

УДК 944(477)

РОЗВИТОК КООПЕРАТИВНОГО РУХУ СЕРЕД КУБАНСЬКИХ УКРАЇНЦІВ НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

ДМИТРО БІЛИЙ,

*доктор історичних наук, професор кафедри українознавства
Донецького юридичного інституту*

У статті розглядаються основні стадії та причини становлення та розвитку споживчо-кооперативних товариств на Північному Кавказі. Автор доходить висновку, що вони мали витоки в системі самоорганізації українських станичних громад Кубані, із середовища яких вийшли представники українського національно-культурного руху мешканців цього регіону. Поєднання діяльності активістів цього руху з намаганнями української спільноти знайти свій особливий шлях виходу з-під економічної експлуатації російського напівколоніального тиску призвело не тільки до посилення української спільноти Кубані, але й забезпечило необхідну фінансову базу для здійснення українських національних культурно-просвітницьких заходів, діяльності українських національних об'єднань і громадсько-політичних організацій.

Ключові слова: Кубань, кооперативні об'єднання, економічне підґрунтя, українська спільнота, залізничні шляхи, Північний Кавказ.

Постановка проблеми. Переважна більшість досліджень, у яких розглядається проблематика українського національно-культурного відродження та формування української модерної нації на початку ХХ століття, головну увагу зосереджують переважно на ідеологічних та культурницько-просвітницьких аспектах цього процесу. На жаль, таке важливе питання, як фінансова основа національно-культурного розвитку української спільноти залишається поза увагою більшості дослідників. Тим не менше це надзвичайно важливе питання, адже економічне підґрунтя є важливою основою і розвитку національної (етнічної) спільноти, і становлення її еліти. Тим більше, що економічний розвиток, його напрями й особливості багато в чому віддзеркалюють особливості й специфіку цієї спільноти, її менталітет та систему "стратегій виживання", які вкорінені в її культурному та історичному дискурсах. Розглядаючи процеси становлення модерної національної ідентичності українців Північного Кавказу на початку ХХ ст., ми не можемо оминати діяльність споживчо-кооперативних товариств, яка й стала основою для економічного розвитку української спільноти Кубані.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Тривалий час окреслена проблема не мала свого належного висвітлення. Одним із перших, хто звернувся до особливостей економічної діяльності української громади Кубані, яка виявилася в діяльності споживчо-кооперативних товариств, став П. Сулятицький [1], праця якого "Нариси з історії революції на Кубані" залишилася маловідомою широкому загалу дослідників. Певним винятком серед сучасних досліджень стала стаття О. Леусяна [2], але в ній фактично не розглядається взаємозв'язок між особливостями економічного розвитку та процесом

національно-культурного становлення місцевих українських громад. Водночас у цих працях наводиться великий фактографічний матеріал, який може бути плідно використаний для подальшого поглибленого розгляду цієї проблематики.

Метою нашої статті є висвітлення основних етапів становлення та розвитку споживчо-кооперативного руху серед українського населення Кубані, головні напрями його діяльності та зв'язок із національно-культурним рухом місцевої української спільноти.

Виклад основного матеріалу. На початку ХХ ст. стало очевидним, що Кубань із її швидкими темпами економічного зростання розглядається російською імперською адміністрацією як регіон для нещадної експлуатації. На загальному тлі збитковості Кавказу для фінансової системи імперії Кубанська область була винятком і тиск імперської фіскальної системи вповні відчувала на собі. У 1913 р. Кубань виділила до скарбниці імперії 34 338 967 крб усіляких податків, а отримала лише 15 543 800 крб. На одну особу з мешканців Кубані припадало 11 крб 20 коп. зібраних у краї податків, а витрати уряду на одну особу в Кубанській області становили лише 5 крб [3].

Фактично ставлення імперського уряду до Кубані як до колонії, що явно проявлялось у формах визиску з економіки краю, викликало рішучий спротив насамперед місцевих українців, які, виступаючи як провідна організована та згуртована сила, виявили активність у формі економічної самоорганізації. У першу чергу, це проявилось у створенні кредитно-кооперативних спілок.

На початку 1908 р. кредитно-кооперативні спілки Кубані виступали як потужна фінансова сила, яка

№ 1 (121) січень-лютий 2013 р.

дозволяла кубанцям позбавлятися фінансового тиску з боку імперського уряду та мати необхідний оборотний капітал для економічного розвитку краю.

На базі "Кубанського Центрального союзу установ дрібного кредиту" був створений "Кубанський кооперативний банк", у якому концентрувалася вся

фінансова система, що дозволяла кубанцям відчувати певну незалежність від імперської економіки. Спроби центральних російських банків, насамперед Московського народного банку, підпорядкувати собі кубанський кредитно-споживчий рух, виявилися невдалими.

Кредитно-кооперативні спілки на Кубані на 1 січня 1908 р. [4]

Параметр	Кредитні товариства	Позиково-ощадні	Разом
Кількість товариств	58	26	84
Кількість членів товариств	20.010	20.660	40.670
Оборотний капітал	898.500	8.224.400	4.122.900
Видано позик на рік	1265300	3.222.200	4.487.500

Особливо бурхливий розвиток споживча кооперація на Кубані пережила під час становлення Кубанської Народної Республіки. 1 жовтня 1919 р. усі кооператори були об'єднані в чотири спілки: 1) "Кубанський Союз" (у м. Катеринодарі), до якого входило 248 товариств із 240 тис. членами; 2) Армавірська спілка, яка об'єднувала 199 товариств зі 182 тис. членів; 3) Майкопська спілка, що об'єднувала 115 товариств із 55 тис. членів; 4) Баталпашинська, яка об'єднувала 48 товариств із 12 тис. членів. Серед них 218 кредитних і 88 позиково-ощадних товариств. Вони об'єдналися у два союзи - "Кубанський кооперативний банк", до якого входило 213 товариств (до складу цієї спілки через кредитові товариства входило 150 тис. господарств), і "Південно-Кубанський союз кредитно-ощадних товариств", до якого входило 96 товариств (65 тис. господарств) [5].

Активний розвиток кредитно-споживчих товариств створював сприятливі умови для швидкого економічного зростання краю. Козак Є. Куниця (1897 р.н.) згадував: "А ще записували у церкви в метриках. І в них всі дані. Доріс до такого віку - вже надо получить землю. Тільки оце посемейні списки хранились у правліні. Там весь род був записаний. А на руках нічого не було - ні козацького удостоверение. Поїхали в Катеринодар на склад сільськогосподарських орудій - косілки-крилатки купувати. У батька удостоверение нема, тільки 30 рублів. Бере кредит - тільки запитали з якої станиці? Тільки зі слов. Записали ім'я, з якої станиці, взяли 30 карбованців, а в кредит вексель на сто рублів. Так на слово вірили - наприклад, взяв кредит до сентября місяця. От помолотив, продав і віддав гроші" [6].

Швидкому виникненню фактично автономної фінансової системи Кубань завдячувала, з одного боку, високому рівню самоврядування та самоорганізації станичних громад, а з іншого, активній діяльності місцевих активістів культурно-громадського та політичного руху, насамперед українофільської орієнтації.

Найбільшого успіху досяг кооперативний рух у побудові залізничної магістралі через Правобережну Кубань. Залізниця, яка могла забезпечити транспортування хліба на продаж до азовських та чорноморських портів, була життєво необхідною для економічного розвитку регіону. Недаремно покращення матеріального становища козацьких господарств та переорієнтація економіки на хліборобство розпочинається саме з 1848 р., коли виникло місто Єйськ - важливий торговельний центр, куди чорноморці могли звозити та продавати хліб. Створення залізниці могло стати важливим стимулом для подальшої інтенсифікації економіки кубанського господарства. У 1860-70-х рр. у Російській імперії при будів-

ництві залізничних шляхів переважав приватний капітал, у 1880-90-х рр. - державний. Багато приватних залізниць викупувалось державною скарбницею, але на Північному Кавказі зберігалась приватна власність на залізниці. До початку ХХ ст. приватна Володикавказька залізнична магістраль, яка належала Товариству Володикавказької залізниці, зберігала свою монополію на перевезення людей та вантажів у північнокавказькому регіоні. Її магістральна лінія Ростов-Володикавказ перетинала північно-східну та східну частину Кубанської області й була орієнтована на Новоросійськ та Царицин. Вантажами, які перевозились по ній, в основному були деревина, нафта та частково збіжжя. Але ця дорога залишала осторонь багаті хліборобські відділи Степової Кубані, насамперед Чорноморію. Майбутнє економічне зростання регіону саме як хлібної житниці залежало від того, чи з'явиться в чорноморців власна залізниця, орієнтована на азовські порти - Єйськ та Темрюк.

З 1908 до 1912 р. монополію Володикавказької залізниці підірвано діяльністю кредитно-кооперативних спілок колишньої Чорноморії. У цей період у Кубанській області та Чорноморській губернії створено чотири залізничних акціонерних товариства на основі існуючих кредитно-кооперативних спілок. Потрібна була нова залізниця, яка могла би пов'язати хліборобську Правобережну Кубань з азовськими портами Північного Кавказу. Одним із ініціаторів її побудови стала Єйська міська дума. 1879 р. вона звернулася до імперської адміністрації за дозволом побудови залізничної гілки до Єйська. Тільки в 1893 р. отримано дозвіл на побудову гілки від Володикавказької залізниці до Єйська, але правління Володикавказької залізниці відмовилось підтримати цей проект через його високу собівартість та вірогідну збитковість [7].

Тоді міська влада Єйська звернулася по допомогу до мешканців Єйського відділу. У 1907 р. інженер-залізничник С. Плашковський запропонував створити акціонерне товариство для побудови залізничної гілки від Єйська до ст. Сосика, що дозволяло створити можливості для станиць Єйського відділу вивозити хліб на продаж не довгим обхідним шляхом у Ростовський порт, а безпосередньо в Єйськ.

Станичні громади Єйського відділу підтримали цей проект. У створенні акціонерного капіталу взяли участь громади Уманської, Старомінської, Старощербинівської, Павлівської та хутора Сосики, які виділили зі станичних громадських фондів на будівництво залізниці від 75 до 100 тис. карбованців [8]. Частина цих коштів станичні громади отримали через військовий займ, частину - через виділення частини

юртових земель під будівництво залізниці. За цю відчужену землю станиці отримали акції нового товариства.

У липні 1908 р. затверджено статут Єйської залізниці. У липні 1911 р. відкрилася залізнична лінія Сосика - Єйськ довжиною 135 верст. У тому ж році коштом станичних кооперативних спілок закладено Армавіро-Туапсинську залізницю, яка мала забезпечити козацькі землі та Майкопські нафтові промисли сполученням із Чорним морем. Особливу активність у створенні умов для фінансування та будівництва цієї залізниці виявив отаман станиці Родниковської О. Д. Переяславський, який представляв козацьке населення Майкопського, Баталпашинського та Лабинського відділів Кубанської області [9]. До жовтня 1917 р. Армавіро-Туапсинська залізниця мала довжину близько 2 тис. км, із яких 623 км уведено в експлуатацію [10]. У червні 1909 р. у ст. Брюховецькій відбувся з'їзд представників більш ніж 50 чорноморських станиць Темрюцького, Кавказького, Єйського, Катеринодарського відділів, Єйська та Катеринодара. Головним питанням цього з'їзду стало прийняття рішення про будівництво Чорноморсько-Кубанської залізничної дороги.

Ідея побудови цієї дороги, яка могла остаточно вирішити питання шляхів сполучення в Чорномор'ї, насамперед полягала у створенні сприятливих умов для продажу хліба козацькими господарствами і належала видатному кубанському громадському діячу, чорноморському козаку Кирилові Живилу (1854-1914). Ініціатору К. Живилу активно підтримав наказний отаман Кубанського козацького війська та начальник Кубанської області Михайло Бабич, перший після Якова Кухаренка козак, призначений наказним отаманом рідного війська. На з'їзді в Брюховецькій було вирішено прокласти відразу дві гілки нової залізничної магістралі - Брюховецька - Ахтарі та Кримська - Кушевська. Наприкінці 1909 р. більшість чорноморських станиць уже виділили кошти на будівництво нової залізниці. Долаючи жорсткий спротив адміністрації та конкуренцію з боку колишнього монополіста управління Володикавказької залізничної дороги, 20 червня був затверджений статут акціонерного товариства Кубансько-Чорноморської залізничної дороги. На цей час станичні громади встигли внести близько 1,5 млн карбованців до акціонерного капіталу. Район дії залізниці охоплював близько 50 населених пунктів із населенням в 500 тис. осіб. До правління та числа акціонерів Чорноморсько-Кубанської залізничної дороги увійшли представники станиць, хуторів та міст Кубані, відомі громадсько-культурні діячі М. Рябовол, К. Живило, К. Бардиж, Ф. Щербина, Г. Концевич, К. Гаденко, М. Поночевний та ін. У 1913 р. розпочалася тимчасова експлуатація магістралей нової залізничної дороги, а у вересні 1916 р. відкрито рух по всій лінії Чорноморсько-Кубанської дороги [11].

Успішна самоорганізація станичних кооперативних товариств, яка виразно проявилась під час будівництва залізничних шляхів, стала вагомим стимулом для піднесення самосвідомості українців Кубані. Чорноморсько-Кубанська дорога виступала як важливий символ відчуття власної ідентичності. Недаремно Чорноморсько-Кубанська дорога отримала неформальну назву "Чорноморка", або "козацька". Фінансовим контролером нової залізниці був запрошений відомий український письменник Андріян Кашенко, за сприяння якого всі станції цієї залі-

зниці були оформлені в українському козацькому запорозькому стилі [12].

У серпні 1906 р. в Катеринодарі відбулося установче засідання товариства "Просвіта", що розгорнуло активну діяльність у станицях та містах Кубанської області. Зміцненню та активізації діяльності осередків "Просвіти" сприяв бурхливий розвиток споживчо-кооперативних об'єднань регіону, спрямований на економічний розвиток краю шляхом самоорганізації станичних та хутірських громад. Крім того, цей інтенсивний процес дозволяв концентрувати фінансові ресурси в станичних громадах та скерувувати їх частину на будівництво шкіл, відкриття бібліотек, утримання осередків "Просвіти" [13].

Висновки

1. Діяльність кредитно-кооперативних установ кубанських українців на протязі ХХ ст. відіграла надзвичайно важливу роль. Кооперативні спілки створювали відносно стабільну фінансову базу для розвитку українських культурних установ на Кубані, фінансували діяльність "Просвіт", українських книгарень, театральних аматорських гуртків, підтримували нелегальні українські гуртки та відділення Революційної української партії, робили внески в покращання шкільної справи тощо. Майже кожне станичне відділення кредитно-кооперативної спілки ставало водночас і центром українського національно-культурного розвитку. Як і "Просвіти", кооперативні спілки були важливим фактором примирення між козаками та іногородніми, об'єднаними відтепер одною спільною справою.

2. Той факт, що споживчо-кооперативний рух охопив насамперед "чорноморську" частину Кубані, а його ініціаторами та активними діячами були представники місцевої української інтелігенції, сприяв українському національному спрямуванню культурних проєктів, ініційованих споживчо-кооперативними громадами. Крім того, спільна діяльність іногородніх та козаків у кооперативних об'єднаннях та осередках "Просвіти" викликала сподівання, що на цьому ґрунті відбудеться інтеграція цих двох соціальних верств та зникнуть протиріччя між ними.

ЛІТЕРАТУРА

- Сулятицький В. П. Нариси з історії революції на Кубані (III - 1917 - VI - 1918) / В. П. Сулятицький. - Прага : Український інститут громадознавства в Празі, 1925. - Т. 1. - 195 с.
- Леусян О. Деятельность частных железнодорожных обществ Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX века / О. Леусян // Кубанский сборник : сб. науч. статей по истории края. - Краснодар : ООО "Книга", 2006. - Т. 1 (22). - 2006. - С. 155-169.
- Сулятицький В. П. Указ. праця. - Т. 1. - С. 40.
- Там само. - С. 42.
- Там само. - С. 43.
- Білий Д. Д. Українці Кубані в 1792-1921 роках. Еволюція соціальних ідентичностей : [монографія] / Дмитро Дмитрович Білий. - Донецьк : Східний видавничий дім, 2009. - С. 362.
- Леусян О. Указ. праця. - С. 157.
- Державний архів Краснодарського краю (ДАКК). - Ф. 637. - Оп. 1. - Спр. 12. - Арк. 35.
- Леусян О. Указ. праця. - С. 158.
- Там само. - С. 159.
- Там само. - С. 161.
- Іванис В. Боротьба Кубані за незалежність / В. Іванис. - Мюнхен, 1968. - С. 11.
- ДАКК. - Ф. 454. - Оп. 1. - Спр. 3652. - Арк. 1-4.

REFERENCES

1. Suliatytskyi V. P. (1925), *Narysy z istorii revoliutsii na Kubani (III – 1917 – VI – 1918)*, Ukrainyskyi instytut hromadoznavstva v Prazi, Praha, Tom 1, 195 p.
2. Leusyan O. (2006), *Kubanskiy sbornik*, sbornik nauchnykh statey po istorii kraya, Kniga, Krasnodar, Tom 1 (22), pp. 155–169.
3. Suliatytskyi V. P. (1925), *Narysy z istorii revoliutsii na Kubani (III – 1917 – VI – 1918)*, Ukrainyskyi instytut hromadoznavstva v Prazi, Praha, Tom 1, p. 40.
4. Ibid, p. 42.
5. Ibid, p. 43.
6. Bilyi D. D. (2009), *Ukrainci Kubani v 1792-1921 rokakh. Evoliutsiia sotsialnykh identychnosti*, Skhidnyi vydavnychiy dim, Donetsk, p. 362.
7. Leusyan O. (2006), *Kubanskiy sbornik*, sbornik nauchnykh statey po istorii kraya, Kniga, Krasnodar, Tom 1 (22), p. 157.
8. State Archive of the Krasnodar region, fond 637, opys 1, sprava 12, arkush 35.
9. Leusyan O. (2006), *Kubanskiy sbornik*, sbornik nauchnykh statey po istorii kraya, Kniga, Krasnodar, Tom 1 (22), p.158.
10. Ibid, p. 159.
11. Ibid, p. 161.
12. Ivanys V. (1968), *Borotba Kubani za nezalezhnist*, Miunhen, p. 11.
13. State Archive of the Krasnodar region, fond 454, opys 1, sprava 3652, arkush 1-4.

D. Bilyi

DEVELOPMENT OF CO-OPERATIVE MOTION AMONG KUBAN UKRAINIANS AT THE BEGINNING OF XX ITEM

In the article the main stages and reasons of becoming and development are examined consumer - co-operative societies on North Caucasus. An author comes to the conclusion, that they had sources in the system of samoorganizacii of Ukrainian cossack village societies of Kuban, from the environment of which representatives went out Ukrainian nationally - cultural motion of inhabitants of this region. With the attempts of the Ukrainian association to find combination of activity of activists of this motion the special way of output from under economic exploitation. The author of the article examines previous illumination of this problematiki in other scientific researches. He leans against position, schoetnichni features directly influence naformi samoorganizacii of association and choice of strategies of economic survival of this association, which it viborala depending on historical experience and own cultural and mental stereotypes. In the context of this article, examining co-operative motion on Kuban, an author comes to the conclusion, that this motion became necessary pre-condition motion on Kuban, an author comes to the conclusion, that this motion became necessary pre-condition and economic basis for forming of the Ukrainian modern identity among Ukrainians of this region.

Keywords: Kuban, co-operative associations, economic subsoil, Ukrainian association, railway ways, North Caucasus.

© Д. Білий

Надійшла до редакції 28.01.2013

УДК 355.45(477)"1944-1945"

ПАРТІЙНО-РАДЯНСЬКА НОМЕНКЛАТУРА ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЕЙ УРСР В 1944-1945 рр. (ОСВІТНІЙ ВИМІР)

ЕДУАРД БІЛОУС,

аспірант кафедри історії України Житомирського державного університету ім. І. Франка

У статті досліджується освітній рівень партійно-радянської номенклатури західних областей УРСР у 1944-1945 рр. Визначено причини та наслідки низького рівня освіченості партійної еліти. Характеризується система підготовки та перепідготовки радянсько-партійних кадрів в УРСР.

Ключові слова: партноменклатура, керівні кадри, західні області УРСР, партійно-радянські кадри.

Постановка проблеми та стан її вивчення. Освіченість та професійна компетентність владної верхівки відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні стратегії державної політики. Особливістю радянської політичної системи було тотальне домі-

нування більшовицької партії. Якісна характеристика її основного суб'єкта - партійної номенклатури - має важливе значення для розуміння сутності процесів, що мали місце в певні періоди розвитку України. Окреме зацікавлення викликає характеристи-

№ 1 (121) січень-лютий 2013 р.