Halatyr V. V. Food crisis and attempts to overcome it by the local administration on the Right Bank in the period of P. Skoropadskiy Hetmanate.
The features of activities of local governments of Kyiv,Volyn and Podillia provinces to provide the population with food and overcome the speculative actions at the age of Hetmanate of Petro Skoropadskiy based on the analysis of the archival sources and published materials. Providing the Right Bank districts with bread in the last months of the Ukrainian State remains problematical. Village elders issued the orders for the forced labor of peasants on the landowners lands. Special agents of the State Bureau of Bread (SBB) were involved into bread provision. However, the formation of a new body was delayed. Therefore, local administrators used the previous scheme of provision. Village elders complained to higher administrative authorities on the difficult situation and the approaching of large-scale famine. As the result of these measures to stabilize the food situation were unsuccessful attempts of local authorities to provide some districts and towns of the Right-Bank Ukraine with bread.
***Keywords**: Local authorities, village elders, the Right-Bank Ukraine, the Hetmanate, P. Skoropadskyi, speculation, food, hunger, province.*

УДК 342.25(477-25):351.81"1918"

О. М. Потапов

ДІЯЛЬНІСТЬ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДУМИ У СФЕРІ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗА ЧАСІВ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ ГЕТЬМАНА П. СКОРОПАДСЬКОГО

У статті розглядається участь органів місцевого самоврядування міста Києва у забезпеченні діяльності громадського транспорту за часів Української Держави гетьмана П. Скоропадського. Аналізується становище київського міського трамваю як єдиного тогочасного виду громадського транспорту. Досліджується процес переходу підприємства у комунальну власність. Простежуються основні заходи Київської міської думи спрямовані на забезпечення функціонування громадського транспорту міста. Відслідковується еволюція тарифів на проїзд у міському громадському транспорті Києва. Розкривається участь муніципалітету у вирішенні питання вартості послуг за користування громадським транспортом.
***Ключові слова**: Київ, органи місцевого самоврядування, міська дума, міська управа, громадський транспорт, трамвайне підприємство, муніципалізація.*

Найважливішим елементом інфраструктури Києва, як і будь-якого міста, є транспорт. Громадський транспорт, поєднуючи розрізнені частини великого міста в єдиний міський організм, забезпечує його ефективну життєдіяльність, нормальне господарське і соціальне функціонування. Важливу роль в управлінні міською транспортною системою відіграють органи місцевого самоврядування. Саме на них покладається вирішення ключових завдань в налагодженні роботи громадського транспорту, організації перевезень населення. Практично в усі часи роботи галузь стикається з низкою проблем, пов'язаних з дотаційним характером її функціонування: збиткові профільні підприємства, низький відсоток оновлення рухомого складу зниження рівня безпеки перевезень. З подібними складнощами київська міська влада, щоправда, в силу розвитку міста в менших масштабах, стикалася й раніше. Відповідно, вивчення вітчизняного досвіду їх подолання на різних історичних етапах є нагальним науковим завданням.

Єдиним видом громадського транспорту в Києві тривалий час залишався міський трамвай. Не виключенням був і 1918 рік, період Української Держави гетьмана Павла Скоропадського.

Історія функціонування київського трамваю викликала неабиякий інтерес серед учених та дослідників. Вперше докладно розвиток електротранспорту в столиці було відображено в книзі "Киевский трамвай за сорок лет: 1892-1932" [1]. Велику кількість інформативного матеріалу віднаходимо в праці С. Бейкул та К. Брамського, що присвячена 100-річчю першого в Україні трамвайного підприємства [2]. Проте, лише незначна його частина стосується процесів і подій часів революційно доби.

Найбільш ґрунтовні дослідження, що стосуються громадського транспорту Києва часів Української Держави гетьмана П. Скоропадського, належать С. Машкевичу. У низці публікацій автор простежує зародження та перші кроки в діяльності київського трамвайного підприємства [3], аналізує особливості діяльності київського трамваю у період Першої світової війни та на початку Української революції [4]; звертає безпосередню увагу на функціонування підприємства впродовж 1918-1921 рр. [5]. Необхідно відзначити, що окремих аспектів зазначеної теми торкається Я. Іващенко – дослідниця діяльності Київської міської думи 1917-1919 рр. [6]. Можна констатувати, що в сучасній вітчизняній історіографії фактично відсутні роботи, присвячені участі органів міського самоврядування Києва у розвитку громадського транспорту міста. Між тим, питання заслуговує на увагу, зважаючи на схожість проблем, що вирішувала міська влада з транспортом в минулому і що має розв'язати в умовах сьогоднішніх.

Київський трамвай виник наприкінці XIX століття. 8 липня 1889 р. підприємець Аманд Струве та Київська міська управа уклали між собою концесійну угоду про створення "міської залізниці" – приватного транспортного підприємства для міських перевезень. [2, с.6]. Договір передбачав, що А. Струве володітиме

підприємством впродовж 45 років – до 1 листопада 1934 року. За умовами договору місто залишало за собою право викупу бізнесу через 25 років, за подвійну суму чистого прибутку, отриману за останні 5 років.

У тому ж 1889 р. концесія була передана товариству Київської міської залізничної дороги (далі – ТКМЗД). Товариство розпочало функціонування з основним капіталом у 1 000 000 крб. Поступово рухомий склад переводився з кінної тяги на парову, а потім – на електричну. Технічні нововведення призвели до п'ятикратного збільшення основного капіталу підприємства.

У 1914 р. Київська дума вирішила реалізувати своє право та провести викупну операцію. Тогочасний власник підприємства – товариство Київської міської залізничної дороги, запросило у якості компенсації 20 890 297 крб. 33 коп. За підрахунками муніципальних діячів, місто мало сплатити товариству 7 480 814 крб. 72 коп. Саме через недосягнення згоди у визначенні суми грошової компенсації справа була направлена до окружного суду. Судовий процес тривав фактично три роки і лише 19 квітня 1917 р. суд визнав право міста на викуп підприємства за 13 073 739 крб. 88 коп. Крім того місто і ТКМЗД мали провести взаєморозрахунки (за будівництво деяких нових ліній, за використання безкоштовних квитків, повернути заставні кошти), які збільшували суму викупної операції майже до 14 000 000 крб. [7, с.50-51]. Судове рішення було оголошено 4 жовтня 1917 р., проте міська управа в черговий раз визнала суму викупної операції надто високою і подала до судової палати апеляцію, оспорюючи частину грошової компенсації у розмірі до 5 000 000 крб. Липнева замітка за 1917 рік розміщена на шпальтах "Последних новостей" частково пояснює причини незгоди міста, з визначеною окружним судом викупною сумою. У ній мова іде про те, що гласний київської міської думи В.Д. Оргись-Рутенберг (колишній голова комісії по викупу трамваю), що у той час перебував у складі діючої армії, прислав до міської думи листа, в якому повідомляв, що на його думку, сума у 13 000 000 крб., визначена окружним судом, завищена на 5 000 000 крб. Дане твердження він обґрунтовував недоліками експертизи, проведеної для визначення прибутковості підприємства [8, с.4].

Враховуючи той факт, що апеляційний розгляд справи міг затягнутися на тривалий термін, управа одночасно і паралельно із судовим процесом вступила у переговори з правлінням ТКМЗД відносно викупу трамваю. Місто на переговорах представляли: міський голова Рябцов, його товариш Гінзбург, член управи Спіцин та член комісії із викупу трамвая професор Воропаєв; інтереси трамвайного товариства відстоювали Бетт, Дельфорж, Олтаржевський. Як наслідок 21 листопада 1917 р. сторони підписали акт про викуп трамваю містом за 11 000 000 крб. [9, с.3].

Невдовзі, 27 листопада того ж року, міська дума затвердила акт про викуп трамвайного підприємства за вищезазначену суму, також дума уповноважила управу на розробку остаточних умов мирової угоди з правлінням ТКМЗД [7, с.51].

Паралельно на зібранні акціонерів Товариства, яке відбулось 22 грудня, була обрана комісія для укладання договору з містом про викуп трамваю. Проте комісія так і не приступила до виконання покладених на неї завдань, оскільки один із найбільших акціонерів і член даної комісії Бетт виїхав з Києва. 24 грудня було з'ясовано, що нікого із членів правління в місті не залишилось, а керівництво підприємством здійснював Бродський. Останній на неодноразові пропозиції управи продовжити переговори заявив, що не має на це повноважень [10, с.73].

Водночас, думі стало відомо, що Бетт надіслав Бродському листа від 9 січня, у якому писав, що бельгійські акціонери, власники 2/3 акцій, вважають неприйнятними викупні умови, визначені в акті від 21 листопада, а тому Бетт пропонував із 16 січня 1918 р. зупинити трамвайний рух, оскільки вважав експлуатацію трамваю збитковою. Не маючи реальної можливості впливати на ситуацію і не бажаючи, щоб трамвай перейшов до рук міста Бродський 3 лютого передав всі права на управління підприємством союзу службовців [11, с.39].

Таким чином, ТКМЗД залишилось без правління, а реальне управління трамваєм перейшло до союзу службовців. Проте труднощі в організації роботи підприємства продовжували зростати: виплата заробітної платні затримувалась в середньому на півтора-два місяці, не вистачало нафти, були відсутні кошти, необхідні для проведення поточного ремонту. Врешті-решт союз службовців почав відчувати обтяжливість взятих на себе зобов'язань, розпочались внутрішні суперечки. Боротьба за розподіл повноважень дійшла до того, що одна частина службовців оголосила страйк іншій, через що 18 березня 1918 р. діяльність підприємства зупинилась [10, с.75].

Страйкуючі висунули дві вимоги: 1) усунення виконавчого комітету службовців і робітників трамвайного підприємства; 2) негайна передача підприємства до відання міста. У зв'язку зі страйком і зупинкою трамвайного руху відбулось об'єднане засідання виконавчого комітету і представників страйкуючої групи. На засідання прибули і уповноважені управою представники — міський голова Рябцов та члени управи Богомольний і Спіцин. В ході дискусії з'ясувалось, що всі службовці і робітники підприємства одностайно висловились за те, щоб підприємство перейшло до відання міста. Після цього Рябцов оголосив, що із сьогоднішнього дня, 18 березня, трамвай переходить під міське управління [12, с.2].

Окремо варто відзначити стан підприємства на момент передачі місту. Комісія, під головуванням професора Воронова, яка проводила обстеження установи в кінці 1917 р., у своїх висновках відзначала: усадку полотна, незадовільний стан шпал, спрацьованість рейок, стрілочних переводів, хрестовин та ін. Також комісія вказувала, що для здійснення ремонту шляху, самої мережі, будівель необхідно 1 200 000 крб., при цьому не враховувались витрати на ремонт рухомого складу [13, с.3]. Останній перейшов до міста в особливо катастрофічному стані. Пояснювалось це тим, що ТКМЗД не бажаючи збільшувати власні витрати, останні декілька років не проводило необхідний ремонт. Як наслідок, зросла кількість непридатних до експлуатації вагонів, водночас зменшилась кількість курсуючих. Яскраво ілюструють вищенаведені положення статистичні показники. Так, у 1913 р. на маршрутах були задіяні

233 вагони, у 1914 р. – 198 вагонів, у 1915 – 176 вагонів, у 1916 – 177 вагонів, у 1917 р. – 149 вагонів, у 1918 – 100 вагонів. Причинами зростання кількості нефункціонуючих вагонів визнавалась несправність шляху, недбалість або недостатня кваліфікованість вагоноводів, нестача матеріалів, відсутність багатьох запасних частин, низька якість мастильних і необхідних для ремонту матеріалів. На думку сучасної дослідниці Я. Іващенко ще однією обставиною, яка впливала на зношеність вагонів, було їх нецільове використання [6, с.139].

Нарешті, нормальному функціонуванню трамваю заважала багаточисельна, невідповідна потребам кількість нижчих службовців і робітників, особливо кондукторів і вагоноводів. Для забезпечення належної щоденної роботи 100 функціонуючих вагонів необхідно 350 кондукторів і 220 вагоноводів, натомість, на підприємстві були задіяні 772 кондуктори і 538 вагоноводи [13, с.3].

Не дивлячись на всю складність ситуації, міська дума прагнула стабілізувати та налагодити роботу підприємства. Головна проблема, яку намагалось вирішити київське міське самоуправління, – подолання нестачі палива. Так, на засіданні міської думи від 4 жовтня 1918 р. товариш міського голови А. Гінзбург відзначав, що “спостерігається катастрофічне становище у сфері забезпечення трамвайного підприємства паливом. Наявного запасу нафти недостатньо, через що власні станції трамвайного підприємства не працюють. Для роботи трамваю використовується струм міської станції, що дозволяє запускати на лінії 100-115 вагонів, проте ввечері, через найбільшу завантаженість станції, доводиться знімати 20-30 вагонів” [14, с.110]. Через це, як відзначає дослідник розвитку трамвайного підприємства С. Машкевич, утворювалось своєрідне “порочне коло”: скорочення руху через нестачу енергії призводило до зниження виручки [5, с.97].

Органи міського самоврядування Києва робили спроби отримати нафту з Румунії та Галіції, проте вони виявились невдалими, розраховувати на російську нафту було марно, натомість у німецької комендатури вдалось отримати 3000 пудів нафти. Крім того була досягнута домовленість із департаментом палива про закупку 6000 пудів сольвенту і 2000 солярового масла. Однак, як з’ясувалось на практиці, на визначеному департаментом для отримання сольвенту заводі в наявності його знаходилось лише 1500 пудів. Отже, трамвай отримав у своє використання 6500 пудів палива, в той час як для 8 годинної роботи на місяць необхідно було 7500 [14, с.110].

Інше проблемне питання – надмірний штат службовців трамвайного підприємства – гласні Київської міської думи вирішили шляхом скорочення працівників. Було залишено мінімально необхідну кількість, яка б могла забезпечити роботу 112 вагонів [15, с.3]. Проте це не дало одразу бажаного результату, оскільки при звільнені службовцям виплачували “ліквідаційні” – заробітну плату за 3 місяці.

Значні зусилля докладались для організації закупівлі матеріалів на проведення поточного ремонту та забезпечення роботи трамваю: закуплено 50 000 пудів рейок, з них 10 000 вже були отримані, за інші – необхідно було доплатити 225 000 крб. Аналогічна ситуація складалась щодо шпал: частина отримана, за іншу ще необхідно було розрахуватись. Враховуючи цілковиту відсутність на ринку замазувальних матеріалів їх доводилось закуповувати виключно за готівку невеликими партіями. Великі витрати припадали на друк проїзних квитків [14, с.111].

Зважаючи на всю складність ситуації, значним досягненням органів міського самоуправління Києва можна вважати продовження, так званої, Артилерійської лінії до Чоколовського поселення. До останнього були прокладені рейки і залишалось налагодити повітряні лінії, причому стовпи для них були вже замовлені. Розпочались підготовчі роботи для прокладання трамвайних шляхів вздовж Борщагівської лінії, на Шулявці, на Забайковці, від Василівської вулиці на Печерськ. На цих ділянках були проведені невілювання, складені кошториси на будівництво ліній. За планом міської управи безпосередні роботи мали розпочатись восени 1919 р. [16, с.15-16].

Також варто відзначити спроби гласних оптимізувати трамвайні ділянки в інтересах мешканців окраїн, тобто представників робітничих районів Києва. При цьому необхідно пояснити, що вартість квитка залежала від кількості ділянок, які проїхав пасажир. З 21 лінії, що діяли на той час в Києві, 9 ліній мали 1 ділянку, 6 – 2 ділянки і 6 – три ділянки. Саме на останніх лініях пропонувалось ліквідувати одну ділянку. Такі дії дозволили б мешканцям околиць економити 40 коп. на проїзді [14, с.112].

Нарешті, ще одне питання, яке перманентно розглядалося на засіданнях міської думи – визначення вартості надаваємих послуг. Вперше воно постало на фоні загальної кризи, що переживало міське господарство. Свідченням цього є думське засідання, що відбувалось 31 травня 1918 р., на якому з’ясовувалась доречність збільшення трамвайного тарифу на 10 коп. Міський голова Рябцов доповідав, що в останній час фінансове становище міста стало загрозливим, вихід можна було б знайти за рахунок позики, однак всі клопотання про позику не знайшли підтримки. Саме ці обставини, за словами голови, змушували місто встановлювати нові податки та збільшувати тарифи [17, с.1].

Гласні в цілому підтримували пропозицію Рябцова, хоча і висловлювали окремі зауваження. Так, представник РСДРП (м) Левін відзначав, що демократія має рішуче висловитись проти будь-якого підвищення трамвайного тарифу, але в даному випадку вирішується питання не з точки зору принципів, а в силу крайньої необхідності. Виступаючий від позапартійної руської групи Бржозовський підтримував збільшення трамвайного тарифу, але водночас наголошував на необхідності перегляду існуючих трамвайних ділянок. Гласний від кадетів Оргись-Рутенберг вказував на збитковий характер трамвайного підприємства і наголошував, що кошти отримані від збільшення трамвайного тарифу мають бути направлені на його розвиток [17, с.1]. Врешті дума відкритим голосуванням затвердила підвищення трамвайного тарифу на 10 коп., через що з 4 червня 1918 р. вартість проїзду першої ділянки для пасажира зросла до 30 коп., другої – 45 коп. і третьої – 55 коп.

Чергове підвищення тарифів за послуги трамвайного підприємства відбулось у серпні 1918 р. В цей раз про необхідність збільшення вартості послуг наголошував директор підприємства Маслєнніков. Останній, на засіданні міської думи від 2 серпня, спираючись на різноманітні показники доповідав, що через надзвичайну дорожнечу матеріалів необхідних для експлуатації трамвая, скорочення курсуючих вагонів необхідно провести нове підвищення вартості проїзду [18, с.2]. Проте через відсутність кворуму питання не було до кінця вирішене.

Чергове повернення до розгляду тарифного питання відбулось 9 серпня 1918 р. Тогочасна газета "Русский голос" відтворює загальну картину подій у думі: "засідання привернуло увагу дуже великої кількості гласних і було розпочато, на превелике здивування, із запізненням всього на 35 хвилин. Хори були переповнені публікою, яка весь час виражала свою підтримку, або незадоволення промовами окремих гласних за допомогою аплодисментів, або свисту" [19, с.4].

Цього разу в думській залі не спостерігалась одностайність щодо питання підвищення вартості користування громадським транспортом. Так, гласний від єврейського демократичного блоку Богомольний вказував на невчасність перегляду тарифів, оскільки наразі, більш актуальним було питання існування управи. Водночас, він пропонував власні тарифні ставки, за якими за 1 ділянку слід було встановити плату у 40 коп., 2 – у 70 коп., тобто підвищувати вартість кожної наступної ділянки на 30 коп. Бундівець Шлезінгер зазначав, що всі суперечки є наслідком того становища, у якому знаходиться міське управління: "утопаючий хапається і за соломинку". Він підкреслював, що обов'язком думи є забезпечення громадян дешевим транспортом, натомість для ведення міського господарства доводиться проводити чергове підвищення тарифів. Представник позапартійної руської групи Горбунов підкреслював, що криза трамвайного підприємства обумовлена не відсутністю коштів у нього, а, по-перше, неправильною організацією думою управління підприємством; по-друге, великою кількістю осіб, які користуються правом безкоштовного проїзду; по-третє, великою кількістю трамвайних службовців. Критику управлінських якостей соціалістичної більшості думи підтримав інший представник позапартійної руської групи Богаєвський, який охарактеризував більшість як "нездатну, бездарну, не маючу коріння у населення, яке їй не довіряє". Проти підвищення тарифу виступив бундівець Рафес. Аналогічну позицію зайняв представник кадетів Бутенко відзначаючи, що тарифне питання до кінця не розроблене, відсутнє чітке обґрунтування меж підвищення тарифів. Протилежну позицію обстоював меншовик Гінзбург.

Врешті-решт міська дума, незначною більшістю голосів, при великій кількості гласних, які утримались, прийняла запропонований управою тариф: 1 ділянка – 60 коп., 2 ділянка – 1 крб., 3 ділянка – 1 крб. 40 коп. [19, с.4].

Як відзначає, С. Машкевич, новий тариф було запроваджено 11 серпня 1918 року. Проте 24 серпня київський градоначальник опротестував постанову міської думи. Міська управа, в свою чергу, ухвалила продовжити стягувати підвищену плату: за тодішнім законодавством, міське самоврядування мало право приводити у виконання свої постанови, не чекаючи вирішення протесту, за наявності надзвичайних обставин (наприклад, війни). Справа була розглянута в Київському окружному суді, який виніс попередню резолюцію про призупинення дії рішення міської думи. З 14 вересня було відновлено колишній тариф. Остаточний розгляд справи в суді відбувся двома тижнями пізніше; 29 вересня суд виніс резолюцію, згідно з якою постанову думи було визнано незаконною й такою, що підлягає скасуванню [5, с.97-98.].

Рішення окружного суду викликало жваву реакцію гласних міської думи. 13 вересня на засіданні думи товариш міського голови Гінзбург, оцінюючи мотиваційну частину рішення суду про відсутність надзвичайних обставин, зазначав: "… ми знаходимось у стані війни з Великоросією, <…> у Києві до цього часу не відмінено облогове становище. <…> Ми втратили економічні центри "колишньої" Росії, з яких наразі не можемо отримувати а ні кошти, а ні будь-які матеріали, – а нам говорять: доведіть, що ці надзвичайні обставини перебувають у тісному зв'язку із підвищенням трамвайного тарифу" [20, 5]. Також виступаючий підкреслив, що повернення до старого тарифу призведе до 30 000 крб. щоденних збитків міста від експлуатації трамваю. Не дивлячись на обурення гласних старий тариф діяв із 14 вересня 1918 р. по 14 листопада 1918 р. [21, с.48].

Вирішити питання трамвайного тарифу вдалось за часів функціонування у місті "малої думи" під головуванням І.М. Дьякова. Остання виникла через відставку міської управи та ухвалення Гетьманом 2 жовтня 1918 р. Закону про створення тимчасової урядової комісії для завідування справами міського управління та господарства м .Києва [22, с.3]. Фактично одразу після свого утворення урядова комісія приступила до вирішення питання трамвайного тарифу. Зокрема, на її засіданні 15 жовтня 1918 р. було заслухано доповідь члена трамвайної дирекції Маслєннікова, який відзначив збитковий характер роботи підприємства. Дьяков підкреслив, що за тогочасних умов міські підприємства не можуть дозволити собі працювати збитково, а тому необхідно підвищити трамвайний тариф. Разом з тим він наголосив, що новий тариф, не повинен викликати заперечень із боку градоначальника. На засіданні були обговорені і інші пропозиції, які мали покращити функціонування трамвайного підприємства: скорочення, з метою економії електричної енергії, кількості зупинок; збільшення кількості курсуючих вагонів; здійснення переходу із трьох тарифних ділянок на дві [23, с.5].

22 жовтня відбулось чергове засідання малої думи, на якому знову вирішувалось питання вартості проїзду у трамваї. Член нової управи Фальберг (відповідав за технічну частину роботи комісії, забезпечував організацію роботи міських підприємств: газового, трамвайного, електричного і т. ін., курирував концесійний, будівельний, шляховий відділ [24, арк.349]) зробив доповідь стосовно висновків комісії з питань трамвайного тарифу. За його словами діяльність підприємства була збиткова, що обумовлювалось як низьким тарифом, так і великою кількістю пільгових квитків, якими користувалось близько 44% усіх пасажирів. Вирішуючи

питання нового тарифу Дьяков підкреслив, що ним дана обіцянка не підвищувати тариф більше ніж на 50 коп. Вихід було знайдено шляхом формування тарифу не за ділянками, а за лініями, тобто пасажири отримували право проїзду за квитком по всій лінії маршруту. Формування тарифу за таким принципом мало, на думку членів комісії, вирішити ряд завдань: по-перше, більш дешевим ставав проїзд на далекі відстані; по-друге, покращувалась процедура контролю пасажирообігу; по-третє, зменшувалась кількість поїздок на близькі відстані і, як наслідок, вирішувалось питання перенавантаження трамваїв. У результаті була прийнята постанова про введення нового тарифу – 75 коп. за лінію [25, с.4].

Про всю важливість і складність питання пов'язаного з формуванням нового тарифу свідчить невелике повідомлення, від 27 жовтня, розміщене на шпальтах тогочасної газети "Русский голос". Замітка інформує про зустріч голови тимчасової урядової комісії для завідування справами міського управління та господарства м .Києва Дьякова і міністра внутрішніх справ. Під час зустрічі Дьяков повідомив міністру, що враховуючи неймовірне зростання вартості вугілля, було прийнято рішення про підвищення трамвайного тарифу. Розроблений комісією тариф, вказував новий міський керманич, надавав право пасажирам, які мешкали на окраїнах, за єдину плату у розмірі 75 коп., здійснювати переїзди на великі відстані. Дьяков звертався до міністра із проханням розглянути це питання і затвердити, якнайшвидше, новий тариф [26, с.5]. Нажаль, газетне повідомлення не містило відповіді міністра, проте враховуючи той факт, що чергова зміна тарифу відбулась 14 листопада 1918 р., уряд позитивно оцінив тарифну реформу малої думи.

Підводячи підсумки діяльності Київського міського самоуправління у сфері громадського транспорту слід відмітити, що, по-перше, наприкінці березня 1918 р. відбувся довгоочікуваний перехід трамвайного підприємства до системи міського господарства. По-друге, у звітний період становище підприємства погіршилось, в першу чергу, через паливну кризу. Загалом, його діяльність проходила за умов непомірно високих спекулятивних цін на матеріали, необхідні для експлуатації; підвищення, через загальну дорожнечу, оплати праці робітників. По-третє, остання обставина не тільки не давала можливості розвивати підприємство, але доводилось докладати максимум зусиль, щоб не відбулось припинення його діяльності. Більше того для забезпечення нормального функціонування трамвайного підприємства органи місцевого самоврядування Києва були змушені постійно підвищувати тарифи за надані послуги. Проте збільшення тарифів не давало можливості проводити беззбиткову експлуатацію підприємства. По-четверте, для вирішення, існуючих у трамвайному господарстві, проблем муніципальні діячі намагались збільшити кількість працюючих вагонів (шляхом ремонту старих і замовлення нових); проводили оптимізацію кадрового складу – скорочення штату службовців; піклувались про забезпечення підприємства паливом; здійснювали ремонтні роботи шляхів сполучень. Крім цього контрольний відділ міської думи розробив цілий ряд заходів, які мали на меті покращити роботу підприємства: проведення перевірки вагоноводів на знання своєї справи, введення технічного надзору за правильністю їзди, періодичний огляд комісією вагонів, закупівля необхідних ремонтних матеріалів, розширення і покращення обладнання ливарної і токарної майстерні. Проте, вкотре поставало питання часу. Самі представники міського контролю, які пропонували дані заходи, паралельно відзначали, що для налагодження повного порядку в даній сфері необхідно не менше 4-5 років. Нарешті, по-п'яте, слід визнати, що муніципалізація підприємства не принесла очікуваних результатів і в більшій мірі була вимушеним кроком.

Джерела та література

1. Киевский трамвай за сорок лет: 1892-1932. – К.: Издание Киевского трамвайного треста, 1933. – 159 с.
2. Бейкул С.П., Брамський К.А. Київський трамвай / С. Бейкул, К. Брамський. – К.: Будівельник, 1992. – 96 с.
3. Машкевич С. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) / С. Машкевич // Етнічна історія народів Європи: Збірник наукових праць. – Вип. 41. – К, 2013. – С. 33-43.
4. Машкевич С. Київський трамвай у період першої світової війни/ С. Машкевич // Етнічна історія народів Європи: Збірник наукових праць. – Вип. 42. – К, 2014. – С. 149-161.
5. Машкевич С. Київський трамвай у роки кризи (1918-1921 рр.) / С. Машкевич // Етнічна історія народів Європи: Збірник наукових праць. – Вип. 43. – К, 2014. – С. 96-106.
6. Іващенко Я. І. Діяльність Київської міської думи (1917-1919 рр.): дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01 / Іващенко Яна Іванівна; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2012. – 257 с.
7. Выкуп Киевским городским самоуправление трамвая // Киевские городские известия. – 1918. – №2-6. – С.50-51.
8. К выкупу г. Киевом трамвайного предприятия // Последние новости. – 1917. – № 4565. – С.4.
9. Выкуп трамвая // Последние новости. – 1917. – №4794. – С.3.
10. Обзор деятельности Концессионного отделения за время с 1 августа 1917 года по 1 августа 1918 года // Киевские городские известия. – 1918. – №17-18. – С.63-76.
11. Переход трамвая в ведение города // Киевские городские известия. – 1918. – №9. – С.38-41.
12. Переход трамвайного предприятия в ведение города // Киевская мысль. – №28. – С. 2.
13. Городской трамвай // Народное дело. – 1918. – №60. – С.3.
14. Думские заседания (6 сентября-4 октября) // Киевские городские известия. – 1918. – №20-22. – С.105-112.
15. Трамвай // Народне діло. – 1918. – №48. – С.3-4.
16. Город и концессионные предприятия // Киевские городские известия. – 1918. – №2-6. – С.7-16.
17. Городская дума // Русский голос. – 1918. – №14. – С.1.
18. Городская дума // Русский голос. – 1918. – №54. – С.2.
19. Городская дума // Русский голос. – 1918. – №60. – С.4.
20. Городская дума // Русский голос. – 1918. – №87. – С.5.
21. Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві / С. Машкевич // Краєзнавство. – 2012. – №1. – С. 45-54.
22. Закон о создание временной правительственной комиссии для заведования делами городского управления и хазяйством г. Киева // Голос Киева. – 1918. – №119. – С.3.
23. В "малой думе" // Русский голос. – 1918. – №111. – С.5.

24. Державний архів м. Києва. – Ф.163. – Оп.8. – Спр.67.
25. Малая дума // Русский голос. – 1918. – №117. – С.4.
26. Новые ставки трамвайного тарифа // Русский голос. – 1918. – №120. – С.5.

Потапов А. Н. Деятельность Киевской городской думы в сфере развития общественного городского транспорта во времена Украинского Государства гетмана П. Скоропадского.
В статье рассматривается участие органов местного самоуправления города Киева в обеспечении деятельности общественного транспорта во времена Украинского государства гетьмана П. Скоропадского. Анализируется положение киевского городского трамвая как единственного вида общественного транспорта того времени. Исследуется процесс перехода предприятия в комунальную собственность. Прослеживаются основные мероприятия Киевской городской думы направленные на обеспечение функционирования общественного транспорта города. Отслеживается эволюция тарифов на проезд в городском общественном транспорте Киева. Раскрывается участие муниципалитета в решении вопроса стоимости услуг за пользование общественным транспортом.
***Ключевые слова**: Киев, органы местного самоуправления, городская дума, городская управа, общественный транспорт, трамвайное предприятие, муниципализация.*

Potapov O. M. Kiev city duma activities intended to public transport development in the time of Ukrainian State of hetman Skoropadsky.
The article deals with the Kyiv local self-government participation in public transport support in the time of Ukrainian State of Hetman Skoropadsky. The condition of the Kiev city tramway as exclusive mode of public transport at that time is analyzed. The process of enterprise's transition to communal ownership is analyzed. The author traces central Kyiv City Council efforts aimed at the ensuring the city public transport functioning. The evolution of traffic rates on Kyiv public transport is traced. The municipality participation in deal with a problem of public transport service cost is revealed.
***Keywords**: Kyiv, local self-government authorities, city duma, administrative board of a city, public transport, tramway enterprise, municipalization.*

УДК 94(477.43/.44)"1919":352.075

О. О. Вітюк

РЕАЛІЗАЦІЯ ОРГАНАМИ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ РЕФОРМИ НА ПОДІЛЛІ В ДОБУ ДИРЕКТОРІЇ УНР У 1919 р.: СОЦІАЛЬНО–ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Розглядаються заходи органів місцевого самоврядування у сфері регулювання земельних відносин серед населення на Поділлі у 1919 р. Висвітлено земельне законодавство Директорії УНР 1919 р. та його значення під час проведення реформи в регіоні. Окреслено соціально-правові наслідки реалізації реформи для мешканців краю. Визначено чітку хронологію прийняття земельних законодавчих актів та їх впровадження органами місцевого самоврядування. Виявлено основні проблеми, з якими стикнулися самоврядні органи влади та сільські територіальні громади губернії в процесі втілення земельної політики.
***Ключові слова:** Директорія, земельний закон, земельна управа, міська дума, міська управа, народна управа.*

На сучасному етапі розвитку нашої держави відбувається процес об’єктивного дослідження історії України, висвітлюються події, що описують раніше невідомі та маловідомі факти. Чільне місце сьогодні займають дослідження діяльності органів місцевого самоврядування у всіх сферах суспільного життя в добу національно-визвольних змагань українського народу 1917-1920 рр.

Земельне питання завжди залишалось одним з найважливіших особливо для населення, більшість якого становили селяни. Вирішити раціонально земельні питання в даний період історії було неможливо, і це, в свою чергу, викликало гострі суперечки у територіальних громадах.

На питання земельних відносин все більше звертають увагу сучасні дослідники. Серед таких варто виділити В. Лозового [1]. У працях О. Мицюка [2; 3; 4] та І. Максимова [5] висвітлено земельні питання в 20–30-х рр. XX ст. Однак, це питання розглядалось опосередковано, в контексті вивчення більш глобальних проблем.

Метою даної публікації є об’єктивне висвітлення діяльності органів місцевого самоврядування при реалізації земельної реформи на Поділлі у 1919 р. в соціально-правовому аспекті з урахуванням законодавчих актів Директорії УНР.

Земельне законодавство Директорії УНР у 1919 р. – це, перш за все, нормативні акти, що регламентували землеволодіння і землекористування в даний період. Розпорядниками земель було визначено губернську, повітові, волосні та сільські земельні управи, головним завданням яких було забезпечення громадянам права на користування землею. Земля надавалася для громадського