

**Міністерство освіти і науки України  
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна**

**1918 РІК  
В ІСТОРІЇ ЦЕНТРАЛЬНО-СХІДНОЇ ЄВРОПИ:  
ДО 100-РІЧЧЯ ПРОГОЛОШЕННЯ  
НЕЗАЛЕЖНОСТІ УНР  
ТА 100-РІЧЧЯ ВІДРОДЖЕННЯ  
ПОЛЬСЬКОЇ ДЕРЖАВНОСТІ**

**Матеріали міжнародної наукової конференції  
(Харків, 27–29.09.2018 р.)**

За науковою ред. Є. Г. Сінкевича

УДК 94(477) «1918»

С38

**Редакційна колегія:**

проф. Маріуш Коженювський,  
проф. Мачей Кротофіль,  
проф. Володимир Кравченко,  
проф. Євген Сінкевич (відповідальний науковий редактор),  
доц. Тетяна Біткова,  
доц. Сергій Страшнюк.

Сінкевич Є. Г., відпов. наук. ред.

**С38** 1918 рік в історії Центрально-Східної Європи: до 100-річчя проголошення незалежності УНР та 100-річчя відродження польської державності : матеріали Міжнародної наукової конференції (Харків, 27–29.09.2018 р.) / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, Генеральне консульство Республіки Польща в Харкові. Харків : ФОП Панов А.М., 2019. 311 с.

**ISBN 978-617-7771-47-9**

У збірнику матеріалів міжнародної наукової конференції «1918 рік в історії Центрально-Східної Європи: до 100-річчя проголошення незалежності УНР та 100-річчя відродження польської державності», що відбулася у вересні 2018 року в Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна представлено напрацювання польських і українських істориків стосовно викликів, які постали перед поляками та українцями по завершення Першої світової війни. Проаналізовано звершення та причини невдач. Історичний досвід двох народів здобутий у боротьбі за незалежність та розбудову державності покликаний і нині слугувати політикам, сприяти вихованню національної свідомості, а також пошуку злагоди.

Проведення міжнародно' наукової конференції  
«1918 рік в історії Центрально-Східної Європи: до 100-річчя проголошення незалежності УНР та 100-річчя відродження польської державності» відбулося за фінансової підтримки Генерального Консульства Республіки Польща в Харкові та фундації імені Ковальських (Канада).

Друк матеріалів конференції здійснено за кошти надані Генеральним Консульством Республіки Польща в Харкові.

**УДК 94(477)«1918»**

**ISBN 978-617-7771-47-9**

© Автори статей, 2019

УДК 94(477.54+470.325) «1918»:336.24.07

Сергій Дейнеко<sup>1</sup>

## Передові пости Харківської митниці у Білгороді та Валуйках часів Української держави (1918 р.)

### Анотація

Дослідження присвячено маловивченій стороні економічної історії України — передовим постам Харківської митниці у Білгороді та Валуйках часів Української держави (1918 р.). Робота цих установ детально розглядалася за декількома показниками: 1. Кадровий склад; 2. Побутові умови співробітників; 3. Боротьба з контрабандою; 4. Економічні показники; 5. Відносини з німецькими військовими. У роботі було розглянуто історіографію даного питання, яка виявилася досить скромною, а також запропоновані українською та російською сторонами засади формування тимчасового кордону. Штати були сформовані із співробітників Харківської митниці та працівників спеціалізованих установ, які евакуювали із західних областей колишньої Російської імперії. Варто відзначити відсутність довіри з боку керівництва митної служби до працівників з Галичини, Буковини та Закарпаття.

За час існування цих організацій проблеми повсякденного життя службовців ніколи не вирішувалися. Вони постраждали від байдужості місцевої влади. Це призвело до складних умов життя, в яких знаходилися працівники цих установ.

Згідно з наявними матеріалами, ми маємо інформацію про боротьбу з контрабандою тільки в межах Білгородського митного нагляду. Виявлені найбільш затребувані товари, які перевозилися з обох боків кордону. На жаль, немає даних щодо економічних показників функціонування митної служби у Валуйках, натомість відомо, що у Білгородського митного нагляду були фінансові прибутки.

Відносини з німецькими військовими мали нерівний характер для української сторони.

У грудні 1918 року обидві митні установи перестали існувати після відновлення бойових дій між Україною та Росією.

**Ключові слова:** митниця, Україна, кордон, Білгород, Валуйки.

Згідно з угодою про тимчасовий мир між Українською Державою та Російською Радянською Федеративною Соціалістичною Республікою від 12 червня 1918 р. відбулося припинення бойових дій і вже 14 червня розпочалися переговори про визначення кордонів між обома державами. Ідея про так звану

---

<sup>1</sup> Дейнеко Сергій Миколайович — к. іст. н., старший науковий співробітник ІІ-го науково-експозиційного відділу, КЗ «Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова» Харківської обласної ради, м. Харків, e-mail: deineko.s.m@gmail.com.

«нейтральну» смугу завширшки 10 км, в якій заборонялося тримати військові підрозділи, не викликала заперечень у жодної зі сторін переговорів. Однак у подальшому між учасниками переговорів виникло серйозне питання, за яким принципом слід визначати кордон. Українська делегація наполягала на розмежуванні за етнічним принципом, російська делегація вважала, що визначати кордон слід через опитування місцевого населення, тобто проводити плебісцит серед мешканців прикордонних населених пунктів на належність до тієї чи іншої держави.

Україна, дотримуючись принципу встановлення державних кордонів за етнічним принципом, претендувала на 10 повітів Курської, Воронежської та Орловської губерній, північні повіти Чернігівської губернії, які на той час були під контролем РРФСР, і третину Області Війська Донського. Уряд більшовицької Росії зажадав частину Чернігівської, Харківської та Катеринославської губерній. На перемовинах у Курську переговорники пішли на певні поступки і досягли компромісу. Відповідно, демаркаційна лінія мала проходити через Сураж, Унечу, Стародуб, Новгород-Сіверський, Глухів, Рильськ, Колонтаївку, Суджу, Беленіхіно та Куп'янськ. Необхідно зауважити, що обидві сторони не вважали її своїм державним кордоном<sup>2</sup>.

Одна із умов мирної угоди робила наголос на налагодженні економічних стосунків, відновлення залізничного та телеграфного зв'язку, відповідно постало питання про відкриття митних закладів на демаркаційній лінії між Українською Державою та РРФСР. За згодою обох сторін для переїзду через кордон залізничним транспортом, призначалися такі шляхи: Орша — Гомель, Брянськ — Конотоп, Брянськ — Ворожба, Курськ — Ворожба, Курськ — Харків, Єлець — Валуйки, Воронеж — Камінська, Царицин — Ліхая, Тихорецька — Ростов. Через те 2 липня 1918 р. Департамент митних зборів Міністерства фінансів України прийняв рішення про відкриття низки митних закладів, в тому числі на північних та східних кордонах держави. Зокрема, у Гомелі (нині — Білорусь), Готні, Кореневому, Білгороді і Валуйках (нині — Росія), які згідно з тимчасовою мирною угодою, опинилися на українській стороні демаркаційної лінії<sup>3,4</sup>.

Мета цієї роботи, дослідити маловідому сторінку економічної історії України, а саме — становлення митних наглядів на станціях Білгород і Валуйки, як передових постів Харківської складської митниці. Пропонується розглянути роботу даних установ за декількома показниками: кадровий склад, побутові умови співробітників, боротьба з контрабандою, економічні показники, взаємовідносини з німецькими союзниками.

---

<sup>2</sup> Боечко В., Ганжа О., Захарук Б. Кордони України: історична ретроспектива та сучасний стан. — Київ : Основи, 1994. — С. 21–22; Рубльов О. С., Реєнт О. П. Українські визвольні змагання 1917–1921 рр. — К: Видавничий дім «Альтернативи», 1999. — Т. 10. — С. 131–132; Кравченко В. Харьков / Харків: столиця Пограничья. — Вильнюс : Европейский гуманитарный университет, 2010. — С. 239.

<sup>3</sup> Гай-Нижник П. УНР та ЗУНР: становлення органів влади і національне державотворення (1917–1920 рр.). — К. : ЩеК, 2010. — С. 100; Державний архів Харківської області (далі — ДАХО). Ф. 84. Оп. 2. Спр. 100. Арк. 5.

<sup>4</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 2.

Вивчення історії українських митниць доби Гетьманату П. Скоропадського не набуло значного поширення. Історіографія питання складається з декількох робіт, які торкаються теми нашого дослідження. Автор цієї публікації свого часу опублікував невелику статтю та тези присвячені історії митних закладів у Білгороді та Валуйках<sup>5</sup>. Але дві вищезгадані роботи повністю тему не розкрили. Певною мірою нерозв'язаними залишилися питання по матеріальному забезпеченню службовців, економічній діяльності даних закладів, взаємовідносинах з німецькими союзниками і звісно по контрабанді.

Вельми цікаві фактологічні дані наводяться у дисертації І. В. Ігнатко, яка подана на здобуття вченого ступеня кандидата юридичних наук. Дослідниця заглибилася у взаємовідносини між українськими митниками з одного боку та австрійськими і німецькими союзниками з іншого. Наводяться випадки порушення союзниками митного законодавства Української Держави. Також побіжно згадуються нагляди у Білгороді і Валуйках<sup>6</sup>.

В статті білоруського дослідника В. А. Остроги «Организация и деятельность таможенных учреждений на территории Беларуси в 1918 г.» мова ведеться про функціонування Гомельської митниці у 1918 році, в тому числі і у той час коли південні райони сучасної Білорусі входили до складу Української Держави. Ця робота нам цікава як приклад для порівняння, так як нагляди у Білгороді, Валуйках, Гомелі та деяких інших прикордонних населених пунктах були майже ідентичні за своєю структурою і призначенням. Вищезгадана праця має як позитивні, так і негативні сторони. Відповідно, до першої можна віднести наведені статистичні дані, як то грошові прибутки Гомельського митного нагляду, до другої — стаття ідеологізована, написана у прорадянських чорнобілих тонах. Про існування, хоч і нетривале, Білоруської народної республіки взагалі не згадується. Тобто, не показана політична палітра Білорусі тієї епохи, окрім німців та радянської Росії. Цілих два абзаци дослідник приділив «украинской Гомельской таможене» і у такому невеликому за обсягом матеріалі він примудрився зробити серйозну, як на наш погляд, помилку. Він стверджує, що «... был создан Корпус пограничной стражи, выполнявший и таможенные функции»<sup>7</sup>. Але вже у XIX ст. прикордонників не залучали до виконання обов'язків митних службовців, навіть під час війн.

---

<sup>5</sup> Дейнеко С. М. Митний нагляд у Білгороді за часів П. Скоропадського (1918 р.) // Історія торгівлі, податків та мита. 2012. № 1 (5). — С. 108–114; Дейнеко С. М. Митний нагляд Харківської складської митниці на станції Валуйки в період Гетьманату П. Скоропадського (1918 р.). *Суспільно-політичні процеси на українських землях: історія, проблеми, перспективи*. Збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції. 2011. Ч. 2. — С. 114–117.

<sup>6</sup> Ігнатко І. В. Організаційно-правові основи становлення системи дізнання митних органів Української Держави (середина XVII — початок XXI ст.) : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. — Київ, 2016. — 205 с.

<sup>7</sup> Острога В. А. Организация и деятельность таможенных учреждений на территории Беларуси в 1918 г. *Актуальные вопросы таможенного дела*. 2010. Вып. 1. — С. 100–106.

Наступним прикладом ідеологізації історії є підручник «Белгородоведение»<sup>8</sup>. Звісно російські колеги можуть не знати, що у 1918 році в Білгороді, який входив на той час до складу України, працював філіал Харківської митниці, але стверджувати, що — «отсутствие границ между независимой Украиной и большевистской Россией было использовано германским командованием для расширения своей военной экспансии на восток», є нісенітницею. Україна виступала за етнічний принцип проведення кордону, що і зробила за допомогою німецьких та австрійських союзників, а не захопила скільки змогла.

Роботи авторства П. Гай-Нижника в основному сконцентровані на фінансовій, податковій, митній політиці українських урядів доби Української революції (1917–1921 рр.). В межах нашої розвідки досить корисними є відомості про економіко-юридичну основу на якій базувалася діяльність українських митниць. Так, зокрема, торгівельні відносини з Німеччиною та Австро-Угорщиною трималися на російсько-німецькому і російсько-австрійському торгівельних договорах від 1904 та 1906 рр. відповідно. Правові засади спиралися на положення російського Митного статуту від 1903 року. Різноманітні події регіональної історії у працях цього дослідника мають другорядний характер. Хоча іноді у нього можна знайти дуже цікаві дані. Так, він в своїй праці «Податкова політика Центральної Ради, урядів УНР, Української Держави, УСРР» наводить відомості про існування Жлобинського митного пункту (територія сучасної Білорусі). Про який майже нічого не відомо<sup>9</sup>.

Джерельну базу склали матеріали з Державного архіву Харківської області — Ф. 84.

Організація митної служби в Українській народній республіці розпочалася ще на початку 1918 року. Одним із перших документів, який регламентував її роботу став протокол засідання комісії при Департаменті митних зборів по організації митної служби в Україні від 21–23 березня 1918 року<sup>10</sup>. У період гетьманату П. Скоропадського формування митної служби перейшло до практичних кроків. Так, згідно з наказом Департаменту митних зборів Української Держави від 2 липня 1918 р. за № 1817, керівництво Харківської складської митниці було зобов'язане організувати тимчасові нагляди на станціях Білгород (Курської губернії) та Валуйки (Воронезької губернії), як передові пости. У разі неможливості створити вищезгадану установу в Валуйках, пропонувалося це зробити у Куп'янську (Харківська губернія)<sup>11</sup>. Окрім Білгорода

<sup>8</sup> Белгородоведение: Учебное пособие для СПО. URL: [belved.beliro.ru/wp-content/uploads/2017/10/Uch-posobie-SPO.pdf](http://belved.beliro.ru/wp-content/uploads/2017/10/Uch-posobie-SPO.pdf).

<sup>9</sup> Гай-Нижник П. зародження митної справи в УНР (1917–1918 рр.): організація служби, основи діяльності, правові засади. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2007. — С. 146–156; Гай-Нижник П. Податкова політика Центральної Ради, урядів УНР, Української Держави, УСРР (1917–1930 рр.). К. : ТзОв «Цифра-друк», 2006. — 303 с.; Гай-Нижник П. Фінансова політика уряду Української Держави Гетьмана Павла Скоропадського (29 квітня — 14 грудня 1918 р.). — К, 2004. — 430 с.

<sup>10</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 1.

<sup>11</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 1.

і Валуйок подібні заклади відкрили у Готні (Курська губернія), Кореневому (Курська губернія) та Гомелі, які підпорядковувалися Київській складській митниці.

З правової точки зору робота цих організацій регламентувалася Тимчасовою інструкцією від 25 березня 1918 року. Тобто рішення про створення низки передових митних постів на кордоні з радянською Росією приймалося ще за часів УНР. Якщо не брати до уваги різноманітні майнові аспекти, то головною частиною цього документу можна назвати пункт 3 — «По прибытии на место назначения надлежит немедленно открыть все действия таможенного надзора по пропуску пассажиров, приёму привозимых грузов и переправке их транзитом в Одесскую, Киевскую или Харьковскую Таможни, приёму контрабандных товаров и переправке их транзитом в Киевскую таможню и по соблюдению за отпуском товаров»<sup>12</sup>. Отже, планувалося розпочати повноцінну роботу на українсько — російському кордоні.

Харківська митниця для організації митного нагляду на станції Білгород повинна виділити зі свого складу 7 службовців: виконувача обов'язків (далі — в. о.) митним наглядом, в. о. контролера, в. о. складського наглядача та чотирьох доглядачів. До речі, таку ж кількість митників необхідно було відрядити до Валуйок. Усі ці співробітники вважалися тимчасово відрядженими<sup>13</sup>. Всім відрядженим співробітникам виплачувалися добові гроші — керівнику митним наглядом 20 крб., контролеру 15 крб., пакгаузному наглядачу 10 крб., доглядачам по 7 карбованців. В наказі директор Департаменту митних зборів П. Андреев уточнював, якщо не буде змоги, з об'єктивних причин, відкрити митний заклад в Валуйках, тоді необхідно перенести його до залізничної станції Куп'янськ або Заоскольє<sup>14</sup>.

Керівником нагляду в Білгороді призначили скарбника Харківської митниці А. Білецького, у Валуйках — бухгалтера Харківської митниці Чухніна<sup>15,16</sup>. Невдовзі новопризначені керівники вирушили до місць служби. Вже 17 липня 1918 р. Білецький взяв участь у спільній нараді з керівництвом Білгородського відділення Південної залізниці з приводу відкриття митного нагляду.

Митна установа у Білгороді розпочала свою роботу зі звернення до населення Харківщини з приводу відкриття нового митного закладу: «На основании п. 2 мирного договора между Украинскою Державою и Российскою Советскою Социалистическою Федеративною Республикою на станциях Белгород и Валуйки открыты действия таможенного надзора. Все лица, желающие в этих районах перейти через границу названных выше государств, должны явиться в Таможни на станции Белгород или Валуйки для проверки документов на право проезда через границу и для досмотра багажа». Окрім оголошення, керівництво Харківської митниці надіслало прохання на ім'я

<sup>12</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 12 об.

<sup>13</sup> Там само. Арк. 2.

<sup>14</sup> Там само. Арк. 2, 10.

<sup>15</sup> Там само. Арк. 29.

<sup>16</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 1.

харківського губернського старости сповістити місцеве населення в Білгородському та Валуйському повітах про початок роботи цих митних постів<sup>17</sup>.

Першим завданням Чухніна стало відрядження до Куп'янська для участі в спільній нараді залізничних та митних службовців з метою уточнення місця функціонування новоствореного нагляду — Куп'янськ або все ж таки Валуйки. Незабаром, 23 липня, виконуючий обов'язки управляючого Харківською митницею А. Гаєвський отримав рапорт від Чухніна з детальною доповіддю про відрядження до Куп'янська. З його слів випливає, що залізничне керівництво станції Куп'янськ проігнорувало прохання митників про спільну нараду. Чухнін самостійно, витративши власні гроші, відправився на станцію Заоскольє, де оглянув станційні приміщення і попрямував далі в напрямку станцій Уразово та Валуйки. В своєму звіті Чухнін доводить, що митний нагляд необхідно відкривати саме в Валуйках та наводить вагомні аргументи: 1) залізничний міст, який пошкодили під час боїв, буде відремонтовано німецькою саперною командою упродовж 8 днів; 2) в місті розташувався штаб прикордонної бригади полковника Константинова, співпраця з прикордонниками сприятиме роботі нагляду. Також Чухнін наводив статистичні дані за 1913–1914 рр., згідно з якими напередодні Першої світової війни через станцію Валуйки щодня проїжджало 500 пасажирів та щомісяця 50 вантажних вагонів з різноманітними товарами. Тим часом до митниці в Харкові надійшов лист від керівництва станції Куп'янськ, в якому зазначалося, що відкриття митного нагляду в цьому населеному пункті не дасть позитивних результатів, оскільки під контролем митників буде лише залізнична гілка Валуйки — Куп'янськ, інші залізничні шляхи, що ведуть до Харкова, залишаться поза увагою митної служби. Якщо залишити поза увагою не надто чемне ставлення працівників сталевих магістралей до пана Чухніна, то вони мали рацію<sup>18</sup>.

Для активізації роботи по відкриттю митного нагляду на станції Валуйки 29 липня, згідно з наказом Департаменту митних зборів, виконуючим обов'язки управляючого цим закладом призначили контролера Харківської складської митниці Хржонстовського. Також зроблені практичні кроки по формуванню штатів митного нагляду. До цього процесу залучили співробітників митних закладів, які евакуювали до Харкова у 1914–1917 роках. На посаду контролера призначили колишнього пакгаузного наглядача Лібавської митниці Гвоздікова, а посаду пакгаузного наглядача зайняв колишній співробітник Міхаловицької митниці А. Ф. Сагайда, доглядач Харківської митниці Борис Хименко також отримав відрядження до Валуйок<sup>19</sup>.

Комплектування штатів новоствореної організації в Білгороді відбувалося в основному за рахунок Харківської митниці. Так, у період із середини липня до 21 жовтня 1918 р. до Білгородського митного нагляду відрядили 11 співробітників Харківської митниці, з них 8 доглядачів. Усі співробітники митниці в Харкові, які отримали відрядження до Білгорода, мали стаж роботи не менше ніж 5 років. Ми встановили прізвища службовців Харківської митниці, які

<sup>17</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 2; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 109–110.

<sup>18</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 29, 30, 34.

<sup>19</sup> Там же. Арк. 56.



несли службу в Білгородському митному нагляді: виконувач обов'язків керівника нагляду А. Білецький, контролер Г. Гвоздіков, пакгаузний наглядач А. Н. Василевич, доглядачі — В. М. Бухтіаров, В. Коваленко, Д. Стрілецький, М. Швидкой, М. Красніков, Я. Шуба, О. Сидоренко та Д. Молчанов. 23 вересня керівництво Харківської митниці сповістило керівника митного нагляду в Білгороді про те, що більше не має можливості відряджати митних доглядачів<sup>20</sup>.

Але не дивлячись на ці заяви ротації співробітників проводилися. Так, у другій половині жовтня 1918 р. суттєво помінявся особовий склад. З Харкова прибула група нових службовців у кількості 11 осіб: канцелярські чиновники — М. Кашкар і Г. Алєнський; доглядачі — І. Биков, М. Єремєєв, О. Кононов, М. Дзядорок, Й. Якушов, А. Мартинюк, Л. Шкуровий, М. Нєступенко, Н. Ляховка<sup>21</sup>. Також відомо, що у вересні у штаті цієї установи числилися пакгаузні смотрителі — Кнаут, Нікольський, Суходольський і Прохоров<sup>22</sup>. Відповідно ми можемо стверджувати, що час від часу, неперіодично змінювався особовий склад митного нагляду у Білгороді. Це можна пов'язати зі збільшенням обсягів роботи. Так, ще у серпні керівник Харківської митниці А. Гаєвський звернувся до управляючого Ревельською митницею, яку евакуювали до Харкова у 1917 році, з таким листом: «В виду усилившейся работы в Белгородском таможенном надзоре, с которой личный состав чиновников этого надзора не в состоянии справиться и на основании предписания Департамента таможенных сборов от 15 августа 1918 г. № 3990 об увеличении личного состава сего надзора, имею честь не отказать в распоряжении о скорейшем командировании на ст. Белгород помощников пакгаузного смотрителя вверенной Вам таможни, намеченных к откомандированию в Белгородский таможенный надзор по предложению Департамента». На даний час відомо, що лише доглядача Ревельської митниці Бикова відрядили до Білгорода<sup>23</sup>.

Іншим джерелом формування штатів слід назвати колишніх працівників митних установ Російської імперії та військовослужбовців у відставці. Нам відомо про 6 співробітників даної категорії. Так, 25 липня на посаду контролера Білгородського митного нагляду призначено колишнього помічника керуючого Боржиковської митної застави Клішевича. Виконувача обов'язки помічника магазинного наглядача Кнаута 18 серпня за власним бажанням переведено на аналогічну посаду до Білгорода. Наприкінці серпня Департамент митних зборів відрядив до Білгорода на посаду пакгаузного урядовця колишнього пакгаузного та корабельного наглядача Юрбурзької митниці В. А. Індутного. У середині вересня до Білгородського митного нагляду, за вказівкою керівництва Митної служби, скеровано уродженця Білгорода, колишнього прапорщика 10-го гусарського Інгерманландського полку М. Т. Ієвлева, йому запропонували посаду помічника магазинного наглядача. З 2 жовтня на посаду керівника нагляду призначено колишнього керуючого Бакинською митницею Голованя,

<sup>20</sup> Там само. Арк. 20, 21, 90, 112, 114, 115, 117, 153.

<sup>21</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 104. Арк. 93 об.

<sup>22</sup> Там само. Арк. 63.

<sup>23</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 3; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 104, 106, 144–147, 162, 164.

виконувача обов'язків А. Білецького повернуто до Харкова на попередню посаду<sup>24</sup>.

В цілому керівництво митною службою намагалося проводити виважену кадрову політику орієнтуючись перш за все на професійні якості претендента на посаду. Однак у вересні до митних закладів Української Держави стали надходити листи з вимогою надати до Департаменту копії службових (формулярних) списків усіх співробітників. Особливу увагу слід звернути на вихідців з українських земель Австро-Угорської імперії. Керівник Харківської митниці А. Гаєвський надіслав до Києва наступну відповідь: «Вследствие циркулярного предписания от 14 сентября сего года № 392, Харьковская таможня имеет честь донести, что в числе служащих её не имеется уроженцев Галиции, Буковины и Венгрии украинской национальности». Подібний циркуляр слід вважати проявом недовіри за регіональною ознакою, що, у свою чергу, не сприяло повноцінному добору кадрів до митної служби<sup>25</sup>.

Весь час існування передових постів у Білгороді та Валуйках залишалися невирішеними побутові питання. Після того як митники підняли цю проблему, залізничники на станції Заоскольє змогли виділити для них лише один товарний вагон. Ситуація стала ліпше після переїзду на станцію Валуйки, там запропонували частину відгородженого вестибюля, комору і вже знайомий товарний вагон. Чухнін вважав, що при бажанні, залізнична адміністрація станції Валуйки може виділити більш якісні приміщення для розташування закладу. Щоб забезпечити митників відповідними приміщеннями, Гаєвський звернувся до Валуйського повітового старости з проханням застосувати для цього реквізицію. Невдовзі затребувані будівлі виділили, окрім цього 30 липня на організацію роботи митного нагляду в Валуйках асигнували 5 тис. карбованців<sup>26</sup>.

Напередодні відкриття митного закладу в Білгороді керуючий Харківською митницею А. Гаєвський звернувся з проханням до керівництва Слобідської залізниці (колишня Південна) про виділення для співробітників відповідних приміщень у межах станції, як службових, так і для проживання. Відповідь залізничників була негативною: зайвих приміщень немає. Виходячи з цього, управління наглядом розташувалося на Веденській вулиці, № 3, а не в межах станції, що ускладнювало роботу митної установи. Подібний дисонанс сприяв різноманітним проявам бандитизму по відношенню до пасажирів на станції Білгород. Так, відсутність освітлення на залізничному вокзалі, унеможливило проведення огляду речей пасажирів та розмитнення товарів в темну пору доби. Цим почали користуватися різноманітні злочинні угруповання, що під виглядом військових патрулів уночі грабували пасажирів (називаючи це експропріацією), які не встигли пройти митні процедури і чекали ранку. Всі звернення до повітового старости і місцевої Державної Варти навести лад ігнорувалися та не мали успіху<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 3.

<sup>25</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 92. Арк. 2, 4.

<sup>26</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 50, 51, 56, 62, 66.

<sup>27</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 31; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 18; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 104. Арк. 8.

Побутові умови командированих з Харкова службовців залишали бажати кращого. Місцева влада Білгорода, не дивлячись на неодноразові звернення А. Білецького, ігнорувала прохання вирішити житлове питання. Так, частина співробітників мешкала у казармі в якій не працював водогін і місцева влада відмовлялася його привести до ладу. Відповідно, щоб задовольнити елементарні санітарні потреби своїх підлеглих, керівник установи звернувся з проханням (!) до одного з залізничних чиновників станції Білгород дати дозвіл на користування лазнею. Цей документ варто процитувати: «Прилагаю при сём список чинов вверенного мне таможенного надзора, имею честь просить Вас не отказать в выдаче билетов на право пользования находящейся в Вашем ведении железнодорожной баней при станции Белгород»<sup>28</sup>. Показовим є випадок митника Петра Суходольського якому місцева мешканка, маючи вільне житло, безпідставно відмовила у його оренді. Тим самим фактично змушуючи його жити у недешевому готелі. Ситуація була вирішена тільки після втручання А. Білецького і місцевої влади. Митним службовцям доводилося винаймати житло по 10 крб. на добу<sup>29</sup>. На той час їх грошове забезпечення на добу складало: керівник нагляду — 20 крб; контролер — 15 крб; помічник пакгаузного наглядача — 10 крб; доглядачам — 7 карбованців<sup>30</sup>.

Харчування відбувалося завдяки продуктовим пайкам, які отримували щомісяця. До їх складу входили борошно та цукор. Норми коливалися від 1 пуда 35 фунтів борошна і 20 фунтів цукру у керівника митного нагляду до 2 пудів 30 фунтів борошна і 8 фунтів цукру у доглядача. Частину отриманого командировані відправляли своїм родинам у Харків. Однак у забезпеченні митників пайками був цікавий нюанс, дані продуктові набори формувалися за рахунок вилученої контрабанди, але всі необхідні документи на їх видачу підписувалися виключно керівником Продовольчого відділу місцевого Земства. Тобто, матеріальний добробут митників частково залежав від місцевої влади<sup>31</sup>.

Утримання Білгородського митного нагляду (по Валуйках дані відсутні) відбувалося за рахунок прибутку установи, тобто частина грошей, які отримували як різноманітні мита й збори, йшла на виплату жалування та добових митникам. У жовтні видано циркуляр у Департаменті митних зборів «Об улучшении материального положения таможенных служащих», згідно з яким передбачалося з листопада, зважаючи на дорожнечу, збільшити розмір грошового утримання митних службовців. Даний циркуляр унеможливив грошові виплати співробітникам Білгородського митного нагляду за листопад. У касі не вистачало грошей. Тому керівництво нагляду звернулося до Харківської митниці з проханням дозволити продати частину товарів, які зберігалися на її складах, і отриманими грошима розрахуватися з митниками Білгорода. Виконувач обов'язків керуючого Харківською митницею А. Гаєвський

---

<sup>28</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 104. Арк. 11.

<sup>29</sup> Там само. Арк. 16; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 25, 31, 34.

<sup>30</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 9, 10.

<sup>31</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 104. Арк. 12, 14.

реалізовувати товари зі складів заборонив, а дефіцит у Білгородському митному нагляді ліквідували за рахунок прямих асигнувань з каси Харківської митниці<sup>32</sup>.

Однією з функцій всіх митних установ є боротьба з контрабандою. З Росії в основному нелегально постачали текстиль, взуття, одяг, деякі вироби з металу. Натомість намагалися переправити борошно, цукор, худобу. Боротьба з контрабандою велася переважно за межами станції Білгород. Місцеве населення активно брало участь у контрабандному промислі. Керівник Білгородського митного нагляду А. Білецький прийняв рішення взяти під контроль шляхи, які проходили поблизу міста. По допомогу у вирішенні цього питання він звернувся до військових. У серпні А. Білецький звернувся до військового коменданта Корочанського повіту по допомогу і отримав позитивну відповідь. Результати співпраці не забарилися, наприклад за період з 14 до 18 серпня спільний патруль затримав декілька возів з контрабандою до РРСФР, якими намагалися вивезти 12 пудів цукру та борошна, а також 6 коней. У той же період військовики та працівники митної служби затримали вантаж з мануфактурними товарами, який нелегально намагалися завезти з території РРСФР на загальну суму 468 крб 95 копійок<sup>33</sup>. Невдовзі з Києва надійшла телеграма, витяги з якої необхідно процитувати: «...через станцію Беленіхіно щодня «мішечниками» перевозиться значна кількість краму... . Звертаючи на цей факт Вашу увагу, Департамент пропонує Вам вжити всіх залежних засобів щодо знищення зазначеного пачкарства»<sup>34</sup>. Треба зазначити, що навесні 1918 р. у Курську губернію, що межувала з Україною, розпочалася навала «мішечників» з центральної Росії охопленої на той час голодом. З 15 млн. пудів збіжжя вивезеного у 1918–1919 рр. з території Курської губернії (до якої воно контрабандним шляхом потрапляло з України), 14 млн. вивезли «мішечники»<sup>35</sup>. Боротьба з цим явищем велася доволі жорсткими методами. В тому числі практикувалося примусове видворення. Так, у жовтні за наказом Білгородського повітового старости до Росії депортували 6 контрабандистів<sup>36</sup>.

Без перебільшення можна сказати, що Україна у 1918 р. врятувала радянську Росію від голодної смерті.

Заради ефективної боротьби з контрабандою керівник Білгородського митного нагляду Головань у рапорті до Департаменту митних зборів запропонував низку заходів, які б на його думку, могли зробити боротьбу з контрабандою на білгородському напрямі ефективнішою. Так, пропонувалося збільшити штат працівників для встановлення повного контролю на всіх шляхах місцевого значення; озброїти митних доглядачів гвинтівками, особливо зважаючи на те, що місцеві мешканці, значна частина яких промишляла контрабандою, неодноразово вдавалася до погроз на їх адресу; перенести митний

<sup>32</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 34. Арк. 13; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 218, 219.

<sup>33</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 15, 22, 23.

<sup>34</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 100. Арк. 16.

<sup>35</sup> Белгородоведение : учебное пособие для СПО. URL: [belved.beliro.ru/wp-content/uploads/2017/10/Uch-posob'e-z-SPO.pdf](http://belved.beliro.ru/wp-content/uploads/2017/10/Uch-posob'e-z-SPO.pdf).

<sup>36</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 104. Арк. 119.

нагляд на 30 верст північніше, зі станції Білгород на станцію Сажне, яка перебувала поблизу тимчасового кордону; негайно збільшити розмір ставок митного тарифу, оскільки на даний момент вони надто низькі у порівнянні з вартістю товарів. Іноді розмитнення товарів не виправдовувало витрат скарбниці на його проведення.

На нашу думку, подібні рапорти надходили до Департаменту також з інших установ. Підтвердженням цьому є лист керівництва до керуючих митницями, в якому пропонувалося сповістити про кількість рушниць, необхідних для озброєння митників. Наприкінці жовтня Головань надіслав до Києва ще одного листа з повідомленням, що за його наказом знято митний пост біля Крейдяних гір, при виїзді з Білгорода в північному напрямку. Підставою для такого рішення стала відсутність збройної сили, за допомогою якої можна контролювати цей шлях. Такою силою була прикордонна варта, яка з 22 жовтня перестала виконувати свої службові обов'язки через нестачу зимового одягу та взуття. Тому, спираючись на дане повідомлення, Головань настійливо вимагав озброїти його підлеглих гвинтівками задля можливості повноцінно виконувати службові обов'язки. З Міністерства фінансів відповіли, що, як тільки отримають зброю від Військового відомства, негайно почнуть передавати її до митних установ<sup>37</sup>.

Важливим чинником який впливав на роботу передових постів були німецькі союзники, відносини з якими у митників були натягнутими. Так, за даними Білгородського митного нагляду, щодня через залізничну станцію проїздило більше 1 тис. осіб в напрямку Харкова, Сум та Курська. Щоб повноцінно виконувати свої службові обов'язки, митники потребували відповідного приміщення для ревізійної зали, канцелярії та складу. Як уже вище мовилося, білгородські залізничники відмовилися його надати, тому митники вимушені були звернутися по допомогу до німецького коменданта міста. Не надто щедре німецьке командування виділило під митні приміщення дерев'яну прибудову до станційного буфету I класу, в частині якого вже розташувався німецький Червоний Хрест, до речі, вхід до приміщень митного нагляду та Червоного Хреста був спільний. Взагалі сусідство з так званими німецькими союзниками завдавало достатньо клопоту митникам. Наприклад, у рапорті А. Білецького до керівника митниці в Харкові від 5 вересня доповідається, що уродженка Білгорода пані Дерібізова, яка прибула до міста з РРСФР, відмовилася надати митникам для перевірки багаж, що складався з 12 багажних і місць, мотивуючи це тим, що її речі вже перевірили в німецькій комендатурі. За наказом останньої німецькі солдати завантажили багаж в обхід митниці в потяг, який відправлявся до Харкова. Протести українських митників німецькі військовослужбовці проігнорували<sup>38</sup>.

Білгородські митники вимушені були постійно звертатися до німецької комендатури по принизливим питанням. Наприклад, керівник установи Головань просив надати йому дозвіл мати особисту вогнепальну зброю, так як отримував

<sup>37</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 188; Д АХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 36, 38, 49.

<sup>38</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 22; ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 135.

погрози від контрабандистів; турбувався про звільнення з німецької гауптвахти свого підлеглого М. Кашкарьова за нібито незаконне носіння зброї; знову таки просив коменданта надати йому чисті бланки посвідчень для співробітників митниці, які прибули на ротацію особового складу<sup>39</sup>.

Важкі відносини з союзниками це головний біль не тільки митників на північно-східній ділянці державного кордону. Таке неподобство відбувалося всюди. У Гомелі німецькі офіцери відкрито ігнорували українських митників, у Радзивилівській митниці (західний кордон) австрійські військовики створили організоване злочинне угруповання і «кришували» контрабанду. Згодом всі арештовані українськими прикордонниками<sup>40</sup>.

Світлим промінцем у цих «дружніх» відносинах можна назвати допомогу новому керівнику нагляду у Валуїках Хржонстовському, коли він під час страйку залізничників доїхав до місця служби у німецькому військовому ешелоні<sup>41</sup>.

Відносини між союзниками були нерівноправними та принизливими для української сторони.

У своїй роботі українські митниці часів гетьманату П. Скоропадського керувалися цілою низкою різноманітних циркулярів та постанов Департаменту митних зборів. Одним з найперших набрав чинності циркуляр від 23 травня 1918 р. «Про заборону вивозу за кордон України ріжних товарів». За межі України заборонялося вивозити такі товари: рис, колоніальні товари, сирі та оброблені шкіри, цинк, мідь, нікель, олово, свинець, срібло, золото в зливках, монетах і ювелірних виробках, гуму і вироби з неї, вовну, олію та коней. Улітку, 26 липня, до цього списку додали рафінадну патоку, монпансьє та інші вироби з цукру.

Український експорт регулювався Постановою № 94 від 6 червня 1918 р. «Правила о вивозі за кордон ріжних товарів». Для вивезення низки товарів за кордон встановлювалися такі правила: 1) на вивезення цукру, спирту і вугілля слід отримати дозволи профільних установ: Міністерства продовольчих справ (цукор), Акцизного відомства (спирт) і Департаменту палива при Міністерстві торгу та промисловості (вугілля); 2) на вивезення збіжжя, яєць та худоби потрібен дозвіл Державного хлібного бюро при Міністерстві продовольчих справ або його місцевих органів; 3) для вивезення залізної та марганцевої руди, залізного брухту, лісових матеріалів необхідно мати дозвіл Міністерства торгу та промисловості.

Для фізичних осіб, які згідно з п. 2 мирного договору між Українською Державою та РРСФР мають право повернутися на Батьківщину, дозволено перевозити через кордон власне майно, окрім цінних паперів та коштовностей. Кожний переселенець має право провезти з собою не більш як 10 тис. крб, на грошові суми, які перевищують даний ліміт, слід мати посвідчення, видане

<sup>39</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 104. Арк. 72, 108, 118.

<sup>40</sup> Ігнатко І. В. Організаційно-правові основи становлення системи дізнання митних органів Української Держави (середина XVII — початок XXI ст.): дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Київ, 2016. — С. 86, 90, 91.

<sup>41</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 108.

дипломатичною установою, котре засвідчує, що сума є наслідком ліквідації власного майна<sup>42</sup>.

Прибутки та видатки по Білгородському митному нагляду за час його роботи, з липня до середини грудня, наступні: утримання — 33 тис. 144 крб. 85 копійок; прибуткова частина склала — 43 тис. 185 крб. 21 копіяка. Отже, можна констатувати, що загальний чистий прибуток майже за півроку становив 10 тис. 40 крб. 36 копійок<sup>43</sup>.

Детальні відомості про економічну показники роботи митниці у Валуйках на даний момент на жаль відсутні, нам не відомі обсяги та вартість товарів, що провозилися через вищезначений заклад, але підтвердженням роботи цієї організації є лист Хржонстовського до Харківської митниці від 7 листопада з проханням надати додаткові ваги для зважування тканин<sup>44</sup>.

Свою роботу обидві установи завершили у грудні 1918 року після відновлення бойових дій між Росією та Україною.

Підсумовуючи можна сказати, що Білгородський та Валуйський митні нагляди заснували за наказом Департаменту митних зборів як передові пости Харківської митниці. Свою роботу вони розпочали у липні 1918 року. Штати нагляду формувалися за двома джерелами: відряджені службовці Харківської митниці та працівники інших митних установ. Однак слід зазначити, що основу кадрів Білгородського нагляду і частково Валуйського, становили харківські митники. Ми також установили, що в питанні кадрової політики Департамент митних зборів звертав особливу увагу керівників місцевих митних установ на українців з Австро-Угорщини, напевне, не довіряючи їм. У взаємовідносинах з іншими державними установами митникам не вдалося налагодити міцні партнерські стосунки із залізничниками та місцевою владою в Білгороді. Обидві ці структури без уваги ставилися до прохань та потреб своїх візаві. Військовослужбовці німецької залоги Білгорода відверто ігнорували законні вимоги митних службовців, що не сприяло налагодженню повноцінної та плідної роботи нагляду. Дані про аналогічні стосунки у Валуйках є мінімальними. Не дивлячись на такі умови, керівництво обох закладів зуміло налагодити їх роботу. Особливу увагу необхідно звернути на досить плідну співпрацю з військовим відомством у боротьбі з контрабандою. Основними предметами контрабанди були сільськогосподарські вироби та мануфактура. Джерелом фінансування Білгородського митного нагляду слугували його прибутки та певні субвенції з каси Харківської митниці, їх колеги з Валуйок повністю знаходилися на дотаціях з Харкова. Встановлено, що обидві установа припинили існування в середині грудня 1918 року.

---

<sup>42</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 25, 26, 52, 110.

<sup>43</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 99. Арк. 63.

<sup>44</sup> ДАХО. Ф. 84. Оп. 2. Спр. 73. Арк. 202.