

Цибуленко Л.О. Державний архів Херсонської області – скарбниця історії південного краю [Текст] / Г.В. Цибуленко, Л.О. Цибуленко // Константи. Альманах соціальних досліджень. – 2006. – №1 (12). – С. 10-15.

Г.Цибуленко, Л.Цибуленко

ДЕРЖАВНИЙ АРХІВ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ – СХОВИЩЕ ІСТОРІЇ ПІВДЕННОГО КРАЮ

Зі вступом України у 1991 році в епоху незалежності для істориків-дослідників відкрилися можливості не тільки досліджувати лакуни минулого, а й долучитися до вивчення унікальних джерельних матеріалів, що були вилучені з наукового обігу або через заборону доступу до них, або через неактуальність матеріалів, що в них містилися, визначену чіткою заданістю радянської історіографії, сформованою комуністичною ідеологією.

Серед цих дослідників були й автори статті, для яких відкрилися унікальні матеріали Херсонського архіву, в яких відбилася дорадянська історія південного регіону України. Історія не тільки класової боротьби, соціального гноблення та реакції царизму, а духовне, економічне, суспільно-політичне життя мешканців міс і сіл, людей, що засвоювали цей край, піднімали його господарство, розбудовували життя і творили фундамент нашого сьогодення. Унікальність значного масиву матеріалів, що не знаходили належної уваги в попередні часи полягала в тому, що вони кардинально міняли погляд на минуле, надавали можливість побачити всю багатогранність та різноманітність життя наших предків.

Основною сферою наших досліджень стало економічне життя. Розвиток господарства, динаміка виробництва, формування нових структур організації підприємництва, характер орендних, фінансових і майнових відносин у сільському і міському середовищі кінця XIX- початку XX століття. Саме ці форми у контексті соціально-економічних змін і суспільно-політичних перетворень періоду імперської модернізації в Росії означеного

періоду були визначені авторами як одні з ключових для розуміння характеру процесів, що міняли умови життя, формати існування, ментальність та соціокультурні пріоритети селянства і міського населення Півдня України.

Одним з напрямків стало дослідження кредитної кооперації, історія якої відбилася у фондах: 194 – Кам'янське, 197 – Великоолександрівське, 211 – Покровське кредитні товариства; 195 – Херсонське відділення державного банку, 196 – Губернський комітет у справах дрібного кредиту та у Статистико-економічних оглядах Херсонської губернії.

Саме ці збірки матеріалів розкрили характер зародження і розвитку кредитних кооперативів і їх спілок на різних етапах кооперативного будівництва. Найцікавішим в цих матеріалах стало потужне інформаційне поле про те, як кредитна кооперація, що існувала в період розвитку капіталістичних відносин у селянському середовищі і революційних перетворень, пов'язаних із змінами соціально-економічних і політичних орієнтацій, виступала певним барометром соціально-економічних змін, служила показником впливу різних чинників на селянство і ступеня сприйняття ним новацій. Як структура зосередження капіталу вона сприяла прискоренню переходу селянства до капіталістичних відносин і входження його у ринок, гарантуючи при цьому значний рівень захищеності, що було необхідно в реаліях тих часів.

Не можна не торкнутися проблеми потужного краєзнавчого характеру цих матеріалів, які розкривають життя сільських поселень Херсонщини, показують динаміку їх економічного розвитку та подають персоніфіковану картину господарського та суспільного життя селянства, висвітлюють різні сторони фінансово-комерційної діяльності кооперативних громад та їх інтегрованість у загальний простір життя країни.

Зародження кредитної кооперації Херсонщини припадає на 1873 р., коли у Херсонському повіті було створено перші 6 ощадно-позичкових товариств: Анастасіївське, Білозерське, Іванівське, Кизий-Миське, Пересадівське, Тягинське[1]. А на 1913 р. кредитні кооперативи Херсонщини

в межах всією губернії вже вийшли на перше місце. Становлячи 24,2% всіх товариств губернії вони акумулювали 31,8% усіх капіталів[2].

Активна робота велася товариствами Херсонщини у різних сферах і досить ефективно. Так у Калинівському товаристві в 1913 р. відкрили ветеринарний пункт, що дало можливість зупинити в районі щорічну пошесть на коней[3]. В Покровському кредитному товаристві було створено прокатний пункт сільгосптехніки, загальний обсяг послуг якого за період з 1905 до 1911 року склав 30.000 карбованців, а товариство отримало з цього 2,5 тис. чистого прибутку[4]. І це в умовах гострої конкуренції з діючими в селі Покровському одного земського і двох приватних прокатних пунктів. Досягнуто успіхів було через значно більший вибір, нижчі ціни і дворічний кредит з 8% річних.

У липні 1917 р. відбулися організаційні збори Херсонської кредитспілки, на яких було представлено 8 товариств. 13 серпня спілка нараховувала вже 21 товариство. Вона отримала від державного банку позичку для створення основного капіталу в розмірі 50.000 крб. і кредит – 300 тис. Для забезпечення постачання збіжжя для потреб армії було розпочато роботи щодо створення складських приміщень і в першу чергу в Херсоні. 1 вересня 1917 р. спілка розпочала офіційну діяльність і її очолили І.М.Челюк - голова ради і С.Г.Караяній - голова правління Херсонського забалківського товариства[5].

Херсонська кредитспілка з самого початку опинилася у вирі національно-політичної боротьби. Підтримуючи боротьбу українців за національні права, представники кооперативів на нараді 14 серпня прийняли резолюцію за пропозицією І.М.Челюка. У ній висловлювався протест проти вилучення з України Херсонської, Катеринославської та Харківської губерній, а також материкових повітів Таврійської, закликалося до єднання кооперативних сил навколо Центральної Ради в її боротьбі за автономію України в складі федерації[6].

У 1919 р. кредитспілки Півдня розпочали роботу щодо організації самостійного виходу на закордонний зерновий ринок через порти Херсону, Миколаєва, Одеси при посередництві кооперативних організацій інших країн. Для того, щоб поліпшити роботу, спілки добилися переходу під їх керівництво земських складів сільгоспмашин і реманенту. А зростання товарообігу і кількості майна спілки розгорнули роботу по впровадженню страхування, вступивши до Української страхової кооперативної спілки[7].

Зберігають фонди і жахливі сторінки історії кооперації Херсонщини. Так у період голодомору 1922 р. Херсонська кредитспілка видавала зерно тільки тим, хто вступав до товариств. Такий метод уважався **важливим компонентом кооперування населення** (виділ. нами)[8].

Другим напрямком дослідження виступило міське самоврядування. Матеріали по Херсону зосереджені в основному у фонді 4 – Херсонська міська управа та чисельних опублікованих звітах і статистичних виданнях по Херсонській губернії.

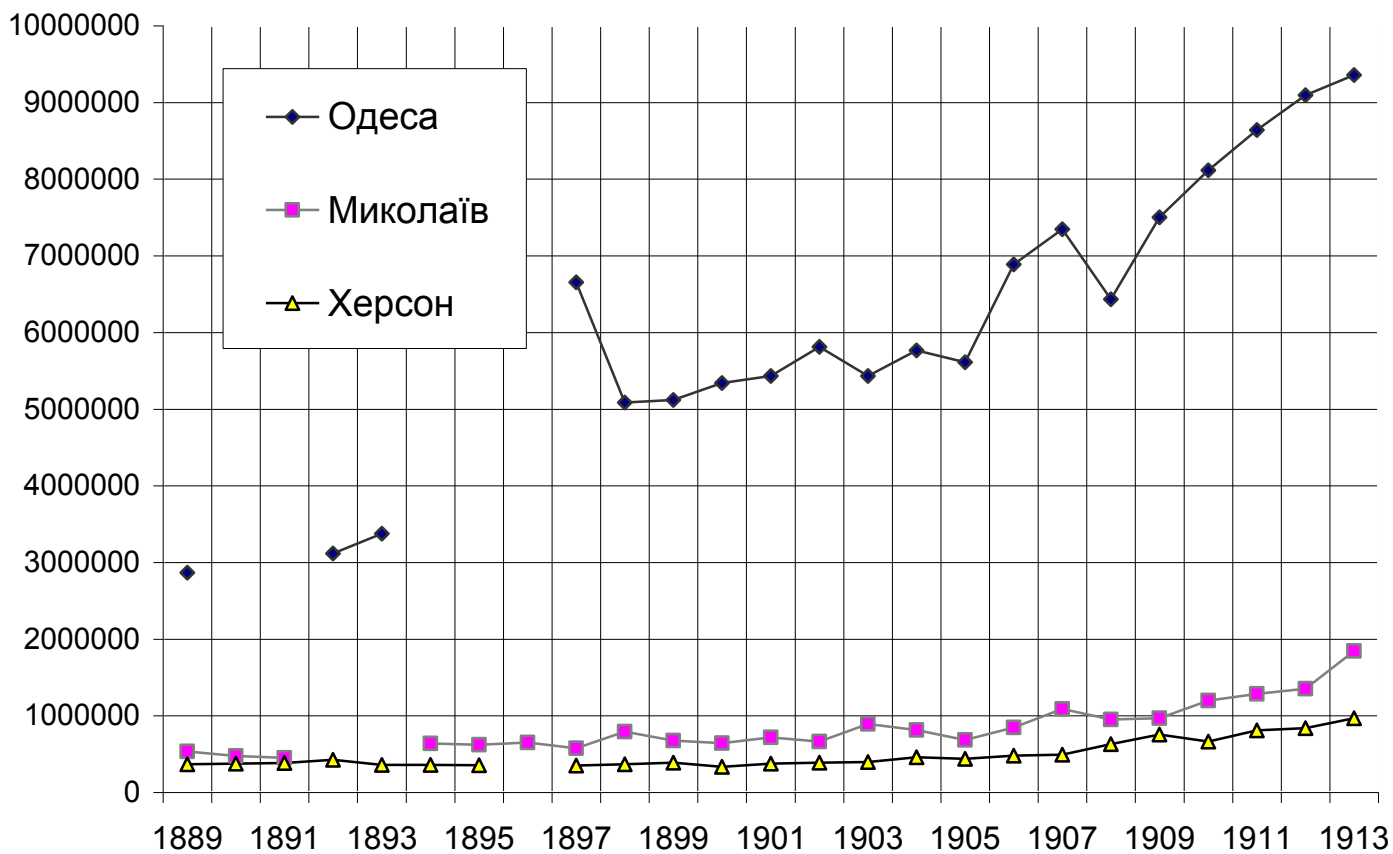
Ці видання надають можливість провести порівняльний аналіз розвитку міст Півдня України. Як видно з діаграми №1, Одеса збільшила свій бюджет з 2.868.069 крб. у 1888 році до 9.355.612 крб. у 1913 р. В той же час Миколаїв та Херсон за той же період збільшили надходження з 538.697 крб. та 332.711 крб. до 1.842.426 крб. і 967.063 крб. відповідно. Проте абсолютно іншою є динаміка ефективності бюджетних надходжень. При врахуванні кількості бюджетних коштів, що припадали на одного жителя міста, картина була абсолютно іншою.

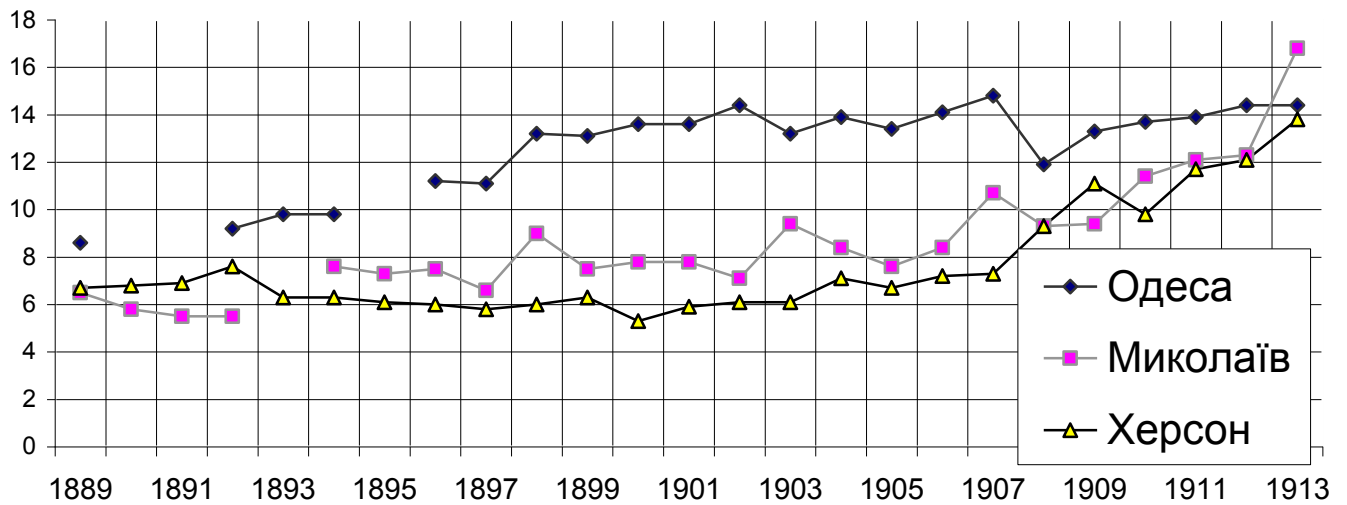
Як видно на діаграмі №2 поступово відбувалося зрівняння цього показника, в 1913 р. Херсон наблизився до Одеси, а Миколаїв навіть випередив її, досягнувши рівня 16,8 крб. на одного жителя міста. Це, без сумніву, свідчило про те, що в цих містах органи самоврядування значною мірою розвинули власний фінансово-господарський комплекс, ефективність якого дозволила по відносних показниках стати в рівень з потужною Одесою,

населення якої на 1913 р. складало 648.472 особи, а Миколаїв та Херсон мали по 109.855 та 70.023 жителів відповідно[9].

Динаміка бюджетних надходжень (в крб.) [10]

Діаграма №1





Також фонди архіву розкривають і цікаві сторінки діяльності Херсонського самоврядування в царині муніципального землеволодіння та землекористування. Херсоні володів 40.331 дес. земельно-водної площі, з якої 36.994 дес. вважалися зручними, а 3.337 дес. – незручними для ведення господарства. На початковому етапі, коли розпорядником міської землі спочатку був будівник і управитель міста генерал І.Ганнібал, а з 1803 р. вже губернатори, місто прибутків не отримувало. Безприбутковість земельного потенціалу зумовлювалася недостатньою організованістю міської громади, а також тим, що опікування міським майном покладалося на місцеві адміністративні установи, відсутністю межування землі на окремі ділянки та, що найголовніше, відсутністю справжнього господаря. Міськими землями користувалися безсистемно й безкоштовно. Тільки за кошторисом 1845-1846 рр. передбачалося отримати прибуток від земель у розмірі 1.650 крб. З уведенням Міського положення 1870 р. прибуток за цією статтею склав 35.163 крб., а площа ріллі збільшилася з 16.050 дес. (1866 р.) до 28.172 дес. і збільшило прибуток за цією статтею до 35 тис. крб.[11], що становило 41,6% бюджету.

Незважаючи на певні позитивні зміни, непорядкованість земельного міського господарства Херсону була очевидною. На муніципальних землях міста розташовувалося 12 хуторів, але на право влаштування й володіння цим майном жодних документів не видавалось і особливої платні за користування землею під садибами вони до міських бюджетів не вносили, окрім загального оцінного збору [12]. Місто в результаті такої недбалої земельної політики реально не контролювало весь свій земельний фонд, втрачаючи певну кількість можливих надходжень.

На 1866 р. в оренді перебувало 16.050 дес., що давало прибуток 20 тис. крб.[13]. Міське громадське управління Херсону, розуміючи потребу в додатковій орній землі, виділило із міського вигону понад 2 тис. дес. У 1880 р. було додатково відведено під рілля з того ж вигону ще 800 дес. [14]. Це було зумовлено тим, що значною мірою прибуток зростав не від інтенсифікації земельного господарства, а від зростання орендних цін, викликаних збільшенням попиту на зерно. Тому, якщо у 1871-1880 рр. орендна плата складала 0,74-1,70 крб., у наступному десятилітті вона зросла до 1,78-4,65 крб.[15]. Це збільшило на 1892 р. прибуток із орендних земель у 3,2 рази, що склало 112.252 крб. Однак його частка зменшилася до 26,3% бюджету, але все ж таки в декілька разів перевищувала показники по Одесі та Миколаєву[16].

Не менш цікавими є сторінки історії міського самоврядування Херсону щодо відновлення міста як потужного транспортного комплексу. При заснуванні Херсону відводилася роль головного торгового порту і верфі Південної Росії, але після заснування Миколаєва та Одеси він втратив своє значення. Занепад Херсону поглиблював також і розвиток залізничних шляхів у напрямку портів Чорного та Азовського морів, які перебрали на себе вивіз деревини з районів лісової промисловості, що значно скоротило сплав вантажів Дніпром і вилучало Херсон з транспортної мережі Півдня.

Єдиним, що ще зберігало певну транспортну вагу Херсону, була найбільша водна артерія України – Дніпро. Він був найголовнішим і досить

дешевим шляхом сполучення, яким йшли вантажі, роблячи місто великим складським і перевантажувальним пунктом. Частина коштів від цієї сфери діяльності залишалася в Херсоні і слугувала його подальшому розвитку. Усвідомлюючи це, містка управа доклала максимум зусиль для акумуляції фінансових і адміністративних ресурсів у напрямку поглиблення гирла Дніпра[17], що давало вихід у море.

Наприкінці XIX – на початку XX століття значення Херсонського морського та річкового портів стало зростати. Кількість вантажів, що пройшли у 1891 р. через Херсон, виросла втричі порівняно з 1861 р. Протягом наступного десятиліття з 1891 до 1901 рр. вантажообіг порту зріс до 400.000 тонн, з яких 250.000 тонн припадало на зерно, 50.000 тонн - на вугілля, метал та різні вироби. У 1904 р. до порту заходило 40 закордонних пароплавів, у 1905 р. – вже 125. Після проведених нових поглиблювальних робіт відбулося збільшення вантажообігу до 960.000 тонн на рік, що відразу наблизило місто за обсягом експорту збіжжя до головних портів Миколаєва, Одеси та Новоросійська[18]. Це викликало потребу розширення пропускної спроможності портів, для чого було проведено широкомасштабні будівельні роботи та передано частину міської землі державним установам[19].

Не меншою проблемою для міської громади була тривала відсутність залізничної мережі. Тому органи місцевого самоврядування активно працювали і в цьому напрямку вже з кінця 70-х рр. XIX ст., прагнучи максимально інтегрувати місто у залізничну мережу країни. Ці кроки супроводжувалися розробкою різних проектів співпраці з державними, установами, іноземними приватними компаніями, боротьбою з місцевими зерновими баронами Фальц-Фейнами та Садовськими, які планували будівництво залізничної гілки, минаючи Херсон, що могло завдати місту значної економічної шкоди[20]. Вся ця багаторічна діяльність завершилася у 1907 р. з уведенням в дію колії Херсон-Миколаїв, що включало Херсон до Харківсько-Миколаївської залізничної магістралі. У 1911 р. розпочалися роботи по з'єднанню з П-ю Катерининською дорогою і будівництво ліній

Мерефа-Херсон та Джанкой-Херсон. Це прискорило виділення муніципальної землі для будівництва портової гілки, що розширило пропускну можливість порту[21]. Усі ці заходи перетворили Херсон у потужний транспортно-портовий вузол Півдня України.

Особливою стороною означених вище архівних фондів можна вважати матеріали, в яких висвітлюється така важлива сторона життя як формування регіональної еліти, яка, виходячи на передовий край суспільного життя, ставала провідною і організуючою силою, що вела громади в бурхливому морі політичних протистоянь і потрясінь, формуючи і захищаючи інтереси місцевого населення. Потужна когорта місцевої еліти, представлена фінансовими, комерційними, агропромисловими господарськими групами, економічно, культурно і суспільно-політично пов'язаними з регіоном, що робило їх не тільки захисниками та провідниками місцевих інтересів, а й формувало в них бачення регіональної політики як основи загальнодержавної, соціально зорієнтованої та економічно доцільної.

Джерела і література:

1. Державний архів Одеської області, ф. 1, оп. 85, (1873), спр. 44, 70, 13, 48, 72, 37.
2. Статистико-экономический обзор Херсонской губернии за 1913 г. Приложение. - С. С. 130-131.
3. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. 53, оп. 1, спр. 3, арк. 112.
4. Державний архів Херсонської області (далі - ДАХО), ф. 211, оп. 1, спр. 1, арк. 285.
5. Там само, ф. 196, оп. 1, спр. 36, арк. 61, 102-104, 106, 118.
6. Там само, арк. 89.
7. Там само, арк. 114, 179, 220.
8. Там само, арк.. 197-198.
9. Цибуленко Л.О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці XIX – на початку XX століття: монографія. – Херсон: Айлант, 2003. – С. 141-142.
10. Статистико-экономический обзор Херсонской губернии за 1913 г. / Издание Херсонской Губернской Земской Управы. – Херсон: Паровая типо-литография С.Н.Ольховикова и С.А.Ходушина, 1915. – С. 192-193.
11. Отчет Херсонской городской управы за 1908 г. – Херсон, 1909. – С. 9, 19-20.
12. ДАМО, ф. 216 Миколаївська міська управа, оп. 1, спр. 2744, арк.23.
13. Отчет Херсонской городской управы за 1907 г. – Херсон, 1908. – С. 281.
14. Отчет Херсонской городской управы за 1908 г. – Херсон, 1909. – С. 22.
15. Там само, – С. 20.
16. Цибуленко Л.О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона. – С. 145-147.
17. Горловский Д.Н. Итоги двадцатипятилетия Херсонского городского самоуправления. Краткий историко-экономический очерк города Херсона. – Херсон, 1896. – С. 68-69, 97-100, 148.

18. Обзор Херсонской губернии за 1905 г. (Приложение к Всеподданнейшему отчету Херсонского губернатора). – Херсон, 1906. – С. 59; ДАХО, ф. р-436 Херсонська окружна планова комісія, оп. 1, спр. 9, арк. 14.
19. ДАХО, ф. 180 Управління робіт Херсонського порту, оп. 1, спр. 2; спр. 4; спр. 2, арк. 5-6; ф. 4 Херсонська міська управа, оп. 1, спр. 4, арк. 9, 20, 23, 29-30, 33; Центральний державний історичний архів України м.Київ, ф. 692 Правління Київського округу шляхів сполучення, оп. 45, спр. 16, арк. 14, 31-32, 43; Отчет Херсонской городской управы за 1908 г. – Херсон, 1909. – С. 84.
20. ДАХО, ф. 4 Херсонська міська управа, оп. 1, спр. 4, арк. 5-6; Отчет Херсонской городской управы за 1896 г. – Херсон, 1897. – С. 254; Отчет Херсонской городской управы за 1900 г. – Херсон, 1901. – С. 277-208, 281-291; Отчет Херсонской городской управы за 1907 г. – С. 187, 189; Отчет Херсонской городской управы за 1908 г. – С. 88; Горловский Д.Н. Итоги двадцатипятилетия. – С. 149-151; Теплицький В.П. Реформа 1861 р. і аграрні відносини на Україні (60 – 90 рр.). – К., 1959. – С. 208; Мирончук В.Д. История Екатерининской железной дороги и ее роль в социально-экономическом развитии Юга России (посл. четв. XIX – н. XX в.): Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. – Днепропетровск, 1979. – С. 82, 114, 116, 119; Календарь-справочник Городского деятеля на 1912 г. / Сост. Б.Б. Веселовский. – СПб. – С. 0440.
21. ДАХО, ф. 4 Херсонська міська управа, оп. 1, спр. 5, арк. 22-23; ф. 180 Управління робіт Херсонського порту, оп. 1, спр. 2, арк. 3-5; спр. 4, арк. 3, 12-14; ф. 296 Управління по спорудженню залізничної колії Джанкой – Херсон товариства Чорноморської залізниці, м.Херсон, оп. 1, спр. 44, арк. 3; Отчет Херсонской городской управы за 1908 г. – С. 76.