критих товарних вагонів, відремонтовано 13 критих вагонів і 6 автомобілів, то за червень виготовлено 2 паровози, 2 двигуни, відремонтовано 6 паровозів, 29 критих вагонів, 15 автомобілів; у жовтні було виготовлено 4 нових і стільки ж відремонтовано старих паровозів, полагоджено 50 вагонів, 250 двигунів, 8 автомобілів [18, арк. 14].

Однак на початку 1921 р. поживлення виробництва припинилося. Далися взнаки труднощі, викликані війнами (імперіалістичною та громадянською) і післявоєнною руїною, відсутністю палива, сировини, інструментів тощо. По суті весь перший квартал 1921 р. Харківський паровозобудівний завод не працював. Інші підприємства перебували у такому ж стані (або здійснювали незначні ремонтні роботи).

Характерним для економічної політики «воєнного комунізму» було те, що всі ресурси країни ставилися на службу фронту. Громадянська війна призвела до різкого скорочення трудових ресурсів. Сотні і тисячі кадрових робітників підприємств залізничного машинобудування пішли на фронт, чимало внаслідок голоду і розрухи були вимушені переїхати на село. Тому Радянська влада вдалася до примусового закріплення частини робітників на підприємствах, переведення їх на становище мобілізованих. У рамках удосконалення системи управління паровозобудівні заводи були підпорядковані Центральному правлінню важкої індустрії (ЦПВІ). Було визнано за необхідне налагодити перевезення палива, мастильних матеріалів для заводів, які були включені до програми. Ставилося завдання мобілізувати на основні заводи галузі близько 7000 кваліфікованих робітників [15, арк. 98-99].

За умов загальної економічної руїни і, отже, спаду в роботі основних галузей залізничного комплексу (залізничного машинобудування та залізничного транспорту) подальшого розвитку у воєнні роки набули залізничні війська. Так, якщо восени 1904 р. (коли залізничні частини

виділилися у самостійний рід військ) у країні налічувалося 12 залізничних батальонів, що були зведені в 4 залізничні бригади, то восени 1917 р. їх кількість зростає до 12 бригад, 4 полків, 48 батальонів та десятків інших підрозділів. Розширилися і ускладнилися також завдання, що ними виконувалися. Війська проводили загороджувальні роботи, споруджували ділянки залізниць, перешивали західноєвропейську колію, реконструювали дороги для збільшення їх пропускної спроможності, розбудовували вузли та станції, брали участь в експлуатації фронтових комунікацій тощо. Під час першої світової війни вперше в країні були збудовані і знайшли бойове застосування бронепоезди та бронедрезини [6, с. 8].

У січні 1918 р. було прийнято рішення про розпуск залізничних військ старої армії: 130 тис. військових залізничників, все майно військ передавалося у розпорядження Народного комісара шляхів сполучень. 1 липня 1918 р. затверджено «Положення про військово-залізничні частини та призов залізничних службовців по мобілізації». Формування нових залізничних військ було доручено Наркомату шляхів сполучень. Однак останній з дорученням не справився. У зв'язку з цим командування фронтів, армій та дивізій з власної ініціативи стало формувати спеціальні залізничні загоны, роти, батальони. 27 вересня 1918 р. Реввійськрада прийняла постанову про створення залізничних військ, яка була оголошена наказом Головнокомандувача Збройними Силами Республіки від 5 жовтня 1918 р. (№ 41). Цим наказом вводилася посада начальника залізничних військ Республіки, створювався штаб військ, 16 окремих залізничних рот, започатковувалися посади командирів залізничних військ фронтів та працівників штабів при них. У грудні 1918 р. на базі залізничних парків старої армії, що знаходилися у Києві, Харкові, Одесі, був створений корінний парк. Військові залізничники отримали у своє розпорядження 900 вагонів різного залізничного майна та обладнання.

Реввійськрада Республіки, враховуючи маневровий характер бойових дій, прийняла рішення про створення на кожному фронті по чотири вузькоколійки (загальною довжиною 768 км). Такі вузькоколіїні залізниці дозволяли здійснювати доставку вантажів безпосередньо до військ. Їх обслуговування покладалося на залізничні частини.

Окремі залізничні роти, що формувалися, з усім обсягом роботи не справлялися. Тому 23 березня 1919 р. Реввійськрада Республіки видала наказ № 545, за яким кількість окремих залізничних рот збільшувалася з 16 до 24 (до чотирьох рот на кожному фронті). Для виконання відновлювальних робіт другої черги створювалися головні ремонтно-відновлювальні поїзди (горемі), які свої завдання повинні були виконувати у тісному контакті з залізничними ротами. Протягом громадянської війни було створено 38 таких горемів.

Під час війни дуже гостро постало питання про відновлення залізничних комунікацій в районі Південного фронту, тобто на території

України. Потрібно було підняти з руїн і налагодити експлуатацію понад 4000 км залізниць. Залізничні частини, що діяли на фронті, виконати в короткий термін такий обсяг робіт не могли. Тому Реввійськрада фронту 10 листопада 1919 р. звернулася до Головнокомандувача збройними силами з листом, в якому зазначалося: «Успішне виконання поставлених завдань вимагає термінового вжиття заходів щодо зосередження в арміях всіх технічних засобів, які необхідні для негайного відновлення слідом за наступаючими військами залізничного полотна, мостів та інших споруд. Інакше противник, руйнуючи залізницю, затримає просування військ, а головне – позбавить війська підтримки бронепоездами, користуючися в той же час своїми бронепотягами повною мірою» [19, арк. 402].

Прохання Реввійськради фронту було задоволене. На Південний фронт терміново прибули по три горемі зі Східного та Західного фронтів, по одному – з Південно-Східного фронту та 6-ої армії, а також один горем – з Москви. На середину грудня на Південному фронті знаходилося 16 горемів та 13 залізничних дивізіонів, об'єднаних у дві залізничні бригади. Військові залізничники та ремонтники горемів відновлювали шляхи, станції, невеликі мости тощо.

У розпалі громадянської війни Рада народних комісарів у березні 1919 р. прийняла спеціальну постанову про залізничне будівництво у 1919-1920 рр. У постанові конкретно визначилися ділянки, на яких слід було збудувати залізничні колії, спорудити залізничне полотно, а які підготувати під ґрунтові шляхи.

Таким чином, виконуючи бойові завдання, беручи участь в експлуатації, відновленні та будівництві сталевих магістралей, залізничні війська на початку 1920 р. набули бойового і професійного досвіду, стали потужними військовими формуваннями. На цей час вони мали 48 дивізіонів, що були об'єднані у 12 окремих залізничних бригад, запасний батальйон та два корінних парки. Кількісний склад військ досяг 23,5 тис. чол. [6, с. 44].

Навесні 1920 р. Радянська країна зазнала нового нападу інтервентів. Головною ударною силою на цей раз стали буржуазно-поміщицька Польща та армія барона Врангеля. Залізничні частини Південно-Західного фронту, що знаходилися на території України, знову включилися у бойову роботу. Особливо відзначався особовий склад 13-го залізничного дивізіону (командир С. В. Афремов, воєнком М. А. Нартов), який обслуговував головні ділянки фахівського напрямку. Бійцям-залізничникам не раз доводилося виконувати поставлені завдання під вогнем противника.

Після підписання з буржуазно-поміщицькою Польщею перемир'я залізничні частини основну увагу сконцентрували на ділянці Південного фронту, де ще залишилися війська барона Врангеля. Постало завдання відновити залізницю, що ведуть до Криму. А вони були значною мірою зруйновані: відступаючи, білогвардійці спалили та підірвали всі залізничні мости і швидко відновити їх було дуже важко.

На сивашському напрямку діяв 7-й залізничний дивізіон (командир Ф. А. Петухов, воєнком А. Н. Рунов). Особовому складу цього дивізіону часто доводилося вести відновлювальні роботи під вогнем артилерійських батарей противника. Так було і на інших ділянках.

У результаті двох війн, що тривали сім років, залізничний комплекс країни зазнав великих утрат. Загальна довжина зруйнованих залізниць становила 74 600 км, з яких 23 700 км піддавалися руйнуванню двічі і більше разів. Було зруйновано 4332 мости (загальною довжиною 90 км), понад 380 приміщень депо і залізничних майстерень, 730 гідравлічних колонок, близько 5000 службових залізничних споруд, 90000 проводокілометрів ліній зв'язку. Із 11 тис. паровозів, що були в наявності у країні в цілому, рухатися могли лише 4 тис. Обсяг перевезень залізницями ледь досягав 10% довоєнного рівня. Загальні збитки, завдані залізничному транспорту, становили приблизно 1074 млн зол. руб. [6, с. 57].

Відбудова народного господарства залежала насамперед від відновлення роботи транспорту. До відновлення залізниць, крім залізничних військ, залучалися трудові армії. Друга українська трудова армія відбудовувала Київський вузол, Південно-Західну магістраль і Південно-Східну дорогу [9, с. 41].

Через катастрофічний стан залізниць робітничим центрам, що голодували, перестали підвозити хліб. Потрібно було в короткий термін відремонтувати паровози і вагони, розчистити і відновити залізничні шляхи та мости. У країні була введена загальна трудова повинність. На транспорті запроваджувалася сувора трудова дисципліна, централізована система управління. Для боротьби з саботажем та іншими злочинами замість товариських судів вводилися воєнно-залізничні трибунали.

На ремонт рухомого складу переводилися металообробні, хімічні, оборонні, текстильні підприємства великих міст. Завдяки енергійним діям центральних та місцевих органів державного управління катастрофа на залізничному транспорті була відвернута. Лише з січня по квітень 1920 р. кількість відремонтованих паровозів зросла з 4 до 5 тис., а вагонів – з 167 до 169 тис. [9, с. 42]. Менше локомотивів стало виходити з ладу, зросли обсяги добових навантажувально-розвантажувальних робіт.

Навесні 1920 р., коли територія України знову стала ареною воєнних дій, сюди були передислоковані сотні ешелонів з особовим складом, технікою та озброєнням. Незважаючи на значне руйнування залізниць, останні в основному справлялися з військовими перевезеннями, забезпеченням фронту і тилу. Всього за 1918-1920 рр. було відправлено 40 тис. військових ешелонів і транспортів, перевезено 25 млн червоноармійців з озброєнням і військовою технікою [9, с. 42].

За складних умов імперіалістичної і громадянської воєн залізничний комплекс держави, а, вірніше, залізничні війська і залізничний транспорт у цілому витримали складні випробування, забезпечуючи військові та цивільні перевезення. Цього було досягнуто ціною неймовірних зусиль.

Тільки за роки громадянської війни залізничні війська відновили і забезпечили експлуатацію 22 тис. км залізничних шляхів, відбудували 3169 залізничних мостів, 212 пунктів водозабезпечення, відремонтували 9217 паровозів та 16 530 вагонів, виконали багато інших робіт [6, с. 56]. Значна частина з них – це залізничні об'єкти і рухомий склад, що перебували в той час на території України, де відбувалися чи не найзапекліші бойові дії, де багато разів рухомий склад, а, особливо, залізниці і вся залізнична інфраструктура по декілька разів переходили з рук в руки, від однієї ворогуючої сторони до іншої.

Досягнення залізничних військ у роки громадянської війни отримали високу оцінку центрального командування. У наказі Реввійськради від 31 січня 1921 р. (№ 258) відмічалися великий вклад у перемогу залізничних військ, їх допомога частинам Червоної Армії, а особовому складу оголошувалася подяка [6, с. 56].

Таким чином, основні галузі залізничного комплексу України в розглядуваний період зазнали значних утрат і руйнувань. У результаті революції і радикальної зміни форми власності сталися відповідні зміни в структурі і механізмі управління комплексу. Велику роль відіграли залізничні війська, які внесли вагомий вклад у забезпечення не тільки воєнних, а й цивільних перевезень.

В статье исследуется состояние железнодорожного транспорта и железнодорожного машиностроения в период первой мировой войны, февральской и октябрьской революций, гражданской войны. Освещается процесс дальнейшего роста железнодорожных войск (как составляющей железнодорожного комплекса), части и подразделения которых действовали на территории Украины.

1. Гудзенко П. П. Соціалістична націоналізація промисловості в Українській РСР. 1917-1920 рр. — К. : Наук. думка, 1965. — 300 с.
2. Декреты Советской власти. В 7 т. — М. : Политиздат, 1957-1959. — Т. 1, 2.
3. Динамика народного хозяйства Украины (1921/22-1924/25 гг.) — Харьков : ЦСУ УССР, 1926. — 145 с.
4. История социалистической экономики СССР. В 7 т. / Под ред. И. А. Гладкова. — М. : Наука, 1976-1978. — Т. 1, 2, 3, 4.
5. Історія народного господарства Української РСР. В 3 т., 4 кн. — Т. 2 / Т. І. Дерев'янкін, М. Д. Горбоватий, В. В. Городній [та ін.] / Редколегія тому: Т. І. Дерев'янкін (відп. ред.) [та ін.]. — К. : Наук. думка, 1984. — 440 с.
6. Косович С. С., Филлимонов А. М. Советские железнодорожные : Воен.-ист. очерк. — М. : Воениздат, 1984. — 310 с.
7. О национализации всех частных железных дорог и подъездных путей: Декрет Врем. рабоч.-крестьян. правительства Украины // Собр. узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства Украины (СУ УССР), 1919. — № 5. — Ст. 47.
8. Октябрь в Екатеринославе: Сб. документов и материалов. — Днепропетровск, 1957. — 379 с.

9. *Развитие* советского железнодорожного транспорта: Учеб. пособие для вузов и техникумов / Под ред. А. Г. Мушрубца. — М. : Транспорт, 1984. — 256 с.
10. *Розвиток* народного хозяйства Украинської РСР. В 2 т. / Редколегія: Д. Ф. Вірник (відп. ред.), В. В. Бондаренко, Т. І. Дерев'янкін [та ін.]. — К. : Наук. думка, 1967. — Т. 1. — 460 с.; Т. 2. — 500 с.
11. *Сквозь* огненные годы: Очерк истории завода транспортного машиностроения им. В. А. Малышева (1885-1966 гг.) / Под ред. А. А. Воскресенского и В. А. Роденко. — Харьков : Прапор, 1967. — 295 с.
12. *Хахлюк А. М.* З історії становлення та розвитку залізничного комплексу України (1900-1913 рр.) // Історія народного господарства та економічної думки України : Зб. наук. праць. — Вип. 35-36 / Редколегія: Т. І. Дерев'янкін (відп. ред.) [та ін.]. — Київ, 2003. — С. 129-134.
13. *Центральний* державний архів вищих органів влади і управління України (далі – ЦДАВО України). — Фонд 2593. — Оп. 1. — Спр. 8.
14. *ЦДАВО* України. — Фонд 34. — Оп. 2. — Спр. 30.
15. *ЦДАВО* України. — Фонд 573. — Оп. 1. — Спр. 18.
16. *Харківський* обласний державний архів (далі – ХОДА). — Фонд 749. — Оп. 1. — Спр. 2714.
17. *ХОДА*. — Фонд Р-1354. — Оп. 1. — Спр. 277.
18. *ХОДА*. — Фонд Р-1354. — Оп. 1. — Спр. 561.
19. *Центральний* державний архів Червоної Армії (ЦДАЧА). — Фонд 33. — Оп. 6. — Спр. 125.

В. І. Поліщук

**З ІСТОРІЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНСЬКОЇ
ЦЕНТРАЛЬНОЇ РАДИ, ГЕТЬМАНЩИНИ ТА ДИРЕКТОРІЇ
У СФЕРІ ГРОШЕЙ І ГРОШОВОГО ОБІГУ
(1917 – 1920 рр.)**

У статті порушується маловивчена в історико-економічній літературі тема. Залучаючи періоджерела, автор вносить певний вклад в її розробку. Зокрема, більш-менш докладно висвітлюються заходи урядів УНР, спрямовані на запровадження української валюти.

Період 1917-1920 рр. в історії України являє для історико-економічного дослідження надзвичайно великий інтерес. Справа в тому, що, з одного боку, в жодному з інших регіонів колишньої Російської імперії не було такої чисельності та різноманітності політичних режимів, що змінювали один одного. А з іншого – всі аспекти діяльності урядів УНР, у тому числі і питання грошей і грошового обігу, за радянських часів якщо і розглядалися, то виключно з заідеологізованих позицій, а часто-густо не розглядалися взагалі. В зв'язку з цим метою даної статті є спроба до деякої міри відновити щодо цього історичні реалії.

© В. І. Поліщук, 2005