

УДК [94(470.6):338.2]”1918/1920”

Микола Глібіщук

**ПРОМИСЛОВО-РОБІТНИЧА ПОЛІТИКА УРЯДУ А. ДЕНІКІНА**

*У статті автор розглядає окремі аспекти економічної політики уряду А. Денікіна. Основна увага акцентується на заходах денікінської адміністрації щодо налагодження роботи транспортної системи та вирішенні робітничого питання. Аналізуються законопроекти, які стосуються цих проблем. Також порівнюється робітнича політика «білих» режимів А. Денікіна та О. Колчака.*

*Ключові слова:* громадянська війна в Росії, «білий» рух, Збройні Сили Півдня Росії, більшовики, робітниче питання.

А. Денікін (1872–1947 рр.) – постать, навколо якої тривалий період часу точилися дискусії як у радянській, так і в сучасній російській історичній науці. Скажімо, для радянських дослідників особа головнокомандувача Збройних Сил Півдня Росії (далі – ЗСПР) являла собою одного з лідерів реакційно-монархічних сил, очільника головної контрреволюційної партії. Однак, після розпаду СРСР, відбувається перегляд наукових оцінок. У працях російських учених образ А. Денікіна та політичний курс, який ним реалізовувався відверто ідеалізувався. І лише, починаючи з 2000-х рр., розпочався процес об'єктивного висвітлення особистості А. Денікіна та його діяльності як керівника Добровольчої армії.

Такі ж метаморфози відбувалися з історичним феноменом періоду громадянської війни в Росії – «білим» рухом. Радянські історики розглядали його як поміщицько-монархічний супротив більшовицькій владі, який намагався реставрувати суспільно-політичний лад, знищений революцією 1917 р. Проте такі судження не повинні викликати у нас подиву, адже при дослідженні історії громадянського конфлікту 1917–1922 рр. тогочасні науковці повинні були працювати не тільки в межах єдиної на той час марксистсько-ленінської методології, але слідувати політичній кон'юктурі.

Однак на початку 90-х рр. ХХ ст. зростає неабиякий науковий інтерес до цієї тематики. Згідно із підрахунками вітчизняних дослідників В. Верстюка та А. Панчука, лише впродовж 1990–2000-х рр. сучасними українськими ученими захищено 150 докторських та кандидатських дисертацій, написано понад 3000 наукових, науково-популярних, довідково-енциклопедичних видань, монографій, статей, посібників [16, с. 271]. І це, не враховуючи праць російської історичної науки, де наприкінці минулого століття ця проблематика викликала справжній «революційний бум».

Незважаючи на значну кількість наукових публікацій, багато з них мають поверховий характер та є політично заангажованими. Тому, на наш погляд, чимало аспектів «великої російської революції», як зараз називає буремні події 1917–1922 рр. частина російських істориків, варто розглядати під зовсім іншим кутом зору.

Однією з таким тем залишається внутрішньополітичний курс уряду головнокомандувача ЗСПР А. Денікіна. Тому метою цієї наукової статті є висвітлення окремих аспектів внутрішньої політики денікінського уряду, а саме заходи щодо налагодження роботи транспортної галузі та проекти вирішення робітничого питання.

Потрібно зазначити, що цю тематику у своїх працях частково розглядали такі науковці, як Г. Покровський [20], Д. Кін [15], Н. Думова [8], В. Федюк [27], Н. Зіміна [12], С. Карпенко [13–14], М. Черниченко [29–30]. Але як у сучасній російській, так і в зарубіжній історіографії, ця тема не стала предметом спеціального наукового дослідження.

Характеризуючи стан транспортної інфраструктури півдня Росії впродовж правління генерала А. Денікіна, зазначимо, що становище у цій сфері народного господарства було складним. Адже внаслідок участі Російської імперії у Першій світовій війні (1914–1918 рр.) та революційних подій 1917 р., ситуація виглядала жакливою. Радянський історик Д. Кін наводить такі дані: «На Південній залізниці з 1049 потягів не працювало 357. Це складало 34 відсотки. Такі дані були станом на 1 січня 1919 р., однак до 1 вересня того ж року становище погіршилось: число несправних потягів досягло 368 з 778, тобто 54 відсотки» [15, с. 117].

Сучасники тих подій також вказували на плачевну ситуацію з транспортним сполученням. Рух залізничного транспорту відбувався нерегулярно, бракувало вугілля для потягів, чиновники на місцях не змогли своєчасно доправляти всю необхідну продукцію для населення тощо [5, с. 26–27; 25, с. 82]. Це, у свою чергу, змушувало білогвардійське керівництво шукати шляхів вирішення транспортної проблеми та працювати над формуванням плану заходів, реалізація якого дозволила б подолати кризу у цій сфері.

Цікавим є документ, знайдений в Государственном архиве Российской Федерации, досі неопублікований. Це доповідна записка в управління торгівлі та промисловості при Головнокомандувачі ЗСПР про стан та перспективи відновлення економіки на півдні Росії [4, л. 18]. Вона складається з більш ніж десяти аркушів та не має точного датування. Проте, на погляд автора, це архівне джерело має надзвичайно важливе значення, адже дає не тільки панорамний огляд соціально-економічних проблем цього регіону, але й пропонує альтернативні шляхи вирішення вказаного вище питання.

На перших аркушах цього документа вказувалося, що одним із першочергових кроків у подоланні кризи в промисловості є відновлення транспортного сполучення. На думку авторів цієї записки, впровадження таких рішень дозволить відбудувати транспортну галузь, посилить позиції Росії у міжнародній торгівлі. Це дасть змогу залучити іноземні інвестиції у цю сферу, поверне втрачений транзитний потенціал держави і створить сприятливі умови для виходу з кризового стану всієї економіки [4, л. 1–2].

Також пропонувалося, що усі проекти майбутніх транспортних ліній будуть поділятися на три основні категорії: 1) стратегічні шляхи; 2) магістралі, які будуть приймати надлишкові товарні потоки зі стратегічних шляхів; 3) будівництво залізничних вузлів, що будуть з'єднувати та постачати промислову та сільськогосподарську продукцію до віддалених районів країни [4, л. 6]. Акцентувалася увага на тому, що для відновлення та розвитку залізничної мережі доріг майбутній російський уряд повинен використовувати міжнародну фінансову допомогу та внутрішній капітал. Наголошувалося на тому, що з активним розвитком залізниць необхідно підтримувати інші сфери народного господарства, які будуть забезпечувати стабільний розвиток цього напрямку економіки [4, л. 10–12]. Автори записки підкреслювали важливість формування детального плану, де буде підготовлений чіткий алгоритм розбудови цієї галузі. Саме для цього мали бути створені спеціальні фінансові інституції, які б забезпечували всю транспортну інфраструктуру кредитами від внутрішніх та зовнішніх інвесторів [4, л. 12]. Можемо зробити висновок, що ця аналітична замітка є не тільки планом відновлення транспортної сфери, її інфраструктури, але одним з небагатьох інших проектів виходу з кризи всього економічного комплексу країни, що розроблялися урядовими структурами «білого» півдня та політичними організаціями, що поділяли ідейну платформу білогвардійців.

Поряд з цим, уряд втілював практичні кроки, які мали поліпшити становище транспортної галузі. Лише упродовж травня – серпня 1919 р. особлива нарада (структура, яка в законодавчій сфері виконувала роль дорадчого органу, але у сфері управління функції Кабінету Міністрів – примітка автора) виділила управлінню шляхів сполучень близько 515 млн карбованців (далі – крб.). За цей період на утримання вищих органів управління витрачено 720 тис. крб., місцевих органів – 1,096 млн крб., експлуатацію і відновлення державних залізничних доріг – 296 млн крб., утримання шосейних та ґрунтових доріг – 9,750 млн крб., фінансові субсидії залізничним товариствам – 148 млн крб. тощо [11, с. 514]. Також денікінська адміністрація виділяла кредити приватним організаціям, які працювали у цій сфері. Так, «Товариству владикавказьких залізничних доріг» надано грошову позику на суму 200 млн крб., що мали бути спрямовані на відновлення залізничного сполучення на Кавказі [21, с. 665–666].

Денікінський уряд працював над створенням нормативно-правової бази для транспортної сфери. Особливою нарадою ухвалено «Тимчасове положення про приватні залізничні дороги» [3, с. 788–789]. Цим документом визначався статус, правила обрання керівництва, сфера повноважень приватних структур, які працюють у цій галузі економіки. Особливою нарадою розроблено та прийнято «Положення про управління усіх шляхів сполучень на підконтрольній Добровольчій армії території» [9, с. 55–58]. Відповідно до цього документу, транспортна система повністю милітаризується: вона, передусім, мала працювати для потреб армії та фронту, а вся повнота влади зосереджувалася в руках начальника військових сполучень Добровольчої армії. Однак усі ці дії уряду не змогли кардинально змінити стан справ у цій сфері. Адже все це відбувалося на фоні активних бойових дій, постійних змін кордонів підконтрольних територій ЗСПР тощо. Тому очікувати, що денікінська адміністрація зуміє миттєво поліпшити роботу усієї транспортної інфраструктури було марним.

Необхідно відзначити підривну роботу більшовицького підпілля, яке знищувало різні транспортні об'єкти (залізничні дороги, вузли та станції, шосейні дороги тощо). Згідно з наказом вищого військового командування Червоної армії, прийнятим восени 1919 р. усім партизанським загонам Лівобережної та Правобережної України надавалося право у разі неможливості взяття під контроль залізничних ліній, мостів, підривати їх [24, с. 620]. Подібне розпорядження ухвалено для регулярних червоноармійських військових частин. Тепер дозволялося не тільки руйнувати усі види транспортного сполучення, але й організовувати продовольчу блокаду міст і містечок, та за допомогою більшовицьких агітаторів загострювати в них класові протиріччя між різними суспільними верстами населення [28, с. 625]. Тому можемо підсумувати, що усі намагання

денікінському уряду нормалізувати роботу усієї транспортної галузі через перераховані нами причини, так і не досягли потрібного результату. Як влучно підмітив у своїх спогадах один з лідерів «білого» руху Півдня Росії, генерал О. Лукомський, що в умовах масштабного збройного конфлікту «у нас не було ні часу, ні можливості налагодити роботу транспорту як слід» [17, с. 565].

Робітниче питання у внутрішній політиці денікінського режиму відігравало суттєво меншу роль, ніж скажімо аграрна проблема. Пояснити це можна тим, що на території, яку контролювали білогвардійські війська майже не було великих центрів концентрації пролетаріату, і тому робітниче законодавство не було життєво важливою проблемою. Але ігнорувати пролетаріат було неможливо. Політика «білих» режимів скеровувалася на те, щоб нейтралізувати його, зосередивши інтереси робітників тільки в економічній царині [27, с. 51]. Своє розуміння цієї проблеми А. Денікін висловив у промові перед робітниками заводу «Ропіт» в Одесі. Він зазначав: «Я розумію, що робітникам потрібно одягатися, харчуватися та годувати дітей. Саме на це повинні звернути свою увагу профспілки. А вирішення важливих державних питань нехай візьме на себе народне представництво – Установчі збори» [27, с. 51]. Весною 1919 р. А. Денікін підписав декларацію щодо робітничого питання. У цьому документі окреслено ті принципи, якими має користуватися особлива нарада під час реалізації своєї політики щодо пролетаріату. Як зазначав у своїх мемуарах А. Денікін, що для нього ця декларація була «важливим соціальним законопроектом» [7, с. 317].

Характеризуючи цей документ, можемо відзначити наступне. Декларація забезпечувала відновлення прав законним власникам фабрично-заводських підприємств та дотримання усіх прав робітників. Також встановлювався державний контроль за виробництвом. Робітникам гарантувався восьмигодинний робочий день та подальший розвиток страхового законодавства. Для вирішення різного роду суперечок між власниками підприємств та робітниками, мали бути створені спеціальні органи, які будуть об'єктивно розв'язувати ці конфлікти. Також усіма можливими методами потрібно підвищувати продуктивність праці, яка послужить базою для забезпечення потреб армії та цивільного населення. В документі зазначалося, що мають бути створені робітничі організації, які будуть представляти та відстоювати інтереси робітничого класу. Чітко прописувалися стандарти щодо охорони робітничої, охорони жіночої та дитячої праці, належного дотримання санітарних норм, покращення житлових та інших умов життя для пролетаріату. Гарантувалася підтримка держави у відновленні підприємств та створенні нових, які мають слугувати для ліквідації безробіття. Передбачалося, що для обговорення різних законопроектів стосовно робітничого законодавства, потрібно залучати представників від власників фабрично-заводських підприємств та робітничого класу. Зазначалося, що ця декларація діє до того часу, поки не буде прийнято відповідного закону на Установчих зборах [6, с. 508–509].

Оцінюючи цей документ, необхідно підкреслити, що декларація чітко фіксувала соціально-економічні завоювання робітничого класу, які сталися під час революції 1917 р. Однак, в документі були певні аспекти, які суперечили один одному. Наприклад, працівникам заводів і фабрик гарантувався восьмигодинний робочий день. Відзначалося, що продуктивність праці можна підвищувати будь-якими засобами, тобто, збільшивши тривалість робочого дня. Не визначено державний орган чи установу, яка б відповідала за реалізацію цього документа.

Окрім декларації, особливою нарадою у березні 1919 р. прийнято рішення про створення міжвідомчої комісії на чолі з відомим політичним діячем М. Федоровим, яка мала працювати над вирішення робітничого питання. До її складу мали увійти начальник управління фінансів, юстиції, торгівлі та промисловості, державного контролю, внутрішніх справ [10, с. 275–276].

За період своєї роботи ця комісія зуміла розробити низку важливих нормативних актів, які стосувалися соціального забезпечення робітничого класу. Так, восени 1919 р. Головнокомандувачем ЗСПР А. Денікіним підписано два важливих документи – «Тимчасове положення у справах страхування робітників» [2, с. 745–748] та «Положення про професійні спілки робітників» [22, с. 748–750].

Щодо першої постанови, то вона передбачала створення спеціальної інституції, головним обов'язком якої був контроль за дотриманням власниками підприємств усіх норм страхового законодавства. Також визначався порядок формування особового складу цієї установи, її грошове забезпечення, перелік функцій та обов'язків тощо [2, с. 745–748].

Наступний документ по суті створював правову основу для існування та діяльності профспілкового руху. Згідно з цим положенням, усі працюючі підприємств, незалежно від форми їх власності, мають право створювати організації для захисту своїх професійних інтересів. Визначався перелік повноважень цих товариств. Кожна професійна спілка зобов'язана була прийняти статут та інші правові акти, які зазначалися у цьому документі. Однак діяльність таких організацій повинна відбуватися лише в межах чинного законодавства. Робота профспілок може припинятися лише за певних умов, що наперед визначені у її статуті, а також за рішенням суду [22, с. 748–750]. Останнє положення викликало чимало критики, адже не було чітко виписано перелік

підстав, через які ліквідується профспілка. Однією з таких причин могла бути організація страйку на підприємстві. Оскільки у цьому документі не згадується, що такий спосіб був законним правом захисту свої соціальних гарантій.

Невдачею закінчилися спроби створити лояльні до «білої» влади профспілки (так звана «кірстовщина» – примітка автора). Головний ідеолог нового профспілкового руху інженер К. Кірста вбачав вихід зі складного соціально-економічного становища в єднанні робітників та інтелігенції навколо Добровольчої армії. Але діяльність «кірстовців» не знайшла підтримки серед робітників [1, с. 132].

Ще одним нормативним актом, який стосувався робітничого законодавства були «Правила про тривалість робочого часу на підприємствах фабрично-заводських, гірничодобувної промисловості» [23, с. 833–834]. Ці правила мали виконуватися на підприємства усіх галузей. Цей документ гарантував, що тривалість робочого дня не буде перевищувати восьми годин. Також у цьому законопроекті визначався перелік усіх свят, в які не дозволялося працювати. При цьому, враховувалися інтереси робітників, які належали до різних релігійних конфесій. Вказувалося, що кількість понаднормових робіт буде визначатися спільно з керівництвом підприємства та його працівниками. Саме цей пункт викликав найбільші суперечності серед політичного керівництва білогвардійців.

Для ліберально-демократичних представників (М. Федоров, М. Астров, М. Бернацький, В. Носович), які входили до складу особливої наради таке рішення було неприйнятним. Тому, що ця постанова фактично зводила нанівець усі обмеження щодо тривалості робочого дня. Це, у свою чергу, викликало серйозні нарікання на закон в цілому. Робітничий клас сприймав таку норму як відхід від встановленого законом восьмигодинного робочого дня та інших революційних завоювань [18, с. 836]. Помірковано консервативні кола дотримувалися протилежного погляду щодо цього питання. На їх думку, потрібне було державне втручання у відносини між власниками підприємств та робітниками, а умови війни проти більшовиків вимагали прийняття саме такого рішення [26, с. 835–836]. Ця дискусія була ще одним свідченням політичної неоднорідності особливої наради. При обговоренні інших важливих соціально-економічних проблем, таких як використання грошової емісії для покриття урядових видатків та земельного питання, теж виявився ідейний розкол між політичними діями білогвардійського табору. Тому, на думку автора, буде цілком слушно стверджувати, що однією з основних причин невдач не тільки у розв'язанні важливих соціальних та економічних питань, але й внутрішньополітичного курсу уряду А. Денікіна загалом, були політичні суперечності між різними ідейними силами «білого» руху.

Робітниче питання також було важливою складовою внутрішньої політики білогвардійського режиму адмірала О. Колчака. У складі його уряду існувало Міністерство праці, яке очолював меншовик Л. Шуміловський (після призначення на посаду вийшов із партії). Він був залишений адміралом на цій посаді, незважаючи на те, що в кінці 1918 р. подавав заяву на звільнення з посади, яку займав [19, с. 135]. Міністерство праці в основному керувалося законодавством Тимчасового уряду Львова-Керенського, доволі радикальним та продуманим. З приходом до влади О. Колчака почав втілюватися курс на пошук компромісу між працею та капіталом. Відновлені біржі праці, які відповідали за врегулювання питання щодо загальної кількості робітників, допомагали безробітним з працевлаштуванням. Прийнятий закон про страхування робітників, який почав активно впроваджуватись. Кошти на страхування відраховувалися як працівниками, так і власниками підприємств [19, с. 135].

Зберігалися професійні союзи. Згідно із офіційними даними, наприкінці 1918 р. їх було 184, в більшості з яких нараховувалося декілька тисяч членів. Але кількість профспілок та їх чисельність зменшувалася через переслідування влади, які звинувачували профспілковий рух в антиурядовій діяльності, організації страйків, повстань. Взаємовідносини між владою та профспілками безпосередньо залежали від того, хто очолював робітничі союзи: соціалісти чи комуністи. З першими вдавалося знайти спільну мову, другі перебували в конфлікті з урядом і суттєву частину профспілкових коштів направляли на потреби більшовицького підпілля та на підтримку партизанського руху [19, с. 136]. Однак таких заходів урядів А. Денікіна та О. Колчака було недостатньо для остаточного розв'язання робітничого питання. Поряд з прийняттям прогресивних законопроектів, відповідальність за остаточне врегулювання цієї проблеми вони покладала на народну конституанту – Установчі збори, які мали вирішити цілу низку важливих питань (національне, земельне тощо). Адже однією з стрижневих ідей в ідеології «білого» руху був принцип «невирішеності наперед», тобто відкладання вирішення політичних, соціальних та економічних проблем до остаточної перемоги над більшовиками та скликання Національних зборів. Тому, на наш погляд, можна вважати, що саме з слабкістю ідеологічної платформи білогвардійців була пов'язана непродуманість їх соціально-економічної доктрини.

Незважаючи на активну роботу уряду А. Денікіна щодо нормалізації роботи транспортної системи та законодавчими напрацюваннями у розв'язанні однієї з найбільш важливих проблем у внутрішній політиці – робітничого питання, ефективної відповіді на ці виклики так і не знайдено. Це, в свою чергу, не дозволило заручитися підтримкою широких верств населення, що було однією з причин поразки «білих» у військово-політичному протистоянні проти більшовиків.

#### *Список використаних джерел*

1. Бойко О. Денікінський режим на українських землях: державний устрій, соціально-економічна і національна політика / О. Бойко // Проблеми вивчення історії Української революції 1917–1921 років. – К.: Інститут історії України, 2010. – № 5. – С. 115–144.
2. Временное положение о присутствиях по делам страхования рабочих // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 745–748.
3. Временное положение о частных железных дорогах // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 788–789.
4. Государственный архив Российской Федерации, г. Москва, ф. 356, оп. 1, д. 21, 18 л.
5. Даватц В. На Москву / В. Даватц. – Париж, 1921. – 128 с.
6. Декларация генерала Деникина по рабочему вопросу (весна 1919 года) // Пионтковский С. Гражданская война в России (1918–1921) Хрестоматия. – М., 1925. – С. 508–509.
7. Деникин А. И. Очерки русской смуты [В 3 кн.]. Кн. 3., т. 4, т. 5. Вооруженные силы Юга России / А. И. Деникин. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Айрис-пресс, 2013. – 832 с.
8. Думова Н. Кадетская контрреволюция и ее разгром (октябрь 1917–1920 гг.) / Н. Думова. – М.: Наука, 1982. – 420 с.
9. Журнал обсуждения вопроса об организации путей сообщения в местностях, находящихся в административном управлении Добровольческой армии // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 55–58.
10. Заседание Особого совещания № 47 // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 275–279.
11. Заседание Особого совещания № 79 // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 512–521.
12. Зими́на В. Д. Белое дело взбунтовавшейся России: Политические режимы Гражданской войны 1917–1920 гг. / В. Д. Зими́на. – М.: Рос. гуманитар. ун-т, 2006. – 467 с.
13. Карпенко С. В. Белые генералы и красная смута / С. В. Карпенко. – М.: Вече, 2009. – 432 с.
14. Карпенко С. Очерки истории белого движения на юге России (1917–1920 гг.) / С. Карпенко. – М.: Ипполитова, 2003. – 352 с.
15. Кин Д. Деникинщина / Д. Кин. – Л.: Изд-во «Прибой», 1927. – 276 с.
16. Корновенко С. Заходи уряду П. Врангеля із інтенсифікації сільського господарства Таврії (1920 рік) / С. Корновенко // Студії з історії української революції 1917–1921 років: на пошану Руслана Яковича ПИРОГА. Збірник наукових праць. – К.: Інститут історії України НАН України, 2011. – С. 271–283.
17. Лукомский А. С. Очерки из моей жизни. Воспоминания / А. С. Лукомский. – М.: Айрис-пресс, 2012. – 752 с.
18. Особое мнение членов Особого совещания М. Федорова, Н. Астрова, М. Бернацкого, В. Носовича, А. Билимовича и И. Малинина по вопросу о продолжительности необязательных сверхурочных работ // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 836.
19. Плотников И. Александр Васильевич Колчак: исследователь, адмирал, Верховный правитель России / И. Плотников. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2002. – 702 с.
20. Покровский Г. Деникинщина. Год политики и экономики на Кубани (1918–1919 гг.) / Г. Покровский. – Берлин: Изд-во З. И. Гржебина. – 282 с.
21. Положение о втором краткосрочном займе Общества Владикавказской железной дороги // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 665–666.
22. Положение о профессиональных союзах рабочих // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 748–750.
23. Правила о продолжительности рабочего времени на предприятиях фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 833–834.
24. Приказ повстанческим отрядам Украины о разрушении средств связи и железнодорожных путей в тылу противника от 12 сентября 1919 г. // Из истории гражданской войны в СССР. Т. 2 (март 1919 – февраль 1920 гг.). – М.: Изд-во

«Советская Россия». – С. 620. 25. Скобцов Д. Три года гражданской войны на Кубани. В 2-х книгах. Кн. 2. / Д. Скобцов. – Париж, 1962. – 133 с. 26. Справка управляющего Особым совещанием С. Безобразова по поводу обсуждения членами совещания вопроса о продолжительности необязательных сверхурочных работ на предприятиях фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности // Журналы заседаний Особого совещания при Главнокомандующем Вооруженными Силами на Юге России А. И. Деникине. Сентябрь 1918-го – декабрь 1919 года. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 835–836. 27. Федюк В. Деникинская диктатура и ее крах: Учебное пособие / В. Федюк. – Ярославль: Яросл. гос. ун-та, 1990. – 72 с. 28. Циркулярное письмо зафронтового бюро уездным комитетам КП(б)У и ревкомам о борьбе в деникинском тылу // Из истории гражданской войны в СССР. Т. 2 (март 1919 – февраль 1920 гг.). – М.: Изд-во «Советская Россия». – С. 624–625. 29. Черниченко М. «Спекуляция празднует свою вакханалию»: образы спекуляции и спекулянта в периодической печати Белого Юга России / М. Черниченко // Новый исторический вестник // 2013. – № 38. – С. 70–87. 30. Черниченко М. Кризис денежного обращения в тылу войск генерала Деникина в освещении печати Белого Юга России / М. Черниченко // Новый исторический вестник. 2014. – № 39. – С. 70–89.

**Николай Глибишук**

### **ПРОМЫШЛЕННО-РАБОЧАЯ ПОЛИТИКА ПРАВИТЕЛЬСТВА А. ДЕНИКИНА**

*В статье автор рассматривает некоторые аспекты экономической политики правительства А. Деникина. Основное внимание акцентируется на мероприятиях деникинской администрации по налаживанию работы транспортной системы и решению вопроса рабочего класса. Анализируются законопроекты, которые касаются этих проблем. Также сравнивается рабочая политика «белых» режимов А. Деникина и А. Колчака.*

*Ключевые слова: гражданская война в России, «белое» движение, Вооруженные Силы Юга России, большевики, рабочий вопрос.*

**Mykola Hlibischuk**

### **INDUSTRIAL RELATIONS POLICY OF DENIKIN'S GOVERNMENT**

*The author considers some aspects economic policy of Denikin's government. The main focus is made on the endeavors of his administration to establish the transportation system and to solve the labor problem. Bills concerning these issues are examined by the author. Moreover, the policies of White regimes, the ones of A. Denikins and A. Kolchak are compared.*

*Key words: civil War in Russia, the White movement, the Armed Forces of South Russia, the Bolsheviks, the labor problem.*

**УДК 94:327**

**Володимир Волков**

### **ЗАПОЧАТКУВАННЯ УКРАЇНСЬКОЇ ДІАСПОРИ НА ПОСТІМПЕРСЬКОМУ ЄВРАЗІЙСЬКОМУ ПРОСТОРІ (1917–1920-ТІ РР.)**

*У статті висвітлюється зародження та діяльність українських громад на території колишньої Російської імперії. На основі друкованих джерел висвітлюється процес інституціалізації українства на Кубані та на Далекому Сході. З'ясовано, що результатом піднесення їх національно-визвольного руху стало утворення чисельних осередків українства та їх діяльності у сфері культурного просвітництва та політичної самоідентифікації.*

*Ключові слова: українство, діаспора, постімперський простір, Далекий Схід, Кубань.*

Започаткування української діаспори в країнах світу закономірно пов'язують з відтворенням української державності наприкінці ХХ ст. Проте історія новітньої української державності бере свій початок на етапі національної революції 1917–1920-х рр. Саме тоді на геополітичному просторі постає самостійна українська держава.

Водночас силами вітчизняної інтелігенції, у тому числі й тієї її частини, яка проживала за новим кордоном, нації творчі процеси поширилися на місця компактного проживання українців на теренах колишньої Російської імперії. У самій Росії це були Москва і Санкт-Петербург, Дон, Кубань і Далекий Схід. Крім того, на Кавказі українські осередки само організовувалися в Грузії, Казахстані і Білорусі. Новостворені громадські інституції, ядро яких складали українські інтелектуали та діячі