

Міністерство освіти і науки України

ВІСНИК
Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна

**Серія «Історія України. Українознавство: історичні та
філософські науки»**

Випуск 21

Серія започаткована 1996 року

Харків 2015

Вісник включає статті присвячені актуальним проблемам історії України XII-XX ст. Головна увага приділена дослідженню ролі видатних особистостей, різних верств українського суспільства, об'єднань громадян у політичному та культурному житті, етнографічним студіям Слобожанщини. Для викладачів, наукових працівників, студентів.

Є фаховим виданням у галузі історичних наук. Наказ МОН України №1328 від 21.12.2015.

Затверджено до друку рішенням Вченої ради Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна (протокол № 14 від 28 грудня 2015 р.)

Склад редакційної колегії:

- д. іст. н., проф. Д. М. Чорний (відп. ред.), Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. В. І. Танцюра (заст. відп. ред.), Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. філос. н., проф. Я. М. Білик, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. Г. Г. Грінченко, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. В. В. Калініченко, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. філос. н., проф. І. В. Карпенко, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. філос. н., проф. Н. С. Корабльова, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. філос. н., проф. О. М. Куц, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. С. О. Наумов, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. Л. Ю. Посохова, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. В. В. Петровський, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
к. іст. наук, проф. В. І. Семененко, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. філос. н., проф. І. З. Цехмістро, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
к. філос. н., доц. М. В. Чугуєнко, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
к. іст. н., доц. В. П. Потоцький (відп. секр.), Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
д. іст. н., проф. В. А. Греченко, Харківський національний університет внутрішніх справ
д. іст. н., проф. В. Ф. Верстюк, Інститут історії України НАН України (Київ)
д. іст. н., проф. А. С. Чайковський, Національна академія внутрішніх справ України (Київ)
д. іст. н., проф. Ф. Г. Турченко, Запорізький національний університет (Запоріжжя)
д. філос. н., проф. Г. Є. Аляєв, Полтавський національний технічний університет
д. іст. н., проф. Б. І. Орлов, Державний університет «Вища школа економіки» (Росія)
д. іст. н., проф. В. А. Шаповалов, Белгородський державний університет (Росія)
д. габлітований К. Петкевич, Університет Адама Міцкевича (Польща)
д. іст. н., проф. В. В. Кравченко, Канадський інститут українських студій (Канада)

Адреса редакційної колегії: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 6,
ХНУ імені В. Н. Каразіна,
кафедра українознавства, кім. 485
Тел. (057) 707-51-92
Електронна адреса: ukrstudies@karazin.ua

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу інформації
КВ №21576-114760 від 18.08.2015

Статті пройшли внутрішнє та зовнішнє рецензування

ІСТОРИЯ УКРАЇНИ

Чугуй Т. О. Політична діяльність першого галицько-волинського князя Романа Мстиславовича.....	6
Потоцький В. П. Роль польського ротмістра Анджея Окуня у військових кампаніях проти українських козаків (1648 – початок 50-х років XVII ст.).....	21
Маслійчук В. Л. Федір Кнейпер та створення жіночого пансіону в Чернігові у 1803-1809 рр.	30
Лисенко М. С. Модернізація сільського господарства Харківської губернії (на прикладі латифундії Л. Є. Кеніга 1874-1903 рр.).....	35
Філатова О. Є. Благодійна діяльність представників німецької національної меншини Харкова (XIX – початок XX ст.).....	43
Удовенко Л. О. Дозвілля харківців у 70-х роках XIX століття.....	52
Казанков Р. Ю. Українські етнічні кордони у Причорномор’ї в українській суспільно-політичній думці 1920-1930-х рр.	57
Устименко О. М. Легенда радянського автопрому – автомобіль ГАЗ-М-20 «Победа» та його експлуатація на Харківщині (кінець 1940-х – 1950-ті роки).....	66

ЕТНОКУЛЬТУРОЛОГІЯ

Удовенко Л.О. Апелятиви у внутрішньоміських назвах Харкова.....	90
Щербань А. Л. Трансформації орнаменталізації народної кераміки Слобожанщини в XIX столітті.....	94
Аксьонова Н. В. Історико-етнографічний регіон Слобожанщина в історіографічних дослідженнях.....	101

РЕЦЕНЗІЇ, ОГЛЯДИ

Домановський А. М. Смерть, поховання та цвинтарі у ранньосередньовічному Херсонесі-Херсоні: Нова книга про поховальні традиції та обряд у провінційному візантійському місті. Рецензія на монографію <i>Фомин М. В. Погребальная традиция и обряд в византийском Херсоне (IV-X вв.). –</i> <i>Х. : Коллегиум, 2011. – 290 с.</i>	106
Чорний Д. М., Нестеренко В. О. Рецензія на монографію <i>Мусиездов А. А. Социологическая концепция городской идентичности :</i> <i>[монография] / А. А. Мусиездов. – Х. : ХНУ имени В. Н. Каразина, 2013. – 372 с.</i>	109

ИСТОРИЯ УКРАИНЫ

Чугуй Т. А. Политическая деятельность первого галицко-волынского князя Романа Мстиславича	6
Потоцкий В. П. Роль польского ротмистра Анджея Окуня в военных кампаниях против украинских казаков (1648 – начало 50-х годов XVII в.).....	21
Маслийчук В. Л. Федор Кнейпер и создание женского пансиона в Чернигове в 1803-1809 гг.	30
Лысенко М. С. Модернизация сельского хозяйства Харьковской губернии (на примере латифундии Л. Е. Кенига 1874-1903 гг.)	35
Филатова О. Е. Благотворительная деятельность представителей немецкого национального меньшинства Харькова (XIX – начало XX ст.)	43
Удовенко Л.А. Досуг харьковцев в 70-х годах XIX века	52
Казанков Р. Ю. Украинские этнические границы в Причерноморье в украинской общественно-политической мысли 1920-1930-х гг.	57
Устименко О. М. Легенда советского автопрома – автомобиль ГАЗ-М-20 «Победа» и его эксплуатация на Харьковщине (конец 1940-х – 1950-е годы).....	66

ЭТНОКУЛЬТУРОЛОГИЯ

Удовенко Л. А. Апеллятивы во внутригородских названиях Харькова.....	90
Щербань А. Л. Трансформации орнаментации народной керамики Слобожанщины в XIX веке	94
Аксёнова Н. В. Историко-этнографический регион Слобожанщина в историографических исследованиях	101

РЕЦЕНЗИИ, ОБЗОРЫ

Домановский А. Н. Смерть, погребение и кладбища в раннесредневековом Херсонесе-Херсоне: Новая книга о погребальных традициях и обряде в провинциальном византийском городе. Рецензия на монографию <i>Фомин М. В. Погребальная традиция и обряд в византийском Херсоне (IV–X вв.). – X. : Коллегиум, 2011. – 290 с.</i>	106
Черный Д. Н., Нестеренко В. А. Рецензия на монографию <i>Мусиездов А. А. Социологическая концепция городской идентичности : [монография] / А. А. Мусиездов. – X. : ХНУ имени В. Н. Каразина, 2013. – 372 с.</i>	109

HISTORY OF UKRAINE

Chuguy T. O. Political Activity of the First Galich-Volyn Prince Roman Mstislavovich.....	6
Potockiy V. P. Polish Captain Andrzej Okun's Role in the Military Campaigns Against the Ukrainian Cossacks (1648 – beginning of the 50s of the XVII century)	21
Masliychuk V. L. Fedir Kneiper and the Creation of the Girl's Private School in Chernihiv 1803-1809.....	30
Lysenko M. S. Modernization of Agriculture in Kharkiv Province (by the Example of L. E. Kenig's Latifundia 1874 -1903).....	35
Filatova O. E. German Minority Charity Activities in Kharkiv (XIX – beginning of XX centuries)	43
Udovenko L. O. Kharkovites' Leisure in the 1870s	52
Kazankov R. Ju. The Ukrainian Ethnic Borders in the Black Sea Region in the 1920-1930s Ukrainian Social and Political Thought	57
Ustimenko A. N. GAZ-M-20 «Pobeda» as the Legend of the Soviet Automobile Industry, and Its Exploitation in Kharkiv Region (Late 1940-1950s).....	66

ETHNOCULTURAL STUDIES

Udovenko L. O. Appellatives in Intra-city Names of Kharkiv	90
Shcherban A. L. The Transformations of Slobozhanschina Region Folk Pottery Ornamentation in the Nineteenth Century	94
Aksonova N. V. Historical and Ethnographic Region Slobozhanschina in Historiographical Research.....	101

REVIEWS

Domanovsky A. M. Death, Burial and Cemeteries in Early Medieval Chersonese-Cherson: A New Book about Funeral Traditions and Ceremony in a Provincial Byzantine Town. Review on <i>Фомин М. В. Погребальная традиция и обряд в византийском Херсоне (IV–X вв.)</i> . – X. : Коллегиум, 2011. – 290 с.	106
Chorniy D. N., Nesterenko V. O. Review on <i>Мусиездов А. А. Социологическая концепция городской идентичности : [монография]</i> / А. А. Мусиездов. – X. : ХНУ імени В. Н. Каразіна, 2013. – 372 с.	109

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 94: 321.17 (477) «10/11»

Т. О. Чугуй

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

ПОЛІТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПЕРШОГО ГАЛИЦЬКО-ВОЛИНСЬКОГО
КНЯЗЯ РОМАНА МСТИСЛАВОВИЧА

Стаття аналізує дослідження в історіографії життєвого шляху Романа Мстиславовича від часу створення Галицько-Волинського князівства, на основі джерельної бази розкриває особливості розвитку політичних процесів у Галицько-Волинському князівстві наприкінці XII – на початку XIII ст. Розглядаються питання з'ясування обставин створення нового державного об'єднання, військових походів, формування політичної програми «доброго порядку» князя Романа. Простежуються недостатньо відомі аспекти його діяльності. Особливу увагу приділено не тільки внутрішній політиці Романа Мстиславовича у Галицько-Волинському князівстві, а й зовнішній. Усе це є важливим для правильного розуміння історичного розвитку Галицько-Волинської Русі. Зроблено висновки про роль князя Романа в тогочасній політичній системі.

Ключові слова: Роман Мстиславович, Галицько-Волинське князівство, політичні процеси, програма «доброго порядку».

Статья анализирует исследования в историографии жизненного пути Романа Мстиславича со времени создания Галицко-Волынского княжества, на основе источников раскрывает особенности развития политических процессов в Галицко-Волынском княжестве в конце XII – в начале XIII вв. Рассматриваются вопросы определения обстоятельств создания нового государственного объединения, военных походов, формирования политической программы «доброго порядка» князя Романа. Прослеживаются недостаточно известные аспекты его деятельности. Особенное внимание уделено не только внутренней политике Романа Мстиславича в Галицко-Волынском княжестве, но и внешней. Все это важно для правильного понимания исторического развития Галицко-Волынской Руси. Сделаны выводы о роли князя Романа в политической системе того времени.

Ключевые слова: Роман Мстиславич, Галицко-Волынское княжество, политические процессы, программа «доброго порядка».

The paper analyses historyographical investigations dealing with Roman Mstislavovich course of life starting with the foundation of the Galich-Volyn principality, on the basis of source materials revealing the specifics of developing political processes in the Galich-Volyn principality at the end of the XII and the beginning of the XIII centuries. The article focuses on circumstances of the foundation of the new state formation, military campaigns and formation of Prince Roman's political program «Good Order». The author traces rather unknown aspects of his activity and focuses not only on Roman Mstislavovich's home policy in Galich-Volyn principality, but also on his foreign policy. All this is important for proper understanding the historical development of the Galich-Volyn Rus'. The paper draws conclusions on Prince Roman's role in the corresponding political system.

Key words: Roman Mstislavovich, Galich-Volyn principality, political processes, «good order» program.

Актуальність теми пов'язана з недостатньо повним дослідженням в історіографії окремих питань життєдіяльності князя Романа Мстиславовича.

Життю і діяльності князя Романа приділило увагу чимало істориків, зокрема Я. Длугош [87, 93], М. Стрийковський [108], В. Татищев [73], Й.-Х. Енгель [95], М. Карамзін [35], О. Клеванов [37], С. Соловійов [71], Д. Зубрицький [31], М. Смирнов [70], І. Шараневич [84], Л. Крушинський [46], Л. Дроба [94], І. Лінниченко [52], О. Андріяшев [2], П. Батюшков [3], І. Жданов [29], П. Іванов [32],

А. Яблоновський [99], С. Томашівський [79], А. Вількевич-Вавжинчикова [109], В. Ключевський [38], І. Гуржій [28], В. Пашуто [60–61], К. Софроненко [72], М. Левченко [51], Б. Рамм [66], Б. Влодарський [110], М. Браїчевський [6], О. Рапов [67], Б. Рибаків [68], І. Граля [96], Ю. Свідерський [69].

Перше ґрунтовне дослідження здійснив М. Костомаров [39]. Великий внесок у вивчення діяльності князя зробив М. Грушевський [25–27]. Знаковими роботами у цьому напрямі є студії І. Левковича [50], П. Грицака [24] й І. Крип'якевича [45]. З-поміж новіших наукових розробок необхідно відзначити праці М. Котляра [40–43], О. Головка [13–18], В. Пшика [64], М. Кучинка [48–49], Ю. Терещенка [74], А. Горського [22], Б. Яценка [88], П. Толочка і О. Толочка [75–78], Я. Ісаєвича [34], В. Грабовецького [23], О. Масана [56], С. Федаки [80], О. Майорова [54–55], Д. Александрова [1], О. Назаренка [57], Д. Домбровського [91–92], О. Купчинського [47], В. Ідзьо [33], М. Волощука [12], Л. Войтовича [9–11], С. Шеломенцева-Терського [85], В. Нагірного [102], І. Паршина [59].

Особливого виділення заслуговують спеціальні праці: «Роман Мстиславович, князь Волинський і Галицький» [44] П. Кралюка, «Князь Роман Мстиславович та його доба: нариси з історії політичного життя Південної Русі XII – початку XIII століття» [16] О. Головка, «Галицько-Волинський князь Роман Мстиславович. Володар, воїн, дипломат» [55] О. Майорова і «Меч Романа Галицького. Князь Роман Мстиславович в історії, епосі і легендах» [21] А. Горковенка. Вони стали результатом широкого аналізу життєвого шляху князя Романа та його політичної діяльності.

Незважаючи на значний комплекс робіт, який здійснили науковці, остаточно дослідженою темою життєдіяльності князя Романа Мстиславовича вважати не можна. Метою автора статті є прагнення на основі вивчення джерельної бази і наукової літератури об'єктивно відтворити життєвий шлях князя Романа від часу створення ним Галицько-Волинського князівства. Хочемо зазначити, що ця публікація є логічним продовженням нашої попередньої наукової статті – «Князь Роман Мстиславович: на шляху до створення Галицько-Волинського князівства» [83].

Аналіз таких письмових джерел, як «Галицько-Волинський» [53], «Новгородський» [58], «Суздальський» [30] і «Густинський» [62] літописи, «Польська хроніка» В. Кадлубка [86], «Велика хроніка» [7], «Історія» М. Хоніята [82], дає можливість розглянути життєвий шлях князя Романа, в тому числі й маловідомі його сторінки.

Надзвичайно важливою і знаковою подією в історії України є друге й остаточно запанування волинського князя Романа Мстиславовича в Галичі 1199 р. [62, с. 327]. Відбулося це після смерті останнього князя з династії галицьких Ростиславовичів – Володимира Ярославовича, який не залишив по собі законних спадкоємців. Необхідно зауважити, що за час правління Ростиславовичів Галичина зі звичайної удільної волості перетворилася на сильне князівство, яке знали й поважали в Європі. Його правителі змогли завоювати авторитет у сусідів, поширити свої володіння далеко на південь – до Дунаю і Понту Евксинського (Чорного моря). Усі ці чинники дають підстави називати Галицьке князівство одним із наймогутніших на Русі, а відтак і найпривабливішим для інших князів.

Єдине тогочасне джерело, яке оповідає про запанування князя Романа в Галичі – це «Польська хроніка» краківського єпископа В. Кадлубка. Його майже повністю повторює пізніша «Велика хроніка». Але обидва ці джерела при використанні вимагають глибокого аналізу і критичного підходу, оскільки доволі суб'єктивно висвітлюють історичні події на Русі.

Із «Великої хроніки» можна дізнатися те, що після смерті князя Володимира Ярославовича різні руські князі, у тому числі й Роман Мстиславович, прагнули заволодіти Галичем. Але, вважаючи себе слабшим за інших претендентів, князь Роман звернувся за допомогою до малопольського князя Лешка Білого (Білого), прохаючи його призначити своїм прокуратором у Галичині [7, с. 135] або за версією В. Кадлубка – намісником [86, с. 110]. За таку допомогу Роман Мстиславович обіцяв вічну службу. Далі йдеться про те, що деякі Лешкові порадики на таку пропозицію не погодилися, вважаючи за корисніше підпорядкувати Галицьке князівство безпосередньо владі Лешка Білого. Вони стверджували, що не годиться Лешкові ставити цього васала на рівне з собою становище. У той же час інші запевняли, що князь Роман не є чужим для Польщі.

Як наслідок, Лешко Бялий вирішив іти військовим походом на Галич. По дорозі, як зазначається у «Великій хроніці», польського князя зустріли «перші люди» Галичини і заявили, що хочуть мати правителем Лешка, зобов'язавшись платити йому податки [7, с. 136]. Подальші рядки переконують у тому, що покора та була неширою. Насправді бояри прагнули чинити опір Лешкові. Тільки його військова перемога під Галичем змусила їх підкоритись і просити настановити нового князя.

Незважаючи на численні прохання бояр, обіцянки дати великі суми грошей і різні коштовності, аби Лешко Бялий не призначав на галицький князівський стіл Романа Мстиславовича, малопольський князь їх не дослухався. Як тільки волинський князь отримав завдяки полякам владу над Галичем, одразу ж почав жорстоко переслідувати опозиційних бояр [7, с. 137].

Так описано «Великою хронікою» друге запанування князя Романа в Галичі. Деякі історики, зокрема Б. Влодарський, дійсно схильні були вважати Романа Мстиславовича зобов'язаним перед малопольським князем [110, с. 20]. Але з огляду на тогочасний розвиток подій, оповідання «Великої хроніки» має багато перебільшень. Невипадково ж хроніст на початку своєї розповіді про Лешка Бялого дає зрозуміти, що має на меті показати славу малопольського князя: «... всех князей Руси он, хотя и юноша, озарял как бы лучами солнца» [7, с. 134]. Отже, автор не пожалкував фантазії, трактуючи події під власним кутом зору.

Насправді ж ситуація була дещо іншою. Ще 1195 р. Роман Мстиславович надав військову допомогу синам Казимира II Справедливого – Лешкові й Конрадові, в їхній боротьбі проти великопольського князя Мешка III Старого. Саме завдяки допомозі волинського князя у битві на р. Мозгаві, Мешка III вдалося зупинити на шляху просування до Кракова і змусити повернутися назад. У такий спосіб Казимировичі уникнули розгрому від свого дядька. Таким чином, князь Роман мав повне моральне право отримати військову підтримку від Лешка Бялого за свої попередні добродіяння.

Необхідно також зауважити, що Лешко Бялий з 1198 р. був сандомирським князем, а його брат Конрад – мазовецьким. Малопольські князі на той час самі мали доволі хитке становище. Вони не були сильними правителями, а отже, не могли бути сеньйорами Романові, який сам був сильнішим за Казимировичів. Із цього також випливає й те, що про приєднання Галичини до Польщі в ті часи не могло йтися.

Наведені вище факти свідчать, що Роман Мстиславович при оволодінні Галичем не мав допомоги з боку руських князів. Але з їхнього боку не було також вагомих перешкод. Те, що князь Роман уважав за необхідне взяти поляків на допомогу, свідчить про те, що він мав у Галичі неприхильну до себе партію бояр, яку мав, якщо не приборкати, то залякати великою силою. Однак було б неправильно стверджувати, що волинський князь не мав прихильників у Галичині. Адже без їхньої підтримки зайняти галицький князівський стіл було б у край важко. Інша річ, що Роман Мстиславович добре пам'ятав свої помилки при першому опануванні Галичем 1188 р. і намагався не повторити їх знову.

Посівши в Галичі, князь Роман об'єднав під своєю зверхністю два князівства – Галицьке і Волинське, утворивши Галицько-Волинське князівство. Завдяки цьому він значно підняв свій авторитет на Русі. Саме в об'єднанні князь бачив силу, а не в роздробленості, яка на той час була притаманна багатьом європейським країнам. На думку М. Кучинка, політика Романа щодо концентрації руських земель знаходила розуміння і підтримку найсвідоміших верств волинського населення [49, с. 343]. С. Шеломенцев-Терський зауважив, що боротьба за Галич задовольняла потреби економічно активної частини населення краю [85, с. 96].

Будучи ще волинським князем, Роман Мстиславович повів нову політику. Щоб зміцнити свою владу, він вирішив спиратися не лише на боярство, а й на міщанство. Н. Полонська-Василенко охарактеризувала цю політику таким чином: «Це явище не нове, через нього пройшли всі держави Західної Європи на шляху до створення держави з абсолютною владою» [63, с. 193]. Утвердившись у Галичі, князь Роман почав боротьбу з непокірним боярством. У першу чергу він вигнав Кормильчичів – керманічів ворожої йому партії прихильників Ігоревичів [53, с. 369]. Усунуті були також прихильники проугорської партії. На думку В. Пашути [60, с. 154], яку згодом підтримав М. Котляр [42, с. 132], конфіскованими земельними володіннями бояр-опозиціонерів Роман Мстиславович наділив «молоде» або «служиве» боярство і зміцнив князівський домен.

Б. Рибаків писав, що Роман розселяв на своїх землях полонених, турбуючись про збагачення свого князівського домена [68, с. 515]. І. Крип'якевич зауважив, що князь Роман перейняв державні доходи, які перед цим захопили бояри [45, с. 111]. Варто також додати й те, що частина земель була роздана служилим людям.

Про боротьбу з боярами достатньо багато розповідають В. Кадлубек і «Велика хроніка». У них можна дізнатися про те, що Роман Мстиславович нещадно знищував своїх ворогів, «применя все виды мучения», він «является для своих граждан более чудовищным врагом, чем для неприятелей» [7, с. 137]. В. Кадлубек навіть уклав в уста князя Романа такі слова: «Мед зручніше добувати, якщо притиснеш бджолиний рій, а не розпустиш його» [86, с. 112], які належать до питання боротьби з опозиційними боярами. Однак показовим є той факт, що руські літописи не згадують про нібито тиранічні вчинки Романа. Навпаки, вони його «поетично зображують удатним богатирем, а страшним, як Мономах, тільки для невірних чужоземців» [39, с. 129]. Виходячи з цього, треба відмітити, що В. Кадлубек і автор «Великої хроніки» значно перебільшують, характеризуючи Романа Мстиславовича. При цьому, незаперечним є рішуче придушення опору ворожих сил князем із метою утвердження сильної влади в Галичі.

Варто звернути увагу на оповідання, уміщене в «Суздальському літописі» під 1202 р. Тут подано повідомлення про порозуміння великого князя київського Рюрика Ростиславовича з чернігівськими Ольговичами. Разом вони вирішили йти військовим походом проти князя Романа, щоб відібрати в нього Галичину і настановити там князя з родини Ольговичів. Довідавшись про це, Роман Мстиславович зібрав галицькі та волинські війська і вирушив походом на Київ. «Тоді Володимировичі покинули Рюрика й поїхали до Романа, а й чорні клобуки зібралися всі й поїхали до Романа» [30, с. 94]. Коли галицько-волинський князь підійшов до Києва, народне віче проголосило Романа своїм князем, далі мешканці міста самі відкрили йому Подільську браму на Копиревому кінці. Такі дії киян переконують у тому, що Роман «уже мав славу енергійного й талановитого володаря і від нього надіялися київські патріоти, що він поверне Києву блиск і могутність із часів Володимира Великого й Ярослава Мудрого» [19, с. 187]. Аналогічної думки дотримуються П. Толочко і О. Толочко, зауважуючи, що в «особі волинського князя багато хто бачив державного діяча, здатного відновити єдність країни» [77, с. 257].

Роман Мстиславович відрядив послів до Рюрика Ростиславовича й Ольговичів на Гору, де була укладена угода: Ольговичі мали повернутися на Чернігівщину, Рюрик зрікався Києва та їхав до Вручя (Овруча), отримавши свою стару волость у Руській землі. Сам князь Роман вирішив не залишатися у Києві, а повернувся до Галича. «Суздальський літопис» повідомляє, що Всеволод Велике Гніздо і Роман Мстиславович посадили князем у Києві двоюрідного брата Романа – луцького князя Інгваря Ярославовича [30, с. 94]. Останній у «Густинському літописі» іменується намісником Романа [62, с. 328]. На думку О. Головка, Інгвар Ярославович дійсно виконував функцію князя-намісника Романа Мстиславовича в Києві [16, с. 153]. Натомість Л. Войтович вважає, що князь Роман зберіг вірність угоді 1170 р., згідно з якою старшинство серед волинських князів переходило до Ярослава Ізяславовича і його нащадків. Саме цим дослідник пояснює той факт, що Інгвар Ярославович у липні 1201 р. став київським князем [9, с. 477]. Однак останнє твердження є малообґрунтованим. Як правильно зауважив І. Крип'якевич, брати і племінники Романа окремої політики не вели, в усьому підкорювалися князеві [45, с. 109].

Зауважимо, що підкреслюючи велике значення володимиро-суздальського князя, автор «Суздальського літопису» дещо перебільшує його вплив на Русі. Беззаперечним є те, що Всеволод Велике Гніздо був могутнім правителем, сини якого князували у Переяславі (Ярослав) і Новгороді (Святослав). Але у київських справах Роман Мстиславович відіграв значно вагомішу роль, адже галицько-волинський князь змусив Рюрика Ростиславовича підкоритися своїй волі.

Необхідно зазначити, що в науковій літературі немає однозначного погляду на датування описаного вище походу галицько-волинського князя на Київ. Так, М. Бережков уважав, що це відбулося 1200 р. [4, с. 86]. С. Соловійов [71, с. 559], Л. Махновець [53, с. 368] і Л. Войтович [9, с. 477] сходяться на думці, що похід був 1201 р., В. Пашуто [61, с. 115], Б. Рибаків [68, с. 495], І. Крип'якевич [45, с. 111], М. Котляр – 1202 р. [42, с. 157]. М. Грушевський уважав, що ці події

відносилися до 1200–1201 рр. [26, с. 224]. О. Головко відмічає, що похід відбувся в кінці 1200 – на початку 1201 рр. [17, с. 230], що є найвірогіднішим.

Підтвердженням залежності Києва від Романа Мстиславовича є військові походи галицько-волинського князя на половців із метою відведення загрози їхніх нападів на Руську землю. Перший переможний похід відбувся взимку 1200–1201 рр. Спочатку половці вдерлися на Переяславщину і Київщину. Князь Роман наздогнав нападників уже тоді, коли вони поверталися назад, за р. Рось: «... узяв (Роман) половецькі вежі й привів багато полонених. Він відібрав також від них (половців) дуже багато християн (невільників)» [30, с. 94]. Зауважимо, що похід князя Романа відбувся без підтримки інших впливових князів Південно-Західної Русі.

Правда, похід на половців міг бути викликаний ще однією причиною – Роман Мстиславович мав дружні відносини з Візантією. Відомо, що у травні 1200 р. у Константинополі було посольство від галицько-волинського князя, яке очолював боярин Твердята Остромирич [65, с. 78–79]. Наявність цього посольства є доказом добросусідських відносин. На думку О. Майорова, князь Роман у цей час удруге одружився. Його обраницею стала родичка візантійського імператора Олексія III Ангела – Єфросинія. Шлюб «мав укріпити новий воєнно-політичний союз» [55, с. 258]. Л. Войтович пише, що союз із Візантією «не тільки підняв престиж Романа, але й сприяв його закріпленню на галицькому престолі» [9, с. 476].

Дійсно, галицько-волинський князь Роман уклав із Візантією союзну угоду про спільні дії проти половців. Невипадково візантійський історик М. Хоніят повідомляє (під 1200 р.), що похід князя Романа на половців був викликаний жалем до людей Візантії, над якою нависла половецька загроза (особливо після болгарсько-половецької угоди 1186 р.). За словами М. Хоніята, князь галицький Роман, швидко приготувавшись, зібрав хоробру і численну дружину, напав на куманів (половців), розграбував і спустошив їхню землю. Повторив це декілька разів, зупинивши набіги куманів, надавши єдиновірному народу несподівану допомогу [82, с. 245–246]. Історик також пише про те, що Роман Мстиславович розпочав боротьбу з половцями на прохання імперії, поступаючись благанням свого архіпастиря.

Візантійський історик Ф. Скутаріот у «Хроніці Аноніма Сафи» пише, що наступного року після куманів (половців), влахи, вирушивши в похід, без втрат повернулися додому. Вони не переставали б нападати на Візантію, якби не найхристиянніший народ роси не виступив мужньо проти них на прохання імператора. Правитель Галичини Роман зібрав численне й достославне військо, раптово напав на землю куманів, зруйнував і знищив її, зробивши це багато разів на славу християнській вірі. Так він зупинив набіги куманів [55, с. 262].

Не можна забувати і ще про один важливий чинник. Зайнявши пониззя Дністра і Дунаю, половці перекрили торговельний «Бурштиновий шлях» від Балтійського моря через Галич по Дністру до Понту (Чорного моря). Це могла бути якраз головна причина військового походу Романа Мстиславовича на половців, адже від виходу до моря залежала торгівля в південно-східному напрямі.

Незалежно від причин, що зумовили військовий похід, він виявився вдалим. Унаслідок цього до Галицько-Волинського князівства знову були приєднані території пониззя Дністра і Дунаю, удалося відвернути половецьку загрозу від Візантії. Авторитет князя Романа значно зріс не тільки на Русі, а й за її межами.

Встановлення влади Романа Мстиславовича над Києвом викликало обурення в Рюрика Ростиславовича. Він на початку січня 1203 р. разом із чернігівськими Ольговичами і половцями зайняли, пограбували і попалили Київ. Крім того, половці вбили старих ченців і черниць, а молодих ченців, черниць і мешканців міста взяли у полон. Із церков забирали ікони, посуд, одяг і книги. Із купців-чужоземців узяли тільки контрибуцію. Літописець так охарактеризував те, що сталося: «... такого лиха не було над Києвом від хрещення» [30, с. 94]. Усе це зробив Рюрик, щоб відомстити киянам за їхній перехід на бік Романа, той Рюрик, який донедавна завзято боронив Київ від половців. Після такого страшного погрому міста, князь Рюрик не зостався у Києві, а відправився у Вручій, залишивши в столиці свою військову залогу. На думку М. Грушевського, справжнім автором другого погрому Києва був володимиро-суздальський князь Всеволод Велике Гніздо, оскільки він, згідно з даними «Суздальського літопису», дуже легко пробачив руйнування

Руської землі, будучи «боголюбивим» і «милосердним» [26, с. 227]. Такої ж думки щодо справжнього ініціатора погрому Києва дотримується і Г. Вернадський [с. 244].

Дізнавшись про трагічні події, Роман Мстиславович вирушив до Вруччя. 16 лютого 1203 р. було укладено угоду, згідно з якою Рюрик Ростиславович став правителем Києва, відмовившись при цьому від союзу з Ольговичами і половцями. Підтвердженням вищого статусу Романа, ніж Рюрика є те, що у Візантії визнавали Романа Мстиславовича великим князем (igemon), а Рюрика – лише правителем (dieron) Києва [82, с. 245–246]. Цілком можливо, що київські справи не пройшли без втручання Всеволода Велике Гніздо. Проте, на наш погляд, є помилковою думка Дж. Феннела про те, що реальна влада на Русі, як і раніше, була в руках суздальського князя [81, с. 64]. Натомість слушною є теза О. Головка [15, с. 16], яку згодом підтримав М. Кучинко, згідно з якою князь Роман створив систему «колективного патронату» над столицею двох наймогутніших володарів на Русі [48, с. 173–174; 49, с. 344]. О. Майоров називає цю систему «колективним сюзеренітетом» [55, с. 713].

Саме тут яскраво проявилася мудрість, витривалість і гнучкість галицько-волинського князя Романа, його прагнення встановити мир у Руській землі. Як наслідок – союз Рюрика Ростиславовича з Ольговичами і половцями було зруйновано, а вже в першій половині 1203 р. відбувся спільний військовий похід князів Романа Мстиславовича, Рюрика Ростиславовича з племінниками Мстиславовичами і сина Всеволода Велике Гніздо – Ярослава переяславського на половців. На думку О. Головка, цим походом Роман здійснив свій намір – розколоти, посварити й ослабити своїх суперників [16, с. 162].

Похід цей виявився дуже вдалим. Закінчився він повною перемогою і взяттям у полон великої кількості половців і визволенням невільників. Із приводу походів Романа Мстиславовича на половців у «Галицько-Волинському літописі» пишеться: «Він бо кинувся був на поганих, як той лев, сердитий же був, як та рись, і губив [їх], як той крокодил, і переходив землю їх, як той орел, а хоробрий був, як той тур, бо він ревно наслідував предка свого Мономаха ...» [53, с. 368].

Проте в середовищі руських князів, які поверталися з походу, на раді у Треполі виникла суперечка щодо розподілу волостей у Руській землі відповідно до особистого внеску в її захист. Розгніваний Роман Мстиславович «піймав Рюрика, післав (його) до Києва й постриг у черці, так само його жінку й дочку ...» [30, с. 99]. Згідно з даними «Новгородського літопису», волинський боярин-воєвода Вячеслав того ж літа був направлений князем Романом до Києва, щоб там постригти Рюрика у ченці [58, с. 240]. Крім того, Роман Мстиславович забрав у Рюрика всі його волості у Руській землі. М. Хоніят із цього приводу написав, що Роман, як міцніший силою і славніший мистецтвом, здобув перемогу, при цьому також знищив багато куманів, які допомагали в боротьбі Рюрику, складаючи сильнішу і могутнішу частину його війська [82, с. 245–246].

Підпорядкувавши собі Київ, Роман Мстиславович пробув у ньому два тижні й відправився до Галича, залишивши правителем у Києві Інгваря Ярославовича. Синів Рюрика – Ростислава і Володимира забрав із собою як політичних заручників. Згодом, на прохання Всеволода Велике Гніздо, князь Роман настановив правителем у Києві зятя володимиро-суздальського князя – Ростислава Рюриковича [30, с. 96], який мусив підкорятися волі галицько-волинського князя, фактично ставши його васалом. Чернігівські ж Ольговичі визнали такий стан справ на Русі.

У Я. Длугоша під 1205 р. є повідомлення про короточасне зайняття київського престолу смоленським князем Святославом Мстиславовичем, який нібито дізнався, що в Києві немає князя і отримав схвалення киян. Довідавшись про це, князь Роман із військом прийшов до Києва і з соромом вигнав Святослава Мстиславовича, посадивши на київському столі Ростислава Рюриковича, якого випустив із полону. Так само випустив із полону і Володимира Рюриковича, щоб ширше був розголос про його могутність та милосердя і щоб зростала повага до його імені, щоб легше було здійснити похід проти Польщі, до якого він того року готувався [87, с. 350].

Отже, Роман Мстиславович фактично став господарем у Руській землі, піднісши свою владу над Києвом. На наш погляд, це стало можливим завдяки успішним походам на половців, оскільки військові перемоги різко піднесли авторитет галицько-волинського князя. М. Грушевський слушно зауважив, що ці фактори зробили князя «зверхником українських земель» [27, с. 9]. Дійсно,

у землях Південно-Західної Русі в ті часи не було жодного настільки могутнього князя. Не випадково «Галицько-Волинський літопис» називає Романа Мстиславовича «великим князем», «вікопомним самодержцем усієї Русі» [53, с. 368]. Цікаво, що це є перше вживання терміну самодержець щодо руського князя у літописі.

П. Толочко й О. Толочко вірно зауважили, що відновлення політичної єдності Південної Русі від Карпат і Дунаю до Дніпра «було видатною подією в її державному житті, хоча й не здавалося Романові кінцевою метою його державницьких амбіцій» [77, с. 257]. Про те, що князь Роман не просто прагнув мати велику владу, а й хотів максимально використати її для розв'язання нагальних проблем Русі, переконливо свідчить проект «доброго порядку». Зміст цього проекту під 1203 р. першим переказав російський історик В. Татищев [73, с. 169–170].

Роман Мстиславович у своїй політичній програмі «доброго порядку» планував для зміцнення Русі ввести нову систему взаємовідносин між князями: шість найсильніших («старших») князів (суздальський, чернігівський, галицький, смоленський, полоцький і рязанський) мали спільно обирати великого князя київського й присягати йому на вірність хресним цілуванням. Інші, незначні за впливом князі («молодші»), повинні були прийняти рішення «старших», виконувати їхні рішення та доручення.

Великий князь київський мав залишати свого старшого сина у своїй землі, молодшим синам надати уділи там же або в Руській землі. У своїх володіннях князі повинні були передавати владу після смерті старшому синові, інші ж сини мусили підкорятися старшому братові (запровадження майорату або примогенітури). Якщо ж у князя не було сина, влада мала перейти до старшого брата. Коли ж не було й брата, влада переходила до старшого в роді. У випадку виникнення князівських міжусобиць, великий князь київський мав право засудити нападника й помирити ворогів, у разі потреби, застосувати військову силу разом із місцевими князями для відновлення порядку. У ситуації, коли одному з князів загрожували б іноземні вороги і він сам не міг би дати збройну відсіч, великий князь київський, узгодивши з іншими «старшими» князями, направляє допомогу від усієї Русі. Всім шістьом «старшим» князям Роман надіслав грамоти для ознайомлення з проектом [73, с. 170].

Отже, основна мета проекту «доброго порядку» – запровадження у шести основних руських князівствах майорату з метою забезпечення цілісності Русі, на чолі якої мав стояти могутній великий князь київський. Задум Романа Мстиславовича – це ідея, яка могла сконсолідувати князів, об'єднати руські землі в одне ціле, припинити князівські міжусобиці, процес послаблення ролі Русі в європейській політиці.

Однак цьому проекту не судилося здійснитися. На пропозицію князя Романа зустрітися на з'їзді у Києві й обговорити це питання з метою створення чіткого статуту, князі не погодились, вигадуючи при цьому різні відмовки, а Всеволод Велике Гніздо прямо відмовив Романові Мстиславичу. Це переконливо свідчить про те, що князі остерігалися прагнень галицько-волинського правителя зменшити їхній суверенітет. Навіть володимиро-суздальський князь не наважився приїхати на з'їзд, де міг підпасти під владу Романа Мстиславовича. Незважаючи на ці обставини, галицько-волинський князь залишався повноправним господарем усієї Правобережної України-Русі. «Суздальський літопис» подає повідомлення, що мир на Русі настав після хресного цілування Ольговичами, Всеволодом Велике Гніздо і Романом Мстиславовичем [30, с. 95]. Відбулося це 1204 р.

Великий авторитет галицько-волинського князя підтверджується характером його відносин із європейськими правителями. Добрими вони були з Андрієм II (Ендре), якого князь Роман підтримував у боротьбі за угорський престол проти його брата Імре, союзника німецького імператора Оттона IV Вельфа. У першій половині 1205 р. Андрій II став угорським королем. Відомо також, що між Романом, Андрієм II і польським князем Лешком Бялим існувала угода, згідно з якою у разі загибелі одного з правителів, інші мали опікуватися його дітьми, взявши їх під свій захист [53, с. 370].

Були широковідомі на Русі та за її межами зв'язки князя Романа з візантійським імператорським двором і папою Римським. Саме цим пояснюється поява напівлегенд, пов'язаних із іменем галицько-волинського князя. Перша – це оповідання про втечу візантійського імператора

Олексія III Ангела до Галичини після взяття хрестоносцями в облогу Константинополя під час IV Хрестового походу в 1203 р. Олексій III був милостиво і прихильно прийнятий князем Русі Романом і деякий час перебував у нього [62, с. 327].

В «Новій церковній історії» 1294–1313 рр. Бартоломео дель Фіядоні (Птолемей із Лукки) писав, що візантійський імператор Аскарій з Константинополя попрямував до Херсонесу, звідти до Галатії, яка нині є частиною Русі [55, с. 215]. Дослідник М. Котляр вірно підмітив, що в іноземних джерелах, особливо арабських, візантійські імператори іменуються «Ласкарісами» незалежно від їх справжніх імен [43, с. 95]. О. Майоров уважає, що це міг бути тільки Олексій III [55, с. 226].

Недостатньо з'ясованими є зв'язки галицько-волинського князя з папою Римським Інокентієм III. Із ним пов'язане оповідання про приїзд до Романа Мстиславовича послів від папи Римського 1204 р. Однак руські літописи про це не згадують. Перше повідомлення про папських послів зустрічаємо значно пізніше, у виданні «Библиотека Российская историческая» [5, с. 299–301]. У ньому пишеться, що папа Римський, дізнавшись про славні перемоги князя Романа, прислав до нього послів із пропозицією перейти до католицької віри. За це він обіцяв Романові королівську корону і допомогу меча Св. Петра для подальших завоювань. Але Роман Мстиславович рішуче відмовився від такої пропозиції Інокентія III, виразивши таким чином своє ставлення до католицизму.

На думку О. Майорова, розповідь про посольство папи Римського до князя Романа з'явилася у вигляді редакційного доповнення в «Кенігсбергському літописі» з ще ненадрукованої «Історії Російської» В. Татищева [55, с. 180]. Історик церкви Є. Голубинський заперечував факт існування посольства Інокентія III до князя Романа, мотивувавши це тим, що в папському архіві й літописах відсутні будь-які згадки про цю подію, а також вказав на звістку Я. Длугоша про двох польських єпископів, які виконували роль послів до князя Романа 1205 р. [20, с. 598]. В. Абрахам уважає, що посольство від папи Римського могло бути пов'язаним із участю князя Романа у боротьбі за імператорську корону в Священній Римській імперії [89, с. 98–99].

Не можна не погодитися з М. Грушевським, який не відкидає можливості приїзду папських послів до галицько-волинського князя, слушно зазначаючи, що це оповідання «має вже виразні сліди Романової легенди (образ грізного Романа), з другого – сліди пізнішої емуляції з латинством» [27, с. 12]. Дійсно, художнє оформлення оповідання може відноситися до пізніших часів, проте факт приїзду послів є цілком реальним, адже у цей час католицька церква змогла поширити свій вплив на схід унаслідок падіння Візантії 1204 р. Папа Римський закономірно був зацікавлений у подальшому поширенні католицизму, відповідно з його боку цілком могла прозвучати вищезгадана пропозиція галицько-волинському князеві. Підтвердженням цього є те, що 7 жовтня 1207 р. Інокентій III звернувся до духовенства і народу Русі з посланням, у якому йшла мова про необхідність об'єднання [98, с. 3–4]. Того ж року на Русь відправилось папське посольство на чолі з кардиналом Григорієм для реалізації послання. Варто також зауважити, що за папства Інокентія III були короновані правитель Кілікії – Левон II (січень 1198 р.) і правитель Болгарії Іван Калоян (листопад 1204 р.).

На характері відносин князя Романа з папою Інокентієм III також відбивалися його відносини з німецькими правителями. Галицько-волинський володар підтримував родину Гогенштауфенів у її боротьбі за імператорський престол Священної Римської імперії. Відповідно він виступав проти родини Вельфів, яких у ті часи підтримував папа Римський. А те, що стосується Романової «ревності до православ'я й жорсткості до католицизму, то це ледве чи можливе в князя, що був сином польської княжни й виховувався на західноєвропейських, отже католицьких дворах» [19, с. 209]. О. Майоров уважає, що зміни у ставленні Романа Мстиславовича до католицької церкви відбулися в останні роки його життя і були пов'язані з подіями IV Хрестового походу, захопленням і пограбуванням Константинополя, яке викликало загальне обурення на Русі [55, с. 208, с. 718]. Л. Войтович пише, що відмова Романа Мстиславовича прийняти королівську корону з рук папи Римського Інокентія III відбулася внаслідок переговорів із Олексієм III [11, с. 121].

Отже, повідомлення про приїзд папських послів несе в собі цілком вірогідний історичний факт і є дуже важливим, оскільки повідомляє про європейський напрям зовнішньої політики Романа Мстиславовича.

На думку О. Майорова, саме 1203 р. князь Роман міг відвідати Ерфурт, де зустрівся з Філіппом Швабським, який був одружений з рідною сестрою (Гриною) другої дружини галицько-волинського князя (Єфросинії) [55, с. 294]. Учений вважає, що проект «доброго порядку» виник під впливом відвідин Романом Мстиславовичем Німеччини влітку 1203 р., ймовірно восени того ж року [55, с. 294]. Л. Войтович допускає, що зустріч двох монархів відбулася при дворі тюринзького ландграфа Германа [9, с. 478, 484; 11, с. 409], а також можливість укладення союзної угоди з Тевтонським орденом у 1203–1204 рр. [10, с. 349].

Відносини Романа Мстиславовича з польськими князями були непростими. 1204 р. між ним і малопольським князем Лешком Бялим виник конфлікт. Необхідно зауважити, що після смерті Мешка III Старого 13 лютого 1203 р. Лешко Бялий фактично став сюзереном польських земель. Дізнавшись про смерть Мешка III, Роман захотів отримати винагороду від Лешка Бялого за свою попередню допомогу. Однак той не погодився на це. Тоді 1204 р. галицько-волинський князь пішов військовим походом на Малу Польщу до Сандомира, «... два города взя и много попустоши ... воспятися не взял мира» [5, с. 300–301].

Наступний похід Романа Мстиславовича до Сандомира був зумовлений тим, що на запрошення краківської громади, після короткого князювання великопольського князя Владислава Тонкононого, Лешко Бялий відмовився повернутися туди, викликавши гнів у князя Романа. Галицько-волинський князь вирушив до Сандомира, «... нача более разоряти и села жечи» [5, с. 300–301]. Метою цього походу була помста Лешкові Бялому через невплату грошей за колишню допомогу. Малопольському князю необхідний був мир, тому він направив послів до Романа Мстиславовича, який відповів, що не хоче більше плюндрувати польські землі, а вимагає заплатити сріблом або віддати Люблінщину [5, с. 300–301].

Зроблений вище огляд основних подій, пов'язаних із зовнішньополітичними відносинами князя Романа, засвідчує його високий авторитет на міжнародній арені, особисту могутність, а відтак і вагому роль новоствореного Галицько-Волинського князівства.

Об'єднання Галицького і Волинського князівств у одне ціле мало велике значення для України-Русі, оскільки на відміну від поліетнічної Старокиївської держави нове державне утворення «розвивається тепер на єдиному українському ґрунті» [74, с. 163]. Це, безумовно, сприяло внутрішній консолідації. Утворення князем Романом нового державного утворення стало наслідком великих зусиль. На думку Н. Полонської-Василенко, «Галицько-Волинська держава під проводом люблених на Волині князів із старшої лінії Мономаховичів, природно стала спадкоємницею Київської держави, з якою в'язала її не лише генеалогія князів, але й національний склад населення, і спільна історична традиція» [63, с. 193].

Кордони Галицько-Волинського князівства за часів Романа Мстиславовича простягалися від Карпат і Сяну на заході до Дніпра на сході, від Дорогичина на півночі до Дунаю на півдні. Загальна площа Галицько-волинської держави склала близько 400 тис. квадратних кілометрів, що ставило її в один ряд із найбільшими тогочасними європейськими державами – Священною Римською імперією і Угорським королівством. З-поміж руських князівств більшу територію за Романові володіння мала лише Новгородська земля.

Усередині Галицько-Волинського князівства Роман Мстиславович активно реалізовував політику зміцнення своєї влади. Із цією метою він знищував будь-який опір, особливо з боку непокірних бояр. Приборкання боярського свавілля було прогресивним явищем, оскільки зміцнювало державність, «а це в умовах зрілого етапу феодальної формації сприяло еволюції виробничих сил і піднесенню міст, населення яких ще терпіло гніт від боярського насилля» [39, с. 127]. На думку М. Грушевського, боротьба з боярством, як і боротьба з половцями, безперечно, підвищувала авторитет Романа в народі, робила його особливо популярним [27, с. 14]. Найкращим проявом високого авторитету й популярності Романа Мстиславовича є прихильність галицької громади до його сина Данила після смерті батька, підтримка на Волині великої княгині Романової, яка залишилася з малолітніми синами.

Наголошення ж деякими авторами на надмірній жорстокості князя Романа не відповідає дійсності. Підтвердженням цьому є те, що він поведився суворо не з усіма боярами. Серед них він мав чимало прихильників, які допомагали йому творити нову державу. Переважно це було т. зв.

«молоде» або «служиве» боярство, яке поступово зайняло місце «старого», «коромолуючого» боярства [60, с. 154].

Заслугою Романа Мстиславовича є реформування ним свого війська. Головними змінами були: заміна кольчуги на вдосконалений панцир, перетворення руської кінноти на важкоозброєну лицарську кінноту. На думку В. Кійка, князь Роман створив одну з кращих кінних дружин у Східній Європі, запровадивши залізні нагрудники і шоломи «латинські» [36, с. 58].

Зміцнивши свою владу в Галицько-Волинському князівстві, Роман Мстиславович продовжив активну зовнішньополітичну діяльність, здійснивши 1205 р. військовий похід на захід, про що тогочасні джерела подають мало інформації. Мета походу в руських літописах також не називається. Лише французький хроніст середини XIII ст. Альбрік з монастиря Труа Фонтен (Трьох Джерел) озвучує її. Він писав, що король Русі Роман вирушив зі своїх володінь, маючи намір через Польщу попрямувати до Саксонії, як удаваний християнин хотів зруйнувати церкви, але два брати Лешко і Конрад над річкою Вісла з волі Божої перемогли його і вбили, а всіх тих, хто був з ним розігнали або знищили [90, с. 885]. Цікаво, що під 1227 р. цей же хроніст, пишучи про загибель Лешка Бялого, вдруге згадує про перемогу польських князів над королем Русі Романом [90, с. 921].

У польських джерелах не йдеться про похід князя Романа до Саксонії. Натомість «Річник капітульний краківський» [103, с. 800–801], «Річник короткий» [105, с. 800] і «Річник краківський» [104, с. 836] констатують те, що наймогутніший руський князь загинув унаслідок великої битви під Завихостом від рук братів Лешка і Конрада. Такі історичні джерела, як «Річник Траський» [107, с. 836], «Річник малопольський» [106, с. 162] і «Календар краківський» [100, с. 923] уточнюють дату загибелі князя Романа – день Святих мучеників Гервасія і Протасія (19 червня 1205 р.).

Згідно з «Великою хронікою» князь Лешко Бялий з військом напав, захопив і переміг Романа, який перед цим відмовився платити данину. Також пишеться про те, що багато рутенів, які відступали, потонули у Віслі [7, с. 145]. У такому ж руслі переповідає цю подію пізніша «Хроніка» Дзерви [101, с. 46]. Ці повідомлення роблять враження великого бою і ставлять князя Романа у залежність від Лешка Бялого, однак малопольський князь на той час не міг бути сюзереном Романові. Крім того, у польських хроніках виразно простежується тенденція возвеличення малопольських князів.

Я. Длугош (під 1205 р.) виводив причину конфлікту між галицько-волинським і польськими князями з бажання Романа Мстиславовича приєднати до своїх володінь Люблінщину, яку він прагнув отримати від Лешка Бялого через несплату за попередню допомогу, але дістав негативну відповідь. Збираючись у військовий похід, Роман погрожував не тільки розорити Польське королівство, а й знищити божественну гілку латинян. Коли він захотів отримати благословіння від володимирського єпископа, той відповів відмовою, через що виник конфлікт. Далі була місячна облога Любліна, після чого – відкинута пропозиція миру і розгром руського війська князями Лешком і Конрадом під Завихостом. Князь Роман гине, перепливаючи Віслу. Перед цим Романові наснився віщий сон: нібито згряя щігликів налетіла з боку Сандомира і поїла горобців [93, с. 241–243]. Із цього приводу М. Грушевський писав, що оповідання Я. Длугоша – це Романова легенда, а не історія [27, с. 15].

Необхідно зауважити, що Роман Мстиславович мав тісні стосунки зі Священною Римською імперією. Підтвердженням цьому є добрі відносини з Гогенштауфенами, а також запис в синодику одного з найпривілейованіших німецьких монастирів – бенедиктинського монастиря Св. апостолів Петра і Павла в Ерфурті під 19 червня 1205 р. – «Роман, король руський, дав нам 30 марок» [55, с. 132], що складало близько 7 кг срібла. О. Майоров вважає, що це свідчить про прямі контакти з королем Філіппом Швабським [55, с. 132], допускає особисті відвідини монастиря Романом [55, с. 138]. До речі, Ерфурт був володінням родини Гогенштауфенів.

Отже, участь галицько-волинського князя в німецькій політиці є цілком вірогідною. Пройшовши через Польщу в Саксонію, Роман прагнув нанести удар її володарю – імператору Оттонові IV Брауншвейгському, тим самим допомогти синові Фрідріха I Барбаросси – Філіппові Швабському в його намаганні посісти імператорський трон. Але на території Польщі галицько-волинський князь натрапив на Лешка Бялого, союзника Вельфів. На думку Г. Лябуди, у першій

половині 1205 р. існував політичний союз князя Романа і великопольського князя Владислава Тонкононого [97, с. 144–145]. Н. Щавелева зазначає, що посварив Романа Мстиславовича з Лешком Бялим якраз Владислав Тонконогий з метою завадити галицько-волинському князеві надати допомогу Філіппові Швабському, проти якого виступив датський король Вальдемар II [86, с. 152].

У «Суздальському літописі» знаходимо наступні слова: «Того ж року (1205) пішов Роман галицький на ляхів і зайняв два лядські городи. Але як дійшов до ріки Висли, відїхав сам із малою дружиною від свого війська, а ляхи наїхали, вбили його й побили коло нього дружину» [30, с. 96]. Так, поставивши перед собою велику мету, в розквіті сил, через прикрий випадок – польську засідку загинув видатний державний діяч України-Русі князь Роман Мстиславович. Він був правителем, велична слава якого розійшлася далеко за межі Галицько-Волинського князівства. Той факт, що у Польщі Романова смерть зробила настільки велике враження, що навіть Лешко Бялий наказав збудувати каплицю на честь Св. Гервасія і Протасія, у день яких було вбито руського князя, свідчить, що «Роман вибрав ся був на Польщу з дуже серйозними замірами ...» [27, с. 15–16]. Однак планам галицько-волинського князя не судилося здійснитися. З його смертю Русь фактично втратила унікальну можливість відновити свою попередню славу. На думку Л. Войтовича, князь Роман «був політиком європейського масштабу, який реально впливав на перебіг подій у Європі» [10, с. 228].

Далі у літописі читаємо: «Галичани приїхали, взяли свого князя мертвого, понесли його до Галича й поховали в церкві Святої Богородиці» [30, с. 96]. Натомість Я. Длугош [93, с. 242], М. Стрийковський [108, с. 284] стверджують, що князя Романа поховали у Володимирі. До такої думки схиляються І. Крип'якевич [45, с. 113] і Л. Войтович [9, с. 488]. Проте М. Грушевський з цього приводу зазначив, що це, мабуть, хибний здогад Я. Длугоша [27, с. 506].

У «Каталогах краківських єпископів» XVI ст. пишеться, що могутній князь Русі Роман із численним військом був розбитий князями Лешком і Конрадом під Завихостом, спочатку похований у Сандомирі, а після викупу його тіло було передане русичам [11, с. 281–282]. На думку О. Головка, князя Романа поховали в Сандомирі, згодом обміняли тіло на полонених [16, с. 192]. Згодом О. Головка дійшов висновку, що князя поховали у збудованій ним церкві Св. Пантелеймона в Галичі [14, с. 22–23]. Його висновок підтримав Л. Войтович [11, с. 292].

Отже, утвердження Романа Мстиславовича у Галичі і створення Галицько-Волинського князівства поставило князя на одне з перших місць серед руських князів, дало можливість заявити про свої права на Київ і об'єднати землі України-Русі від Карпат до Дніпра. Князь Роман увійшов до історії не лише як хоробрий військовий полководець, а й як державний діяч. Він був ініціатором надзвичайно необхідного на той час проекту «доброго порядку», що мав на меті припинити князівські чвари, посилити центральну владу великого князя київського, перетворити Русь на федерацію. Підтвердженням могутності галицько-волинського князя є те, що сусідні правителі, у переважній більшості, прагнули краще підтримувати з ним добрі відносини, ніж ворогувати. Утворення Галицько-Волинського князівства є визначною подією в історії України. Як вірно зауважив М. Грушевський, на крайньому заході українських земель з'явився новий політичний центр, значніший за Київ, що й надалі задавав тон українській політиці [26, с. 222]. Не можна не погодитися зі словами П. Толочка і О. Толочка, що князь Роман в умовах бурхливого дроблення Русі на невеликі князівства «був одним із небагатьох політичних діячів кінця XII – початку XIII ст., що стояли на рівні тих завдань, які висувалися перед країною силами, котрі відстоювали загальноруську єдність» [77, с. 258].

Література

1. Александров Д. Н. Феодалная раздробленность Руси / Д. Н. Александров. – М.: Экслибрис-Пресс, 2001. – 479 с.
2. Андрияшев А. М. Очерк по истории Волынской земли до конца XIV ст. / А. М. Андрияшев. – К.: Тип. Имп. ун-та Св. Владимира, 1887. – 234 с.
3. Батюшков П. Н. Волынь. Исторические судьбы Юго-Западного края / П. Н. Батюшков. – СПб.: Обществ. польза, 1888. – 430 с.
4. Бережков Н. Г. Хронология русского летописания / Н. Г. Бережков. – М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 376 с.

5. Библиотека Российская историческая, содержащая древние летописи и всякие записки, способствующие к объяснению истории и географии российской древних и средних времен / Сост.: С. С. Башилов, И. И. Тауберт. – СПб.: Имп. АН, 1767. – Ч. 1. – 351 с.
6. Брайтчевський М. Ю. Твори / М. Ю. Брайтчевський. – К.: В-во ім. О. Теліги, 2004. – Т. 1. – 720 с.
7. «Великая хроника» о Польше, Руси и их соседях XI–XIII вв. / Сост. Л. М. Попова, Н. И. Щавелева; под ред. чл.-кор. АН СССР В. Л. Янина. – М.: Изд-во МГУ, 1987. – 260 с.
8. Вернадский Г. В. Киевская Русь / Г. В. Вернадский / Пер. с англ. Е. П. Беренштейна, Б. Л. Губмана, О. В. Строгановой; под ред. Б. А. Николаева. – Тверь: ЛЕАН; М.: АГРАФ, 1999. – 448 с.
9. Войтович Л. В. Княжа доба на Русі: портрети еліти / Л. В. Войтович. – Біла Церква: Вид. О. Пшонківський, 2006. – 784 с.
10. Войтович Л. В. Галицько-Волинські етюди / Л. В. Войтович. – Біла Церква: Вид. О. Пшонківський, 2011. – 480 с.
11. Войтович Л. В. Галич у політичному житті Європи XI–XIV століть / Л. В. Войтович. – Л.: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2015. – 478 с.
12. Волощук М. Роман Мстиславич – видатна постать української історії / М. Волощук // Історичний журнал. – 2005. – № 3. – С. 74-84.
13. Головкин А. Б. Древняя Русь и Польша в политических взаимоотношениях X – первой трети XIII ст. / А. Б. Головкин. – К.: Наук. думка, 1988. – 136 с.
14. Головкин А. Б. О месте захоронения галицко-волинского князя Романа Мстиславича / А. Б. Головкин // Древняя Русь. Вопросы медиевистики. – М., 2009. – № 3 (37). – С. 22-23.
15. Головкин О. Б. Південна Русь і полівещький степ у політичній діяльності галицько-волинського князя Романа Мстиславича / О. Б. Головкин // Українська козацька держава: витоки та шляхи історичного розвитку: матеріали Других Всеукраїнських читань. – Черкаси, 1992. – С. 15-17.
16. Головкин О. Б. Князь Роман Мстиславич та його доба: нариси з історії політичного життя Південної Русі XII – початку XIII століття / О. Б. Головкин. – К.: Стило, 2001. – 249 с.
17. Головкин О. Б. Корона Данила Галицького: Волинь і Галичина в державно-політичному розвитку Центрально-Східної Європи раннього та класичного середньовіччя / О. Б. Головкин. – К.: Стило, 2006. – 575 с.
18. Головкин О. Б. Останній похід Романа Мстиславича у джерелах та історичній думці / О. Б. Головкин // УЖ. – 2009. – № 4. – С. 28-47.
19. Голубець М. Велика історія України / М. Голубець: у 2 т. – К.: Глобус, 1993. – Т. 1. – 352 с.
20. Голубинский Е. Е. История Русской Церкви: в 2 т. / Е. Е. Голубинский. – М.: Лиснер, 1880–1900. – Т. 1. – Ч. 1. – 792 с.
21. Горковенко А. В. Меч Романа Галицького. Князь Роман Мстиславич в истории, эпосе и легендах / А. В. Горковенко. – СПб.: Изд. Д. Буланин, 2011. – 480 с.
22. Горский А. А. Русские земли в XIII–XIV веках: пути политического развития / А. А. Горский. – М.: Ин-т российской истории РАН, 1996. – 128 с.
23. Грабовецький В. В. Об'єднання Галицько-волинських земель в єдину державу-спадкоємицю Київської Русі. До 800-річчя утворення Галицько-Волинського князівства / В. В. Грабовецький // Вісник Прикарпатського університету. – 1999. – Сер. Історія. – Вип. 2. – С. 17-26.
24. Грицак П. Галицько-Волинська держава / П. Грицак. – Нью-Йорк: НТШ, 1958. – 176 с.
25. Грушевський М. С. Очерк истории Киевской земли от смерти Ярослава до конца XIV столетия / М. С. Грушевський. – К.: Тип. Имп. ун-та Св. Владимира, 1891. – 541 с.
26. Грушевський М. С. Історія України-Руси: у 11 т., 12 кн. / М. С. Грушевський. – К.: Наук. думка, 1992. – Т. 2. – 634 с.
27. Грушевський М. С. Історія України-Руси: у 11 т., 12 кн. / М. С. Грушевський. – К.: Наук. думка, 1993. – Т. 3. – 588 с.
28. Гуржій І. Об'єднувач галицько-волинських земель / І. Гуржій // Україна в Центрально-Східній Європі: з найдавніших часів до кінця XVIII ст. / Відп. ред. В. А. Смолій. – К.: Ін-т історії України НАН України, 2002. – Вип. 2. – С. 392-416.
29. Жданов И. Н. Русский былевой эпос. Исследования и материалы / И. Н. Жданов. – СПб.: Изд. Л. Ф. Пантелеева, 1895. – 631 с.
30. Зі «Суздальського літопису» // Галицько-Волинський літопис / Переклав і пояснив Т. Коструба. – Львів: Вид. І. Тиктор, 1936. – Ч. 1. – С. 94-99.
31. Зубрицкий Д. И. История древнего Галицко-Русского княжества: в 3 ч. / Д. И. Зубрицкий. – Львов: Тип. Ставропиг. ин-та, 1852–1855. – Ч. 3. – 314 с.

32. Иванов П. А. Исторические судьбы Волынской земли с древнейших времен до конца XIV в. / П. А. Иванов. – Одесса: Тип. «Эконом», 1895. – 317 с.
33. Ідзьо В. С. Українська держава в IX–XIII століттях / В. С. Ідзьо. – Л.: Сполом, 2004. – 416 с.
34. Ісаєвич Я. Д. Галицько-Волинська держава: короткий нарис історії галицько-волинських земель в кінці XI–XIV ст. / Я. Д. Ісаєвич. – Л.: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 1999. – 39 с.
35. Карамзин Н. М. История государства Российского / Н. М. Карамзин. – М.: Наука, 1991. – Т. 2–3. – 832 с.
36. Кійко В. І. Військова справа у Галицькому та Волинському князівствах, XI–XIV ст.: дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / В. І. Кійко; Нац. ун-т «Львівська політехніка». – Л., 2009. – 227 с.
37. Клеванов А. История Юго-Западной Руси от её начала до половины XV века / А. Клеванов. – М.: Тип. А. Семена, 1849. – 273 с.
38. Ключевский В. О. Сочинения: в 9 т. / В. О. Ключевский. – М.: Мысль, 1987–1990. – Т. 1: Курс русской истории. – Ч. 1. – 430 с.
39. Костомаров М. І. Історія України в життєписах визначних її діячів / Пер. О. Барвінського / М. І. Костомаров. – К.: Україна, 1991. – 494 с.
40. Котляр М. Ф. До питання про втечу візантійського імператора в Галич у 1204 р. / М. Ф. Котляр // УІЖ. – 1966. – № 3. – С. 112-117.
41. Котляр М. Ф. Роман Великий / М. Ф. Котляр // Історія України в особах IX–XVIII ст. / За ред. В. Замлинського. – К.: Україна, 1993. – С. 107-114.
42. Котляр М. Ф. Галицько-Волинська Русь / М. Ф. Котляр // Україна крізь віки: у 15 т. – К.: Альтернативи, 1998. – Т. 5. – 336 с.
43. Котляр Н. Ф. Дипломатія Южної Русі / Н. Ф. Котляр. – СПб.: Алетейя, 2003. – 300 с.
44. Кралюк П. М. Роман Мстиславович, князь Волинський і Галицький: іст.-біогр. нарис / П. М. Кралюк. – Луцьк: Надстир'я, 1999. – 76 с.
45. Крип'якевич І. П. Галицько-Волинське князівство: 2-ге вид. зі змінами і доповненнями / І. П. Крип'якевич. – Л.: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 1999. – 220 с.
46. Крушинский Л. Исторический очерк Волыни / Л. Крушинский // Труды Волынского губернского статистического комитета на 1867 г. – Житомир: Тип. Шадова и Санкевича, 1867. – Т. 1. – С. 21-96.
47. Купчинський О. Акти та документи Галицько-Волинського князівства XIII – першої половини XIV століть. Дослідження. Тексти / О. Купчинський. – Л.: НТШ, 2004. – 1283 с.
48. Кучинко М. М. Нариси стародавньої і середньовічної історії Волині (від палеоліту до середини XIV ст.) / М. М. Кучинко. – Луцьк: Надстир'я, 1994. – 208 с.
49. Кучинко М. М. Волинська земля в X – першій половині XIV ст.: дис. ... д-ра іст. наук: 07.00.04 / М. М. Кучинко; Волинський держ. ун-т ім. Лесі Українки. – Луцьк, 1998. – 493 с.
50. Левкович І. Нарис історії Волинської землі (до 1914 року) / І. Левкович. – Вінніпег, 1953. – 110 с.
51. Левченко М. В. Очерки по истории русско-византийских отношений / М. В. Левченко. – М.: Изд-во АН СССР, 1956. – 556 с.
52. Линниченко И. А. Взаимные отношения Руси и Польши до половины XIV столетия / И. А. Линниченко. – К.: Ун-тская тип., 1884. – Ч. 1. – 240 с.
53. Літопис руський: За Іпатським списком / Пер. з давньоруської Л. С. Махновець; відп. ред. О. В. Мишанич. – К.: Дніпро, 1989. – 591 с.
54. Майоров А. В. Галицко-Волынская Русь. Очерки социально-политических отношений в домонгольский период. Князь, бояре и городская община / А. В. Майоров. – СПб.: Университетская книга, 2001. – 640 с.
55. Майоров О. В. Галицько-волинський князь Роман Мстиславич. Володар, воїн, дипломат: у 2 т. / О. В. Майоров. – Біла Церква: Вид. О. В. Пшонківський, 2011. – Т. 1. – 318 с.; Т. 2. – 462 с.
56. Масан О. Середньовічна Україна і Німецький орден: недосліджені проблеми взаємовідносин / О. Масан // IV Міжнародний конгрес україністів: доповіді та повідомлення (Одеса, 26–29 серпня 1999 р.). – Одеса; К.; Л., 1999. – Історія. – Ч. 1. – С. 74-79.
57. Назаренко А. В. Древняя Русь на международных путях: междисциплинарные очерки культурных, торговых, политических связей IX–XII вв. / А. В. Назаренко. – М.: Языки русской культуры, 2001. – 784 с.
58. Новгородская первая летопись старшего и младшего изводов / Под ред. и с предисловием А. Насонова. – М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1950. – 640 с.
59. Паршин І. Л. Вектори політики володарів Галицько-Волинської Русі (за матеріалами нарративних латиномовних джерел XIII–XIV століть): автореф. дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01 / І. Л. Паршин; Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича, Ін-т народознавства НАН України. – Л., 2014. – 20 с.
60. Пашуто В. Т. Очерки по истории Галицко-Волынской Руси / В. Т. Пашуто. – М.: Изд-во АН СССР, 1950. – 330 с.

61. Пашуто В. Т. Внешняя политика Древней Руси / В. Т. Пашуто. – М.: Наука, 1968. – 474 с.
62. ПСРЛ. – СПб.: Археограф. комис., 1843. – Т. 2: Ипатьевская и Густинская летописи. – 377 с.
63. Полонська-Василенко Н. Д. Історія України / Н. Д. Полонська-Василенко. – К.: Либідь, 1993. – Т. 1. – 588 с.
64. Пшик В. Про похід Романа Мстиславича на Польщу 1205 р. // Галицько-Волинська держава: передумови виникнення, історія, культура, традиції: тези та повідомлення Міжнар. наук. конф. (Галич, 19–21 серпня 1993 р.). – Л., 1993. – С. 97-99.
65. Путешествие новгородского архиепископа Антония в Царьград в конце 12-го столетия. С предисловием и примечаниями П. Савваитова. – СПб.: Изд. Археограф. комис., 1872. – 187 с.
66. Рамм Б. Я. Папство и Русь в X–XV вв. / Б. Я. Рамм. – М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1959. – 283 с.
67. Рапов О. М. Княжеские владения на Руси в X – первой половине XIII в. / О. М. Рапов. – М.: Изд-во МГУ, 1977. – 262 с.
68. Рыбаков Б. А. Киевская Русь и русские княжества XII–XIII вв. / Б. А. Рыбаков. – М.: Наука, 1982. – 590 с.
69. Свідерський Ю. Ю. Боротьба Південно-Західної Русі проти католицької експансії в X–XIII ст. / Ю. Ю. Свідерський. – К.: Наук. думка, 1983. – 128 с.
70. Смирнов М. П. Судьбы Червонной или Галицкой Руси до соединения ее с Польшей / М. П. Смирнов. – СПб.: Тип. Лермантова, 1860. – 154 с.
71. Соловьев С. М. История России с древнейших времен: в 15 кн. / С. М. Соловьев. – М.: Соцэкгиз, 1959. – Кн. 1. – Т. 1–2. – 810 с.
72. Софроненко К. А. Общественно-политический строй Галицко-Волынской Руси XI–XIII вв. / К. А. Софроненко. – М.: Госюриздат, 1955. – 140 с.
73. Татищев В. Н. История Российская: в 7 т. / В. Н. Татищев. – М.; Л.: Наука, 1964. – Т. 3. – 334 с.
74. Терещенко Ю. І. Україна і європейський світ. Нарис історії від утворення Старокиївської держави до кінця XVI ст.: навч. посібник / Ю. І. Терещенко. – К.: Перун, 1996. – 496 с.
75. Толочко А. П. Принимал ли Роман Мстиславич посольство папы Иннокентия III в 1204 г.? / А. П. Толочко // Ruthenica. – 2002. – Т. 2. – С. 195-204.
76. Толочко О. П. Конституційний проект Романа Мстиславича 1203 р.: спроба джерелознавчого дослідження / О. П. Толочко // УІЖ. – 1995. – № 6. – С. 22-36.
77. Толочко О. П., Толочко П. П. Київська Русь / О. П. Толочко, П. П. Толочко // Україна крізь віки: у 15 т. – К.: Альтернативи, 1998. – Т. 4. – 352 с.
78. Толочко П. П. Киев и Киевская земля в период феодальной раздробленности XII–XIII вв. / П. П. Толочко. – К.: Наук. думка, 1980. – 222 с.
79. Томашівський С. Українська історія: нарис / С. Томашівський. – Львів: Вид-во «Вчора і нині», 1919. – Т. 1: Старинні часи і середні віки. – 154 с.
80. Федака С. Д. Політична історія України-Русі доби трансформації імперії Рюриковичів (XII століття) / С. Д. Федака. – Ужгород: Вид-во В. Падяка, 2000. – 339 с.
81. Феннел Дж. Кризис средневековой Руси. 1200-1304 / Пер. с англ. В. В. Голубчикова / Дж. Феннел. – М.: Прогресс, 1989. – 291 с.
82. Хониат Н. Никиты Хониата история со времени царствования Иоанна Комнина / Н. Хониат // Византийские историки, переведенные с греческого при Санкт-Петербургской Духовной Академии: в 2 т. – СПб.: Тип. департамента уделов, 1862. – Т. 2 / Перевод под ред. проф. Н. В. Чельцова. – 541 с.
83. Чугуй Т. О. Князь Роман Мстиславович: на шляху до створення Галицько-Волинського князівства / Т. О. Чугуй // Вісник Харк. нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна. – 2015. – Сер. Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки. – Вип. 20. – С. 6-19.
84. Шараневич И. И. История Галицко-Володимирской Руси. От найдавейших времен до року 1453 / И. И. Шараневич. – Львов: Тип. Ставропиг. ин-та, 1863. – 462 с.
85. Шеломенцев-Терський С. В. Військова інфраструктура Волинського князівства у XI–XIV ст.: дис. ... д-ра іст. наук: 20.02.22 / С. В. Шеломенцев-Терський; Нац. ун-т «Львівська політехніка». – Л., 2011. – 549 с.
86. Щавелева Н. И. Польские латиноязычные средневековые источники: тексты, перевод, комментарий / Н. И. Щавелева / АН СССР; Ин-т истории СССР; отв. ред. В. Л. Янин. – М.: Наука, 1990. – 210 с.
87. Щавелева Н. И. Древняя Русь в «Польской истории» Яна Длугоша (Книги I–VI): текст, перевод, комментарий / Н. И. Щавелева. – М.: Памятники исторической мысли, 2004. – 496 с.
88. Яценко Б. І. Розвиток державного устрою України-Русі наприкінці XII ст. (Проект Романа Мстиславича і «Слово о полку Ігоревім») / Б. І. Яценко // УІЖ. – 1997. – № 3. – С. 119-133.
89. Abraham W. Powstanie organizacji kościoła łacińskiego na Rusi / W. Abraham. – Lwów: Nakładem Towarzystwa dla popierania nauki polskiej, 1904. – Т. 1. – 417 s.

90. Chronica Albrici monachi Trium fontium, a monacho Novi monasterii hoiensis interpolata. 1241 / Ed. P. Scheffer-Boichorst // Monumenta Germaniae Historica, Scriptores. – Hannoverae, 1874. – T. 23. – P. 631-950.
91. Dąbrowski D. Rodowód Romanowiczów książąt halicko-wołyńskich / D. Dąbrowski. – Poznań; Wrocław: Wydawnictwo Historyczne, 2002. – 347 s.
92. Dąbrowski D. Genealogia Mściśławowiczów. Pierwsze pokolenia (do początku XIV wieku) / D. Dąbrowski. – Kraków: Awalon, 2008. – 780 s.
93. Długosz J. Długosza Jana Roczniki czyli Kroniki sławnego Królestwa Polskiego / J. Długosz. – Warszawa: PWN, 1973. – T. 5–6. – 398 s.
94. Droba L. Stosunki Leszka Białego z Rusią i Węgrami // Rozprawy Akademii Umiejętności. Wydział Historyczno-Filozoficzny / L. Droba. – Kraków: Akademia Umiejętności, 1881. – T. 13. – 467 s.
95. Engel J. Ch. Geschichte von Halitsch und des Vlodimir: 2 T. / J. Ch. Engel. – Wien, 1792. – 720 s.
96. Grala H. Drugie małżeństwo Romana Mściśławowicza / H. Grala // Slavia Orientalis. – Warszawa, 1982. – R. 31. – № 3–4. – S. 115-127.
97. Historia dyplomacji polskiej: (połowa X–XX w.) / Pod red. G. Labudy. – Warszawa: PWN, 1982. – Wyd. 2. – T. 1: Połowa X w. – 1572 / Pod red. M. Biskupa. – 874 s.
98. Historica Russiae Monumenta / Ed. A. J. Turgenev. – Petropoli, 1841. – T. 3. – 399 p.
99. Jabłonowski A. Historia Rusi południowej do upadku Rzeczypospolitej Polskiej / A. Jabłonowski. – Kraków: Akademia Umiejętności, 1912. – 366 s.
100. Kalendarz krakowski // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: Drukarnia Zakładu im. Ossolinskich, 1872. – T. 2. – P. 921-926.
101. Kronika Dzierwy // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: W komisie Księgarni. Gubrynowicza i Shmidta, 1878. – T. 3. – P. 46-49.
102. Nagirnyj W. Polityka zagraniczna księstw ziem Halickiej i Wołyńskiej w latach 1198(1199)–1264 / W. Nagirnyj // Prace Komisji wschodnioeuropejskiej PAU / Pod red. A. A. Zięby. – Kraków: PAU, 2011. – T. 12. – 362 s.
103. Rocznik kapitulny krakowski // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: Drukarnia Zakładu im. Ossolinskich, 1872. – T. 2. – P. 779-816.
104. Rocznik krakowski // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: Drukarnia Zakładu im. Ossolinskich, 1872. – T. 2. – P. 826-852.
105. Rocznik krótki // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: Drukarnia Zakładu im. Ossolinskich, 1872. – T. 2. – P. 792-815.
106. Rocznik małopolski // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: W komisie Księgarni. Gubrynowicza i Shmidta, 1878. – T. 3. – P. 60-165.
107. Rocznik Traski // Monumenta Poloniae Historica. – Lwów: Drukarnia Zakładu im. Ossolinskich, 1872. – T. 2. – P. 825-861.
108. Strykowski M. Kronika polska, litewska, żmódzka i wszystkiój Rusi / M. Strykowski. – Warszawa: Gustaw Leon Glücksberg, 1846. – T. 1. – 392 s.
109. Wilkiewicz-Wawrzyńczykowa A. Ze studiów nad polityką polską na Rusi na przełomie XII–XIII w. / A. Wilkiewicz-Wawrzyńczykowa // Atenium Wilenskie. – Wilno, 1937. – R. 12. – № 3. – S. 1-33.
110. Włodarski B. Polska i Ruś: 1194–1340 / B. Włodarski. – Warszawa: PWN, 1966. – 326 s.

355.48(477:438) «1648/1654»:929 Окунь

В. П. Потоцький
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

**РОЛЬ ПОЛЬСЬКОГО РОТМІСТРА АНДЖЕЯ ОКУНЯ У ВІЙСЬКОВИХ
КАМΠΑНИЯХ ПРОТИ УКРАЇНСЬКИХ КОЗАКІВ
(1648 – початок 50-х років XVII ст.)**

У статті розглядається біографія офіцера армії Речі Посполитої Анджєя Окуня й особливо акцентується увага на його участі у війні проти козаків в Україні (1648-1657 рр.). Авторowi вдалося встановити, що Анджєй Окунь, цілком ймовірно, був ветераном війни 1638 р., а також служив учині ротмістра коронного війська принаймні до лютого 1654 р. Він воював із повстанцями Хмельницького з червня 1648 р., напевно брав участь у битві під Пилявцями, захищав Львів у жовтні 1648 р. Також пан Окунь у складі війська Анджєя Фірлея воював на Волині 1649 р. і, вочевидь, є учасником Збараської оборони. З 1650 р. до середини 1652 р. цей шляхтич сидів у варшавській в'язниці за напад на московське посольство. У лютому та березні 1654 р. він очолював два штурми фортеці Буша, що на Поділлі. У травні 1654 р. Окунь потрапив в полон до козаків, де й помер від ран.

Ключові слова: Річ Посполита, коронне військо, козацькі повстання, ротмістр Окунь.

В статье рассматривается биография офицера армии Речи Посполитой Анджєя Окуня и особенно акцентируется внимание на его участии в войне против казаков в Украине (1648-1657 гг.). Автору удалось установить, что Анджєй Окунь, вполне вероятно, был ветераном войны 1638., а также служил в чине ротмистра коронного войска, по крайней мере, до февраля 1654 г. Он воевал с повстанцами Хмельницкого с июня 1648 г., вполне возможно, участвовал в битве под Пилявцами, защищал Львов в октябре 1648 г. Также пан Окунь в составе войска Анджєя Фирлея воевал на Волини в 1649г. и, очевидно, является участником обороны Збаражя. С 1650 до середины 1652 г. этот шляхтич сидел в варшавской тюрьме за нападение на московское посольство. В феврале и марте 1654 г. он возглавил два штурма крепости Буша на Подолье. В мае 1654 г. Окунь попал в плен к казакам, где и умер от ран.

Ключевые слова: Речь Посполитая, коронное войско, казацкие восстания, ротмістр Окунь.

The article deals with the officer of Rzeczpospolita army Andrzej Okun's biography and particularly focuses on his participation in the war against the Cossacks in Ukraine (1648-1657). The author managed to find out that Andrew Okun, could have been, was a veteran of the war of 1638 and also served in the rank of captain of the Crown army at least until February 1654. He fought against the Khmelnytsky's rebels since June 1648. It is quite possible that he participated in the battle of Pyliavtsi and defended Lviv in October 1648. Also Okun as part of Andrzej Firleya's troops fought in Volyn in 1649 and, obviously, he participated in the defense of Zbarazh. From 1650 to mid-1652 this Polish gentleman was in a Warsaw prison for the attack on the Moscow embassy. In February and March 1654 he led two assaults of the fortresses of Busha in Podillya. In May 1654 Okun was captured by the Cossacks and died from his wounds.

Key words: Rzeczpospolita, the Crown army, Cossack uprising, Captain Okun.

*Від весни ця нестерпна тривога трива.
Як в долинах проклюнулась перша трава
і квітки розпустились, тієї пори
ротмістр Окунь хоругви привів під мури.*

Сторожук В. «Подільська твердиня»

У роботах вітчизняних дослідників, які вивчають події Національно-визвольної війни 1648-1657 рр., часто згадуються прізвища польських офіцерів, що протистояли козакам Богдана Хмельницького. Проте біографічних подробиць про вояків протилежної сторони, як правило, не

наводиться, хоча ці люди, безперечно, відіграли свою роль в історії Хмельниччини і залишаються її складовою частиною. Так, наприклад, коронний ротмістр Анджей Окунь воював і проти Максима Кривоноса, і проти Івана Богуна, два з трьох штурмів героїчної фортеці Буша здійснив саме він. Його ім'я згадувалося у листах до польського короля Яна Казимира, до московського царя Олексія Михайловича, та й сам Богдан Хмельницький добре знав про такого пана. Проте ані в українській, ані в польській історіографії (в якій особливо зараз є надзвичайно популярними дослідження з історії офіцерства доби розквіту Речі Посполитої) ми не зустрінемо докладної розповіді про цю людину.

Окремих історичних розвідок, присвячених безпосередньо особі ротмістра Окуня не існує. Однак згадки про нього ми можемо зустріти у багатьох роботах, присвячених історії Національно-визвольної війни 1648-1657 рр. Пан Анджей фігурує в згаданих дослідженнях переважно в контексті певної історичної або військової події. Наприклад, більшість українських вчених пишуть про Окуня виключно у зв'язку із оборонною епопеєю подільського містечка Буша. Польські історики та літератори також не оминають увагою пригоди загадкового ротмістра на Подністров'ї. Натомість Людвіг Кубаля описує тільки роль Окуня у скандалі з московським посольством у Варшаві 1650 р. А Марек Вагнер у своїй праці «Офіцерський корпус польського війська у другій половині XVII ст.» лише один раз згадує ротмістра серед інших [21, с. 175]. А про відношення коронного офіцера, приміром, до трагедії із делегацією королівського посла Якуба Смяровського взагалі ніхто з дослідників досі не писав.

Разом із цим хотілося б зазначити, що багато істориків, згадуючи у своїх роботах цього невгамовного шляхтича дають або дуже стисло характеристику цього персонажа (Л. Кубаля – «старий солдат кварцяний» [16, с. 148], ; З. Войцек – «авантюрист і п'яниця» [22, с. 87], Т. Таїрова-Яковлева – «знаменитий поручик А. Окунь» [12, с. 153]), або взагалі не знають, ким він був (М. Грушевський – «на польським фронті з'явивсь якийсь ротмістр чи полковник Андрій Окунь» [6, с. 873]; Ю. Мицик – «Подібність же двох цих епізодів у різних документах дозволяє зробити припущення, що «ксьондз капелан» і ротмістр чи полковник Окунь – це одна й та сама особа» [9, с. 873]).

Ми ж у своїй розвідці спробуємо по можливості відтворити деталі військової біографії Анджея Окуня максимально повно.

Про заслуги пана Окуня, якими він відзначився до початку Хмельниччини, інформації вкрай мало. Це й не дивно, оскільки він не був офіцером й міг потрапити на сторінки документів тільки у зв'язку з якоюсь надзвичайною подією. Однак у нас практично немає сумнівів, що цей шляхтич належав до гербу Беліна й походив або з Равського, або з Плоцького воєводства, тобто з великопольських земель Корони. Згідно з гербовником Каспара Несецького засновники цього нечисленного роду походять саме звідти [14, с. 67]. До речі, російський «Гербовник дворянских родов Царства Польского» також відносить всіх Окунів до гербу Беліна [5, с. 52].

У збірнику Несецького згадується невідомий Окунь, товариш гусарської хоругви, який був поранений кулею 1638 р. у бою на р. Старець (останнє велике зіткнення коронного війська з повсталими козаками Я. Острянина) [14, с. 67]. Ім'я цього знатного пана і в іншому джерелі названо у списку постраждалих саме в тій битві [13]. Ми не можемо стверджувати, що тим чоловіком був обов'язково Анджей Окунь, але з огляду на рідкість прізвища та особливості біографії нашого героя, можемо зробити саме таке припущення.

Після початку козацького повстання на чолі з Богданом Хмельницьким ім'я ротмістра Анджея Окуня вперше фігурує у зв'язку з бойовими діями на Поділлі, а саме в районі Тульчина та Клебані. Так, наприклад, у листі шляхтича А. Курдвановського до барського підстарости докладно розповідається про відчайдушні спроби нечисленних польських підрозділів стримати бунтівну стихію. Серед інших подробиць в описі перебігу бойових дій, автор листа розповідає про те, як пан Окунь зі своїм загоном відіграв вирішальну роль у бою 20 червня 1648 року. Йдеться про випадок, коли такі собі пани Байбуза і Холдаковський намагалися затримати наступ великого загону «реbelіантів» із Клебані на Тульчин. Станіслав Холдаковський (а це, напевно, був саме він) належав до регулярного війська, оскільки його підлеглих інший документ називає людьми «й. м. пана польного гетьмана» [7, с. 67]. А Семен Байбуза на той момент керував кількома волонтерськими

хоругвами, набраними нашвидкуруч серед місцевої шляхти за гроші, що зібрали тульчинські євреї [7, с. 75, 602].

Результат того бою став щасливим для поляків, адже вони розігнали «ватагу гультяїв», багатьох повбивали й дванадцятьох взяли в полон. Як виявилось, пани Байбуза і Холдаковський своєю неочікуваною перемогою мали завдячувати іншому офіцерові – ротмістрові Окуню, який «...з людьми його мості п. калуського старости прийшовши, допоміг добре, бо мав кілька сот людей» [7, с. 61]. Отже можемо припустити, що останній у той час перебував на службі у калуського старости, тобто славнозвісного Яна Замойського і керував у його війську великою хоругвою у кілька сотень вершників. Однак це лише гіпотеза, оскільки керування людьми калуського старости зовсім не означає службу у пана Яна Замойського. Під час розгортання народного повстання в Україні розпорошені та погано організовані польські підрозділи (кварцяні, магнатські, ополченські) билися пліч о пліч, захищаючи окремі міста, фортеці та навіть маєтності. Тому цілком природним виглядає об'єднання загонів різного підпорядкування. Крім того, в жодному іншому документі ім'я ротмістра Анджея Окуня не пов'язується з володарем Замостя, натомість часто зустрічаються однозначні вказівки про його приналежність до коронного війська.

Інші деталі про участь пана Окуня в обороні Тульчина можемо дізнатися з написаного 24 червня 1648 року листа шляхтича С. Росцішевського до невідомого. Там розповідається про спільні зусилля польських військ, знов-таки загонів Байбузи, Холдаковського та Окуня, у намаганні відбити Клебань і щойно захоплений козаками Нестерварський замок у Тульчині. Загалом під команду цих офіцерів билось близько 500 вояків [7, с. 67]. У перший день вони «...вбили понад 300 ворогів, а ще кілька сот, котрі вдерлись до міста, там побили», але раптом прийшов «...якийсь Кривоніс з 4 тисячами і з гарматами» і «...відплатив...за вчорашне». Поляки втратили лише загиблими до 200 чоловік, ротмістра Окуня було «порубано», а пани Байбуза з Холдаковським ледве врятувалися, спішно відступивши до Шаргороду [Там само].

Проте, як свідчать інші документи, новина про загибель войовничого пана виявилася надто вже перебільшеною. Згідно з даними, що містяться у листі невідомого шляхтича до невідомого (написано 28 червня 1648 р.), ротмістр Окунь вже після власної «смерті» зумів приєднатися до людей хорунжого Мрозовицького, який на той час служив у війську Олександра Конецпольського [7, с. 74-76]. Їх спільний загін спочатку нараховував 300 жовнірів, але козаки дуже швидко скоротили його чисельність до 100 вояків [7, с. 74]. Анонімного автора підтримує й вище згаданий А. Курдвановський. Він запевняє свого респондента, що ротмістра Окуня бачили живим і здоровим у той момент, коли він разом із бойовими товаришами Байбузою і Холдаковським відступав з-під Тульчина до Шаргороду [7, с. 61]. Як би там не було, а сліди пана Окуня губляться в хаотичній атмосфері нескінченних боїв, неорганізованого відступу та суцільної паніки літа 1648 р. Однак не надовго.

Вже у жовтні 1648 року ротмістр Окунь знаходиться у Львові серед військ, що перейшли під командування князя Єремії Вишневецького. Принаймні його ім'я вказується у списку офіцерів львівського гарнізону як командира панцерної (*заради уникнення плутанини ми будемо вживати термін «панцерні хоругви», хоча в багатьох документах вживається і його синонім – «козацькі хоругви» – В. П.*) хоругви зі ста коней [3, с. 31]. Ми не можемо сказати напевно, чи був цей шляхтич під Пилявцями, оскільки в документі говориться, що перераховані підрозділи збиралися з різних воєводств вже після вересневої катастрофи польського війська [Там само]. Проте ротмістр Окунь знаходиться у нечисленному реєстрі командирів, яким «ad rationem zaslug swoich» одразу були видані гроші. Причому отримав він аж 1000 злотих, у той час, як, наприклад, староста теребовлянський Петро Фірлей – тільки 938 [3, с. 33]. І це при тому, що останній був кузеном маршалку Миколаю Фірлею і шваргом коронному гетьманові Миколаю Потоцькому, а також командував панцерною хоругвою, більшою, ніж у Окуня [3, с. 30]. Нагадаємо, що йдеться саме про платню для офіцера, а не про гроші для хоругвових товаришів. На кожного кавалериста у панцерних хоругвах окремо виділялося по 60 злотих [3, с. 30]. Зважаючи на наявність заслуг уцей дуже складний для всього шляхетського загалу період, можна зробити припущення, що пан Анджей ймовірно все ж таки брав участь у пилявецькій баталії.

Наприкінці жовтня 1648 р. хоругва Окуня разом із загонами панів Чермінського та Горайського взяла участь у розгромі козацького полку біля с. Лужск, що під Белзом [3, с. 33]. На жаль, ми не маємо інформації про долю пана Окуня у період з листопада 1648 по весну 1649 рр. Втім припускаємо, що цей шляхтич, як і раніше, не випускав зброю зі своїх рук. В усякому разі наприкінці весни (31 травня) 1649 року він служить у полку каштеляна бельського Анджея Фірлея. Коли цей підрозділ стояв під Заславлем, ротмістр Анджей (у списку – Адріан) Окунь у ньому командував панцерною хоругою з 70 вершників. Okремо зазначається, що у штатному розкладі його загону мало бути 100 т. зв. «коней» [19, с. 30]. Ми звернули увагу на таку невідповідність через цікаву і аж ніяк не типову для цієї війни історію.

Всім відомо про трагічну долю Якуба Смяровського – посла польського короля, якого у козацькому таборі звинуватили у шпигунстві та за наказом Богдана Хмельницького жорстоко вбили. В українській та особливо в польській історіографії цей трагічний епізод знайшов належне відображення. Проте ніхто з істориків не звернув уваги на той факт, що разом із дипломатом були страчені й всі, хто його супроводжував. І тим більше не згадується, що загиблими виявилися 30 кавалеристів із хоругви пана Окуня, які склали особисту охорону посла Смяровського.

Про дану обставину ми дізнаємося з листа, написаного 17 червня 1649 р. Анджеєм Фірлеєм до воєводи київського Адама Киселя. «Вчора перед заходом сонця, – повідомляє бельський каштелян, – приїхав пахолок із хоругви його милості пана Окуня, який був затриманий (*мається на увазі запорожцями – В. П.*) разом із паном Смяровським. Він підтвердив, що і йому самому (*тобто послу – В. П.*) і товариству голови постинали, а зроблено то було у святу П'ятницю» [17, с. 47]. Більше подробиць пан Фірлей розповідає в своєму другому листі від 19 червня 1649 р., адресованому вже безпосередньо королю Речі Посполитої. Він пише: «Також під Звягилем прийшов до нас такий собі Бжозовський, який перебував при особі посла Вашої Королівської Милості до Хмельницького; він стверджує, що чотири тижні тому ці зрадники замордували пана Смяровського. У злобі всіх, хто з ним знаходився, різними смертями повбивали, а саме з хоругви пана Окуня 30 чоловік, які були придані небіжчикові. Було б добре, якби Ваша Королівська Милість зволила виказати тій хоругві свою ласку, я зробив все можливе, щоб її витягнути (*напевно, мається на увазі доукомплектувати – В. П.*), бо вона через те зруйнувалася (*вочевидь, втратила боєздатність – В. П.*)» [17, с. 48-49].

На жаль нам залишається лише здогадуватися, чи підтримав Ян Казимир хоругву Анджея Окуня. Цілком очевидно, що мова йшла про гроші для її поповнення, інакше підрозділу загрожувало розформування. Так само, без відповіді залишається питання про участь пана ротмістра в обороні Збаража. Скоріше за все Окунь відзначився і там, оскільки на початку літа 1649 р. числився у війську Анджея Фірлея, яке через місяць склало ядро збараської залози.

Наступний етап військової кар'єри Анджея Окуня важко назвати надто вже успішним. Влітку 1650 р. він потрапив до варшавської в'язниці. Про причини покарання цього заслуженого ветерана дізнаємося з листа віленського стольника Войцеха Гіжицького, який служив королівським секретарем, до Єроніма Піноцького, написаного 23 липня 1650 р. Автор листа повідомляє, що: «Послів московських... у понеділок остаточно повз Його Королівської Милості відправив: вони, звісно, хотіли, щоб їм сам Й.К.М. і пани сенатори дали гарантії, що ми проти них ніякої ліги з татарами не замислюємо. Тоді в самий їх від'їзд кинувся на посольського дяка такий собі Окунь, ротмістр козацький, і побив його та ще й поранив. Посли одразу ж послали до його мосці Короля та панів урядників зі скаргою про таку зневагу до них і презирство. Наказав його місць Король провести суд. Коли той (*ротмістр Окунь – В.П.*) стояв перед суддею п'яним, ще більший галас піднявся серед послів, які до сьогоднішнього дня наполегливо вимагають справедливості» [17, с. 103-104].

У листі від 6 серпня 1650 р. королівський секретар повідомив пана Єроніма Піноцького про закінчення цієї скандальної судової справи. «Отримав вирок про Окуня, якому присуджено два роки і дванадцять тижнів просидіти у вежі, а також виплатити 240 гривень штрафу; посольство московське минулого тижня звідси від'їхало, їх за традицією гвардійці Й.К.М. проводили за Віслу» [17, с. 104].

Більш докладну розповідь про інцидент з московським посольством знаходимо у Людвіга Кубалі. Виявляється, що посол боярин Г. Пушкін вимагав у польської влади вдіяти заходів щодо вилучення

з обігу деяких книжок, зокрема авторства Я. Горчина, Б. Вассенберга, С. Твардовського та всіх, виданих в Академії Віленській. Вони начебто містили у собі порушення «государевої честі» у титулуванні монарших осіб, а також неповажні вислови щодо московських царів, патріарха та Російської держави в цілому. Перемовини щодо цього тривали майже місяць. Спочатку послали хотіли, щоб уся зазначена література була публічно спалена, але Ян Казимир на те відмовив. Польський монарх побоювався небажаної реакції власних підданих, тому запропонував просто вирвати з книжок сторінки, де містилися «крамольні» тексти і малюнки. Але боярин Пушкін наполягав на публічному спаленні хоча б цих окремих папірців. Так і зробили. Реакція варшав'ян цілком передбачено виявилася надто вже різкою. Люди на столичних вулицях не приховували обурення. «Краще б король розірвав би мир із московітами, замість того, щоб так ганьбити корону польську. Ото палає зараз на ринку слава Сигізмунда та Володислава». Окрім езекуції над друкованими виданнями, полякам ще й суворо заборонили продавати, купляти та тримати в себе вдома заборонені книжки. До бунту, звісно, справа не дійшла, але невдоволення в Варшаві відчувалося. Головним проявом таких настроїв і став замах ротмістра Окуня на одного з членів московського посольства. Як зазначає Л. Кубаля: «На самому виїзді кинувся на них Окунь, ротмістр козацький, старий солдат кварцяний, побив посольського дяка й, діставши палаша, ще й поранив його». Далі повторюються вже відомі нам подробиці, лише додається, що Москва вимагала смерті Окуня, але варшавська людність стала за ротмістра горою. Щодня біля будівлі, де мешкало російське посольство, мітингував багатосотенний натовп. В результаті ветеран отримав відносно легкий вирок суду й мав заплатити потерпілому 24 (а не 240) гривні у якості компенсації [16, с. 148-149].

Цікаво, що дана версія тих подій знайшла відображення у польській художній літературі. Сучасний письменник Володислав Замбрицький, захоплений історією з нападом на московських дипломатів, навіть зробив Окуня одним із героїв своєї книжки «*W oficynie Elerta. Luźne zapiski księgarskie z roku 1650*» [23].

Про деталі перебування ротмістра Окуня у варшавській в'язниці ми можемо дізнатися з реляцій Посольського приказу у Москві. В документі «*Из записки в Посольском приказе переговоров с польским послом А. Пражмовским...*» від 9 жовтня 1650 р. містяться ще деякі подробиці ув'язнення бунтівного ротмістра: «И после того говорил Посланник: приказал де с ним, Посланником королевского величества, подданой пан Окунь, которой за свою вину посажен в вежу, бити челом царского величества им, бояром, чтоб они, царского величества бояря и думные люди, великому государю своему его царскому величеству за него, Окуня, побиили челом. Чтоб он, великий государь его царское величество, по своему государскому милосердному обычаю его, Окуня, пожаловал велел ему вину его отдати, а у него де уж и так от тое нузи глаза выпали.

И бояри и думные люди посланнику в том отказали, что тот Окунь за свою вину достоен был смертные казни, и царскому величеству они об нем не токмо бити челом, и вспомнать не смеют» (*тут і далі збережено орфографію та пунктуацію оригіналу – В. П.*) [4, с. 451]. Як бачимо, Москва демонструвала непохитність у питанні покарання того, хто публічно наніс їй образу. Вірогідно, пасаж про очі, що випали, є звичайною метафорою, наведеною заради посилення ефекту. Адже ротмістр Окунь і після ув'язнення ще встиг добряче повоювати, а це було б неможливим, якби він втратив зір.

До речі, російське дипломатичне відомство уважно стежило за тим, як винуватець міжнародного інциденту відбуває своє покарання. В інструкціях, що були надані посольському дяку Герасиму Дохтурову, який вирушав у грудні 1650 р. до столиці Речі Посполитої, зокрема, говорилося й про таке: «Да ему ж, Герасиму, будучи в Варшаве, проводывать накрепко: ротмістр Ондрюшка Окунь, которой за свое воровство, за непристойные злые речи, посажен в земляную вежу, и еще ли онъ в той вежи сидит или, об отъезде государевых великих и полномочных послов, ему облечено, и не переведен ли в верхнюю вежу, и каково ему тамъ сиденье, и хто к нему приходит, и что над ним вперед хотят учинить» [3, с. 644].

У своєму звіті про перебування в Варшаві Герасим Дохтуров відповів на попередній запит: «И ротмістр Ондрюшка Окунь сидит в верхней веже, а никою к нему не пускают; а которые к нему

приходять, и те подають милостину в окно; и будет де государь ево не пожалует – вины отдать не велит, и при после их царского величества или при посланнике хотяють ево карать» [3, с. 691].

Однак ув'язнення ротмістра не тривало надто довго. Вже навесні 1652 р. ми бачимо Окуня на чолі власної хоругви у волинському містечку Бережниця [24, ф.25, оп.1, спр.280, арк. 487-489, акт. 386]. А наступного року його жовніри «відзначилися» у м. Деражня, що на Поділлі [24, ф.25, оп.1, спр.280, арк. 497-501, акт. 390]. В обох випадках вони завдали шкоди маєткам князя Владислава-Домініка Заславського, у яких перебували на постою.

На початку 1654 р. Окунь вступає в листування з брацлавським полковником армії Богдана Хмельницького Іваном Богуном і – на думку В. Смолія та В. Степанкова – закликає того перейти на бік Речі Посполитої [11, с. 371]. З огляду на такий щільний контроль з боку московського дипломатичного представництва у Варшаві, можна припустити, що Окуневі все ж таки довелося відсидіти весь присуджений йому термін. Принаймні відомостей про нього у період до січня 1654 р. ми не зустрічаємо. Єдине, в чому немає сумнівів, це помітне підвищення пана Анджея по службі. В усякому разі він вже вступає в листування з брацлавським полковником армії Богдана Хмельницького Іваном Богуном і, на думку В. Смолія та В. Степанкова – закликає того перейти на бік Речі Посполитої [11, с. 371].

Цікаво, але згадані українські історики вже називають Окуня полковником, хоча в паперах посольства боярина В. Бутурліна говориться: «Да Выговской же прислал два листа, один лятского порутчика Андрея Окуня...» [2, с. 272]. До речі, про що саме йшлося в тому листі, ми можемо тільки здогадуватися, бо брацлавський полковник передав його Івану Виговському, той – боярину В. Бутурліну, а московський воєвода відіслав окунівські пропозиції вже безпосередньо цареві Олексію Михайловичу.

Логіка подальших подій скоріше підтверджує припущення В. Смолія та В. Степанкова, оскільки у лютому 1654 року починається новий етап військової ескалації в Україні. І пролити першу кров судилося саме Анджею Окуню, оскільки його загін порушив хитке перемир'я. У зв'язку з чим постає питання: чи був він в самому авангарді польської армії, чи то була просто провокація свавільного шляхтича? Для того, щоб спробувати відповісти на це питання, слід згадати про послідовність та інтенсивність бойових зіткнень зими-весни 1654 рр. на Поділлі.

«А лядскія войска далеко есть, верстей с 500 же, въ Шаргороде, на том боку Днепра; сотник войска Запорожскаго был с казаки и из Шаргорода вышел, а Окунь рохмистр с тромя коругвами увошел в Шаргород...» – писав 11 лютого 1654 р. миргородський полковник Софонович до кам'янського воєводи Солнцева [1, с. 360]. Звернемо увагу на наступні обставини: листа написано 11 лютого, тобто Окунь зайняв Шаргород ще раніше, але ж королівські універсали про мобілізацію війська почали поширюватися лише після 18 лютого [11, с. 371]. А коронний гетьман Станіслав (Ревера) Потоцький тільки наприкінці лютого «...наказав усім офіцерам негайно вирушити до своїх підрозділів і через 12 днів бути готовими до маршу» [Там само].

Водночас ми далекі від думки, що Анджей Окунь того разу діяв сам по собі. Завзяття та пиhi для такої акції йому б, звичайно, вистачило, але цей шляхтич не володів необхідним ресурсом. Виникає питання: де б він взяв цілих три хоругви кіннотників? Це вже був не 1648 р., коли можна було знайти та очолити будь-яку кількість «окруженців». Зважаючи на напрям і час першої атаки, а також на поспішний відступ із Шаргороду запорожців, логічно припустити, що Окунь очолював передовий загін брацлавського воєводи Петра Потоцького, який стояв із вже зібраним військом у Кам'янці-Подільському. Тим більше, що це припущення підтверджує і подальший розвиток подій.

25 лютого 1654 р. генеральний писар Іван Виговський повідомляв у листі царя Олексія Михайловича: «До Шаргорода Окунь полковник пришол с шести хоругвами под Бушу, напавши згоном, людей 200 побили и животы взял воротились» [2, с. 326]. А стольник Федір Полтев у своєму звіті трохи доповнив це повідомлення: «и в Шар-город пришол полковник Окунь, и приходил изгоном с шестью ротами под Бушу, и побили казаков человек со двесте и животы их побрав поворотились и **ожидают от короля, где им быть и обозом стоятъ** (виділено нами – В. П.)» [2, с. 343]. Таким чином, головна місія ротмістра/полковника Окуня стала більш-менш зрозумілою, а саме завоювання плацдарму для розгортання подальшого наступу коронних військ вглиб Поділля. Свідчення про це знаходимо й в інших джерелах. Наприклад, у «Бумагах войскового посольства

о правах малоросійського народу» є така вказівка: «...а в Шар-городе стоит полковник Окунь с небольшими людьми, а присылает в окольные деревни для живности. И гетман де войска послати на них без государева указа не смеет, а выгнать де их оттуль мочно» [2, с. 445-446]. Як бачимо, після захоплення Шаргороду та розвідки околиць Буші, Окунь зосередив зусилля на заготівлях фуражу – зрозуміло, що для великої армії.

Приблизно 8-9 березня 1654 р. на Поділля вторглися основні сили коронних військ [11, с. 372]. Десь у середині місяця загони молодшого Потоцького (брацлавського воєводи) входять у Шаргород, який з початку лютого утримувався незначними силами пана Окуня. Далі відбувається доволі загадкова подія – нічна атака поляків на Бушу. Історики зазвичай намагаються переказати її своїми словами, інколи посилаючись на анонімну реляцію польського офіцера, який начебто брав участь у даній експедиції. Однак ніхто не наводить цей невеликий уривок повністю, а він звучить так: «В ту же ночь пан Окунь с 27 хоругвями пошел (*в оригіналі – szedł... w 27 Chorągwi – В.П.*) к Буши подъездомъ, за три мили от Шаргорода. Собралось было немало поднестровской сволочи к Гречке опрышку из Калужа. Имел случай сделать что нибудь порядочное этот пан Окунь, но очень дурно выполнил нападение; потому что выходя из Шаргорода, тотчас приказал бить в бубны, чем потревожил войско. **Я слышал** (*виділено нами – В.П.*), что он, пришедши почти за милю к Буши, когда уже довольно разсвело, также приказал бить в котлы. Предостереженная чернь вместе с войском, которое находилось с нею, дали порядочный отпор, и если бы он хоть немного устоял, то имел бы немалую потеху» [10, с. 40-41].

Трохи бентежить цифра 27 щодо хоругв під керівництвом Окуня, оскільки цей пан, як нам відомо, ніколи не командував підрозділом, більшим за кілька сотень бійців, а тут має бути мінімум 2700 вершників. Проте не слід забувати, що автор тексту не був задіяний у цьому поході, він лише чув про нього, тому міг і трохи перебільшити. Ми більше схилиємося до думки А. Ролле, який вказував, що 27 хоругв було в усьому війську Петра Потоцького [20, с. 273], і, на наш погляд, саме воно взяло в облогу козацьку фортецю. До того ж у листі Богдана Хмельницького до Філона Гаркуші від 21 березня 1654 р. підтверджується той факт, що до Буші підійшло більше двох тисяч ворожого війська, й облога триває вже три дні [8, с. 335-336]. Тому немає підстав говорити просто про нічний наскок поляків – це була більш масштабна акція.

В останнє ми зустрічаємося з ротмістром (чи полковником) Окунем у травні 1654 р. після відступу коронної армії на чолі з обома Потоцькими з-під Умані. Пан Анджей разом із 60 вояками або відстав від основних сил, або перебував у ар'єргарді. У документах посольства московського дяка Перфір'єва знаходимо такі подробиці тієї справи: «как де Ляхи пошли из под черкасского города из под Умони, и от тех Поляков отставали королевский полковник Окунь, да с ним Ляхов 60 человек и болши приходили к черкаскому к Шар-городку изгоном, и Черкасы де тех Ляхов побиили и полковника Окуня взяли жива ранена... И гетман и писар говорили: пишет к ним сотник, что полковник Окунь ранен болно добре; а как де он от ран поизлугчает, и пришлют его в Чигирин, и они де пришлют его к царському величеству тотчас. А в Польши де он Окунь знатной человек... А после весть учинилась, что полковник Окунь от ран умер» [2, с. 586]. Про цю подію та її наслідки сам гетьман Богдан Хмельницький повідомив у листі московського самодержця: «и поймали было Окуня, ротмістра королевского, казаки полку Брянского, тога за ранами великими не довели и в Манькувке, городе нашем украинном, умер; и то сказывал, что ляхи волохов мультянов и венгров на нас затягнули и де на Умань и на Белую Церковь ударити хотят...» [8, с. 345]. Залишимо без коментарів плутанину із чинами Анджее Окуня в українсько-російських документах, оскільки це свідчення протилежної йому сторони. У жодному із відомих нам польських джерел звання полковник щодо цього шляхтича не вживається.

Перед тим як закінчити відтворення бойового шляху цього непересічного польського офіцера середини XVII ст., хотілося б звернути увагу на одну важливу обставину: у битві під Хотином (10 листопада 1673 р.) у лавах коронного війська числився такий собі Окунь – ротмістр панцерної хоругви площького воєводи Самуеля Пражмовського [18, с. 109]. Так ось це був не пан Анджей, а, ймовірно, його родич, сохачевський стольник на ім'я Станіслав (також гербу Беліна) [15, р. 767].

Таким чином, у межах даної статті вдалося встановити, що Анджею Окунь цілком вірогідно був ветераном війни 1638р., а також служив у чині ротмістра коронного війська принаймні до лютого 1654 р. Він воював із козаками Хмельницького з червня 1648 р., напевно брав участь у битві під Пилявцями і боронив Львів у жовтні 1648р. Також пан Окунь у складі війська Анджея Фірлея здійснював волинський рейд 1649 р. і, вочевидь, є учасником Збараської оборони. З 1650 р. по середину 1652 р. цей шляхтич мав перебувати у варшавській в'язниці. З лютого по травень 1654 р. Окунь воює з козаками на Поділлі та потрапляє в полон, де невдовзі помирає від численних ран. Можливо, в цей останній період своєї служби він носив полковничий чин, або просто отримав під командування відповідну кількість військ, що й не дивно в умовах війни та постійної нестачі командних кадрів.

Література

1. Акты Московского государства, изданные Имп. Академией наук. Т. 2: Разрядный приказ. – СПб.: Типография императорской Академии наук, 1894 – 773с.
2. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археологической комиссией: Т. 1. Т. 10. (Доп. к т. 3) : Переговоры об условиях соединения Малороссии с Великою Россиею. 1653-1654. – СПб.: 1878 – 8 с., 838 стб., 24с.
3. Архив Юго-Западной России, издаваемый Временною комиссиею для разбора древних актов, высочайше учрежденною при Киевском военном, Подольском и Волынском генерал-губернаторе. Ч. 3, т. 4. – К., 1914 – 946 с.
4. Воссоединение Украины с Россией. Документы и материалы. – М.: Издательство АН СССР, 1953 – Т. 2. – 558 с.
5. Гербовник дворянских родов Царства Польского. Часть 1. – Варшава, 1853. – 127с.
6. Грушевський М. Історія України-Русі.: Т. IX: друга половина / М. Грушевський. – Нью-Йорк.: Книгоспілка, 1957. – С. 870 – 1630.
7. Джерела з історії Національно-визвольної війни українського народу 1648–1658 рр. – Т. 1: (1650–1651 рр.) / Упорядн. о. Ю. Мицик. – К., 2012. – 680 с.
8. Документи Богдана Хмельницького / Упор. І. Крип'якевич. – К.: Вид-во Академії наук УРСР, 1961. – 740 с.
9. Мицик Ю. А. Умань козацька і гайдамацька / Ю. А. Мицик. – К.: Видавничий дім "КМ Академія", 2002. – 186 с.
10. Памятники, изданные Временной комиссией для разбора древних актов, высочайше учрежденной при Киевском военном, Подольском и Волынском генерал-губернаторе. Т. 3. – К.: Университетская типография, 1852. – 972с.
11. Смолій В. А. Богдан Хмельницький. Соціально-політичний портрет / В. А. Смолій, В. С. Степанков. – К.: Либідь, 1993. – 501с.
12. Таирова-Яковлева Т. Гетманы Украины. Истории о славе, трагедиях и мужестве / Т. Таирова-Яковлева – М.: Центрполиграф, 2011. – 470с.
13. Alfabetyczny spis bitew Polskich. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://elstudento.org/articles.php?article_id=240
14. Herbarz polski Kaspra Niesieckiego powiększony dodatkami z późniejszych autorów, rękopismów, dowodów urzędowych i wydany przez Jana Nep. Bobrowicza. – Lipsk, 1841 – Т. VII. – 582р.
15. Kaniowski J. Sejmiki koronne wobec problemów wewnętrznych Rzeczypospolitej za panowania Michała Korybuta Wiśniowieckiego (1669–1673). – Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2014. – 784р.
16. Kubala L. Poselstwo Puzzkina w Polsce w roku 1650 // Szkice historyczne. – Warszawa.: Księgarnia Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, 1923 – p. 123-150.
17. Ojczyście spominki w pismach do dziejów dawniej Polski, diaryusze, relacye, pamiętniki i.t.p. służyć mogące do objaśnienia dziejów krajowych tudzież listy historyczne do panowania królów Jana Kazimierza i Michała Korybuta oraz listy Jana Sobieskiego marszałka i hetmana wielkiego koronnego. – Kraków, 1845 – Т. 2. – 368р.
18. Orłowski D. Chocim. 1673. – Warszawa: Bellona, 2008 – 256 p.
19. Rogowicz M. Działania pułku Firleja na Wołyniu w 1649 roku. Część 1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://docs6.chomikuj.pl/1472240314,PL,0,0,dzialania-pulku-firleja-na-wolynium-w-1649-roku-czesc-1.pdf>
20. Rolle A. Zameczki Podolskie na Kresach Multańskich. – Warszawa; Kraków, 1880. – Т. 3 – 290 p.

21. Wagner M. Korpus oficerski wojska polskiego w drugiej połowie XVII wieku. – Warszawa.: NapoleonV, 2015. – 618p.
22. Wójcik Z. Feudalna Rzeczpospolita wobec umowy w Perejasławiu // Kwartalnik historyczny, 1954. – № 3 – P. 76-109.
23. Zambrzycki W. W oficynie Elerta. Luźne zapiski księgarskie z roku 1650. – Warszawa.: Antykwariat Książek – 203 p.
24. Центральний державний історичний архів України в місті Києві.

УДК 37.018.593-055.2(477.51)

В. Л. Маслійчук
Харківська державна академія культури

ФЕДІР КНЕЙПЕР ТА СТВОРЕННЯ ЖІНОЧОГО ПАНСІОНУ В ЧЕРНІГОВІ у 1803-1809 рр.

Історія перших світських навчальних жіночих закладів ще потребує ретельних досліджень. Найдетальніша інформація збереглася щодо пансіону Фрідріха (Федора) Кнейпера в Чернігові. У 1803 р. ліфляндський німець Федір Кнейпер відкрив пансіон з амбітними планами щодо освіти дівчат. Незважаючи на нетривале існування, невелику кількість учениць і порушення правил щодо пансіонів, заклад Кнейпера був доволі вдалим проектом і займає певне місце в історії жіночої освіти в Україні. Поширення освіти серед жіноцтва стикалося з низкою труднощів різного рівня, однак поступово набирало сили і нових обґрунтувань своєї необхідності.

Ключові слова: жіноча освіта, пансіон, приватне навчання, Чернігів, Фрідріх Кнейпер

История первых светских женских учебных заведений нуждается в тщательных исследованиях. Подробная информация о таком заведении на территории Украины сохранилась про пансион Фридриха (Федора) Кнейпера в Чернигове. В 1803 г. лифляндский немец Федор Кнейпер открыл пансион с амбициозными планами о женском образовании. Несмотря на небольшой промежуток времени существования пансиона, небольшое количество учениц и нарушения официальных правил насчет пансионеров, заведение Кнейпера было удачным проектом, который занимает определенное место в истории женского образования в Украине. Распространение образования среди женщин встречало определенные трудности разного уровня, но постепенно становилось более мощным и получало новые обоснования своей пользы.

Ключевые слова: женское образование, пансион, частное обучение, Чернигов, Фридрих Кнейпер.

The history of the first secular educational institutions for women still requires thorough research. The in-depth information about Friedrich (Fedir) Kneiper's boarding school in Chernihiv has survived to the present day. In 1803 a German from Liefland named Fedir Kneiper founded a boarding school driven by excessive ambitions concerning female education. Despite the short time of its existence, a small number of students and the violation of the official rules concerning boarding schools Kneiper's institution was a successful project worth mentioning when speaking about the history of female education in Ukraine. The expansion of female education encountered some difficulties at different levels, but gradually grew stronger and received new justification for its necessity.

Key words: female education, boarding school, private learning, Chernihiv, Friedrich Kneiper.

Історія жіночої освіти в Україні та виникнення перших навчальних світських жіночих закладів на сьогодні залишаються однією із найбільш нерозроблених тем. Передусім постає проблема як висвітлити виникнення потреби в жіночому навчанні. Дані щодо обґрунтування цієї потреби досить важливі для розуміння не лише початків жіночої освіти, але й ширшого тла: початків жіночої емансипації та великих змін у культурі. Історія будь-якого закладу жіночої освіти, навіть не цілком вдалого – це історія складних нових форм суспільних взаємодій, вивчення такої історії приведе до ширшого розуміння освітніх практик та реалізації ідей Просвітництва на українських землях.

Перший відомий нам світський приватний заклад для навчання дівчат в Україні з'явився в Харкові 1777 р. [5, с. 258–259]. Уже у 1780-х – 90-х рр. спостерігаємо ще кілька закладів, де могли навчатися й дівчата. Найвідомішим «у всій Малоросії» з-поміж них був глухівський пансіон Анни де Леянс [6, с. 494–495]. До початку ХІХ ст. узагалі бракує даних щодо перших жіночих навчальних закладів. Наприклад, дуже обмаль інформації, і її неможливо перевірити, про пансіон для дівчаток Менгеса (Менжеса) в Полтаві, що існував з 1778 по 1810 рр. [3, с. 195].

Лише на початку ХІХст. з'являється заклад, про початки та функціонування якого маємо більш-менш повну інформацію. Ідеться про пансіон Федора (Фрідріха) Кнейпера в Чернігові. Наявність документів щодо цього закладу можна пояснити кількома чинниками. Насамперед, відкриття пансіону збіглося в часі з проведенням освітньої реформи, дозвіл про відкриття Федір Кнейпер мав просити вже в керівництва Харківського навчального округу [11, ф. 739, оп. 49, д. 36, арк. 1], нові установи створювали й чергові бюрократичні процедури, що відображено в документах. Однак важливішою причиною був особистісний чинник – активна діяльність директора училищ Чернігівської губернії Михайла Маркова (у проведенні реформ та відкритті нових закладів [2; 4]. Саме його листування з управою Харківського навчального округу надає багато деталей щодо пансіону родини Кнейперів. Справжній подвижник освіти Марков був зацікавленим у створенні закладу для дівчат.

У вересні 1803 р. до Чернігова прибув «професор» Федір Кнейпер – до родичів і для викладання німецької мови в місцевому училищі. Можна дещо відтворити біографію вчителя-іноземця, хоча, студіюючи ці дані не полишає відчуття щодо певної авантюристичності цієї людини. Фрідріх Кнейпер народився 1768 р. у Вальдені (Гессен), навчався в Гісенському університеті, де отримав ступінь доктора філософії щойно на початку 1803 р. [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 3, арк. 11 і зв.]. Однак, за низкою інших даних, Кнейпер був «ліфляндським дворянином» і до того ж був уже «надзирателем» та вчителем «російського благородного юношества» протягом десяти років [7, с. 80]. Власне, про прибалтійське перебування Кнейпера свідчить і сама характеристика Маркова, що доктор живе в Гапсалі (територія сучасної Естонії) [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 3, арк. 2 зв.]. Кнейпер був одруженим на доньці поручика Олівсона й на 1803 р. мав дворічного сина [7, с. 80]. Михайло Марков, вочевидь, спілкуючись із чернігівською ріднею Кнейпера, доклав певних зусиль, щоб запросити доктора філософії. Відомо також, що він Михайло Марков листувався з Фрідріхом Кнейпером з приводу його приїзду.

Приїзд нового вчителя дуже втішив директора місцевого училища. Як можна зробити висновок, Марков добре знав німецьку мову, вивчивши її німецьких школах Петербурга, у пансіоні пастора Мелтінга [2, с. 77]) і дуже шанував німецьку систему освіти. Для вчителів німецької мови Марков навіть влаштував іспит, як-от Петру Геккелю з Новгорода-Сіверського чи канцеляристу Хіткову (у Хіткова Марков виявив погану вимову) [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 3, арк. 1 і зв.]. Напевно ж, директор училищ був перекладачем для приїжджого німця. І, звичайно, Кнейпер за протекцією Маркова став учителем спочатку з 1804 р. у Чернігівському головному народному училищі, а з 1805 р., коли училище було перетворене на гімназію, і вчителем іноземних мов у Чернігівській гімназії.

6 квітня 1804 р. Кнейпер подав «объявление» німецькою мовою про відкриття приватного пансіону в Чернігові, де мали б навчатися й дівчата. Михайло Марков переклав його й надіслав до попечителя Петербурзького навчального округу Миколи Новосильцева, який опікувався «училищами» і займався формуванням Харківського навчального округу.

Цей документ дуже цінний як навчальна програма для дівчат. Кнейпер зазначає, що буде навчати їх не лише «наукам» та рукоділству, але й моралі. Це одна із перших «програм» дівочого навчання на українських землях.

«Науки» у Кнейпера – предмети викладання: російська, німецька, французька мови, географія, історія, арифметика (приватно – англійська мова та латина). На перший раз він збирався взяти в пансіон 15 дівчат. У пізнішому листі Марков не шкодує позитивних характеристик для дружини Кнейпера як майбутньої вчительки, оскільки вона відповідала прийнятному для просвітителя образу освіченої жінки: *«Я видѣлъ способности жены его, рисуеть она превосходно какъ съ отушовкою карандашомъ, такъ и съ красками, портретъ съ миниатюры снимаеть, въ разныхъ рукодѣляхъ женскому полу приличныхъ совершенна. Также довольно хороши играетъ на фортепiano»*. А для навчання танців мали запросити танцмейстера [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 5, арк. 9 зв.].

За наявною документацією можна сказати, що Кнейперам вдалося відкрити заклад для дівчат ще того ж 1804 р., а в 1806 р. уже з дозволу училищного комітету Харківського імператорського університету Кнейпер із дружиною відкрили пансіон для обох статей.

За відомостями ще 1805 р. маємо інформацію про програму навчання в цьому закладі Кнейпера [9, ф. 229, оп. 1, спр. 1, арк. 847]: у першому («нижчому») класі дівчата вивчали основи французької мови, арифметику, географію та катехізис, у другому («вищому») класі ці предмети вдосконалювалися й до них додавали вивчення ще російської граматики.

Школа Кнейпера – єдиний відомий нам пансіон в Україні того часу з добре збереженою документацією. Багато в чому ці документи збережені завдяки скарзі 1806 р. Поряд із дівчачим, як уже зазначено, Кнейпер відкрив в іншому будинку пансіон для хлопчиків (ще до отримання дозволу). І хоча хлопці й дівчата навчалися й жили в різних хатах, вони разом обідали та вечеряли, що викликало негативну реакцію в Михайла Маркова, прихильника розділення («особливості») статей. Відомо, що Кнейперу вдалося отримати дозвіл (через того ж Маркова) від Харківського училищного комітету на навчання і хлопців, однак із суворим застереженням тримати пансіони нарізно. Як видно, Федір Кнейпер мав серйозні плани привезти в Чернігів «лучшего учителя для фортепиано» та випускника одного з німецьких університетів для вчителювання, – хоча, цілком можливо, це був хід для виманювання грошей у батьків і залучення нових «пансіонерів» та «пансіонерок». Уже через півтора року після відкриття в 1806 р., як засвідчує розклад, у дівочому пансіоні було аж чотири класи. До викладання залучено, крім доктора і його дружини, місцевих учителів Федора Єсикорського (викладав французьку та російську мови, географію) та Андрія Шарого (арифметика, географія, російська мова, катехізис). Візитатор з Харківського університету того ж таки 1806 р. вважав навчання в жіночому пансіоні успішним [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 58, арк. 1–10].

Школа Кнейпера проіснувала, напевне, дуже недовго, новий учитель постійно скандалив із місцевими жителями. У 1809 р. «доктор» отримав невисокий чин колезького регістратора, що, як подає історик освіти Олексій Андріяшев, дуже образило його амбіції, він захворів і звільнився. Однак характеристики викладача свідчать на користь інших причин. Передусім конфліктність Кнейпера та своєрідна підступність, на це вказує сварка з учителем французької мови Феттером того ж таки 1809 р. Вочевидь, уважаючи виклади французької своєю прерогативою, Кнейпер заздалегідь поширив чутки, що до Чернігова має прибути божевільний учитель. Щойно Феттер приїхав, учні та міські жителі показували на нього пальцями й бігали дивитися на нього як на дурника [1, с. 52–53].

Проте головною причиною закриття пансіону став брак учениць. Михайло Марков у квітні 1808 р. писав до Харківського училищного комітету, що на березень у пансіоні «шляхетних дівчат» Кнейпера залишилося тільки шість учениць і утримувати пансіон стало не вигідно, тобто на квітень 1809 р. пансіон «разрушился» (ліквідувався) [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 58, арк. 20]. Федір Кнейпер переїхав викладати іноземні мови до Полтави, щойно там у 1809 р. відкрилася гімназія [3, с. 253], однак, що цікаво, хлоп'ячий пансіон існував навіть після від'їзду Кнейпера, до червня 1811 р. [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 58, арк. 22].

Пансіон Кнейпера – приклад нереалізованого проекту приватної жіночої школи, хоч заклад і проіснував п'ять років. За загальною проблемою виникнення й існування приватних навчальних закладів у тогочасній Російській імперії «школа Кнейпера» виглядає геть не погано. Проекти створення школи для дівчат у Чернігові мали продовження й у 20-х рр. XIX ст. [10, ф. 2162, оп. 1, спр. 364], проте не були зреалізованими, на відміну від губернських центрів сусідніх губерній Харкова та Полтави, де 1812 та 1818 рр. відповідно відкрилися інститути шляхетних панн.

Пропонований документ пропозиції Кнейпера щодо відкриття пансіону для шляхетних дівчат переклав Михайло Марков.

Література

1. Андріяшев А. Материалы для истории учебных заведений Черниговской губернии с 1789 по 1832 год / А. Ф. Андріяшев. – К., 1865. – 92 с.
2. Бережков М. Михаила Егоровича Маркова разныя сочинения к пояснению истории Чернигова / М. Бережков. // Труды XIV Археологического съезда в Чернигове. – Москва, 1911. – Т. III. – С. 271-305.
3. Василевский В. Полтавская гимназия с 1808 по 1831 год (По архивным источникам) / В. Л. Василевский // Труды Полтавской ученой архивной комиссии. – Вып. 3. – С. 185–272.

4. Журба О. І. Михайло Єгорович Марков: росіянин на полі малоросійської історіографії початку XIX ст. / О. І. Журба // Дніпропетровський історико-археографічний збірник. – Дніпропетровськ, 2001. – С. 65-96.
5. К истории народного просвещения в Харьковской губернии // Харьковский сборник. Литературно-научное приложение к «Харьковскому календарю» на 1887 г. – Х., 1887. – Вып. 1. – С. 258-259.
6. Лазаревский А. Предположение об открытии французского пансиона для детей в Ромне в 1781 г. / А. М. Лазаревский // Киевская старина. – 1890. – Т. 9. – С. 494-495.
7. Марков М. Матеріали до історії учбових закладів Чернігівської дирекції 1804–1805 навчальний рік (Підготовка до друку та передмова Воїнов С.) / М. Є. Марков, С. С. Воїнов // Сіверянський літопис. – 1999. – № 4. – С. 76-99.
8. Сулимовский архив. Семейные бумаги Сулим, Скоруп и Войцеховичей XVII-XVIII в. – К., 1884. – 352 с.
9. Державний архів Чернігівської області.
10. Центральний державний історичний архів України в місті Києві.
11. Российский государственный исторический архив в Петербурге.

Додаток

Переклад Михайла Маркова пропозиції Федора Кнейпера щодо відкриття пансіону для панн 4 квітня 1804 р.

Объявление

Общественное сѣтованіе о совершенном недостаткѣ способовъ к образованію нравовъ и ума юныхъ благородныхъ дѣвиць в Черниговской Губерніи розбудило вниманіе почтенныхъ особъ, которымъ долгъ старанія о томъ принадлежитъ, и я тѣмъ поощряясь рѣшился, основать въ Черниговѣ домашнее училищѣ для дѣвиць. Почему симъ предъявляю, что я обще съ женою моею и одною помощницею составляютъ буду способы воспитанія того, в коемъ при наставленіи нужнымъ наукамъ и рукодѣліямъ приличнымъ, образованіе сердца и духа будетъ необходимымъ предмѣтомъ, что и намѣренъ я открыть сею вѣсною, ежели позволенія Главного ученаго начальства удостоенъ буду. За ученіе и содержаніе назначаю за каждую особу 250 рублей асигнаціями, съ тѣмъ чтобы въ началѣ каждого полугодя впередъ половина оной суммы платима была, оставляя на попеченіе Родителямъ желающимъ поручить мнѣ дѣтѣй своихъ, о всѣхъ нужныхъ для ученія потребностяхъ, какъ то книгахъ, письменоводныхъ запасахъ, пристойномъ одѣянніи, постѣляхъ и столовомъ бѣлье съ приборами, кои составляютъ должны скатерты, нѣсколько салфетокъ, столовой ножъ с вилкою и серебрянная ложка.

Я жъ обяуюсь дѣтямъ у меня кои воспитываются будутъ доставить выгодное пребываніе, здоровую и приличную пищу также чистоту бѣлья, а наставленіе преподаваться будетъ къ познанію немецкаго и французкаго языковъ, которые в обхожденіи попеременно употребляются будутъ съ дѣтьми и при оныхъ нужнѣйшихъ наставленіяхъ в правилахъ Россійскаго языка не будутъ упущены, также в Географіи, исторіи и арифметикѣ, Мифологіи и Естетикѣ, сколько нужно знать оныхъ женскому полу наменьше упражняемы будутъ и къ познанію Словесности, и разныхъ Сочиненій, а из числа пріятнаго ученія на первый случай преподаваться будетъ токмо рисованье: когда жъ мое предпріятіе возымѣетъ желаемый успѣхъ, то и музыка соединена будетъ. Сверхъ сего женскія рукодѣлья всякаго рода, благороднымъ дѣвицамъ приличныя, будутъ не последнимъ предмѣтомъ воспитанія, и вообще ничего упущено не будетъ къ лучшему усовершенствованію во всехъ вышеписанныхъ предмѣтахъ.

Родители живущія здѣсь въ Городѣ пожелавъ отдать для обученія дѣтѣй своихъ въ Пансіонъ, содержа ихъ въ своихъ домахъ платятъ в годъ по сту рублей асигнаціями, тожъ съ заплатою половины денегъ впередъ. На первой случай планъ мой разчисленъ на 15 особъ; но ежели сверхъ онаго числа желающія будутъ и я слѣдовательно найду себя обеспеченнымъ въ моихъ издѣржкахъ, тогда умножу число учителей, дабы училищу дать еще болѣе совершенства, и в семь случаѣ было бѣ мнѣ свободно давать внѣ училища по условію приватное наставленіе въ Арифметикѣ, Математикѣ, въ немецкомъ, французкомъ, Англинскомъ, Италіанскомъ и Латинскомъ языкахъ.

Я уповаю, что вспомошествованіе благороднаго и просвещеннаго общества сей Губерніи, моимъ Патриотическимъ желаніямъ соразмѣрно будетъ и ищу себя надеждою, что взсоответствую общеплезнымъ намѣреніямъ вышеупомянутыхъ почтенныхъ особъ, которыя исполняя волю благотворную всемилостивѣйшаго нашего монарха къ распространенію наукъ, полезныхъ знаній и воспитанія, всѣ свои старанія прилагають, являютъ въ томъ рѣвностное свое служеніе.

Переводилъ. Директоръ училищъ Марковъ.

Какъ Кнейпферъ предполагаетъ съ женою своею и помощницею одною основать.

ЦДІАК України. – Ф. 2162, оп. 1, спр. 5. – Арк. 12–14. Надворный совѣтникъ Марковъ Апреля 6 дня 1804 года. Черниговъ.

УДК 63.001.76 «1874/1903» (477.54)

М. С. Лисенко
Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова

МОДЕРНІЗАЦІЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ХАРКІВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (НА ПРИКЛАДІ ЛАТИФУНДІЇ Л. Є. КЕНІГА 1874 – 1903 рр.)

У статті досліджено модернізацію аграрної сфери Харківської губернії на прикладі маєтків Л. Є. Кеніга, розглянуто створення й окремі ланки діяльності господарства нового типу. Наголошено, що подібні економії були рідкістю в українських губерніях, особливо в плані раціональної постановки справи. Латифундія Л. Є. Кеніга була багатопрофільною. Основними напрямками її спеціалізації були цукроваріння та гуральництво. Значну увагу приділялося скотарству, рільництву, лісівництву. У цьому технічно-землеробському господарстві все ґрунтувалося на засадах агрономічної науки. Підприємства латифундії мали найсучасніше на той час обладнання, у них проводили наукові дослідження на селекційній станції. Власник маєтків співпрацював з товариствами сільського господарства й сільськогосподарської промисловості. Експонати, вирощені в латифундії, демонстрували на аграрних виставках. У маєтках були створені добрі умови для праці робітників та службовців. Л. Є. Кеніг займався благодійністю, що засвідчувало не тільки підприємницький, але й просвітницький характер його діяльності. Заснування подібних господарств є свідчення модернізації аграрної сфери регіону і змін у суспільстві.

Ключові слова: модернізація, сільське господарство, Харківська губернія, латифундія, Л. Є. Кеніг.

В данной статье исследуется модернизация аграрной сферы Харьковской губернии на примере поместий Л. Е. Кенига, рассмотрено создание, отдельные виды деятельности предприятия нового типа. Подчеркивается, что подобные экономии были редкостью в украинских губерниях, особенно в плане рациональной организации бизнеса. Латифундия Л.Е.Кенига была многопрофильной. Центральное место занимали сахароварение и виноделие. Большое внимание уделялось животноводству, полеводству, лесному делу. В этом технико-земледельческом хозяйстве все было построено на основе агрономической науки. Предприятия латифундии имели новейшее на тот период оборудование. Велись научные исследования на селекционной станции. Собственник поместий сотрудничал с обществами сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности. Экспонаты, произведенные в латифундии, демонстрировались на аграрных выставках. В поместьях были созданы хорошие условия труда для служащих и рабочих. Л. Е. Кениг занимался благотворительностью, что подчеркивало не только предпринимательский, но и просветительский характер его деятельности. Создание подобных хозяйств свидетельствовало о модернизации аграрной сферы региона и изменениях в обществе.

Ключевые слова: модернизация, сельское хозяйство, Харьковская губерния, латифундия, Л. Е. Кениг.

The paper examines the modernization of the agrarian sector in the Kharkiv province by the example of L. E. Kenig's estates. This article describes creation and certain activities of this new enterprise type which was a rarity in Ukrainian governments. L. E. Kenig's latifundia was efficiently organized and multifaceted. It focused on sugar refining and winemaking. Cattle-breeding, crop farming and forestry were also important. Everything was based on agronomy achievements in this techno-agricultural enterprise. Enterprises of latifundia had the most sophisticated equipment at that time. Research was conducted on the breeding station. The owner of the estates cooperated with companies of agriculture and agricultural industry. Exhibits made in latifundia were shown at agricultural exhibitions. The estates provided good

working conditions for employees and workers. L. E. Kenig did much for charity which emphasized not only the business-like, but also the educational nature of his activity. The creation of such farms is evidence of modernization of the agrarian sector in Kharkiv region and changes in society.

Key words: *modernization, agriculture, Kharkiv province, latifundia, L. E. Kenig.*

У пореформений період історії Харківської губернії важливе місце посідає становлення нового суспільства і прогресивного типу господарства. Сучасні дослідники називають цей процес модернізацією. Серед землевласників і підприємців регіону вигідно вирізнявся Л. Є. Кеніг. Німець за походженням, лютеранин за віросповіданням, Л. Є. Кеніг здійснював зміни у своєму господарстві, які вважав доцільними і своєчасними, цілком у відповідності із духом свого часу. Передусім його характеризували передові погляди як на господарювання, так і на повсякденне життя. Прикладом успішного ведення бізнесу в аграрній сфері Харківської губернії стала латифундія підприємця.

Історіографію проблеми започаткували праці сучасників підприємця. До них належать описи маєтків Харківської губернії, що проведені за ініціативою Харківського товариства сільського господарства й сільськогосподарської промисловості [6; 10; 11]. Діячі зазначеного громадського товариства залишили матеріали про господарства, обладнані за останнім словом техніки, що було рідкістю на той час. Авторами деяких робіт були земці [2; 3]. Сучасники пов'язували зразковість господарства Л. Є. Кеніга з його німецькою ментальністю, відносно великою кількістю німців в апараті управління підприємств, а також досконалістю системи менеджменту, впровадженій в латифундії. Вони часто зіставляли її з аналогічною в Америці й Західній Європі. До праць дореволюційного періоду варто зарахувати статистичні довідники, звіти, матеріали, які видали сільськогосподарські товариства тощо [5; 9; 14; 21; 22].

У радянській історіографії цю тему не висвітлено. Підприємця Л. Є. Кеніга характеризували як експлуататора трудящих мас, а його бізнес як нечесний і хижацький [17].

З 1990-х рр. виходять друком дослідження, що значною мірою переосмислюють явища і процеси, які відбувалися в пореформений період у Російській імперії. Серед істориків близького зарубіжжя істотний інтерес становлять праці Б. М. Миронова [8]. У них автор запропонував нову концепцію соціально-економічного та суспільно-політичного розвитку Російської імперії після Великих реформ. Однак українським губерніям Б. М. Миронов приділив мало уваги. Останніми роками з'являються публікації стосовно діяльності Леопольда Єгоровича та його нащадків у Петербурзі [4]. В Україні вийшли дисертації, які порушують питання землеволодіння й оглядово власності Л. Є. Кеніга [1]. Історики діаспори зазначену тематику не розробляли.

Таким чином, аналіз історіографії свідчить, що обрана тема є малодослідженою й потребує подальшого розгляду. Метою даної статті є дослідження функціонування латифундії Л. Є. Кеніга в Харківській губернії в період з 1874 по 1903 роки.

Джерельну базу нашого дослідження становлять документи Державного архіву Харківської області (фонд 237 Харківське товариство сільського господарства й сільськогосподарської промисловості; фонд 304 Харківське губернське земство) [24], а також опубліковані документи, місцева періодика [18; 19; 20; 23].

Леопольд Єгорович Кеніг (нім. Leopold Koenig) народився 25 листопада 1821 р. у Санкт-Петербурзі, куди його батько Йоганн-Георг переїхав після того, як Наполеон захопив Ельзас і Лотарингію. 27-річний біженець влаштувався булочником до Георга Вебера, незабаром одружився на дочці господаря й відкрив власну булочну на Василівському острові в німецькому кварталі Петербурга. Своєму синові Йоганн-Георг дав гарну освіту. Леопольд навчався у престижному англійському пансіоні. 15-річний випускник мріяв стати архітектором. Однак пожежа, що трапилася у Петербурзі 1837 року, зруйнувала ці плани, адже все сімейне майно, передусім пекарня, згоріло.

Леопольд пішов працювати на цукровий завод у Петербурзі, що належав близькому другові їхньої сім'ї Карлу Пампелю. У ті часи цукрове виробництво вважалось найбільш прибутковим. Цукор був недешевим задоволенням, іноземні кораблі привозили його в петербурзький порт. На цукровому заводі молода людина (у документах його записали на російський манер Леопольдом Єгоровичем) пройшла хорошу виробничу школу. Через п'ять років його вже призначили першим

радником власника підприємства. Однак у 1842 році К. Пампель помер, і Кеніг перейшов на цукровий завод П. Пономарьова, ставши старшим майстром.

У 1846 році 25-річний Леопольд одружився на Кароліні Пампель – дочці покійного шефа. Через два роки він дізнався, що терміново продається невеликий цукровий завод за 27 тис. руб. Л. Є. Кеніг взяв цю суму в борг у родичів дружини. Молодий бізнесмен провів реорганізацію підприємства, збільшивши виробництво цукру з 15 тис. пудів на рік до 24 тис. [16, с. 10]. Це дало змогу йому протягом усього двох років віддати борг позичальникам, а ще через рік вигідно продати завод.

Виручені гроші він спрямував на оренду цукрового заводу П. Пономарьова – того самого, де колись працював. Однак незабаром почалася Кримська війна. Європа заблокувала постачання цукрової тростини в Російську імперію. Ціни на цукор зросли. Більшість цукрозаводчиків почали обачно витрачати запаси сировини, щоб протриматися до кінця блокади. Леопольд вчинив інакше: користуючись високими цінами, продав весь вироблений на заводі цукор, став володарем значного прибутку і вийшов з бізнесу. Конкуренти ж зазнали серйозних збитків, деякі збанкрутіли. Зроблена Л. Є. Кенігом «пауза» дозволила перечекаати складні часи, а вже наприкінці XIX ст. наростити прибутки до 21 млн. руб. [20, с. 34].

Коли закінчилася Кримська війна, Л. Є. Кеніг дізнався, що в Німеччині винайшли новий спосіб цукроваріння – у герметичних контейнерах під дією гарячої пари. Він подався до Гамбурга й улаштувався простим робітником на цукровий завод. «Промислове шпигунство» виявилось успішним. Через рік Леопольд повернувся до Петербурга, придбав цукровий завод на Чорній річці й повністю переобладнав його згідно із сучасною на той час німецькою технологією. Через п'ять років він купив цукровий завод свого конкурента – велике підприємство, на якому працювало понад 500 чоловік. У 1858 році Л. Є. Кеніг став купцем I гільдії [16, с. 11].

Підприємницька діяльність Л. Є. Кеніга поширювалася й на Харківську губернію. У другій половині XIX ст. у цукроварінні помітною стала нова тенденція: перехід від тростинного цукру до бурякового. Ідеальні кліматичні умови для вирощування цукрових буряків були в українських губерніях. У 1867 році Л. Є. Кеніг заклав цукровий завод на Чорній річці як нерентабельний, а через кілька років переобладнав його під бавовняне виробництво. Прядильню він незабаром передав синові Леопольду Кенігу-молодшому, а сам зосередився на «південному напрямку».

У 1874 році цукрозаводчик почав купувати землі в Харківській губернії – спочатку в Охтирському та Лебединському повітах. Потім здійснив інші покупки, збільшивши загальну площу своїх українських володінь до 40 тис. десятин [12, с. 50]. Ці землі відійшли під посіви цукрових буряків, а для перероблення та виробництва цукру підприємець купив три заводи в містечку Тростянець Харківської губернії (два цукробурякових і один рафінадний).

У досліджуваний період Л. Є. Кеніг уже був впливовою особою в галузі й фактично диктував ціни на цукор. Наприклад, газета «Російський кур'єр» у 1881 році повідомляла: «Відомий петербурзький цукрозаводчик Л. Є. Кеніг, на розсуд якого регулюється ціна цукру в усій Росії, знизив ціну цукру в червні на 40 коп. за пуд. Унаслідок цього на цукровій біржі помітним було велике збудження» [4, с. 211]. На початку XX століття рафінадні заводи компанії «Л. Є. Кеніг» випускали значну частину всього рафінаду Російської імперії, завдяки чому цукрозаводчик увійшов до двадцятки найбагатших підприємців.

У тлумачному словнику С. І. Ожегова термін «латифундія» пояснено як великий маєток, земельне володіння, типове для різних країн (у тому числі Російської імперії). Загалом для латифундії властиве раціональне ведення господарства. Маєтки Л. Є. Кеніга заслуговують на увагу, бо таких було небагато в українських губерніях. У них виробляли значну кількість зернових, цукру, спирту, картоплі тощо. Успішність власнику забезпечували те, що вся система господарювання ґрунтувалася на принципах агрономічної науки, високій техніці землеробства, правильно влаштованому лісовому господарстві, інтенсифікації виробництва.

Чим була латифундія Л. Є. Кеніга на 1903 рік (він помер 17 грудня 1903 у Санкт-Петербурзі)? Вона складалася із двох великих маєтків Тростянецького і Гутианського, розташованих у повітах Охтирському, Лебединському, Богодухівському і Харківському. Кожний із цих двох маєтків було поділено на окремі економії, а саме: Тростянецький маєток складався із восьми економій

(Лучанська, Станівська, Каменська, Радомлянська, Криничанська, Микитівська, Буймерівська, Горянінівська); Гутянський маєток – із дванадцяти економій (Гутянська, Микитівська, Єлисаветівська, Должанська, Леопольдівська, Мирнянська, Шарівська, Карасирська, Максимівська, Овідінська, Кленівська, Лозівська). Населення довкола становили передусім українські селяни. Кожна із 20 економій латифундії була окремим маєтком, самостійною господарською одиницею. Переважно у центрі економії розміщувався господарський двір з численними спорудами, добре обладнаний і забезпечений усім необхідним.

Власником латифундії був Л. Є. Кеніг. Фактично вели справи його нащадки (Ф. Л. Кеніг), а адміністрацію очолював Л. Є. Вебер. Кожний із двох великих маєтків мав головного управителя: у Тростянецькому – це був Л. Г. Шульц, а в Гутянському – В. І. Кашін (учень І. О. Стебута, агроном із багаторічним досвідом). Кожна із 20 економій теж мала свого управителя, серед яких було багато німців. Лісове господарство, що займало значну площу в обох маєтках, було виділено в окрему господарську одиницю. Їхніми керівниками працювали спеціалісти з лісівництва (М. Ф. Кренкель у Тростянецькому маєтку та Г. А. Грунау в Гутянському). Керівництво цукрових заводів перебувало під контролем спеціальних директорів, а гуральні були підпорядковані головному управителю. До речі, В. І. Кашін був добрим фахівцем із винокуріння.

Створення такої потужної латифундії зумовили потреби цукрових заводів, що належали Л. Є. Кенігу. Початок латифундії був покладений у 1874 році, коли підприємець купив у купця А. А. Марка землі разом із лісом. У межах купленої території розташовувався завод цукрового піску Охтирсько-Тростянецького акціонерного товариства, членом якого був Л. Є. Кеніг. Пізніше, у 1881 р., цей завод став його одноосібним володінням. Значні прибутки від цукрових підприємств були джерелом для купівлі сусідських маєтків у майбутньому.

Подальше збільшення латифундії відбувалося в такій послідовності. У 1881 р. було створено Гутянський маєток. Для цього Л. Є. Кеніг придбав у товариства «Ворожейкін, Рубінштейн і Величченко» землю й згорілий цукровий завод. У тому ж році цукровий завод було переобладнано. Наступні 25 років територія маєтка розширювалася. У 1887 р. при Тростянецькому заводі цукрового піску побудували рафінадний завод, а в 1889 р. – Тростянецьку гуральню і при ній ректифікаційне відділення. У 1891 р. було споруджено Тростянецький паровий крупчастий млин. У 1894 р. для Гутянського маєтку було придбано ще дві гуральні [6, с. 10]. Отже, розширення латифундії можна визначити як швидке та масштабне.

Система господарювання в обох маєтках (Гутянському і Тростянецькому) була змішана або, як її тоді називали, заводсько-технічна з лісовим господарством, яке мало значну цінність. Загальна площа латифундії Л. Є. Кеніга на 1903 рік становила 44,099 дес. [6, с. 12]. Система рільництва функціонувала як багатопільне господарство з широким використанням коренеплодів буряка й картоплі, а також штучного травосіяння. Спочатку насіння цукрового буряка привозили з Німеччини. Воно було якісним, але дорогим. Тому вирощування власних буряків на насіння було єдиним засобом збільшити операції цукрових заводів. Цим почала займатися створена власником селекційна станція, обладнана за останніми стандартами агрономічної науки. Природно, що з такою матеріально-технічною базою прибутковість сільськогосподарських культур була вищою, ніж в інших господарствах краю (у тому числі й селянських).

Лісове господарство велося на значній земельній площі. Л. Є. Кеніг придбав ліс поступово починаючи із 1874 року. До переходу у його власність лісові дачі були дуже спустошені через часте вирубування лісу. За 32 роки (від часу заснування лісового господарства) площа лісів неухильно збільшувалася, зокрема й унаслідок лісонасадження на землях, малоприсадибних для польових культур. На всьому лісовому масиві велося правильне господарство згідно плану лісорозведення, розрахованого за 10-річними періодами. На початку ХХ ст. керівництво лісового господарства зайнялося спеціальним залісненням ярів та інших незручних земель, насадженням захисних смуг від видування посівів вітрами. Частину продукції лісового господарства збували за кордон, насамперед у Німеччину. При лісництві працював смолокурний завод.

Цукрові заводи становили центр усього господарства (два заводи цукрового піску й рафінадний). Період виробництва цукру зазвичай тривав до двох місяців на рік у разі безперервної роботи

цілодобово. Заводи були обладнані лабораторіями, ремонтними майстернями, а також мали штат постійних працівників, які перебували на підприємстві протягом всього року.

Власник мав три гуральні: одну у Тростянецькому маєтку і дві в Гутянському (Шарівська і Кленовська). При останніх двох було відкрито також ректифікаційні відділення. Усі заводи мали найсучасніше на той час устаткування. Вони були обладнані хімічними лабораторіями та ремонтними майстернями. Спирт надходив як на державні склади, так і продавався за кордон через Одесу та Лібаву.

Важливим компонентом латифундії були парові млини для помелу зерна, яких нараховувалося десять. Млини були оснащені електродвигунами та відповідними механізмами для автоматичного пересування зерна. Для зберігання зерна, крім елеватора, використовували велику комору, розраховану на 100 тис. пудів [10, с. 216]. Керівництво маєтків вдало поєднувало можливості різних машин та механізмів. Так, наприклад, один паровик пускав у рух борошномельний млин й електричну станцію. Електрикою було освітлено всі споруди економії. Усі вони були поєднані телефоном між собою, головною конторою й Харковом.

У господарстві значну увагу приділяли скотарству. Для покращення порід свійських тварин у маєтках відкрили кінські заводи, заводи рогатої худоби, свиней та овець. Два кінські заводи спеціалізувалися на вирощуванні ремонтних, верхових коней та мулів, зокрема коней – арденської, датської, першерон та ін. порід. Заводи рогатої худоби займалися розведенням чистокровних племінних тварин, а також корів для виробництва молока шведської породи; свиней – чистокровних беркширських та йоркширських порід для відгодовування. Велика кількість відходів різних виробництв (передусім цукрового та винокуріння) сприяла розширенню скотарства в латифундії.

Власник латифундії брав участь у сільськогосподарських виставках різного рівня. У 1897 р. на Всеросійській сільськогосподарській виставці Гутянський та Тростянецький маєтки преміювали почесним дипломом за ведення зразкового господарства, великою золотою медаллю за насіння хлібів та трав, цукрових буряків; малою золотою медаллю за лісівництво; великою срібною медаллю за цукор-пісок. На Харківській насінній виставці 1890 р. Гутянський маєток одержав малу золоту медаль за насіння хлібів та трав. На Всеросійській сільськогосподарській виставці 1895 р. в Москві Гутянський маєток отримав велику золоту медаль за організацію господарства та адміністрування, а також почесний диплом Імператорського Московського товариства сільського господарства за групу відгодованої м'ясної худоби. Восени 1896 р. комітет Київської сільськогосподарської і промислової виставки звернувся до землевласників Харківської губернії з пропозицією взяти участь у заході. Л. Є. Кеніг прийняв це запрошення (хоча ця Всеросійська виставка у Києві відбулася тільки в 1903 р.). Для матеріалів майбутньої виставки потрібним був опис маєтків, що й зробили підлегли підприємця. Організатори виставки сподівалися, що такі латифундії, як Кенігівська, могли стати зразком для інших. *«Опыт подробного описания как общих, так и частных условий, в которых находятся имения и заводы, и характеристики организации всего дела, культурных методов и способов работы... возможно констатировать как прогрессивное улучшение имения во всех его статьях, так и систематическое совершенствование его технических производств, в течение 16 лет постепенно создававших из небольшого начала то общее и довольно значительное целое, которым Гутянское имение является в настоящее время»* [10, с. 2]. За життя Л. Є. Кеніга це була остання виставка, але його нащадки продовжували добру справу. Так, у 1908 р. на Міжнародній будівельно-художній виставці продукція паркетної фабрики була вшанована великою золотою медаллю [24, ф. 237, оп. 1, спр. 53, арк. 18].

Видатки латифундії йшли на заробітну плату службовцям і робітникам усіх категорій, що були дуже диференційованими. За період 1900-1905 рр. щорічно ця сума становила 1.811.744 руб. У деяких робітників була договірна оплата праці. Крім грошової винагороди, існували ще інші доплати (харчі, опалення, помешкання тощо). Значні податки сплачували до державної скарбниці, земствам та іншим установам. У середньому щорічно податки становили суму 3.439.846 руб. (використовували прогресивний податок). Прибутки залізниці, що обслуговувала латифундію, у 1903/04 рр. становили 666.755 руб. [11, с. 170].

У господарстві латифундії головні прибутки давали цукровий буряк та картопля. Цукрові заводи та гуральні забезпечували власна сировина. Культура зернових хлібів займала велику площу й давала значну кількість продукції (озима та яра пшениця, жито, овес, ячмінь, кукурудза). Однак за прибутковістю вони мали другорядне значення. У найкращі врожайні роки прибуток всього землеробського господарства маєтку не перевищував 3% від загального прибутку латифундії, а деякі культури часто давали збитки (жито, ячмінь, просо, овес). І хоча на прибутковість зернових дуже вплинула сільськогосподарська криза в Західній Європі 1880-90-х рр. у латифундії Л. Є. Кеніґа стабільно економічно вигідними були тільки посіви пшениці. Значну частину зернових вирощували для внутрішніх потреб, власного споживання. Цікаво, що схожа структура різних статей прибутків і видатків співпадала з аналогічною для маєтку П. І. Харитоненка, також розташованому в Харківській губернії [7, с. 7].

У Гутянському маєтку коштом Л. Є. Кеніґа утримувалася двокласна школа в селі Гути. Вона розташовувалася у просторому кам'яному помешканні з електричним освітленням. Педагогічний персонал нараховував п'ять вчителів та 350 учнів щорічно. Крім цієї школи, коштом маєтку утримували дві однокласні школи – Шарівську і Кленівську (по одному вчителю). В останніх двох школах навчалася понад 100 учнів. Керівництво латифундії також допомагало двом парафіяльним школам і трьом земським в опаленні, освітленні й охороні.

У маєтку було дві лікарні, у яких, крім фельдшерського персоналу, працювало два лікарі. У середньому за рік на амбулаторних прийомах обслуговували 70 тис. хворих, які отримували безкоштовні ліки. Ветеринарну допомогу організовували один ветеринарний лікар, три фельдшери у трьох ветеринарних лікарнях. Всі вони надавали також послуги населенню довколишніх сіл [23, 1894. – № 4. – 31 января].

Благодійну допомогу власник надавав як «своїм» службовцям та робітникам, так і місцевим селянам. Службовці маєтку отримували пенсію. Так, наприклад, дрібні службовці, які втратили працездатність (через хворобу, похилий вік) частіше отримували довічну пенсію в розмірі заробітної плати. Висококваліфіковані службовці, які втратили працездатність, одержували одноразово під час звільнення з посади від 5 тис. до 6 тис. руб. і щомісячно пенсію 75 руб. [3, с. 18].

У маєтку була традиція надавати грошові виплати дітям службовців, які відвідували сільську школу (по 5 руб. на місяць), для наймання квартири при школі. Сини службовців, що вчилися в гімназіях або реальних училищах, отримували таку допомогу в розмірі 100 руб. На початку ХХ ст. у цю систему благодійної допомоги внесли деякі зміни. Допомогу надавали передусім тим дітям, які отримували професійну технічну освіту й у майбутньому могли замінити своїх батьків на виробництві. Священники парафій Гутянського маєтку, крім заробітної плати (яку вони отримували як законотелі шкіл), користувалися безкоштовним опаленням тощо.

Благодійність власника маєтку щодо місцевого населення організували таким чином. Кожна із економій Гутянського маєтку, яку очолював управитель, була одиницею благодійного управління. У своїй діяльності вони співпрацювали з особливими комітетами, що були наявними в кожному селі. До керівництва комітетів належали управитель економію, місцевий священник, староста і два селянина. Спочатку місцеві комітети діяли окремо. Пізніше за ініціативою управителя Гутянського маєтку їх об'єднали. Діяльність комітетів координували, навіть скликали «наради» представників. Об'єктом піклування комітетів були переважно вдови й сироти, але іноді допомогу надавали селянам (наприклад, щоб купити коня). Передбачалася й натуральна допомога, зокрема продуктами високої якості. Витрати на добротність у Гутянській економії сягали 10.000 руб. на рік [24, ф. 304, оп. 1, спр. 259, арк. 7].

Під час російсько-японської війни форми допомоги були змінено і збільшено за розмірами. У найближчих до маєтку селах благодійні комітети надавали спорядження запасним, призваним на військову службу. Штатні службовці економії, які йшли на війну, отримували на весь строк перебування в армії свою колишню заробітну плату і після повернення працювали на своїх посадах. Родини службовців, які пішли на війну, залишалися у своїх квартирах, які надало управління маєтку. Робітники, які працювали посезонно, отримували щомісячні грошові виплати по 5 руб., коли йшли служити до армії. Крім того, господар маєтку (на той час уже Ф. Л. Кеніґ) пожертвував 4.000 руб.,

а самі службовці разом зібрали ще стільки ж для працівників, які повернулися з війни [24, ф. 304, оп. 1, спр. 2934, арк. 22]. Місцеві селяни могли користуватися різними угіддями за низьку плату.

У подібний спосіб здійснювали добродійність у Тростянецькому маєтку (особливо щодо медичної підготовки). У долі Тростянця Леопольд Кеніг відіграв видатну роль. Йому належали не тільки три цукрові заводи, але й парова паркетна фабрика, що виробляла масивний паркет – дубовий, ясеневий, кленовий – різних кольорів і малюнків. У Тростянці підприємець відкрив також гуральню й фабрику з виробництва пакувального паперу, побудував дизельну станцію й обладнав телефонну, провів електрику, а також залізницю (станція Смородине працює і сьогодні).

Вплив сусідства із маєтком на впровадження покращених способів землеробства в селянських господарствах є незаперечним. Селяни переймали нові прогресивні методи землеробства і скотарства, отримали можливість користуватися покращеними знаряддями для оброблення землі, зокрема рядовими сівалками. Співпраця в даному напрямку розпочалася з того, що економія Л. Є. Кеніга надавала селянам сівалку в користування. Пізніше Краснокутське товариство сільського господарства поширило практику здавання техніки в оренду, продаж насіння. Все це сприяло покращенню врожаїв зернових у селян.

Мальовнича місцевість, у якій розташовувалася одна з економій, сподобалася Л. Є. Кенігу настільки, що він купив маєток Шарівка у братів Гебештрайнов за 250 тис. рублів. Колись невеличке село Шарівка і прилеглі до неї землі належали поміщикам Ольховським. Вони й побудували тут садибу – справжню резиденцію. Шарівський палац створено в неоготичному стилі, який увійшов у моду у XIX столітті. Поміщик Ольховський чітко вловив нові тенденції західноєвропейської архітектури і вдало використовував нововведення, зводячи свій маєток. До того ж він подбав і про збереження первісної краси природи. Шарівський замок дуже гармонійно вписувався в місцевий ландшафт.

Новий господар Леопольд Єгорович побудував там двоповерховий палац, який мав 26 кімнат і три великі зали. Для проектування парку він запросив з Риги Георга Куфальдта. Під час робіт було висаджено до 70 рідкісних цінних порід дерев – представників флори Європи, Азії, Америки та Африки. У маєтку також з'явилися терасований сад, розарій і грот з джерелом. Усі, хто гостював у Шарівській садибі, відзначали вишуканий смак господарів. Леопольд Кеніг міг бути задоволений вкладенням своїх коштів. От тільки красі краєвидів парку, на його думку, заважали сільські будинки. Цукрозаводчик вирішив, що краса вимагає жертв. Він викупив землі на Південному Уралі, наказав переселити туди селян, а їхні хати – спалити. І зараз у Башкирії є населений пункт Шарівка, де можна почути українську мову. Однак усе-таки більшість з виселених селян повернулися назад і заснували нову Шарівку, на іншому березі річки Мерчик. На картах дуже добре видно і стару, і нову Шарівку: між ними відстань у два кілометри, річка і ліс [17, с. 14]. Між Л. Є. Кенігом і селянами, які повернулися з Уфимської губернії, відбулися збройні сутички. Володарю маєтку довелося викликати не тільки поліцію, а й регулярні війська. Можливо, це було одною з причин обережного ставлення родини підприємця до місцевих селян у подальшому (зокрема й щодо добродійності).

Шарівська садиба зовні нагадувала казковий замок: двоповерхова будівля білого кольору, підперезана карнизом, з витягнутими вікнами й балконом. Парадний вхід прикрашали дві восьмигранні вежі, увінчані зубцями і шпильями. Навіть якщо здалеку дивитися на замок, відчувалися його велич і вишуканість. Від замку тераси вели в Шарівський парк, де росли старовинні дуби, блакитні ялини, ясени та інші дерева. Вік одного з дубів становив близько 600 років. У парку були мальовничі ставки, через один з яких перекинута кам'яний місток, що вів на так звану цукрову гірку. Отже, садибу Леопольда Кеніга можна назвати перлиною вишуканого смаку. Шарівка дивувала своєю гармонійністю, доречністю та затишністю.

Таким чином, Леопольд Єгорович Кеніг був видатним російським підприємцем. За декілька десятиліть у Харківській губернії він створив латифундію, що була зразковим багатопрофільним та високопродуктивним господарством. Сучасники неодноразово стверджували, що таких маєтків було небагато. З ними пов'язували прогресивні зміни не тільки в аграрній сфері, а й у всій економіці й суспільних відносинах загалом.

Література

1. Горбаньов В. В. Поміщицьке господарство Харківської губернії у др. пол. XIX – на поч. XX ст.: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01 / В. В. Горбаньов; Харківський нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. – Х., 2006. – 182 с.
2. Гордеенко Е. О положении сельского хозяйства и земства в Харьковской губернии / Е. Гордеенко. – Х.: Тип. губ. правления, 1885. – 65 с.
3. Доклад Харьковской губернской земской управы чрезвычайному губернскому земскому собранию 12 июня 1905 года по экономическому отделу. – Х. : Тип. губ. правления, 1905. – 112 с.
4. Иванова Н. И. «Сахарный король» Леопольд Кениг и его потомки / Н. И. Иванова // Немцы в Санкт-Петербурге (XVIII–XX века): биографический аспект. – СПб. : МАЭ РАН, 2005. – Вып. 3. – С. 211-216.
5. Коротков И. П. Опыт разделения Харьковской губернии на сельскохозяйственные районы / И. П. Коротков. – Х. : Тип. «Печатное дело», 1919. – 60 с.
6. Левитский В. Ф. К вопросу об экономическом значении крупных и мелких заводско-земледельческих хозяйств / В. Ф. Левитский. – Х. : Тип. А. Дарре, 1907. – 37 с.
7. Лец Р. Между крупным заводским хозяйством и аграрным вопросом / Р. Лец. – Сумы : Тип. Вертикова, 1906. – 84 с.
8. Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи. – В 2 т. / Б. Н. Миронов. – СПб. : Дмитрий Буланин, 1999.
9. Обзор сельскохозяйственной промышленности Харьковского района. Часть 1. – Х. : Тип. губ. земства, 1912. – 96 с.
10. Описание Гутянского имения Л. Е. Кенига. Часть 1. Сельское хозяйство и лесоводство. – Х. : Тип. А. Дарре, 1897. – 332 с.
11. Описание Гутянского имения Л. Е. Кенига. Часть 2. Технические производства. – Х. : Тип. А. Дарре, 1897. – 178 с.
12. Орлов Н. М. С.-Петербургский сахаро-рафинадный завод «Л. Е. Кениг и наследники» / Н. М. Орлов. – СПб. : Тип. В. Кене и К°, 1913. – 56 с.
13. Отчет Харьковского общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности за 1899-1900 гг. – Х. : Тип. губ. земства, 1900. – 82 с.
14. Отчет о деятельности Харьковского общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности за 1902-1903 гг. – Х. : Тип. В. М. Варшавчика, 1903. – 109 с.
15. Протоколы заседаний общих собраний Харьковского общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности за 1887-1888 гг. – Х.: Тип. Каплана и Бирюкова, 1888. – 44 с.
16. Список купцов и промышленников города Харькова. – Х. : Тип. А. Дарре, 1913. – 48 с.
17. Строковский Л. Н. Шаровский парк / Л. Н. Строковский. – Х. : Прапор, 1978. – 48 с.
18. Труды Харьковского общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности. Известия контрольной семенной станции. – Х.: Тип. В. М. Варшавчика, 1915. – 204 с.
19. Труды Харьковского общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности (за 1915 год). – Х. : Тип. И. М. Аничкина, 1917. – 183 с.
20. Харьковская губерния: стат. справочник. – СПб.: Тип. стат. комитета, 1903. – 499 с.
21. Харьковское общество сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности. Журналы общих собраний. – Х. : Тип. губ. правления, 1886. – 82 с.
22. Харьковское общество сельского хозяйства на областной сельскохозяйственной выставке. – Х. : Тип. губ. земства, 1910. – 52 с.
23. Харьковские губернские ведомости: [Периодическое издание Харьковской губернии, Харьков]. – 1894.
24. Державний архів Харківської області (ДАХО).

УДК 364.3-787.26(=112.2:477.54)«18/191»

О. Є. Філатова

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

БЛАГОДІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПРЕДСТАВНИКІВ НІМЕЦЬКОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕНШИНИ ХАРКОВА (XIX – початок XX ст.)

Статтю присвячено вивченню питання благодійної діяльності представників німецької національної общини Харкова XIX – початку XX ст. в контексті їх активної участі в громадському житті міста. Особливу увагу приділено процесу становлення й еволюції національного благодійного товариства протягом XIX ст. Досліджено взаємозв'язок матеріальних пожертв і внесків етнічних німців у межах регіональних державних благодійних товариств, а також індивідуальних – із розвитком системи освіти, медицини і соціального захисту Харківщини.

Ключові слова: національна меншина, євангелістсько-лютеранська община, благодійне товариство, притулок, меценат

Статья посвящается изучению вопроса благотворительной деятельности представителей немецкой национальной общины Харькова в XIX – начале XX ст. в контексте их активного участия в общественной жизни города. Особое внимание уделено процессу становления и эволюции национального благотворительного общества на протяжении XIX ст. Исследовано взаимодействие материальных пожертвований и взносов этнических немцев в рамках региональных государственных благотворительных обществ, а также индивидуальных – с развитием системы образования, медицины и социальной защиты Харьковщины.

Ключевые слова: национальное меньшинство, евангелистско-лютеранская община, благотворительное общество, приют, меценат.

The article deals with charitable activities of some representatives of German national community of Kharkiv in XIX - XX centuries in the context of their active participation in public life of the city. It focuses specifically on the process of formation and evolution of the national charity in the XIX century. The article analyses interrelation between material donations and contributions of ethnic Germans within the regional public charities, and individuals, with the development of education, medicine and social security in Kharkiv.

Key words: national minority, Evangelical Lutheran community, charity, shelter, philanthropist

Сучасна незалежна Українська держава має доволі строкате етносоціальне суспільство, в якому на рівні з домінуючим корінним народом – українцями, співіснує понад сто етносів. Це обумовлює важливість розгляду національного питання, у контексті якого доцільним є всебічне вивчення проблем існування окремих національних меншин у різні історичні періоди. У цьому контексті актуальним є дослідження особливостей існування німецької національної меншості, представники якої впродовж різних історичних епох, залишалися носіями власної етнічної самобутності, успішно співіснували як із корінним народом, так із іншими спільнотами на теренах України. Подібна тенденція яскраво виражена в XIX – на початку XX ст., найсприятливіший час для представників німецької етнічної групи в нашій країні, зважаючи на закладений російським імперським урядом законодавчий фундамент. Саме в означений період етнічні німці займали активну громадську позицію, приділяли значну увагу благодійності. Проілюструвати окреслену тенденцію найяскравіше можна на прикладі великих міст, зокрема губернських центрів, одним з яких був Харків – значний торговельно-ремісничий осередок, а згодом науковий і культурний центр, що і приваблювало німецьких переселенців, вагому частку яких складали промисловці й комерсанти.

В історичній науці питання німецької етнічної громади проілюстроване зазвичай уривчасто й однобоко, розкривається в контексті загальної історії міста Харкова. Ця тенденція простежується

як в дореволюційній [2; 3; 9], так і в сучасній літературі [14; 28] присвяченій історії міста. Разом із тим, у загальних працях, присвячених питанню німців в Україні [5; 17], увагу акцентують на німецьких общинах Наддніпрянської і Південної України [6; 8; 10], випускаючи з уваги Слобожанщину, зокрема Харків. Тож, недостатня наукова розробка зазначеної проблем зумовила необхідність більш детально дослідити історію існування німецької національної меншини Харкова в контексті її впливу на громадське життя міста і регіону цілком.

Основними джерелами для детального розгляду окресленої проблеми є матеріали Державного архіву Харківської області (ДАХО), а також статистичні видання [34-49].

У XIX – на початку XX ст. активність членів німецької національної громади у громадському житті регіону, особливо у сфері благодійної діяльності, була досить високою та мала значний позитивний вплив на регіон.

Головним компонентом суспільного життя німецької національної громади Харківщини була релігійна складова. Більшість з означеного етносу належала до лютеранської церковної громади, і незначна частина – до католицької. Не зважаючи на кількість вірян, яка постійно зростала, і згуртованість лютеранської громади Харкова, окрему будівлю церкви цієї конфесії було відкрито й освячено лише 1830 р. [9, с. 192, 196; 14, с. 82].

Лютеранська церква, крім основної функції, мала широкий спектр діяльності, займаючись крім освітньої, також благодійною справою. 1816 р. лютеранська громада Харкова відкрила відділення Біблійного товариства, у фонд якого щорічно робили пожертви професори, німці за походженням – Харківського університету – В. Ф. Дрейсиг і Й. Ланг [4, с. 748]. Головна функція товариства полягала в розповсюдженні серед населення регіону Біблії, яку друкували різними мовами і ціна якої була помірною. Також 1823 р. громада заснувала Комітет для надання допомоги всім нужденним лютеранам, а також німцям, що тимчасово жили в Харкові [27, с. 154]. 1826 р. з ініціативи церковного старости Гільденбрандта і за підтримки церковної ради і пастора при лютеранському приході на благодійні внески заснували школу для сиріт і бідних іноземців-лютеран, які мешкали в Харкові. Цей навчальний заклад утримували виключно за рахунок благодійних внесків, також у ньому безкоштовно викладали деякі представники німецької громади, а саме студенти-медики – Ф. Шперк і Д. Шмерфельд [4, с. 726].

Із другої половини XIX ст. благодійна діяльність лютеранської громади значно розширюється. Цьому сприяє склад Церковної ради, до якої в 1870–1880-ті роки, належав ряд підприємців і представників інтелігенції Харкова, переважно німецької національності, серед яких особливо слід відзначити підприємця К. Трепке [37, с. 120-121; 38, с. 120-121]. З ініціативи пастора А. Юргенссена, церковної ради і приходу, 1870 р. при лютеранській церкві було відкрито сирітський притулок, який розташувався на вул. Німецькій, 41. Його доглядачем призначили Ф. Ф. Леопольда [9, с. 275; 35, с. 114-115]. У приміщенні даного закладу 1872 року лютеранська громада відкрила притулок для людей похилого віку (богадільню), розрахований на 15 осіб [34, с. 442-444]. Крім того, лютеранська громада скеровувала пожертви на користь організацій міста. Так, наприкінці 1870-х років, з ініціативи пастора Е. Берга було організовано збір пожертв, загальна сума яких склала 1 тис. руб., на користь місцевого управління Російського Товариства Червоного Хреста. Активну позицію пастора в галузі благодійної справи відзначило Відомство духовних справ іноземних віросповідань і видало Е. Бергу свідоцтво на право носити Знак Червоного Хреста [60, ф. 3, оп. 275, спр. 35, арк. 21].

Під патронатом лютеранської церкви і за сприяння німецької громади Харкова, 1884 р. члени останньої, заснували Німецьке благодійне товариство («Німецьке товариство допомоги у Харкові»), що замінило Комітет допомоги нужденним лютеранам [31, с. 1-7]. Початково товариство нараховувало 29 членів, серед яких В. Статс – головний ініціатор його заснування. На перших загальних зборах товариства, що відбулися 20 лютого 1885 року обрали членів ради новоствореної організації, серед яких були: В. Статс, відомий харківський промисловець і меценат М. Х. Гельферіх, підприємець Ф. Кох, а також Г. Бюрау й А. Грундлер [4, с. 908, 927]. Протягом наступних років число членів Німецького благодійного товариства невпинно зростало, а 1900 року досягло 143 особи [45, с. 306]. Порівняно з іншими благодійними товариствами Харкова, сформованими за національною ознакою, німецьке було найчисленнішим.

Прибуток цього товариства, складався із членських внесків, пожертв, а також ренти від капіталів і цінних паперів. Уставний капітал благодійної установи, на момент заснування, становив 500 руб., а станом на 1894 р. – збільшився у 12 разів [4, с. 927]. Членами Німецького благодійного товариства влаштовувалися вечори, часто в приміщенні Комерційного клубу, з метою зібрання коштів на користь даної організації. Подібні заходи приносили суттєві прибутки. Наприклад, на одній із таких подій, що відбулась у січні 1886 р., благодійних внесків на користь товариства було зібрано в розмірі 741 руб. [60, ф. 3, оп. 281, спр. 190, арк. 56]. Також, значною – 1400 руб., була сума пожертв харківських німців, яку вони зібрали під час святкування 80-ти річчя від дня народження Отто фон Бісмарка, 1895 року. За рахунок цього капіталу, члени благодійного товариства заснували фонд Бісмарка [4, с. 927], який за даними на 1902 р. збільшився до 1910 руб. [47, с. 237]. Загалом, порівняно з іншими національними благодійними товариствами, французьким і швейцарським, німецьке отримувало найбільше пожертв [48, с. 244; 39, с. 353]. 1900 року останнє отримало кошти в розмірі 1 тис. руб. від А. Гельферіха й А. Пільстрема. 1901 р., за розпорядженням першого дарувальника, бюджет товариства поповнився на 5600 руб. 1902 р. благодійний внесок у розмірі 500 руб. надала родина харківських підприємців – Кохів. За рахунок цього внеску благодійне товариство створило іменний капітал Юлії Кох. 1903 р. тенденція до щедрих пожертв з боку представників німецької громади Харкова збереглась: вони становили 6 тис. руб. Результатом подібної тенденції стало стрімке зростання капіталу Німецького благодійного товариства, який за даними на 1904 р. становив 28346 руб. [4, с. 927]. Це товариство було не лише найчисленнішим, але і отримувало найбільші прибутки з-поміж установ подібного типу [36, с. 161-162; 39, с. 353].

До статті витрат Німецького благодійного товариства належали щомісячні й одноразові виплати нужденним. У 1880-х роках керівництво організації надавало перевагу виплатам разової допомоги, проте, починаючи з 1890-х років, значно зросли обсяги виплат щомісячних пенсій, які досягли 1236 руб. на рік [39, с. 352–353; 40, с. 156; 41, с. 492; 42, с. 507; 44, с. 247; 45, с. 306; 46, с. 331; 47, с. 237].

Наприкінці XIX ст. Німецьке благодійне товариство і лютеранська церква організували благодійну діяльність не лише німецької, але і всієї лютеранської громади. Спільними силами обидві установи надавали матеріальну допомогу бідним, сиротам, влаштовували національні виховні та навчальні заклади.

На початку XX ст. благодійні функції виконувала також заснована 15 жовтня 1908 р. Харківська громада віруючих євангельських християн, що об'єднала всіх лютеран регіону. Містилася ця організація у приміщенні лютеранської церкви [49, с. 94].

Із початком Першої світової війни дана організація взяла активну участь у створенні Харківського комітету допомоги нужденним сім'ям осіб, мобілізованих на фронт. Перші благодійні внески до комітету надійшли від німецьких підданих, які постійно мешкали в Харкові, Н. Я. Яффе і О. Р. Барта, і становили понад 1300 руб. Крім того, пастор лютеранської церкви К. К. Крамер у серпні 1914 р. передав означеній організації 1 тис. руб. від імені німецьких колоністів Рижова Ізюмського повіту [60, ф. 313, оп. 1, спр. 1, арк. 28, 51-53]. У середині серпня 1914 р. лютеранська громада на користь комітету передала 500 руб. [60, оп. 1, спр. 1, арк. 44], що свідчить про суттєву допомогу комітету представників німецького етносу, які в перші місяці війни пожертвували близько 3 тис. руб.

Представники німецької етнічної громади займались благодійною діяльністю за межами національного і релігійного товариств, долучаючись до державних і приватних регіональних організацій і комітетів, брали активну участь у благодійних і громадських заходах, які проводили в губернії, а особливо в Харкові.

Так, серед членів створеного 1812 р. Харківського Товариства благодіяння, що надавало допомогу постраждалим від лиха, удовам, сиротам, хворим, було декілька представників німецьких родів, які оселились в місті ще у XVIII ст. (Майер, фон-Люднергейм) [50, с. 24]. У наступні роки існування організації, до її лав долучилися представники німецького етносу з числа викладачів Харківського університету й інших навчальних закладів, а саме: К. К. Нальдехен, Шредер, з лікарської управи – К. Грумбах [4, с. 904]. Харківське Товариство благодіяння жертвувало кошти

на відкриття інституту шляхетних дівчат [60, ф. 51, оп. 1, спр. 32, арк. 5]. Благодійні внески від представників німецької громади регіону надходили також до інших навчальних закладів, наприклад, Харківського колегіуму [13, с. 102].

Викладачі німецького походження з Харківського університету активно долучалися до громадської і благодійної діяльності. До їх числа належав професор кафедри поліцейського права юридичного факультету К. К. Геттенбергер, який працював в університеті протягом 1870–1880-х років. На громадських засадах він надавав юридичну допомогу багатьом харківським установам й організаціям, працював консультантом із юридичних питань на засіданнях комісій виконавчих органів громадських владних структур [1, с. 11].

В другій половині XIX ст. благодійна і громадська діяльність в регіоні охоплює нові сфери суспільного життя. У руслі цього процесу 1861 р. було створено Харківське Медичне товариство, яке мало певні благодійні й суспільні функції. Серед числа засновників названої вище організації, що складалась із 26 викладачів медичного факультету Харківського університету й міських лікарів, були особи німецького походження, зокрема молодший городовий лікар Ф. Ф. Ган [20, с. 7; 29, с. 17]. Кількість членів Харківського медичного товариства впродовж наступних років його існування суттєво зростала і на початок XX ст. становила близько 500 осіб. Серед них німці посідали чільне місце. Так, 1913 р. секретарем згадуваної організації було обрано В. М. Гаккенбума, а членом правління – лікаря А. К. Гана [22, с. 18-19]. 1872 р. за безпосередньої участі Медичного товариства, при Харківському університеті було засновано клініку для лікування очей, у межах якої згодом відкрито стаціонарний, амбулаторний, акушерський відділи, керівництво якими здійснював лікар Ф. Ф. Ган. У цій медичній установі було організовано лікування робітників і їхніх родичів, а також представників інших верств населення незалежно від віросповідання і віку [7, с. 214; 21, с. 16].

1898 р., з ініціативи членів Харківського Медичного товариства і за матеріальної підтримки в 5 тис. рублів, яку надав відомий харківський підприємець і меценат М. Х. Гельферіх, було відкрито притулок для невиліковно хворих [4, с. 637]. Із 1880-х років останній також робив внески в розмірі 400 рублів на рахунок Олексіївської лікарні, що знаходилась під патронатом Медичного товариства, на утримання ліжок для робітників свого підприємства [29, с. 26].

Крім того, Харківське Медичне товариство ініціювало створення Товариства піклування про нужденних слухачок жіночого Медичного інституту, до складу правління якого входив німець А. К. Ган, а до дійсних членів – дружина харківського підприємця, Е. Ш. Гельферіх [18, с. 4-9].

У роки Першої світової війни представники німецької національної меншини регіону були причетні до створення лазарету для лікування військовиків, створеного на базі біологічного корпусу Харківського університету [23, с. 1-30].

У другій половині XIX ст. члени німецької громади регіону, серед яких Г. Ольденборгер і Ф. Ф. Ган, долучилися до роботи заснованого 1843 р. Харківського Благодійного товариства. Це товариство об'єднало роботу всіх благодійних товариств губернії, маючи на меті надавати моральну та матеріальну допомогу нужденним без розподілу за національними й релігійними ознаками [4, с. 915, 917; 26, с. 2, 23]. На початку XX ст. представники німецького етносу продовжували брати участь у діяльності Благодійного товариства, головою якого на той період був остзейський німець – губернатор Харкова – Г. А. Тобізен [43, с. 84].

Наприкінці XIX – на початку XX ст. представники німецької національної меншини Слобожанщини входили до складу багатьох інших поважних благодійних товариств, а саме: Товариства виправних притулків, Товариства піклування про нужденних учнів III Харківської гімназії, Народних читалень Товариства поширення в народі грамотності, Товариства взаємодопомоги вчителям і вихованцям, Товариства взаємодопомоги тим, хто займається ремісничою працею, Товариства «Трудова допомога», Товариства взаємодопомоги тим, хто займається розумовою працею [60, ф. 3, оп. 281, спр. 189, арк. 9; 60, ф. 508, оп. 1, спр. 10, арк. 10; 11, с. 16; 19, с. 4; 51, с. 1-10; 52, с. 3-8; 53, с. 4].

Так, до числа почесних членів Харківського Товариства взаємодопомоги вчителям і вихователям, належав відомий промисловець і меценат німецького походження М. Х. Гельферіх. 1902 р. стараннями даного товариства на посади вчительок, гувернанток, бонн, було влаштовано 119 осіб, із яких 37 німкені [53, с. 8].

Благодійна діяльність членів німецької національної громади регіону цілком була успішною і відзначена державними нагородами. Так, за плідну громадянську діяльність зі створення чайних закладів, проведення концертів і вистав у Вовчанському повіті Харківської губернії 1902 року як представника Опікунства народної тверезості було нагороджено орденом Св. Станіслава III ступеня німецького підданого К. К. Боде [60, ф. 216, оп. 2, спр. 21, арк. 2-6]. Підтримували подібні заходи також представники німецької громади Охтирського повіту [60, ф. 216, оп. 2, спр. 4, арк. 59].

Найвагоміший слід у громадській і благодійній діяльності залишили члени німецької національної меншини регіону – промисловці й підприємці.

Так, згадуваний вище, харківський підприємець і меценат німецького походження – М. Х. Гельферіх, зробив значні внески до різноманітних благодійних і громадських організацій, установ регіону. У 1880–1890-х роках загальна сума пожертв останнього, без урахування членських внесків благодійних товариств, перевищувала 130 тис. рублів. Ці кошти призначались Вознесенській жіночій гімназії, Притулку для невиліковно хворих, Товариству допомоги вчителям і вихователям, дитячій колонії для слабких дітей в с. Жихор, притулку «Ясла» [4, с. 637, 713; 53, с. 4; 63; 65]. Німецький підприємець також був членом багатьох із благодійних організацій, а саме: Харківського Благодійного товариства, Харківського управління Російського товариства Червоного Хреста, Медичного товариства, Товариства допомоги взаємодопомоги вчителям і вихователям, Товариства піклування про хворих дітей, Німецького благодійного товариства, Товариства допомоги нужденним студентам Харківського університету, Товариства взаємодопомоги зайнятим ремісничою працею [59, 1897, 19 януаря; 59, 1898, 31 юлія]. На початку ХХ століття благодійна діяльність М. Х. Гельферіха та його родини продовжувала залишати вагомий слід у громадському житті регіону. Так, у лютому 1901 р. він пожертвував 100 тис. рублів на облаштування при міській лікарні по вул. Корсиковській окремої лікарні для жінок на 50 ліжок, яка мала б називатися «Лікарня для жінок імені подружжя Максиміліана Християновича і Жозефіни Федорівни Гельферіх», і бути в повному розпорядженні Харківської міської управи як власність міста Харкова [6, с. 95-96; 56, 1901, № 4, с. 51-54]. Крім того, підприємець надав 25 тис. рублів як недоторканий капітал із 4% державною рентою на утримання 4 безкоштовних ліжок, які було передбачено для робітниць товариства М. Гельферіх-Саде [10, с. 52; 28, с. 5, 20-22]. 1901 р. М. Х. Гельферіх пожертвував місту ділянку землі по вулиці Старо-Московській, № 105 для облаштування лікарні або школи [56, 1901, № 4, с. 51; 56, 1901, № 6, с. 132]. Духовний заповіт М. Х. Гельферіха, який помер 11 серпня 1901 р. [56, 1901, № 13, с. 75], оголосили 18 грудня того ж року, також містив пункти стосовно благодійних пожертв [9, 1901, № 21, с. 268-270]. Згідно з останньою волею відомого харківського підприємця, 10 тис. рублів надавалися Харківському ремісничому училищу як недоторканий капітал, відсотки з якого мали йти на потреби дітей з незаможних родин, переважно робітників Товариства М. Гельферіх-Саде [56, 1901, № 21, с. 268–269]; 12 тис. рублів – Харківському Імператорському університету, також як недоторканий капітал, на відсотки з якого було запроваджено дві стипендії імені подружжя М. і Ж. Гельферіх для студентів математичного і природничого відділень [58, 1902, № 3, с. 21-22; 58, 1902, № 5, с. 9-10]. Крім того, згідно із заповітом М. Х. Гельферіха, суми в розмірі 12 тис. рублів було призначено Харківському ветеринарному та технологічному інститутам; 20 тис. рублів – євангелічно-лютеранській школі; 18 тис. рублів – Вознесенській жіночій гімназії. Також, німецький меценат заповів певні суми благодійним організаціям регіону: 20 тис. рублів – Товариству поширення в народі грамотності; 5 тис. рублів – Німецькому благодійному товариству, Товариству піклування про бідних учнів Харківського музичного училища, Товариству взаємодопомоги вчителів і вихователів, Харківському виправному притулку для малолітніх злочинців, Харківському товариству сестер Червоного хреста; 3 тис. рублів – Товариству піклування про хворих дітей [60, ф. 45, оп. 1, спр. 267, арк. 3]. Головною вимогою до закладів, яким надавалися кошти за заповітом М. Х. Гельферіха, було розподілення останніх суворо за призначенням, тобто на стипендії студентам і учням, на гарячі обіди для останніх, а також на утримання благодійних установ.

До числа меценатів німецького походження можна віднести підприємця, власника машинобудівних заводів М. Ф. фон Дітмара. Він, уродженець Москви, наприкінці ХІХ ст. ввійшов

до складу бізнес-еліти Харкова, а на початку ХХ ст. неодноразово обирався гласним в міську думу [57, 1909, № 10, с. 660-664]. М. Ф. фон Дітмар як активний учасник, а згодом голова Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, приділяв значну увагу питанням охорони здоров'я робітників і створенню для них належних умов праці [30, с. 76-79; 33, с. 33]. Так, з ініціативи промисловця, із метою надання першої медичної допомоги в разі нещасних випадків на підприємствах гірничозаводської промисловості 8 червня 1907 року в Харкові було відкрито Медично-механічний інститут для лікування травмованих робітників (сьогодні це Науково-дослідницький інститут ортопедії і травматології імені М. І. Ситенка) [30, с. 1-39]. Це був перший у Російській імперії заклад подібного типу, який розташовувався на вул. Катеринославській і налічував 20 ліжок. 1912 р. М. Ф. фон Дітмар орендував будинок по вул. Німецькій (Пушкінській) і переніс туди лікарняний заклад, розширивши його місткість до 70 ліжок. Власним коштом підприємець утримував персонал інституту, що складався із 3 лікарів, 2 фельдшерів і 13 медичних працівників, укомплектувавши його новітнім медичним обладнанням. У перші роки існування Медично-механічний інститут виконував функції медично-профілактичного закладу, в якому допомогу протягом 1907-1912 років отримало близько 4 тис. чоловік [54, с. 33].

На початку ХХ ст. спостерігалось деяке похвалення в галузі благодійної діяльності, пов'язане з ростом громадської свідомості в умовах російсько-японської і Першої світової війн. У межах цієї тенденції зростання благодійності представники німецької громади регіону також зробили значний внесок. Так, спадкоємці відомого промисловця Л. Є. Кеніга, зокрема його син Ф. Л. Кеніг, 1904 р. пожертвував на потреби особового складу регулярної армії 20 вагонів цукру, організував лікарню у власному маєтку в селі Тростянець (Тростянецька волость Охтирського повіту) для лікування поранених військовиків, яка могла прийняти до 25 осіб (5 офіцерів і 20 вояків нижчих чинів). Медичний заклад, який відкрив німецький підприємець, мав всі необхідні медикаменти, був оснащений новітнім медичним обладнанням, а також електричним освітленням. Завідувач цієї лікарні був також німець за походженням – лікар В. В. Краузе [60, ф. 3, оп. 283, спр. 214, арк. 1-3]. Із початком Першої світової війни родина Кенігів продовжувала благодійну діяльність. У Гутянському маєтку (Богодухівський повіт) було влаштовано медичний заклад на 60 осіб офіцерів і нижчих чинів із повним медичним і харчовим утриманням. У Тростянецькому маєтку Ю. Л. Кеніг запровадив виплати матеріальної допомоги сім'ям військовиків, що становили 75 % від розміру зарплатні для службовців підприємств – власності родини німецьких промисловців, 50 % – для лісників і прикажчиків, а також 3–5 рублів – для майстрів та робітників. У Тростянецькому маєтку було створено притулок для дітей-сиріт воїнів, який міг прийняти до 30 осіб [60, ф. 313, оп. 1, спр. 2, арк. 90-91].

Члени німецької національної громади регіону, особливо власники підприємств, також активно підтримували процес облаштування лікарень і лазаретів для поранених вояків. За даними на 1914 рік, допомогу в облаштуванні лазаретів надали Торговий дім «А. Гензель і К^о», акціонерне товариство Ф. Кіндлера, парова фабрика піаніно і роялів «Адольф Горн» та «Товариство О. Ф. Шмідт» [60, ф. 511, оп. 1, спр. 1, арк. 43, 91, 131].

Представники німецької національної меншини Слобідської України брали активну участь у процесі створення притулків для тих, хто прибував у регіон, поранених і скалічених воїнів. Притулки входили до складу Комітетів під патронатом великої княгині Єлизавети Федорівни, які контролювали здійснення означених заходів [60, ф. 511, оп. 1, спр. 1, арк. 21]. Серед них переважно були представники підприємницьких і дворянських кіл Харківської губернії, – Ю. Л. Кеніг, Е. В. Крезе, Д. Н. Гехтман, Б. Зінгер, які належали до Богодухівської та Зміївської комісії [60, ф. 316, оп. 1, спр. 147, арк. 75-77].

Початок воєнних дій спровокував розгортання значного міграційного руху, в тому числі німецьких переселенців із прикордонних регіонів. Така ситуація перетворила останніх на об'єкт допомоги з боку державних благодійних установ. Так, для працевлаштування цієї групи населення в Харківській губернії, крім міського Бюро праці, було задіяне новостворене національне бюро [60, ф. 18, оп. 21, спр. 151, арк. 12].

Керівництво роботою міських благодійних організацій в контексті військового стану здійснював створений 14 вересня 1914 року в Харкові Комітет для надання тимчасової допомоги постраждалим

від воєнних дій, що діяв під патронатом великої княжни Тетяни Миколаївни (Тетянинський комітет). У таких умовах біженці, у тому числі німецької національності, мали змогу отримувати матеріальну допомогу, притулок і роботу. Між іншим, Тетянинський комітет виділяв кошти на утримання лютеранських пасторів і католицьких священників у розмірі 750-800 рублів для здійснення релігійних потреб біженців, які належали до представників німецького етносу [60, ф. 18, оп. 1, спр. 1342, арк. 1-25].

Активна позиція членів німецької національної меншини Слобожанщини протягом XIX – початку XX століття в громадському житті, особливо у сфері благодійної діяльності, позитивно впливала на життя регіону. Пожертви і благодійні внески представників означеного етносу як у межах національного благодійного і регіональних державних товариств, так й індивідуальні, сприяли розвитку системи освіти, медицини, соціального захисту в губернії. Активна участь німців у громадському житті засвідчувала швидкий процес їх соціалізації, інтеграції в корінне суспільство краю з одночасним збереженням власної етнічної ідентичності. Позитивні зміни у громадському житті регіону завдяки фінансово-економічному потенціалу представників німецької національної громади визнає та вшановує сучасне суспільство Слобідської України [12; 15; 16; 25; 35].

Література

1. Алексенко М. М. Воспоминание о профессоре Харьковского университета К. К. Гаттинберге / М. М. Алексенко. – Х. : Типография Дарре, 1904. – 16 с.
2. Багалеї Д. І. Історія Слободської України / Д. І. Багалеї. – Х. : Союз, 1918. – 308 с.
3. Багалеї Д. І. Історія міста Харків за 250 років його існування (1655–1905): В 2 т. Т. 1 (XIX – початок XX століття) / Д. І. Багалеї, Д. П. Миллер. – Х. : Б. і., 2004. – 982 с.
4. Багалеї Д. І. Історія міста Харків за 250 років його існування (1655–1905): В 2 т. Т. 2 (XIX – початок XX століття) / Д. І. Багалеї, Д. П. Миллер. – Х. : Б. і., 2004. – 986 с.
5. Васильчук В. М. Німці в Україні. Історія і сучасність (друга половина XVIII – початок XXI ст.) / В. М. Васильчук. – К. : Видавничий центр КНПУ, 2004. – 340 с.
6. Вінцовський Т. С. Німецькі колонії таврійської губернії в період революції 1917 року (за матеріалами газети «Южные ведомости») / Т. С. Вінцовський // Південь України: етноісторичний, мовний, культурний та релігійний виміри: зб. наук. праць V Міжнар. наук. конф., 24-25 квіт. 2015 р., Одеса. – Одеса : ОНУ, 2015. – С. 39-44.
7. Дьяченко Н. Т. Улицы и площади Харькова: из истории города / Н. Т. Дьяченко. – Х. : Прапор, 1966. – 280 с.
8. Замуруйцев О. В. Особливості соціально-економічного розвитку німецькомовних поселень південного регіону України 50-80-х роках XIX століття / О. В. Замуруйцев // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – Запоріжжя : ЗНУ, 2015. – Вип. 43. – С. 74-78.
9. Историческая хронология Харьковской губернии / Сост.: К. П. Щелков. – Х. : В Университетской типографии, 1882. – 380 с.
10. Іваненко О. А. Німці в культурно-освітньому просторі Наддніпрянської України (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. А. Іваненко // Український історичний журнал. – 2014. – № 4. – С. 109-127.
11. IX Отчет Харьковского общества взаимного вспоможения занимающихся ремесленным трудом за 1906 год. – Х. : Печатное искусство, 1907. – 98 с.
12. Котляр В. Немцы остро чувствуют чужую беду / В. Котляр // Время. – 1995. – 1 августа. – С. 4.
13. Лебедев А. С. Харьковский коллегіум, как просветительный центр Слободской Украины до учреждения в Харькове университета / А. С. Лебедев. – М. : Издательство Императорского общества истории и древностей российских при Московском университете, 1886. – 104 с.
14. Лейбфрейд А. Ю. Харьков: От крепости до столицы: Заметки о старом городе / А. Ю. Лейбфрейд, Ю. Ю. Полякова. – Х. : Фолио, 1998. – 334 с.
15. Московская А. Его деньги сделали наш город / А. Московская // Вечерний Харьков. – 2001. – 23 октября. – С. 5.
16. На зданні Харківського роддома № 2 встановлена дошка в честь М. Х. Гельферих // Слобода. – 2003. – 13 июля.
17. Німецькі поселенці в Україні: історія та сьогодення. – К. ; Миколаїв : Видавництво МДГУ ім. Петра Могили, 2006. – Серія «Україна: історія і сучасність». – Вип. 1. – 416 с.
18. Отчет о деятельности Общества попечения о недостаточных слушательницах женского медицинского института Харьковского медицинского общества за 1914 и 1915 гг. – Х. : Печатное дело, 1916. – 32 с.

19. Отчет о деятельности Харьковского Общества распространения в народе грамотности за 1910 год. – Харьков: Типография работников, 1911. – 32 с.
20. Отчет о деятельности членов Харьковского медицинского общества за 1868 г. – Х. : Типография Счасни, 1870. – 40 с.
21. Отчет о деятельности членов Харьковского медицинского общества за 1894 г. – Х. : Типография Зильберберга, 1895. – 105 с.
22. Отчет о деятельности членов Харьковского медицинского общества за 1913 г. – Х. : Типография Зильберберга, 1915. – 128 с.
23. Отчет о состоянии лазарета императорского Харьковского университета для раненых воинов со дня открытия 26 октября 1915 по 1 января 1915 гг. – Х. : Типография Дарре, 1915. – 40 с.
24. Отчет Харьковской городской «Николаевской» больницы имени супругов М. Х. и Ж. Ф. Гельферих за 1912 год. – Х. : Типография «Просвещение», 1914. – 277 с.
25. Пологовий будинок №2 ім. М. Х. Гельферіх // Слобода. – 2003. – 30 травня.
26. Полувекковая деятельность Харьковского Благотворительного общества. 1843-1893. – Х. : Типография губернского правления, 1893. – 25 с.
27. Розенштраух Иоганн-Амвросий, пастор г. Харькова из записок Ф. О. Рейнгардта // Харьковский сборник на 1887 год. – Х. : Изд-во Харьковского губернского статистического комитета, 1887. – Вып. 1. – С. 151-155.
28. Саппа Н. Н. Харьковщина заповедная: Путеводитель / Н. Н. Саппа. – Х. : Прапор, 1987. – 116 с.
29. Столетие Харьковского научного медицинского общества. 1861-1961: Сборник очерков и статей по истории деятельности. – К. : Здоров'я, 1965. – 257 с.
30. Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России. – Т. 1. – Х. : Типография и литография М. Зильберберг и Сыновья, 1913. – 702 с.
31. Устав Германского благотворительного общества в г. Харькове. – Х. : Типография А. Дарре, 1885. – 8 с.
32. Фатеева О. М. З історії розвитку благодійності в Харкові / О. М. Фатеева // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії. Збірник наукових праць. – Харків, 2000. – С. 256-258.
33. Фомин П. И. Краткий очерк истории съезда горнопромышленников Юга России / П. И. Фомин. – Х. : Типография и литография М. Зильберберг и Сыновья, 1908. – 173 с.
34. Харьковский календарь и памятная книжка на 1885 год. – Х. : Типография Губернского Правления, 1884. – 842 с.
35. Харьковский календарь на 1876 год. – Х. : Типография Губернского Правления, 1876. – 510 с.
36. Харьковский календарь на 1879 год. Год седьмой. – Харьков: Издательство Харьковского губернского статистического комитета, 1879. – 698 с.
37. Харьковский календарь на 1880 год. – Х. : Типография Губернского Правления, 1880. – 788 с.
38. Харьковский календарь на 1881 год. Год девятый. – Х. : Издательство Харьковского губернского статистического комитета, 1881. – 590 с.
39. Харьковский календарь на 1888 год. Год шестнадцатый. – Х. : Типография Губернского Правления, 1887. – 634 с.
40. Харьковский календарь на 1893 год. Год двадцать первый. – Х. : Издательство Харьковского Губернского Правления, 1893. – 632 с.
41. Харьковский календарь на 1894 год. С приложением плана города Харькова. – Харьков: Губернская Типография, 1894. – 768 с.
42. Харьковский календарь на 1896 год. – Х. : Типография Губернского Правления, 1895. – 626 с.
43. Харьковский календарь на 1900 год. – Х. : Типография Губернского Правления, 1900. – 482 с.
44. Харьковский календарь на 1901 год. – Х. : Типография Губернского Правления, 1901. – 440 с.
45. Харьковский календарь на 1902 год. – Х. : Типографии: Варшавчика, Гессена и Молчадеского, 1902. – 504 с.
46. Харьковский календарь на 1903 год. – Х. : Варшавчика, Гессена и Молчадского, 1903. – 564 с.
47. Харьковский календарь на 1904 год. – Х. : Типография Харьковского губернского правления, 1903. – 464 с.
48. Харьковский календарь на 1905 год. – Х. : Типография Харьковского губернского правления, 1904. – 398 с.
49. Харьковский календарь на 1912 год. Год сороковой. – Х. : Издательство Харьковского губернского статистического комитета, 1913. – 428 с.
50. Харьковское общество благотворения. 1812-1817: Исторический очерк (по неизданным документам) // Киевская старина. – К., 1896. – 27 с.
51. Харьковское общество вспоможения занимающимся письменным трудом: Обзор 10-ти летней деятельности. 1894-1903. – Х., 1904. – 10 с.
52. Харьковское общество исправительных приютов. – Х. : Типография Варшавчика, 1890. – 35 с.

53. XII Годовой отчет Харьковского общества взаимного вспоможения учительниц и воспитательниц за 1902 г. – X. : Типография Дарре, 1903. – 32 с.
54. Чорний Д. М. Харків на початку XX століття: історія міста, долі людей/ Д. М. Чорний. – X. : Експрес, 1995. – 116 с.
55. Вестник благотворительности. (СПб, Тип. В. Киришбаума)
56. Журнал Харьковской городской думы.
57. Известия Харьковской городской Думы.
58. Циркуляр по Харьковскому учебному округу.
59. Южный край.
60. Державний архів Харківської області.

УДК 379.в(477.54)«187»

Л. О. Удовенко

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

ДОЗВІЛЛЯ ХАРКІВЦІВ У 70-х РОКАХ ХІХ СТОЛІТТЯ

У статті на прикладі Харкова розглянуто нову видовищну масову розвагу мешканців великих міст Російської імперії. Подано факти із впровадження повітроплавання в Харкові, свідчення очевидців перших польотів аеронавтів. Установлено, що повітроплавання набуло широкого суспільного резонансу і сприймалося в народі як новий вид видовищної розваги.

Ключові слова: Харків, Лаврентьєв, повітроплавання, повітряна куля, дозвілля, розваги.

В статті на прикладі Харкова розглядається нове зрелищне масове розважальне заняття жителів великих міст Російської імперії. Приводяться факти впровадження повітроплавання в Харкові, свідчення очевидців перших польотів аеронавтів. Установлено, що повітроплавання набуло широкого суспільного резонансу і сприймалося в народі як новий вид зрелищних розваг.

Ключевые слова: Харьков, Лаврентьев, воздухоплавание, воздушный шар, досуг, развлечения.

In the article the big cities' residents' new spectacular mass entertainment in Russian Empire is analyzed at Kharkiv' example. The facts of ballooning introduction in Kharkiv, eyewitnesses' testimonies of first aeronauts' flights are presented. It was set that ballooning got a wide social resonance and considered to be a new kind of spectacular entertainments.

Key words: Kharkiv, Lavrentiev, ballooning, balloon, entertainment, hobby.

Згідно з офіційною версією, історія Харкова триває трохи більше 360 років. У цьому сенсі Харків не можна порівняти з Афінами чи Римом, Прагою чи Варшавою. Натомість життя мешканців будь-якого міста унікальне, тому потребує уваги дослідників, ретельного вивчення щонайменше у краєзнавчих студіях.

Основою джерельної бази статті є спогади сучасників подій 70-х років ХІХ століття, які записали їхні вже дорослі діти 40 років потому. Оригінали цих записів зникли під час Другої світової війни, а відновили записи тільки наприкінці 50-х років ХХ ст. так, як вони збереглися в пам'яті фіксувачів. Зважаючи на можливість неточної інформації в матеріалах, ми доповнили їх публікаціями періодики тих часів, переважно місцевої газети «Харківські губернські відомості».

Повітроплавання для дослідників було і залишається першою сходинкою в історії авіації разом з іменами її першопрохідців [1-2, 4-5, 8]. Тільки окремі джерела побічно згадують про користь повітроплавання для військових [3] і наукових досліджень [5].

Дослідники дозвілля містян ніколи не розглядали повітроплавання як комерційно-розважальні проекти. Зрозуміло, що комерційно-розважальними проектами вони не були, адже вітчизняні ентузіасти здійснювали польоти аеростатів здебільшого за власний кошт, або за гроші, зібрані внаслідок «доброхотних пожертвувань», як говорили в ті часи. Попри те, що пересічні містяни сприймали повітроплавання саме як розвагу і про що збереглися записані спогади очевидців. Показовою в цьому плані є діяльність М. Т. Лаврентьєва в 1874-1880 роках.

Сьогодні ніхто не буде заперечувати, що у світогляді людини ХХ сторіччя відбулася певна еволюція, яка зачепила насамперед її культурно-ціннісну орієнтацію. Адже їй передував час модернізаційних перетворень другої половини ХІХ – початку ХХ ст., в умовах якого з'явилися нові розваги, зокрема мешканців великого міста. У 70-х роках ХІХ ст. в дозвіллі харківців, висловлюючись сучасною мовою, існувала своєрідна ієрархія розваг, перше місце серед яких посідали пожежі, які збирали величезні натовпи витріщак. Нічого особливого в поведінці тогочасних харківців не було, бо так себе поводити всі містяни як Російської імперії, так і Європи. Інша річ, що сама пожежа створювала й регулювала дозвілля людей.

«Ремісники кидали роботу в майстернях, прикажчики й купці зупиняли торгівлю, чиновники залишали канцелярії, міщани – власні домівки. Кажуть, що офіцери й солдати, окрім вартових, самовільно йшли зі служби, щоб спостерігати за пожежею. Завмирав вуличний рух: зупинялись вози, хури, екіпажі, – усі бігли дивитися на пожежу. Харків горів часто, але витріщаки не переводилися» [6, спогади Пушкарьова І. І.].

Отже, припускаємо, що пожежі були «улюбленим» видом тогочасних масових розваг харківців.

Друге місце у своєрідній ієрархії розваг належить щорічним ярмаркам, із традиційними розвагами, серед яких найулюбленишими в харківців уважалися Успенський і Троїцький.

До третього виду видовищних розваг, на нашу думку, слід віднести виступи циркачів і гімнастів, оркестрів і хорів військової музики.

Святкові феєрверки, стаціонарні атракціони в міських садах теж були предметом не абиякого захоплення багатьох харківців. Наші земляки дуже любили феєрверки, зручні тим, що милуватися ними можна було з будь-яких, а не тільки спеціально відведених місць. І, нарешті, сезонні народні розваги, а саме: масові гуляння влітку й восени на церковні свята з дозволеними в цей час забавками й іграми, узимку – святкування Святого Миколая, Різдва, Водохреща, Масниці.

На початку 70-х років XIX ст. до масових видовищних розваг харківців додалася ще одна, яку напрямки пов'язують із початком вітчизняного повітроплавання. Про цю подію писала газета «Харківські губернські відомості» від 30 квітня 1874 року. Тут і далі ми зберегли стиль тогочасної публіцистики, застосувавши тільки сучасну орфографію: «В воскресенье, 28 апреля около 2 часов пополудни со двора газового завода поднялся на аэростате известный предприниматель и устроитель в Харькове различных увеселений господин Лаврентьев. Об этом полёте, исключая небольшого кружка лиц, содействовавших осуществлению настоящего предприятия Лаврентьева, не было слышно. Это едва ли не первый случай полёта русского аэронавта на шаре собственного приготовления. Лаврентьев, бывший крепостной крестьянин, принадлежит к числу тех самоучек, у которых недостаток образования и научных познаний заменяется настойчивостью в преследовании идеи. Без всяких средств он сам устроил аэростат, пропитал его оболочку им самим придуманным составом, покрыл сеткой из простых бечёвок и весьма удачно совершил свой полёт <...>. При совершенном безветрии поднявшийся шар медленно двигается по направлению к северовостоку и очень долго был виден на горизонте. Лаврентьев после полуторачасового полёта опустился в пятнадцати вёрстах от города вблизи хутора в большом лесу, где радушно был принят очеретянскими поселянами, куда прибыл с шаром»... [7, 1874, 30 квітня].

Перший політ повітряної кулі підприємця-самоука Михайла Лаврентьєва не тільки став несподіванкою для харківців, але, на жаль, закінчився втратою повітряної кулі, боргами для її створювача, безперспективністю подальшої роботи над створенням нової. У наступному числі газети «Харківські губернські відомості» було опубліковано кореспонденцію, яка коротко сповіщала про нещастя харківського аеронавта і закликала містян допомогти винахідникові. На заклик газети відгукнулася харківська громадськість: професор геології й мінералогії Харківського університету Н. Д. Борисяк надав 25 рублів царськими асигнаціями, залізничники – 27 рублів, збори від спектаклю, що відбувся в саду «Лівадія», – 125 рублів, а внески все продовжували надходити [5, с. 23].

Студенти і професори Харківського університету доклали багато зусиль, щоб перший і наступні польоти здійснював саме Михайло Тихонович Лаврентьєв. На етапі підготовки до першого польоту студенти навчали Лаврентьєва фізики, хімії, механіки. Професори посприяли тому, щоб самоук отримав дозвіл на політ. Щоправда, у дозволі було зазначено: «Без публікації в газеті й у присутності обмеженої кількості осіб» [5, с. 22].

Отже, про попередню рекламу вітчизняних польотів не йшлося.

У цей час до Харкова з розважально-комерційним проектом польотів на повітряній кулі прибув француз Бюнель, який не тільки отримав дозвіл на польоти і вдало рекламував свій захід, незважаючи на високі ціни на білети. Чужоземець настільки був впевнений у собі, що призначив політ на 11 діб пізніше першого польоту Лаврентьєва. Нижче наводимо переклад повідомлення з газети «Харківські губернські відомості» повністю: «п. Бюнель просить нас заявити, що 9 травня,

у день, визначений для польоту аеростату «Жуль Фавр», вхід у відведене для наповнення кулі газом місце для публіки відчинено з Конторської вулиці з 12 години. Касу для продажу білетів на місці по 1 і 2 рублі розташовано біля будинку № 62, а для білетів по 33 копійки – біля будинку № 75. Крім цього, продаж білетів має проводитися 8 травня до 8 години вечора в конторі готелю «Гранд готель» (колишній «Європейський») і готелю «Бель ві», а [також] у деяких магазинах на Катеринославській і Московській вулицях. Для зручного розміщення публіки огорожено простір на 20 000 осіб. Близькість газового заводу та великого газогону дає можливість наповнити кулю протягом менше за 2 години. Для розваги публіки запрошено хор військової музики [7, 1874, 11 травня].

Політ пана Бюнеля постійно переносили через несприятливі погодні умови, а політ від 19 травня завершився катастрофою: куля лопнула, шматки її оболонки впали в річку Лопань. Це попри все, що аеростат «Жуль Фавр» уважали найкращим у Європі. Капітан Бюнель із ним об'їздив багато міст Німеччини, Франції, Італії, Російської імперії.

Перший і другий аеростати Лаврентьєва міцністю не поступалися «Жулю Фавру», а за розмірами другий перебільшував його. Суттєво допомагав М. Т. Лаврентьєву професор хімії Харківського університету М. М. Бекетов, який віддавав належне майстерності Лаврентьєва, його таланту, наполегливості в досягненні мети. В університетській лабораторії перевірили деякі складні математичні розрахунки і мастику для герметичності оболонки кулі, яку за власним рецептом виготовив Лаврентьєв. Тільки півтора місяця будував свій другий аеростат «Харків» пан Лаврентьєв [5, с. 27].

Ось як згадують пересічні харківці політ Лаврентьєва на повітряній кулі від 16 червня 1874 року із саду «Шато де фльор», де очікували на злет повітряної кулі «Харьковъ»: «Коли вдруге дядько Михайло полетів у небо на новій кулі, мені тільки виповнилося 12 років. На цю кулю збирали гроші всім Харковом. Мій батько дав срібний полтинник, я – 15 копійок, що їх подарувала хрещена мати на Великдень, мої товариші теж скарби свої віддали, хто копійку, хто – дві. Отже, назбирали цілий рубель. Батько мій гроші відіслали, як у газеті просили, для пана Лаврентьєва. Хоча він зовсім не пан був. Його добре знали в Харкові, бо він влаштовував найрізноманітніші розваги. Виступав як гімнаст, впроваджував в дію атракціони для дітей і дорослих, пускав потішні вогні, розташовував ілюмінацію по міських і приватних садах, бо так вона світила тільки на царські дні й тільки по Сумській і Благовіщенській. Дорослі називала дядька Михайла з повагою – Тихонович. Кухарки і домогосподарки за щастя вважали довідатися про те, як готували страви в кухмістерській, де головним кухарем працював Тихонович. Він був приїжджий, розмовляв зовсім не по-харківськи, але ніколи не сміявся з хлопців, завжди посміхався по-доброму і відповідав на всі запитання просто і дохідливо. На Різдво до тюрми відправляв підводу з білим печеним хлібом, на Великдень – підводу пасок. Обдаровував пасками жебраків і дітей, які приходили христосуватись.

Перед другим його польотом, ми підлітки, з нетерпінням очікували, коли ж дядько Михайло полетить, чи долетить до зірок, чи ні... Багато було розмов. Усі хвилювалися за Тихоновича, а з француза сміялися, мовляв, куди йому до Тихоновича, «здувся» зі своєю кулею, тільки гроші з людей дарма зібрав» [6, спогади Пушкарьова І. І.]. Отже, харківці з низькими статками надавали перевагу безкоштовним розвагам.

«Як удруге полетів дядько Михайло, я бачив на власні очі. Людей було так багато, що сад усіх не вмщував. Його з усіх боків оточив людський натовп. Здавалося, цілісінкий Харків вийшов дивитися на політ. Ми пробілися вперед, нам дуже кортіло поближче роздивитися аеростат, хоча тоді ми не знали, що його треба так називати. Ми побачили, що з дядьком Михайлом, з яким ми були знайомі, до кошика сідають ще троє. Один з них був у пальті, під яким було видно залізничну форму, другий – кореспондент газети, так про нього казали в натовпі, третій – невідомий, присутнім і мені. Куля злетіла. Здавалось, що її виштовхнуло до хмар тисячоголосне «Гур-а-а!». Люди аплодували, підкидали картузи і капелюхи догори, махали хустками і носовичками, обнімалися і цілувалися. Потім, задривши голови, спостерігали за повітряною кулею. За два дні в газеті надрукували розповідь того газетяра, який літав з Тихоновичем... Згадки про політ кулі залишилися в пам'яті харківців до сучасних польотів авіаторів. Але Лаврентьєв був першим, хто звеселив харківців, прославив Харків на землі й на небі» [6, спогади Пушкарьова І. І.].

А так описує цю подію кореспондент газети «Харківські губернські відомості» Г. І. Белоносов, який перебував у кошику аеростата: «Трудно выразить удивление, какое возбудило у меня движение стрелки барометра: в первую минуту она буквально прыгала от одного деления до другого, показывавших от 49 до 51,5 сажен. В течение первых 16 минут мы оставили далеко за собой облака и поднялись на высоту более 2800 метров, т. е. 2 версты и 300 сажен. <...> Барометр не унимался, всё падал ниже и ниже, показывая, что шар несётся и ещё долго будет нестись вверх <...> со скоростью от 3 до 4 сажен в секунду, и мы находимся на высоте 3120 метров <...> Клапан, посредством которого выпускается газ, тщательно замазывается на земле толстым слоем особой мягкой замазки, а раз вы открыли клапан – герметическая закупорка его разрушается и, хотя клапан вновь можно закрыть, но газ проходит сквозь щели. Следовательно, на профессиональном языке воздухоплателей открыть клапан, значит начать спуск на землю. Спуск этот можно значительно удалить, выбрасывая балласт. Но мы имели его так мало, что не смели расходывать на высоте, приберегая для того времени, когда вблизи земли придётся выбирать удобное для опущения шара место.

Словом, в нашем положении «открыть клапан», значило начать спускаться на землю, и это после 20 минут полёта. Между тем, в необходимости выпустить газ нас убедило не только падение барометра, но и состояние самого шара. <...>

С видимым огорчением г. Лаврентьев натянул шнурки клапана и открыл его в то время, когда барометр показывал 3334 метра. Это самая большая высота, до которой мы поднимались.

Мы спустились близ хутора Березовка, пролетев, если не ошибаюсь, 28 вёрст в течение 1 часа и 5 минут. Никто из сидевших в корзине не получил ни малейшего ушиба» [7, 1874, 18 червня].

Царські чиновники і купецтво не надавали допомоги вітчизняним повітроплавцям, уважаючи їхню діяльність забавкою. Разом із тим, у великих містах Російської імперії діяли комерційно-розважальні проекти чужоземців-повітроплавців. За кордоном створенням повітряних куль займалися фахівці, а наші співвітчизники робили все самотужки. Влада не мала інтересу ні до відкриття нових робочих місць, ні до підготовки висококваліфікованих працівників, ні до здійснення самих польотів. Купецтво ж не бачило для себе зиску, вірогідніше, через суцільне невігластво і звичку до шаблонної поведінки: «У меня денег нет – все деньги в товаре». Непрямо на розважальний характер польотів Лаврентьєва вказує облаштування місць для публіки, яке завдавало йому певних збитків. Заробивши гроші на виготовленні й запусках феєрверків у приватних садах, він улаштував розважальні заходи без оплати для людей. У Харкові він був добре знаною й шанованою людиною.

Учені, студенти і працівники Харківського Імператорського університету бачили в завоюванні повітряного простору велике майбутнє, посилено допомагаючи ентузіастам цієї справи, зокрема Михайлові Лаврентьєву. Отже, повітроплавання цілком можна трактувати як перехідний етап в організуванні авіаційних шоу майбутнього, що збиратимуть десятки й сотні тисяч глядачів.

Зважаючи на внесок, який зробив Михайло Лаврентьєв у розвиток авіації, і події харківського періоду його життя й діяльності, пропонуємо в наш час, згідно з розпочатим процесом декомунізації, перейменувати вулицю Сількорівську, колишню Холодногірську, на якій він мешкав із родиною, на меморіальну назву – вулиця Михайла Лаврентьєва. До речі, у Харкові колись був провулок *Лаврентьєва*, який радянська влада перейменувала, надавши назву, яка не відбивала реальний зміст об'єкта (*Черемухиний* пров.). Назва вулиці Сількорівська – аббревіатура, утворена від словосполучки «сільській кореспондент». Такою скороченою назвою з ідеологічних міркувань редактори підписували матеріали, які в переважній більшості випадків готували самі газетярі, з метою показати активну участь селян у суспільному житті радянської країни. На вулиці Світло Шахтаря, колишній Газовій, де було здійснено перший злет повітряної кулі в Україні, на нашу думку, доцільно встановити пам'ятний знак. Подібний знак можна встановити й на місці приземлення кулі.

Література

1. Власко В. Е. Первый аэронавт Харькова М. Т. Лаврентьев / В. Е. Власко // Тезисы докладов краеведческих чтений за 2011 год (часть 2). – Центральная библиотека им. И. Я Франко, 2011. – С. 9-10.

2. Воздухоплавание / И. И. Артоболевский, А. А. Благодеров // Очерки истории техники в России (1861—1917). – М. : Наука, 1975. – 397 с.
3. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г.: Сборник документов и материалов. — Госиздат оборонной промышленности, 1959. – С. 222, 226-227, 233.
4. Дерновая В. Зарождение воздухоплавания / В. Дерновая // Авиация общего назначения. – 2006. – июнь. – С. 26–29.
5. Ковань М. Михаил Тихонович Лаврентьев / М. И. Ковань. – Х. : Харьк. Облиздат, 1958. – 60 с.
6. Особистий архів Л. О. Удовенко. Спогади І. І. Пушкарьова.
7. Харьковские губернские известия.
8. Лаврентьев Михайло Тихонович. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

УДК 930(477)''192/193''94(477.7)

Р. Ю. Казанков

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

УКРАЇНСЬКІ ЕТНІЧНІ КОРДОНИ У ПРИЧОРНОМОР'І В УКРАЇНСЬКІЙ СУСПІЛЬНО-ПОЛІТИЧНІЙ ДУМЦІ 1920-1930-х рр.

У статті розглядаються особливості формування образу чорноморського регіону в суспільно-політичних працях представників української міжвоєнної еміграції різних течій. Підкреслюються спроби інституційного вивчення даного регіону шляхом створення Українського Чорноморського інституту (УЧІ). Акцентується увага на працях С. Рудницького та Ю. Липи, які справили помітний вплив на уявлення про чорноморський регіон наступних поколінь української діаспори.

Ключові слова: чорноморський регіон, суспільно-політична думка, українська еміграція.

В статье рассматриваются особенности формирования образа черноморского региона в общественно-политических работах представителей украинской межвоенной эмиграции различных течений. Подчеркиваются попытки институционального исследования данного региона путем создания Украинского Черноморского института (УЧИ). Акцентируется внимание на работах С. Рудницкого и Ю. Липы, которые оказали значительное влияние на представления о черноморском регионе последующих поколений украинской диаспоры.

Ключевые слова: черноморский регион, общественно-политическая мысль, украинская эмиграция.

The article deals with the features of the Black Sea region's image in the Ukrainian inter-war emigration's socio-political works highlighting the efforts of the institutional study of the region by creating a Ukrainian Black Sea Institute. The article focuses on the works by S. Rudnytsky and Ju. Lypa which had a significant impact on the understanding of the Black Sea region by the next generations of Ukrainian diaspora.

Key words: the Black Sea region, socio-political thought, Ukrainian émigré.

Поразка національно-демократичної революції, втрата державності та черговий розподіл українських земель між декількома державами створювали якісно нову ситуацію в українському національному русі. Основна увага представників української еміграції, які оселилися в різних країнах Європи, фокусувалася на з'ясуванні причин поразки та подальшій розробці аспектів державного будівництва з урахуванням нової ситуації. Сподівання емігрантів на швидке повернення в Україну, необхідність пошуку відповідей на нові виклики спричинили появу протягом 1920-30-х років значної кількості публіцистичної літератури. Процес концептуалізації чорноморського регіону в суспільно-політичній думці 1920-30-х рр. розвивався під впливом якісно нової геополітичної ситуації.

Загальні умови та стан розвитку української суспільно-політичної думки зазначеного періоду в цілому отримали доволі ґрунтовне висвітлення у науковій літературі [5, 9, 18, 25, 26]. Втім, зважаючи на перебування чорноморської проблематики на маргінесі зацікавлень представників української еміграції, відповідна тематика частково представлена у працях, присвячених персоналіям суспільно-політичних діячів відповідного періоду (С. Рудницького [1, 11, 13, 27], В. Гериновича [16], Д. Донцова [14, 15, 31], Ю. Липи [3, 4, 29] тощо). Тож метою даної статті є дослідити особливості формування уявлень про чорноморський регіон в контексті розвитку української суспільно-політичної думки 1920-1930-х рр. Джерельною базою статті виступають суспільно-політичні твори представників української міжвоєнної еміграції [7, 8, 12, 17, 20, 21, 23-24].

Досить вдалі спроби окреслення та обґрунтування меж української національної території як основи формування національної держави, політико-географічного і загалом географічного

положення України були здійснені західноукраїнськими вченими [5]. У своїх дослідженнях національної території вони використовували два принципи: етнічний та історичний. «Етнічний принцип передбачав визначити національну територію з урахуванням суцільного і несучільного розселення українців, їхньої частки в населенні певної території. Історичний принцип виступав у формі етнічно- й політико-історичного. Використовуючи етнічний принцип, учені брали до уваги ті території, де український етнос домінував кількісно в минулому (Підляшшя, Холмщина, Стародубщина). Коли ж застосовувався політико-історичний, то до уваги бралися ті землі, які в минулому входили до складу українських держав» [5, с. 10]. Яскравими прикладами застосування етнічного принципу для окреслення української національної території були дослідження С. Рудницького, В. Гериновича та В. Кубійовича.

Чільне місце в окресленні образу чорноморського регіону та його місця в українській державі належить С. Рудницькому. На думку сучасного дослідника М. Дністрянського, праці С. Рудницького належать до антропогеографічної парадигми політичної географії, яка ґрунтувалася на уявленні про визначальний вплив природного середовища на всі сфери суспільства [11, с. 73]. С. Рудницький звернув увагу на політико-географічні принципи організації української держави та одним з перших окреслив кордони української національної території, межі якої багато в чому збігалися із сучасним простором України. На думку сучасних дослідників М. Кармазіної та О. Шаблія на формування поглядів ученого значний вплив справили праці Ф. Ратцеля та Р. Челена [13, с. 450; 1, с. 7].

Саме території С. Рудницький надавав головний пріоритет у розвитку будь-якої нації. В уявленні дослідника «національна територія – це головна основа нації», тоді як інші ознаки – культура, історичні традиції, мова – мають сенс лише за наявності певного національного простору [28, с. 210]. До переліку регіонів, які повинні сформувати українську державу, дослідник також увів і чорноморський регіон. У своїх теоретичних роздумах С. Рудницький виходить з тези про необхідність формування української держави в етнографічних кордонах. Головним критерієм «українськості» того чи іншого регіону для дослідника виступає кількість етнічного українського населення на певному просторі.

Окреслюючи символічні кордони української держави, С. Рудницький включає до її складу великий масив територій, які, на його думку, й мали стати її простором. Загальними орієнтирами української території він уважав: на заході – Карпатські гори, на сході – Каспій, на півночі – Полісся, на півдні – Чорне море [28, с. 35]. Серед цього величезного масиву земель дослідник тим не менш виділяв в окрему групу так званій «черен» України, тобто території, «українськість» яких не підлягала сумнівам. Для С. Рудницького це такі території, як Волинь, Поділля, Київщина, Чернігівщина, Полтавщина, Харківщина, Катеринославщина, Херсонщина, Таврія [28, с. 264]. Що стосується Криму, то дослідник схильний назвати півострів на початку ХХ ст. територією, більшість населення якого становлять українці [17, с. 265]. Отже, південну межу української національної території він проводить чорноморським узбережжям. Вище зазначені території, де українське населення розмішувалося суцільно й переважало кількісно, С. Рудницький називав «мінімальним простором України» [28, с. 266].

Окрім указаної групи територій, С. Рудницький поширює українські кордони на землі, в колонізації та освоєнні яких брали участь етнічні українці, вихідці з «черенних» територій, так звані «пограничні» або «окраїнні». Перш за все це стосується Кубані, Кавказу, Дону. Дослідник в обґрунтуванні приналежності цього масиву до українських земель акцентує увагу на етнічній структурі населення на цьому просторі. Фактично С. Рудницький поширив ментальні кордони Півдня, залучивши до нього окрім Таврії, Херсонщини, Катеринославщини ще й Чорноморію, Кубанщину і Ставропільщину [28, с. 77]. Що стосується Кавказу, то дослідник підкреслював, що ці території є скоріш колонізаційним простором українського народу, ніж споконвічною землею України [28, с. 258]. Тим не менш він докоряє представникам національного руху, зокрема Центральній Раді, за відмову внести до переліку національно-територіальних домагань «як Підкавказзя, Донщину, Кубанщину, так і Крим і Бессарабію» [28, с. 211]. У цілому, дослідження С. Рудницького є одним з перших серйозних проєктів конструювання української національної території, характеристики її складових – регіонів. Крім того, після М. Драгоманова ідея включення

чорноморського регіону до українського державотворення отримала науково обґрунтоване, підкріплене певними типами джерел висвітлення в українському дискурсі.

Схожа тенденція до розгляду проблем українського державотворення, формування кордонів з позицій етнічного критерію характерна для львівського дослідника В. Гериновича, який досить плідно займався етнографією, краєзнавством, географією [16]. Важливість чіткого окреслення етнографічних кордонів для цього дослідника мала першочергове значення, оскільки, з його точки зору «етнографічні межі мають бути політичними». В. Геринович зараховував до української території значний простір від Сяну до Каспійського моря, від Прип'ятських боліт до Чорного моря і Кавказу [8, с. 227]. Причорноморський регіон розглядається вченим як важлива складова, оскільки через нього відбувався зв'язок з різними культурами, головним чином грецькою. Негативна сторона приморських степів полягала в їх відкритості кочовим племенам Азії. На думку В. Гериновича, у кордоні з Азією можна віднайти позитивний вплив – значна кількість вільних територій, які українське населення в змозі колонізувати [8, с. 230]. Південний кордон української території він проводить від Кавказу до Дунаю, залучаючи Кримський півострів, який змінив своє татарське обличчя в кінці XIX ст. [8, с. 232].

У 1938 році вийшла синтетична праця «Географія українських і суміжних земель» під загальною редакцією відомого вченого, суспільно-політичного діяча В. Кубійовича. Поруч із працями С. Рудницького 1910-1920-х років, ця робота формулювала образ української території як певної цілісності. Праця носить науково-популярний характер, хоча й написана «на наукових підставах» [7, с. XI]. Отже, на сторінках «Географії...» аналізуються складові української національної території, її географічні особливості, визначаються кордони розселення українського населення. У вступі В. Кубійович підкреслює, що українські землі не творять окремої держави, проте вони є національно-культурною одиницею. Автор також наголошує, що нації та їх території менше схильні до змін, ніж держави. У цьому контексті звертає увагу на проблему відсутності природних границь, що призводило до падіння української держави. При цьому автор робить наголос на ролі Чорного моря як єдиної природної межі української національної території [7, с. XI]. Саме тому серед історичних регіонів України важливе місце авторами відводиться Причорномор'ю. У термінологічному аспекті для авторів досить характерним є застосування узагальнювального поняття «південь», з яким асоціюються степи, що починаються від лісостепової смуги і прилягають до моря.

У висвітленні В. Кубійовича основною характерною рисою української національної території виступає їх окраїнне положення. По-перше, українські землі є межею Європи, і, по-друге, вони перебувають на пограниччі лісів і степів [7, с. 2]. В уявленні автора пограничність українських земель відіграла суттєву роль у їх розвитку, причому як позитивну, так і негативну. Саме цими коливаннями пограничного стану і характеризувався процес освоєння та закріплення різних регіонів української території. Варто підкреслити, що окраїнне положення найбільшою мірою позначилося на причорноморських степах, одному з видів погранич, які виділив В. Кубійович.

Важливим чинником, який допомагає зрозуміти логіку роздумів автора, є виділення певної частини території, яка була основою для подальших колонізаційних переміщень. Цю основу складають землі Поділля, Волині, Полісся, півночі Київщини, заходу Чернігівщини [7, с. 251]. Від цього базису й відштовхувалося освоєння різних регіонів, в тому числі й причорноморського. До татарсько-турецького оволодіння Причорномор'ям воно розглядалося як місце проникнення культурних впливів Середземномор'я, окраїною чого й були українські землі. З проникненням кочовиків, створенням Кримського ханства, посиленням Туреччини пограничний статус українських територій призвів до значного їх скорочення, втрати зв'язків із Середземномор'ям. Подальші спроби колонізації причорноморських земель перейшли до рук українського козацтва, яке В. Кубійович уважав «типовим вицвітом окраїнного положення» [7, с. 6]. Крім того, він оцінював явище козаччини як один із проявів «відвічного змагання» українського народу дістатися до моря [7, с. 267]. Процес освоєння регіону відбувався спільними зусиллями козацтва та хліборобського населення: «за козацькою шаблею все глибше в степи вривався український плуг» [7, с. 8]. Здобуття побережжя Чорного моря відбулося впродовж кінця XVIII – початку XIX століття

військовими зусиллями Російської імперії, яка, на думку автора, скористалася козацькими успіхами колонізації XVII–XVIII ст.

Південні межі української національної території В. Кубійович проводить від дельти Дунаю до Кавказу [7, с. 9]. Однак при цьому в нього виникають певні сумніви щодо Кримського півострова. В уявленні автора лише степова частина може бути включена до української. На відміну від багатьох інших дослідників В. Кубійович не схильний до беззастережної інтерпретації півострова як національної території. Він досить обережно підходить до цього питання, наголошуючи, що Крим є територією мішаною, на якій проживають три народи: українці, росіяни, татари. Крім того, з господарської точки зору регіон пов'язаний з Україною. З цього В. Кубійович робить висновок про можливість включення Криму до української мішаної території. Попри те автор досить чітко розумів стратегічну важливість півострова для української державності, оскільки він дозволяє контролювати значну частину Чорного моря [7, с. 10].

Отже, у працях С. Рудницького, В. Гериновича, В. Кубійовича важливу роль відведено політико-географічному фактору у вирішенні питань української державності. Спираючись на ґрунтовну джерельну базу, ці дослідження торкалися багатьох аспектів. Найголовнішим здобутком можна визначити чітке виокремлення меж української державності, які ґрунтувалися на етнічному розселенні українського населення. При цьому спільною рисою досліджень є, по-перше, зарахування чорноморського регіону до національної території, по-друге, поширення його кордонів на Кубань, де значна частина населення була українською. Тобто теза, яка була сформована ще в XIX столітті, все більше закріплюється в суспільно-політичних та публіцистичних працях. Необхідно відмітити, що таке трактування буде зберігатися у багатьох працях, всупереч політичним реаліям, оскільки впродовж 1920–1930-х років щонайменші прояви українського характеру Кубані знищувалися радянським керівництвом. Вищезазначені автори важливою характеристикою чорноморського регіону визначають його пограничне положення, яке суттєво впливало на розвиток простору та сприяло формуванню певних відмінностей від іншої національної території.

Період 1920–1930-х років відзначається досить активною суспільно-політичною та науковою діяльністю представників української еміграції. При цьому необхідно відмітити, що в міжвоєнний період українська еміграція не була єдиною силою, покликаною вирішити певні проблеми та віднайти відповідь на виклики початку XX століття. У цей проміжок часу емігранти були досить сегментованим середовищем, розділеним за політичними вподобаннями та розпорошеним по багатьох країнах Європи. Видається слушним застосувати класифікацію І. Лисяка-Рудницького, запропоновану в статті «Напрями української політичної думки»: націонал-демократичний, консервативний, комуністичний та інтегрально-націоналістичний напрями [22, с. 66]. Використання відповідної типологізації дозволить чітко структурувати та виокремити характерні риси інтерпретації чорноморського регіону в межах кожного з напрямів.

Чільне місце серед представників національно-демократичного напрямку посідав С. Петлюра. За часів Директорії питання чорноморського регіону не користувалося значною увагою через складні обставини розвитку УНР, втім Причорномор'я локалізувалося у символічних кордонах України. При цьому С. Петлюра вважав, що Україна зможе стати лідером серед країн розташованих навколо Чорного моря. Свої теоретичні конструкції він презентував у публіцистичних творах, у листуванні з іншими представниками українського національного руху. Так, у листі до Ю. Гуменюка С. Петлюра писав про те, що тільки тоді, як «Українська Державність закріпиться біля Чорного моря і на горах Дніпра», буде можливим процес збирання українських земель. Продовжуючи цю тезу, він говорив, що важливим є «в першу чергу Чорне море – Дніпро, як дорога і зв'язок з Заходом і з Кавказом (нашим союзником)» [24, с. 330]. Окреслюючи необхідні заходи зі стратегічної оборони української держави, С. Петлюра наголошував на тому, що потрібно «шукати опертя на системі політичних зв'язків з тими державами, що мають певні інтереси на Чорному морі або в басейні його» [24, с. 281]. Аналізуючи ситуацію, що склалася в чорноморському регіоні, він доходив висновку, що основним фактором, який поєднує країни регіону та вимагає єдності, є загроза більшовицької Росії. При цьому на другий план відходили інші фактори, такі як розвиток торгівлі, культурні зв'язки країн регіону тощо.

Виходячи з цих положень, С. Петлюра і пропонував своє бачення чорноморського регіону, що мав бути об'єднаний у форматі Чорноморського союзу, серед членів якого, окрім України, він бачив такі країни: Грузію, Кубань, Вірменію, Азербайджан [30, с. 378]. У створенні Чорноморського союзу, який би дав можливість народам колишньої Російської імперії жити вільно й незалежно, С. Петлюра бачив шлях вирішення проблем на Сході Європи. Він звертав увагу на необхідність порозуміння української держави з Туреччиною, як однією з найбільших чорноморських країн, та організованого впливу на Кубань, яку розглядав як своєрідний міст між Україною та Кавказом [30, с. 350], і Донщину.

На період 1920-1930-х років припадає досить активна суспільно-політична діяльність Д. Донцова, публіциста, редактора «Літературно-наукового вісника» [14, 15, 31]. На той час Д. Донцов перетворюється на помітну фігуру в середовищі української еміграції, у своїх публіцистичних працях формує, в багатьох аспектах, безкомпромісний підхід до оцінки подій та явищ суспільно-політичного життя, під впливом якого потрапила певна частина українських діячів на еміграції [29, с. 130-131]. У серії публікацій, які виходили в журналах, що їх редагував сам автор, він постулював своє бачення чорноморського регіону, втім не надаючи цьому питанню надважливого значення. Тим не менш, у своїх працях Д. Донцов виходить з тези про український характер регіону та критикує польську й російську (більшовицьку) концепції інтерпретації цього регіону.

Досить гостро Д. Донцов висловлює своє негативне ставлення до польського проекту «від моря до моря» – концепції створення союзу народів на просторі між Балтійським та Чорним морями, яка була розроблена в оточенні Ю. Пілсудського у 1920-рр. [10, с. 169]. Відповідно до цієї концепції головний напрям польської політики мав бути звернений до Причорномор'я. Тоді як представники табору націонал-демократів (ендеків) вважали головною орієнтацією польського політичного життя на Балтійське море [10, с. 170].

У своїй праці «Націоналізм» Д. Донцов піддає критиці козацькі рухи XVI-XVII ст. проти Туреччини, вважаючи їх «безплідними конвульсіями», які не були опановані великою ідеєю оволодіти полудневими берегами Чорного моря, «скувати» їх ідеєю української державності, привести їх до «послуху» [12, с. 406]. За відсутністю ідеї, на думку вченого, досить чітко проявлялася небезпека бути лише «провінцією», уярмленою нацією. Автор виходив з тези, що Україна являє собою великий цивілізаційно-господарський центр над Чорним морем і має нести «місію Понтиди» [12, с.46] – бути країною-центром чорноморського геополітичного простору.

Найважливішими текстами, в яких постає досить чіткий образ чорноморського регіону, є праці відомого публіциста, письменника Ю. Липи «Призначення України», «Чорноморська доктрина» та «Розподіл Росії». Ця трилогія є вагомим внеском у розвиток української суспільно-політичної думки міжвоєнного часу в цілому та вивчення чорноморського регіону зокрема.

У своїх працях Ю. Липа головну увагу звертає саме на Південь, до Чорного моря. Важливим пунктом його концепції є антибільшовицька направленість, що характерне для багатьох публікацій української еміграції зазначеного періоду. Ця заангажованість та певна заідеологізованість значною мірою впливала на підхід та погляди автора, який не завжди критично ставиться до того матеріалу, яким оперує. Крім того, намагання охопити всю історію від античності до сучасності також позначається на працях. Зокрема, І. Крип'якевич у праці «Відвічна вісь України» (1939) наголошував на великій кількості матеріалу та нових і незвичайних поглядах, що їх висловив Ю. Липа, але й піддавав сумніву, що автор зміг витримати один і той самий рівень у всій книзі: «одні сторінки опрацьовані блискуче, з великим талантом, інші – писані прихапцем, непрозоро, з зайвим баястом сирих, неперетравлених матеріалів» [17, с. 255]. При тому І. Крип'якевич відмічає мужність автора, який «мав відвагу поставити під дискусію найважливіші проблеми українського сьогочасного й минулого. Ця заслуга залишиться за ним без огляду на те, чи повелося йому ці питання вирішити, чи ні» [17, с. 256].

«Призначення України» – це перша з робіт Ю. Липи, присвячена проблемі української державності, її геополітичному положенню. У цьому контексті автор формує перші штрихи образу чорноморського регіону. Головну увагу Ю. Липа відводить античним та ранньосередньовічним періодам, подальші епохи лише окреслює тезисно. Варто наголосити на спробі довести поширеність

державних традицій на українській території, надто у Причорномор'ї, залучивши грецькі держави-поліси у якості прикладу. Крім того торкається проблеми Кримського півострова, яка буде наявна в усій трилогії, оскільки автор вважає Крим органічною частиною України, важливою зі стратегічної точки зору [20, с. 74]. Основні риси образу регіону Ю. Липа сконцентрував у «Чорноморській доктрині», про яку мова піде пізніше.

З початком Другої світової війни дослідження чорноморської проблематики було зосереджено у невеликій науковій установі під назвою Український Чорноморський інститут (далі УЧІ). Його було створено за задумом Ю. Липи, який і сформулював завдання організації – проведення не тільки теоретично-дослідницької діяльності, а й політико-організаційної в «напрямку об'єднання причорноморських народів у спільній понтійській одиниці» [3, с. 508]. Брак коштів, невеликий штат співробітників погіршувалися станом окупації. Саме тому періодичне видання УЧІ під назвою «Чорноморський збірник» виходило малими накладками і тепер перетворилося на історіографічну рідкість. Статті у збірнику друкували І. Крип'якевич, І. Шовгенів, Л. Биковський, Ю. Липа та ін. Стосувалися вони історичних, економічних, географічних, літературних аспектів чорноморської проблематики. Виходячи з цього, необхідно відмітити, що висновки співробітників УЧІ ґрунтувалися на уявленні про Причорномор'я як український регіон, який відіграв важливу роль у контексті української державності. Значення регіону підкреслювалося як його природними багатствами, так і пограничним положенням, що надавало можливість контактувати з країнами, які прилягали до Чорного моря. Саме під егідою УЧІ у 1940 р. Ю. Липа видає свої праці – «Чорноморська доктрина» та «Розподіл Росії». На сторінках цих праць поміж загальних проблем українського державотворення постає й образ Причорномор'я. Більше уваги цьому приділено у праці «Чорноморська доктрина».

На основі значної кількості матеріалу, який відноситься до української історії починаючи від античних часів, Ю. Липа конструює своє бачення головних напрямів розвитку українських земель. Вихідною тезою автора є споконвічний характер усіх земель, які зараз є Україною. При цьому причорноморським територіям автор відводить надзвичайно важливу роль у процесі українського державотворення. У розумінні Ю. Липи здобуття причорноморських земель відбувалося трьома шляхами. Перший – безпосередньо до берегів Чорного моря й Тавриди (Крим), яке розпочиналося з «черену», так само як і в С. Рудницького позначалися території Середнього Подніпров'я. По завершенню цього процесу розпочалося просування в бік Кубані і Тереку з одного боку, з іншого – в бік Дунаю і Південної Бессарабії [21, с. 955-956]. Тобто Ю. Липа включає в символічні кордони Півдня значні території, які багатьма дослідниками сприймалися як межі етнографічного розселення українців.

Важливою складовою образу причорноморських земель є включення Криму до кордонів української державності. При цьому Ю. Липа уникає використання терміна «Крим», яке було запозичене в татар, замість того він вживає термін «Таврида», який, на його думку, більш заслужений. При аргументації належності півострова до українських земель у дослідника проступають певні елементи міфологізації, що було характерним для геополітичної парадигми того періоду. Отже, права українців на Крим Ю. Липа виводить з тези про спадкоємність України від давніх державних утворень, які існували на території сучасної України (Боспорське царство й Київська держава) [21, с. 947]. Тобто для автора Крим постає не «пасивним простором», на якому мігрували народи, а територією з давніми державними традиціями та осілим населенням, яке підпало під владу кочовиків на декілька століть. На сторінках своєї праці Ю. Липа формує вкрай негативний образ татарського населення Криму, яке, на його думку, заплямувало себе полюваннями на людей та торгівлею ними. На цій підставі він цілком підтримує Г. Потьомкіна, під час правління якого відбулося масове переселення татарського населення за межі Криму. Крім того, для Ю. Липи не виникає сумнівів в українському характері півострова на підставі значної кількості українського населення, яке мешкало на ньому [21, с. 947-948].

Процес колонізації земель Причорномор'я в кінці XVIII століття Ю. Липа називає поверненням або звільненням. При цьому причиною, яка спонукала українське населення переміщуватися до Чорного моря, він називає розвиток кріпацтва. Перші десятиліття процесу колонізації дослідник вважає часом опанування й закріплення цих земель за собою. Цілковите ж освоєння чорноморських

територій, на думку Ю. Липи, було закінчене на початку ХХ ст. [21, с. 953]. Надалі ж дослідник звертає увагу на економічний аспект розвитку української державності, який розглядається ним як основа захисту кордонів. У цьому процесі він виділяє основу у вигляді Донбасу, як постачальника важкої промисловості, Катеринославщину й Херсонщину, як головні хліборобські райони, і залучає Підкавказзя в якості головного нафтового району [21, с. 958]. Отже, в уявленні Ю. Липи економічний базис української державності розташовується саме на півдні. При цьому варто наголосити, що дослідник розширює уявні кордони Півдня за межі лише колишніх трьох губерній Російської імперії. В Ю. Липи українською стає величезна територія, яка охоплює значну частину узбережжя Чорного моря. Саме на такому розумінні регіону Ю. Липа і сформулював своє бачення геополітичної ситуації в регіоні навколо Чорного моря, пропонуючи створення союзу у складі чорноморських держав.

Своєрідним прикладом квазінаукового бачення образу чорноморського регіону є невелика за кількістю сторінок, але досить цікава, публіцистична за змістом праця відомого українського культурного діяча Є. Маланюка «Начерк культурного процесу» (1939). Хоча варто підкреслити, що за формою викладу й тезами, «Начерк...» має дещо схожий характер до праць Ю. Липи. Оперуючи певним історичним матеріалом, автор робить екскурси в історію починаючи від найдавніших часів і до початку ХХ ст. Як і Ю. Липа, Є. Маланюк виходить з тези про споконвічний характер українських земель і тривалу традицію державотворення. Є. Маланюк подає досить цікаву інтерпретацію чорноморського регіону та його ролі в українській історії. Значну частину праці автор приділив античним та ранньосередньовічним часам, докладно вибудовуючи логічну, з його точки зору, лінію розвитку даного регіону. По-перше, для Є.Маланюка причорноморські землі – це осередок елліністичної традиції, яку автор називає «найважливішим явищем в процесі культури на землі України» [23, с. 476]. По-друге, автор підкреслює транзитний характер степів, через які відбувалися періодичні навали азійських кочових народів, що змушувало місцеве населення відходити в лісостепову зону. Виходячи з цього, Є.Маланюк бачить сенс історії України в «боротьбі за опанування, за переможення степової полоси в напрямку до моря» [23, с.482]. У боротьбі за степ автор виділяє певні періоди злетів та падінь, які пов'язані з татаро-монгольською навалою та війнами з Польщею, які, на його думку, відбирали надто багато «козацької енергії», через що інтенсивність колонізаційного руху на південь значно падала [23, с. 483]. Однак далі Є.Маланюк наголошує, що українська експансія на південь велася як мечем, так і плугом «майже на рівні інстинкту» і тривала безперервно [23, с. 484].

Важливою складовою образу чорноморського регіону Є. Маланюка є нищівна критика імперської концепції сприйняття південних територій як «Новоросії», яку він називає «штучною провінцією на тілі України» [23, с. 484]. Акцентуючи увагу на безперервності та українському характері колонізації, автор заперечує тезу про запусіння цих земель та цивілізаторську місію російського уряду в причорноморських територіях, яку обстоювали А. Скальковський та ряд інших істориків (П. Іванов, Є. Загоровський та ін.). Більше того, він підкреслює намагання Петербурга за будь-яку ціну перешкоджати процесам заселення регіону українським населенням, використовуючи для цього представників інших національностей – сербів, греків, болгар та ін. Зрештою він робить досить контрверсійний висновок про те, що українське населення поглинуло «новоросійську мішанину», в результаті чого на початок ХХ століття «расово чужий елемент зникає на чорноморському побережжі» [23, с. 484].

У цілому, оцінюючи створений Є.Маланюком образ чорноморського регіону, слід наголосити на безперечній оригінальності бачення цієї проблематики. Однак намагання автора вкласти на невеликій кількості сторінок пошук основ українського життя та державності від античності до початку ХХ ст., підкріплюючи це фактами, призводило до певних спрощень, вільного поводження з історичним матеріалом. Також треба враховувати публіцистичний характер даної праці, що накладає певний відбиток на науковість змісту. Також варто взяти до увагу і час написання автором праці – 1939 рік., початок Другої світової війни, коли перед українським суспільством постала нагода спробувати вирішити українське питання. Наостанок варто відмітити, що надалі Є. Маланюк не змінює свого бачення чорноморського регіону. Зокрема, у вступному слові до праці М. Аркаса

«Історія Північної Чорноморщини» він знову трактує цей регіон як «геокультурну основу» України [2, с. 7].

Варіанти інтерпретації чорноморського регіону, які були створені Ю. Липою та Є. Маланюком, посідають чільне місце в розвитку української суспільно-політичної думки ХХ ст. Характерною рисою праць обох громадських діячів виступає надзвичайне узагальнення, оперування значною кількістю матеріалу. При цьому у варіантах інтерпретації регіону Ю. Липи та Є. Маланюка за схожою схемою подається аргументація й обґрунтування права України на причорноморські землі: залучаючи античні часи як прояв державницьких традицій на зазначеному просторі, конструювали своє бачення національної території протягом Середньовіччя, Нового часу тощо. При всій масштабності у підходах вказаних авторів, необхідно звернути увагу на їх зосередженість, значною мірою, на північних берегах Чорного моря. Вихідним пунктом тут стає легітимізація права України володіти північним чорноморським побережжям. При цьому на перший план виходить повне заперечення інтерпретації регіону як Новоросії, оскільки видається аномальним, штучним явищем в розвитку зазначеного простору. Характерною особливістю підходу Ю. Липи до чорноморського регіону можна назвати прискіпливу увагу до Кримського півострова, що постає невід'ємною частиною регіону, яка, крім того, відіграє надто важливу стратегічну роль оборони української державності. До певної міри це пояснюється впливом праць С. Рудницького, які не втратили на той час своєї актуальності. Загалом, створена під впливом бурхливих геополітичних зрушень 1940-х років Ю. Липою концепція ще раз підтвердила існування серед певної частини українських діячів чорноморського вектора розвитку та продемонструвала досить чітке бачення шляхів і перспектив цього напрямку.

Формулювання територіальних меж української нації потребувало чітко сформульованих та обґрунтованих положень, що спричинило появу значної кількості праць як наукового, так і публіцистичного характеру. Саме в цьому контексті постає проблема чорноморського регіону, його вписування в процес українського націє- та державотворення. Якісно нового рівня осмислення чорноморського регіону досягає у ХХ столітті. Саме в цей час з'являється і стає домінантною ідея української самостійності на всій етнічній території, до складу якої зараховується й Причорномор'я. Хоча варто наголосити, що ідея «етнічних кордонів в якості політичних» (за висловом В. Гериновича) досить сильно розбіглася з політичними реаліями, в яких розвивалися українські землі, однак при цьому вона зберігалася в інтелектуальній традиції ХХ століття, з'являючись у працях переважно діаспорних дослідників. Інтерпретація чорноморського регіону у розвідках відповідного періоду базувалася на подоланні основних постулатів бачення регіону як Новоросії, як-от майже цілковите запустіння краю перед приєднанням до Російської імперії, цивілізаторська місія імперського уряду в причорноморських землях тощо. Спростовуючи зазначені тези, українські дослідники акцентували особливу увагу на ролі запорозьких козаків в колонізації Причорномор'я, закладенні ними певних умов для культурного, економічного розвитку регіону. Однією з основних тез у цьому контексті ставали етнічний фактор та наголошення на переважанні українського населення, незважаючи на певний відсоток представників інших національностей.

Література

1. Академік Степан Рудницький – основоположник української географічної науки: Зб. наукових праць / Львівський ун-т ім. І.Франка та ін. / О. І. Шаблій (відп. ред.). – Львів, 1994. – 136 с.
2. Аркас М. Історія Північної Чорноморщини в 2-х т. – Т.1. Від найдавніших часів до початків формування Київської держави. / М. Аркас – Торонто : «Гомін України», 1969. – 350 с.
3. Бедрій А. Юрій Липа – ідеолог і політичний теоретик / А. Бедрій // Визвольний шлях. – 1995. – Кн. 4. – С. 502–510.
4. Биковський Л. Чорноморські спогади про професора д-ра Олександра Оглоблина / Л. Биковський // Визвольний шлях. – 1966. – Річник XIX. – Кн.4. – С. 447–451.
5. Вісьтак О. І. Суспільно-географічні дослідження українських вчених Галичини у міжвоєнний період (1919 – 1939 рр.): автореф. дис... канд. геогр. наук / О. І. Вісьтак – Л., 2001. – 19 с. – укр.
6. Водотика С. Регіональна історія у геополітичному вимірі: на прикладі Південної України / С. Водотика // Регіональна історія України. Зб. Наукових статей. – 2015. – Вип. 9. – С. 89–99.

7. Географія українських і сумежних земель. Т.1: Загальна географія: / В. Кубійович, Р. Єндик, Е. Жарський, , І. Зілінський, В. Іванис – Факс. перевид. : Львів, 1938. – К. : Обереги, 2005. – 512 с.
8. Геринович В. Нарис економічної географії України. Часть географічна /В. Геринович // Новітня українська суспільна географія. Хрестоматія / Упор. О. Шаблій – Львів : Видавничий центр ЛНУ ім. І. Франка, 2007. – С. 224–246.
9. Горбань Т. Ю. Еволюція ідеї національного самовизначення в українській суспільно-політичній думці кінця ХІХ – першої чверті ХХ століть: [монографія] / Т. Ю. Горбань; НАН України, Ін-т політ. і етнонац. дослідж. ім. І. Ф. Кураса. – К.: ІПіЕНД ім. І. Ф. Кураса, 2010. – 380 с.
10. Гриневич Т. Україніка на сторінках часопису «Przeгляд historyczny» у міжвоєнний період / Т. Гриневич // Історіографічні дослідження в Україні. – 2008. – Вип.19. – С. 158–178.
11. Дністрянський М. Праці С. Рудницького і Ю. Липи в контексті Європейської політико-географічної думки / М. Дністрянський // Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис – Тернопіль: Підручники і посібники, 2000. – Вип. 2. – С.73–77.
12. Донцов Д. Націоналізм / Д. Донцов // Донцов Д. Твори. – Т.1. Геополітичні та ідеологічні праці / Д. Донцов. – Львів : Кальварія, 2001. – 488 с.
13. Кармазіна М. Самостійницький ідеал Степана Рудницького / М. Кармазіна // States, societies, cultures. East and West. Essays in honor of Jaroslav Pelenski. Ed. By J. Duzinkiewicz. – New York: Ross publishing inc., 2004. – С. 449–463.
14. Квіт С. Дмитро Донцов. Ідеологічний портрет / С. Квіт // Визвольний шлях. – 2003. – Кн.6. – С. 58–75.
15. Квіт С. Дмитро Донцов. Ідеологічний портрет / С. Квіт // Визвольний шлях. – 2003. – Кн.12. – С. 74–96.
16. Ковальчук С. Володимир Геринович – організатор географічної науки та освіти на Поділлі / С. Ковальчук // Історія української географії. Частина І: Збірник матеріалів Третьої Міжнародної наукової конференції, присвяченої 130-літньому ювілею академіка Степана Рудницького. – Тернопіль: 2007. – С.40 – 45.
17. Крип'якевич І. Відвічна вісь України / І. Крип'якевич // Іван Крип'якевич у родинній традиції, науці, суспільстві: [зб. наук. пр.] / Нац. акад. наук України, Ін-т українознав. ім. І. Крип'якевича; [редкол.: Я. Ісаєвич (відп. ред.) та ін.; упоряд.: Ф. Стеблій]. – Львів : Інститут українознавства, 2001. – 958 с.
18. Кухта Б. З історії української політичної думки: [Текст лекцій] / Б. Кухта – К. : Генеза, 1994. – 368 с.
19. Лиман І. Проект «Дослідники історії Південної України: бібліографічний довідник / І. Лиман // Чорноморська минувшина. Записки відділу історії козацтва на Півдні України. Зб. наукових статей. – 2013. – Вип. 8. – С. 194–207.
20. Липа Ю. Призначення України. 2-ге вид. / Ю. Липа. – Нью-Йорк : «Говерла», 1953. – 307 с.
21. Липа Ю. Чорноморська доктрина / Ю. Липа // Новітня українська суспільна географія. Хрестоматія / Упор. О. Шаблій – Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. І. Франка, 2007. – 1008 с.
22. Лисяк-Рудницький І. Напрями української політичної думки // Лисяк-Рудницький І. Історичні есе. В 2 т. – Т.2: Пер. з англ.: / І. Лисяк-Рудницький – К.: Основи, 1994. – С. 63-94.
23. Маланюк Є. Начерк культурного процесу // Маланюк Є. Книга спостережень: Проза/ Є. Маланюк – Торонто : Гомін України, 1962. – 528 с.
24. Пеглора С. Статті / С. Пеглора. – К. : Вид-во худ. літератури «Дніпро», 1993. – 339 с.
25. Потульницький В. А. Історія української політології: (Концепції державності в українській зарубіжній історико-політологічній науці) / В. А. Потульницький – К. : Либідь, 1992. – 232 с.
26. Потульницький В. А. Теорія української політології: Курс лекцій / В. А. Потульницький – К.: Либідь, 1993. – 192 с.
27. Радько П. Г. Геополітичні ідеї академіка Степана Рудницького в контексті сучасного державотворення / П. Г. Радько // Історична пам'ять. – 2008. – № 2. – С. 73–81.
28. Рудницький С. Чому ми хочемо самостійної України / С. Рудницький – Львів: Вид-во «Світ», 1994. – 413 с.
29. Сварник Г. Листування Юрія Липи з Дмитром Донцовим / Г. Сварник // Українські проблеми. – 1995. – № 3-4. – С. 130–160.
30. Сергійчук В. І. Симон Пеглора / В. І. Сергійчук – К. : Україна, 2004. – 446 с.
31. Сосновський М. Дмитро Донцов: політичний портрет: З історії розвитку ідеології українського націоналізму / М. Сосновський. – Нью-Йорк; Торонто : ВЦ НТШ, 1974. – 418 с.

УДК 629.33(477.54)«194/195»(091)

О. М. Устименко
КЗ «Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова»

ЛЕГЕНДА РАДЯНСЬКОГО АВТОПРОМУ – АВТОМОБІЛЬ ГАЗ-М-20 «ПОБЕДА» ТА ЙОГО ЕКСПЛУАТАЦІЯ НА ХАРКІВЩИНІ (КІНЕЦЬ 1940-х – 1950-ті роки)

У статті досліджується історія експлуатації автомобіля ГАЗ-М-20 «Победа» на Харківщині в контексті обставин, які зумовили початок її розробки, долі контroversійної постаті головного конструктора ГАЗу, автора «Победи» – А. О. Лінгарта. Коротко розглянуто всі можливі модифікації «Победи» й докладно описано її найцікавішу повнопривідну модифікацію М-72. Досліджується застосування «Победи» в службі таксі та автоспорті. У роботі зроблено висновок про нечуваний прорив радянського автопрому із появою «Победи». Об'єктивно доводиться, що автомобіль був дуже прогресивним не тільки на внутрішньому ринку, а й навіть на зовнішньому, і становив значну конкуренцію відомим європейським автобрендам.

Ключові слова: автопром, автомобіль, автомобілебудування, автоспорт, таксі, Харків, позашляховик, конструктори, А. О. Лінгарт, Горьківський автозавод, «Победа» – М-20.

В статье исследуется история эксплуатации автомобиля ГАЗ-М-20 «Победа» на Харьковщине в контексте обстоятельств, которые обусловили начало ее разработки, судьбы противоречивой фигуры главного конструктора ГАЗа, автора «Победы» – А. А. Лингарта. Коротко рассматриваются все возможные модификации «Победы» и подробно изложена ее интереснейшая полноприводная модификация М-72. Исследуется применение «Победы» в службе такси и автоспорте. В работе сделан вывод о неслыханном прорыве советского автопрома с появлением «Победы». Объективно доказывается, что автомобиль был очень прогрессивным не только на внутреннем рынке, а и даже на внешнем, и представлял значительную конкуренцию известным европейским автобрендам.

Ключевые слова: автопром, автомобиль, автомобилестроение, автоспорт, такси, Харьков, внедорожник, конструкторы, А. А. Лингарт, Горьковский автозавод, «Победа» – М20.

The paper analyses history of exploitation of car GAZ-M-20 «Pobeda» in Kharkiv region in the context of circumstances that led to the beginning of its development. The article deals with controversial figure of GAZ chief designer and the author of «Pobeda» A. O. Liphart. All possible modifications of «Pobeda» were briefly considered, and its most interesting four-wheel drive modification M-72 was studied in detail. The use of «Pobeda» in the taxi service and motor racing has been investigated. The conclusion has been done that the advent of «Pobeda» was an unprecedented breakthrough of Soviet automobile industry. The thing that the car was very progressive not only for domestic market but also for the foreign one was proved objectively. The car created a significant competition for well-known European car brands.

Key words: automobile industry, automobile, automotive industry, motor racing, taxi, Kharkiv, SUV, designers, A. O. Liphart, Gorky Automobile Plant, «Pobeda» – M20.

Дослідження історії створення та експлуатації в регіонах, зокрема на Харківщині, легендарного радянського автомобіля ГАЗ-М-20 «Победа» є актуальною проблемою, оскільки сучасних спеціально-історичних наукових досліджень з цієї теми нема, існує лише декілька коротких напрацювань науково-публіцистичного характеру. Саме з появою автомобіля М-20 радянський автопром зробив нечуваний прорив не тільки в рамках вітчизняного автомобілебудування, а й на загальноєвропейському рівні. Вивчення історії цього автомобіля у зазначений період є також важливим у контексті історії радянського автопрому в повоєнний час. Крім того, дослідження експлуатації М-20 є важливим у плані вивчення радянського автоспорту, історії відомих випробувальних автопробігів та його експлуатування в службі таксі.

Слід зазначити, що значна кількість робіт з історії розробки та експлуатації автомобіля М-20 «Победа» публікувалася в спеціальному всесоюзному автомобільному журналі «Автомобиль» [4-7; 9-10; 12; 14; 16-18; 26-27; 30; 32; 34; 36-38; 41-42], згодом в часописах «Автомобильный транспорт» [11; 13; 33] і «За рулём» [22] (це одне і те ж видання, яке змінювало назву). Протягом усього періоду виробництва М-20 у цих журналах час від часу з'являлися статті про «Победу» та різноманітні її модифікації, де висвітлювалися певні аспекти її експлуатації, а саме: особливості ремонту та технічного обслуговування, технічні доопрацювання, які ГАЗ постійно втілював на М-20, досягнення М-20 в автоспорті, робота в таксі, тощо. Але ці статті не були історичними дослідженнями, а мали швидше науково-популярний чи суто технічний характер, писалися не тільки журналістами, що спеціалізувалися на проблемах автотранспорту, а й інженерами ГАЗу, тому викладений у них матеріал був досить специфічним і розрахованим на вузьке коло читачів.

Технічна будова автомобілів М-20 і М-72 описана в працях А. О. Ліпгарта та Г. М. Вассермана «Автомобиль М-20 «Победа» описание конструкции и уход» [35] та «Автомобиль М-72: инструкция по уходу» [3]. Дані праці є суто технічними і зовсім не містять інформації з історії досліджуваного автомобіля. Саме такими автентичними (не репринтними) книгами користуються автореставратори. Тому ці праці на сьогодні зустрічаються рідко й коштують дуже дорого.

Не менш значущими є роботи Л. М. Шугурова «Автомобили Страны Советов» [46, с. 71-73] та «Автомобили России и СССР» [45, с. 188-191], у яких саме звертається увага не на технічну будову М-20, а на історію розробки автомобіля та подальші її модернізації. Вони написані в доступному науково-популярному, а не в науковому стилі з превалюванням технічних термінів.

Найбільш поширеними серед широкого кола сучасних читачів стала серія науково-популярних журналів – так званих партворків – «Автолегенды СССР» [20-21; 23-24]. У цьому виданні кожен номер присвячено окремій моделі певного радянського автомобіля, додано копію машини у масштабі 1/43, докладно висвітлено історію моделі, подано цікаві факти з її експлуатації, описано досягнення в автоспорті (якщо такі були) та навіть вказано її закордонні аналоги.

Зважаючи на те, що жодної комплексної спеціальної наукової праці, присвяченої безпосередньо історії одного із найвідоміших радянських автомобілів ГАЗ-М-20 «Победа» в Україні на сьогодні немає, ми спробуємо узагальнити наявний матеріал з історії автомобіля, зокрема про передумови виникнення моделі, історію виробництва і модернізації, технічні інновації, застосовані під час виробництва на кондукторному конвеєрі, та інновації у її конструкції, окреслити життєвий шлях її головного творця – А. О. Ліпгарта, участь у спортивних змаганнях, службу в таксі, а також зіставимо її з тогочасними західними аналогами. Все це дозволить вперше з'ясувати обставини та масштаби експлуатації машини на Харківщині впродовж кінця 1940-х – 1950- років, її місце в повсякденному житті радянської людини.

Нами використано широке коло джерел, більшість з яких не опубліковані та вперше вводяться до наукового обігу. Це діловодна документація, технічна документація, періодика та фотодокументи. Так, для написання дослідження були задіяні матеріали з фондів Державного архіву Харківської області (ДАХО), а саме фонди 408 «Виконавчий комітет Харківської міської Ради депутатів трудящих» та Р-3858 «Виконавчий комітет Харківської обласної Ради депутатів трудящих» [47]. Ці архівні матеріали дозволили дослідити деякі аспекти експлуатації «Победи» на Харківщині, а саме її експлуатацію як службового транспорту в 1950-ті роки при Харківському облвиконкомі та міськвиконкомі. Із фондів Харківського історичного музею імені М. Ф. Сумцова (ХІМ) спеціально для дослідження було підібрано 4 фотографії 1950-х років із зображенням різних модифікацій «Побед» на вулицях Харкова [48].

Далеко не кожен автомобіль приречений стати легендарним, навіть якщо слава про нього передається з покоління в покоління. У світі таких машин небагато, а в радянському автопромі й зовсім одиниці [24, с. 3]. Навряд чи знайдеться українець, котрий не знав би автомобіль марки ГАЗ моделі М-20 «Победа» і не зміг би розпізнати її серед інших машин. І це не дивно, адже саме «Победа» стала першою по-справжньому вітчизняною машиною [23, с. 3].

Ще напередодні Великої Вітчизняної війни радянською промисловістю випускалися три базових моделі легкових автомобілів ЗІС-101 (урядовий лімузин), ГАЗ-М-1 (емка) і КІМ-10-50 (малолітражка з двома дверима) [36, с. 15]. Вони не були самостійними розробками, а стали лише творчим переосмисленням західних зразків.

Після війни ситуація могла повторитися, якби із 3 по 8 лютого 1943 р. у Москві, відразу після перемоги в Сталінградській битві, не пройшла перша конференція конструкторів автозаводів, скликана Мінавтопромом, що намітила основні параметри й типаж вантажних і легкових автомобілів на післявоєнний період з урахуванням вимог експлуатуючих організацій [24, с. 3; 27, с. 11].

Тоді на конференції були присутні керівники, головні конструктори й провідні фахівці всіх автозаводів країни. З них тільки головний конструктор ГАЗу А. О. Ліпгарт подав на розгляд концепцію післявоєнного розвитку модельного ряду свого заводу практично на рівні технічного завдання, тому що креслення майбутньої легкової машини ГАЗ-25 робилися із зими 1941-1942 р. (спочатку в техдокументації ГАЗу М-20 фігурувала під індексом ГАЗ-25). У результаті проведеної роботи Горьківський автозавод уник долі прямого копіювання закордонного зразка й зайнявся проектуванням власного легкового автомобіля [24, с. 3; 43, с. 172].

Конструктори ГАЗу А. О. Ліпгарт, Н. Г. Мозохін, Г. С. Хламов добре розуміли, що створюють автомобіль для післявоєнного часу – часу, на який радянські люди покладали найсмівливіші надії. І автомобіль повинен був стати відбиттям цього загального прагнення до кращого життя. У машину намагалися закласти якнайбільше нового й незвичайного. Чимала заслуга в створенні зовнішнього вигляду машини належала провідному конструкторові Ю. Н. Сорочкіну й конструкторам-кузовникам (поняття «дизайнер» тоді ще не використовували) В. Самойлову, О. Кірілову, Б. Кірсанову [24, с. 3; 25, с. 10; 31, с. 136].

У фахівців були великі сумніви щодо правильності вибору понтонної форми кузова. Передня частина машини стала «тупою» без сильно випуклої вперед решітки радіатора, передок нагадував американський «Неш» (Nash) 1942-го модельного року, передні й задні крила злиті в загальну форму, прибрано підніжки, ширшим став салон без збільшення габариту по ширині. Але, як показало життя, саме це рішення виявилось єдино правильним. Незабаром більшість легкових автомобілів у світі будуть мати схожий кузов. Радянська «Победа» в цьому ряді буде посідати одне з лідируючих місць. Крім новизни форм, «Победа» підкуповувала ще й гармонійністю. Пророблена форма кузова з похилою задньою частиною забезпечувала небувало низький на ті часи аеродинамічний опір для легкового автомобіля – коефіцієнт C_x приблизно 0,31/0,34 [24, с. 3; 25, с. 11; 45, с. 188; 46, с. 71; 31, с. 136].

До всього іншого, кузов нової машини мав несучу конструкцію. Раніше в основі всіх автомобілів ГАЗу була рама, до якої кріпилися основні агрегати (мотор, мости, рульові механізми й т. ін.), а зверху на рамі закріплювався кузов. Така конструкція у вигляді багатошарового пирога виходила металоемною, важкою і з високо розташованим центром ваги та іншими недоліками. Виграти у вазі й зменшити висоту машини можна було, створивши несучий кузов і повністю виключивши поняття рами, відтоді всі необхідні агрегати прикріплювалися безпосередньо до самого кузова [24, с. 3; 26, с. 2].

Розробка такого кузова – велика й складна робота, яку без достатнього досвіду неможливо було самостійно провести в короткий термін. Тому в ролі «носіїв ідей» все-таки залучили закордонні легкові автомобілі. Зразком для М-20 було обрано трофейний «Опель Капітан» (Opel Kapitän) зразка 1939 р. з несучим кузовом. «Кістяк» кузова й передню підвіску з нього скопіювали практично без змін. Але зовні радянська машина не повторювала «Опель Капітан» і була самостійною розробкою [24, с. 3-4; 31, с. 136].

Звичайно, прискіпливо вивчивши історію світового автомобілебудування, можна знайти більш ранні приклади «безкрилого» кузова: «Гано-Маг-Комізброт» (1928 р.), «Альфа-Ромео-6 Ц-2500-Фарина» (1940 р.). Але ці моделі були одиничними й не дали початку тенденції, що набула потім значного поширення. Таким чином, автомобіль М-20 грав роль піонера [45, с. 188-189].

Наприкінці 1943 – початку 1944 рр. на автозаводі вже був готовий повнорозмірний фанерний зразок ГАЗ-М20, а до 6 листопада 1944 р. – повноцінний ходовий зразок машини. Незабаром у випробуваннях брали участь уже три дослідних зразки [27, с. 11; 24, с. 4].

У процесі проектування автомобіля виникли розбіжності з приводу двигуна. Головний інженер ГАЗу П. С. Кучумов наполягав на комплектації нової машини шестициліндровим нижньоклапанним двигуном типу ГАЗ-11 (V-2,85 л, 62 к.с. від вантажівки ГАЗ-51), уже добре освоєним у виробництві; А. О. Ліпгарт стояв за чотирициліндрову модифікацію цього ж двигуна (V-2,12 л. 50 к.с.), що хоча й мала уніфіковані деталі з шестициліндровим двигуном, але відрізнялася від нього блоком і голівкою циліндрів, колінчатим і розподільним валами [24, с. 4; 25, с. 11; 2, с. 4; 45, с. 189; 31, с. 136].

А. О. Ліпгарт знав, що на той час у Європі малолітражні автомобілі випускали майже винятково з чотирициліндровими двигунами. Це пояснювалося прагненням мати при тих самих розмірах колісної бази більш місткий кузов. Гарна збалансованість й безшумна робота таких двигунів робила їх майже рівноцінними з шестициліндровим. Та й економічно виробництво чотирициліндрових двигунів потребувало меншої кількості матеріалів і грошових витрат, було більш рентабельним. До того ж двигуни для більш дешевих автомобілів вироблялися переважно з нижніми клапанами [36, с. 15].

Одноставної згоди так і не дійшли, тому паралельно робили машини з різними двигунами, а визначитися з двигуном «допоміг» особисто Й. В. Сталін [24, с. 4]. На влаштованому наркомом автомобільної і тракторної промисловості С. А. Акоповим показі перспективних зразків радянської автомобільної техніки в Кремлі 19 червня 1945 р. машини з Горького представляли директор заводу І. К. Лоскутов і головний конструктор А. О. Ліпгарт, котрий пізніше згадував, що враження від М-20 у «вождя» було негативним. «Ви тягнетеся за ЗІС-110, а малолітражка буде тягтися за вами. Така конкуренція неприпустима», – говорив він. «Та й чи взагалі потрібні нам три типи легкових автомобілів, чи не можна обійтися тільки ЗІС-110 і малолітражкою?» продовжував міркувати Й. В. Сталін. А. О. Ліпгарт спробував пояснити, що М-20 не буде дорожчим за «Ємку». Але, здавалося, аргументи не мали достатньої вагомості. Генсек уже перейшов до огляду двох фордівських машин 1939 і 1942 рр. випуску, представлених поруч для порівняння. Потім повернувся до зразків М-20, поставивши нарешті питання про кількість циліндрів двигуна ЗІС-110, ГАЗ-М20 і «Москвича-400/420» [24, с. 4; 23, с. 3; 45, с. 189].

Коли доповіли, що один зразок із двох горьківських має «шістку», а інший «четвірку», і до виробництва пропонується перший з них, «вождь» продовжив свої міркування про те, що «це занадто близько до ЗІС-110». А. О. Ліпгарт наголосив, що М-20 на цілу тонну легший від ЗІСа, а чотирициліндровий двигун дуже економічний: по дорозі із Горького до Москви витрата не перевищувала 10 літрів на 100 км. «Це інша справа, таку конструкцію я визнаю», – сказав Й. В. Сталін і поцікавився, який двигун був узятий за основу при створенні нової «четвірки». А. О. Ліпгарт відповів, що новий мотор автозаводівці створили самі на основі досвіду, накопиченого при роботі над силовою установкою для танка під час війни.

Довідавшись, що машини пройшли на випробуваннях по 7 тис. кілометрів, Й. В. Сталін відкрив двері М-20 з «четвіркою», уважно оглянув салон і знову перейшов до «Фордів». Мабуть, подумки він їх порівнював між собою. Потім генсек запропонував відкрити капоти обох зразків і, оглянувши обидва двигуни, підсумував: «Треба прийняти машину з «четвіркою», машина гарна, вона простіша й дешевша» [24, с. 4; 25, с. 11; 45, с. 189].

Навколо автомобіля «Победа» існує багато легенд. В одній з них йдеться про те, що назву «Победа» для машини затвердив Й. В. Сталін. Із заготовлених варіантів горьківчани привезли до столиці дві назви: «Батьківщина» і «Победа». Перший – варіант із «Батьківщиною» – «батькові» народів» не сподобався. Й. В. Сталін нібито запитав: «По чому «Батьківщину» продавати будете?» Тоді директор ГАЗу І. К. Лоскутов доповів, що є другий варіант – «Победа». Тут «вождь» виявився більш прихильним, сказавши: «Невелика победа, але нехай буде «Победа». Так це було насправді чи ні тепер стверджувати складно – одне відомо достеменно, що на пропозицію горьківчан назвати новий автомобіль «Победа» Й. В. Сталін відреагував без ентузіазму, хоча й дозволив це зробити [23, с. 3, 7; 45, с. 189].

Остаточна доля машини вирішилася 26 серпня 1945 р., коли вийшла Постанова ГКО «Про відновлення й розвиток автомобільної промисловості» у четвертій п'ятирічці (1946-1950 рр.), за

якою передбачалося запуск виробництва нової машини на ГАЗі із червня 1946 р. [24, с. 4]. У п'ятирічку планували виробництво трьох нових моделей легкових автомобілів, які були покликані замінити випуск попередніх – ЗІС-101 на ЗІС-110, М-1 на М-20 [34, с. 20] і «КІМ» 10-50 на МЗМА 400/420 (Московський завод малолітражних автомобілів). Горьківський автозавод ім. В. М. Молотова до кінця п'ятирічки повинен був довести випуск автомобілів до тисячі штук на день [26, с. 2; 36, с. 15; 27, с. 11]. Планувалося, що з 500 тис. автомобілів, які повинні бути випущені в 1950 р. всією автопромисловою СРСР на частку ГАЗа припаде 235 тис. і до закінчення п'ятирічки завод перетвориться на найбільше автомобільне підприємство Європи [41, с. 6].

Першу промислову партію «Побед» зробили точно в строк: автомобілі зійшли з конвеєра 28 червня 1946 р. На початку серійні машини збирали практично вручну, за обхідними технологіями. До кінця 1946-го року таким способом змогли побудувати всього 23 машини. На початку 1947 р. запрацював стрічковий збиральний конвеєр. З весни того ж року в зовнішності автомобілів відбулися перші зміни – так звана «триповерхова» (через три видимі рівні) решітка радіатора поступила місцем «двоповерховій». Підфарники стали більш простої форми, з'явилася поперечка між іклами на передньому бампері. У такому вигляді машину знову показали в Кремлі 28 квітня 1947 р. і відрпортували про запуск у серійне виробництво. Автомобіль було схвалено Й. В. Сталіним і членами уряду [24, с. 5, 15; 45, с. 189; 27, с. 12; 28, с. 2].

Коли створювався автомобіль «Победа», у вітчизняних автозаводів ще не було постійних емблем, тому буквально для кожної моделі створювалися свої оригінальні шильдики. На постаменті «Победи» підіймалася буква «М», у якій одночасно можна було побачити натяк на зубець стіни Нижегородського Кремля й летючу чайку – символ Волги. Сама ж буква вказувала на назву «Молотовець» (з початку 1930-х і до кінця 1950-х рр. завод носив ім'я наркома В. М. Молотова), а цифри 20 означали модель, адже офіційна назва машини писалася як ГАЗ-М-20 – «Молотовець, двадцята модель». Заливка емблеми, природно, що була червоною – кольору прапора СРСР [23, с. 4].

Незабаром стала даватися в знаки поспішність при конструюванні й запуску машини у виробництво. Якість перших «Побед» виявилася неприпустимо низькою. З'ясувалося, що нові автомобілі виходять за ворота заводу «сирими», з багатьма конструктивними недоліками. Вони слабо розганялися, до того ж з ривками зчеплення при рушанні, ефективність глушителя й ручних гальм була низька, двигун детонував, машина з натугою підіймалася на зтяжні підйоми, задній міст шумів, у салон проникали пил і вода. Невиправдано товсті подушки диванів підкреслювали невелику висоту салону, особливо на задньому ряді сидінь, а відсутність обігріву салону й ненадійні в роботі склопідійомники негативно позначалися на комфортабельності перших «Побед». Ресурс автомобіля сильно обмежувався просідаючим посередині кузова і швидко сідаючими ресорами. У результаті випуск «Побед» у серпні (за іншими джерелами у жовтні) 1948 р. призупинили до усунення всіх зазначених недоліків [24, с. 4-5; 23, с. 3; 45, с. 189; 31, с. 137].

Безперечно, колективу ГАЗу визначили надто короткі строки освоєння нової й надзвичайно складної машини: виїзд першого дослідного зразка й початок випуску першої промислової партії «Побед» розділяли лише 20 місяців. Зрозуміло, підготовка виробництва проходила в обстановці дефіциту часу на доведення конструкції й технологічне опрацювання. Увага до нової машини вищого керівництва країни й прагнення галузевої й заводської адміністрації за будь-яку ціну виконати, як прийнято було тоді говорити, «почесне й відповідальне завдання» непрямо стали причинами невдач [45, с. 189-190].

Усе-таки окремі виробничі й конструктивні недоліки автомобіля, що викликали скарги споживачів, ГАЗ систематично усував. Однак чимало неполадок у роботі перших М-20 були наслідком недостатнього знання споживачами особливостей конструкції й обслуговування «Победи» [32, с. 3].

Після посилення кузова, установки нових параболічних ресор, зміни передаточного відношення головної пари (з 4,7 до 5,125), удосконалення карбюратора, приводу зчеплення й глушителя, додавання в конструкцію автомобіля салонного обігрівача, збільшення висоти салону над задніми сидіннями, застосування дверних ущільнювачів кузова й усунення ряду інших недоліків

неприємності закінчилися. Через рік 1 листопада 1949 року випуск «Побед» відновили [31, с. 137-138; 45, с. 190].

На той час ГАЗу вже було передано колишній цех авіазаводу, що раніше виготовляв гідроприводи. У новому приміщенні складання машин ішло не на стрічкових, а на кондукторних конвеєрах і відрізнялося високою технічною культурою [45, с. 190]. Такий цех був єдиний у країні за своїм оригінальним обладнанням. Складання безрамних автомобілів було вперше поставлене на потік завдяки оснащенню одинадцятьма конвеєрами. Усі ділянки цеху забезпечувалися потужними електропідйомниками. Пересуваючись по повітряних монорейках, вони легко й швидко подавали на конвеєри готові до складання вузли, передні підвіски, мотори, задні мости, кузови. Усе складання й кріплення вузлів на конвеєрі проводилося знизу, під кузовами, при яскравому освітленні – знизу, з боків і зверху. На естакадному конвеєрі складання завершувалося. І відразу ж «новонароджений» автомобіль заправляли бензином, маслом і відправляли у випробувальний пробіг.

Чудове обладнання нового цеху відкривало перед заводом більші можливості для збільшення випуску «Побед». Цікаво, що в новому цеху працював зразковий зв'язок. Начальник завжди міг зв'язатися по телефону з будь-якою ділянкою. Він міг також віддати розпорядження у мікрофон, а цеховий радіоузлос передавав його вказівку на всі ділянки. Подібна практика вдруге буде впроваджена тільки в 1970-ті роки на автоВАЗі [19, с. 10]. Підвищення культури виробництва добре позначилося на якості М-20, і виробництво «Побед» тепер стало дійсно масовим. З 1946 р. до модернізації 1955-го року виготовили близько 160000 «Побед» [24, с. 5, 15; 23, с. 3].

Але через низьку якість автомобілів «Победа» на першому етапі їх виробництва І. К. Лоскутова звільнили з посади директора ГАЗу. Чекало покарання й на А. О. Ліпгарта, але міністр автомобільної промисловості С. А. Акопов взяв його під захист. Конструктори ГАЗу із травня 1948 р. почали роботу над новою легковою моделлю ГАЗ-12 ЗІМ. Ішло виготовлення перших дослідних зразків ГАЗ-69, і досвід А. О. Ліпгарта був гостро необхідний. Згодом при огляді дослідного зразка ГАЗ-12 15 лютого 1949 р. Й. В. Сталін, схваливши модель, поцікавився, хто її головний конструктор. Коли йому відповіли, що А. О. Ліпгарт, він різко запитав: «Чому не покараний?» [45, с. 190]. У травні 1952 р. А. О. Ліпгарта все ж таки було зіслано на Уральський автомобільний завод у Міасс на посаду провідного конструктора за упертість, яку він проявляв, відстоюючи власні технічні рішення, і за недоліки в конструкції «Победи». В 1953 р., після смерті Й. В. Сталіна, А. О. Ліпгарт повернувся, але вже не на ГАЗ, а на роботу в НАМІ (Науковий автотранспортний інститут) як головний конструктор інституту, згодом став заступником директора інституту з науково-експериментальної роботи [20, с. 15].

Випущені до осені 1948 р. М-20 (завод не давав їм окремого індексу – реставратори їх умовно називають «Побєдами» першої серії) мали характерну зовнішню відмінну рису – «триповерхове» розташування горизонтальних декоративних брусів на облицюванні радіатора. З 1949 р. («Побєди» другої серії) на машинах – «двоповерхове» облицювання, глушитель розташовувався не за бензобаком, а під підлогою в середній частині машини. До 1950 р. автомобілі «Победа» випускалися із триступінчастою коробкою передач типу ГАЗ-М-1 без синхронізаторів і з важелем перемикання передач на кришці коробки передач (тобто на підлозі). Пізніше на машину встановлювалася коробка типу ЗІМ, з підрульовим важелем перемикання (за тогочасною американською модою) й синхронізаторами на II і III передачах. Із цього ж року в поглибленнях бамперів перестали наносити червоні декоративні смуги. З 1952 р. потужність мотора підняли з 50 к.с. при 3600 об./хв., до 52 к.с. при тих самих обертах, в основному за рахунок розширення каналів у впускному колекторі для більшої подачі палива [24, с. 5; 45, с. 190-191; 46, с. 71].

Завод систематично вдосконалював конструкції своїх провідних автомобілів ГАЗ-51, ГАЗ-69, М-20 «Победа» і ЗІМ. Тільки за 1953-1954 рр. було впроваджено понад 150 конструктивних змін, котрі поліпшували якість і підвищували експлуатаційні показники цих автомобілів [13, с. 32].

Так, другу серйозну модернізацію М-20 провели в середині 1955 р. («Победа» третьої серії). Вона принесла вдосконалений карбюратор, термостат у системі охолодження й водяний насос, підшипники передніх коліс. Новим було й оформлення панелі приладів – на кермі стали встановлювати кільцеву кнопку сигналу. Це давало можливість користуватися сигналом, не

відриваючи рук від керма, і тим самим підвищувало безпеку руху. Автомобіль став штатно забезпечуватися двохдіапазонним восьмиламповим радіоприймачем «А-8», з висувною антеною на даху. Приймач встановлювався як стандартне обладнання – нечувана на ті часи розкіш у легковому автомобілі. Нові шкали приладів у сполученні з кільцевою кнопкою керма й шкалою радіоприймача значно поліпшували вигляд передньої частини внутрішнього оформлення кузова.

Також був застосований універсальний шарнір для козирків, що захищали очі водія й пасажира від сонячних променів. Шарнір дозволяв регулювати положення козирків по висоті в широких межах, забезпечуючи ефективний захист від сонця. Зміни фасону оббивки кузова дозволили оновити й прикрасити його внутрішнє оздоблення. Оббивка виконувалася комбінованою – із тканини й автобіма. Усе це, а також змінені передні крила, виготовлені за новими лекалами, змусило замислитися про зміну індексу машини. Так, з 1955 р. вона називалася ГАЗ-М20В «Победа» [23, с. 4, 15; 13, с. 32].

Щоб кардинально модернізовану машину легко було відрізнити зовні, замість частої горизонтальної решітки на ній установили нову, з масивними «дугими» декоративними накладками (взяту від повнопривідної версії «Победи» ГАЗ-М72). Таке облицювання радіатора мало сучасну, красивішу форму. Застосування такого облицювання дозволяло усунути поламки решітки й знижувало вагу набору деталей на 5 кг. Плавні форми й зменшена кількість деталей облицювання радіатора полегшували миття й очищення її від бруду. Одночасно з бампера зникла перемичка, що з'єднувала його «ікла» [23, с. 4, 15; 13, с. 32].

М-20В випускалася до 1958 р. тільки із закритим кузовом, на відміну від більш ранньої версії, яка робилася також з відкритим кузовом – кабриолет. Крім базової моделі, випускалися її модифікації. Існувало сім кольорів пластмаси для обробки салону. Останній двоколірний (кремовий із синім) автомобіль ГАЗ-М-20В виготовили 30 травня 1958 р. і залишили на заводі в музеї [23, с. 4, 15; 45, с. 190; 46, с. 72; 31, с. 138; 13, с. 32].

Після кожної модернізації «Победа» ставала все більше й більше популярною. Вона одержала репутацію міцної й витривалої машини й здобула шану навіть у таксистів – людей, що особливо високо цінують добротні машини. Про надійність «Победи» стали складати легенди. Одна з них говорила, що довговічність М-20 пояснювалася її нібито повністю лугованим кузовом. На жаль, це не так (інакше машина виявилася б надмірно дорогою). Масштаби виробництва «Побед» (30000-35000 одиниць на рік) допускали велику кількість ручного рихтування кузовів з подальшим оплавленням олов'янистим припоєм. У багатьох місцях на кузові так виправляли огріхи штампованих деталей. Справа в тому, що в «Победи» кузовні панелі були занадто глибокої витяжки, а штампи того часу були недосконалі, та і якість металу не завжди сприяла бездоганному штампуванню. От і доводилося вирівнювати деталі за допомогою олова й паяльної лампи. На одну машину часом ішло до 15-20 кг олова [23, с. 4; 24, с. 5; 45, с. 191].

«Победою» як особистим і службовим автомобілем користувалися вагомні керівники різних рангів секретарі міськвиконкомів, облвиконкомів, офіцери гарнізонів (у випадку з М-72 – секретарі райвиконкомів або голови колгоспів, радгоспів), а також учені, артисти, спортсмени. «Победу» у власному користуванні мав один з найзірковіших футболістів – гравець команди «Торпедо» (Москва) та збірної СРСР Едуард Стрельцов [24, с. 6].

Як свідчать архівні документи, станом на 1956 р. у розпорядженні Харківської обласної ради депутатів трудящих було 13 різних автомобілів: 6 – М-20, 2 – ЗІМи, 1 – ГАЗ-51, 1 – ГАЗ 67Б, 2 –



«Победа» М-20В в Готвальді (Зміїв) по Пролетарському шосе. Харківська обл. 1977 р. 148. Оф-23799. Вст. 318311.



Автомобілі М-20 на площі Дзержинського (Свободи) в Харкові. 1950-ті роки 148. Оф-23547.

«командирських» ГАЗ-69А і навіть 1 американський Шевроле [47, Ф. Р-3858, Оп. 5, Спр. 1451, арк. 5]. Машина обслуговували 10 водіїв, із них: 1-го класу – 5 чол., 2-го класу – 4 чол., 3-го класу – 1 чол. [47, Ф. Р-3858, Оп. 5, Спр. 1451, арк. 6]. У 1957 р. для автобази Харківського міськвиконкому відповідно до рішення виконкому міськради безкоштовно отримано від Управління справами Ради Міністрів УРСР один автомобіль «Победа» вартістю 14378 крб. 06 коп. [47, Ф. 408, Оп. 12, Спр. 118, арк. 9]. Станом на останній 1958-й рік виробництва «Побед» у Харківській міськраді депутатів трудящих їх було 5 одиниць. Нормою витрати палива у М-20 вважалося 13,5 л./100 км, а ліміт по пробігу для машин міськради на місяць становив 300 км. Так, лише за 1958 р. 5 службових машин у сумі пройшли 133000 км, витративши 15390 літрів палива [47, Ф. 408, Оп. 14, Спр. 155, арк. 11]. Усе це говорить про те, що «Победами» масово забезпечували органи радянської влади. Автомобілі у службових гаражах не простоювали, їх досить активно використовували у службових потребах.

У 1950 р. колгосп імені 14-річчя Жовтня, що знаходився у селі Козіївці Краснокутського району Харківської обл., отримав як премію новий автомобіль М-20 від Міністерства сільського господарства СРСР за успіхи в розвитку громадського тваринництва. Того ж року передові колгоспи імені Калініна та імені Леніна Валківського району, ім. Кірова Харківського сільського району були премійовані новими «Победами» за успішне виконання державних планів розвитку поголів'я і підвищення продуктивності худоби [1, с. 4; 39, с. 3].

Незважаючи на ексклюзивне призначення «Побед», деяку їх кількість усе-таки передбачалося продавати в приватні руки в спеціалізованих магазинах Міністерства автомобільної й тракторної промисловості СРСР. Вважалося, що приватні особи будуть раді будь-якій новинці, а тим більше такій респектабельній, як машина преміум-класу. Однак на практиці виявилось інакше. Адже в приватні руки збиралися продавати машини з кузовом «кабриолет», з відкритим верхом. Саме незручність в експлуатації автомобіля зі складаним тентом, особливо в холодну пору року, трохи знизилася інтерес автолюбителів до пропонованої новинки. Цікаво, що про можливість придбати в приватне користування автомобіль «Победа» з кузовом кабриолет навіть повідомлялося в журналі «Огонёк» за 1949 рік [24, с. 6; 40, с. 32].

Ще однією причиною, через яку автомобіль «Победа» в особистому користуванні залишався недосяжною мрією для більшості жителів СРСР, хоча він й вільно продавався в магазинах, була його вартість. Ціна машини в поруйнованій після війни країні була надхмарною – 16000 крб. Тому охочих придбати «Победу» знаходилося зовсім небагато. Для порівняння: «Москвич-401/420» – 9000 крб., ЗІМ ГАЗ-12 – 40000 крб. Достеменно відомо, що в 1949 році в УРСР уже працював як мінімум один автомагазин, який знаходився у м. Сталіно (Донецьк) по вул. Челюскінців, 167, де у вільному продажу були всі перелічені вище автомобілі [40, с. 32]. Багато екземплярів М-20 дожили до наших днів не тільки як музейні чи колекційні автомобілі, але й просто як повсякденний транспорт [24, с. 6; 23, с. 4-5].

В історії вітчизняного автомобілебудування «Победа» стала значущою завдяки тому, що була першим радянським автомобілем із несучим кузовом понтонного типу й одним з перших серійних авто такого типу у світі [24, с. 4; 2, с. 4]. «Победа» знаменувала новий напрямок у конструюванні вітчизняних легкових автомобілів. На М-20 уперше серійно були застосовані електричні покажчики поворотів і стоп-сигнал, незалежна підвіска передніх коліс, гідравлічний привід гальм, навішування всіх дверей на передніх петлях, капот алігаторного типу, термостат у системі охолодження, V-подібне лобове скло й два електричних склоочисники. Уперше на радянському автомобілі такого класу, як стандартне обладнання, був передбачений радіоприймач і обігрівач салону з обдувом вітрового скла [24, с. 4; 45, с. 191].

У салоні М-20 вільно розташовувалися п'ять чоловік. При спорядженій масі 1460 кг найбільша швидкість «Победи» становила 105 км/год, розгін з місця до 100 км/год займав 46 с, а витрата палива становила 11-13 л/100 км. Це давало можливість, заливши паливом повний бак, проїхати 400 км. Габарити машини були такими: довжина – 4665 мм, ширина – 1695 мм, висота – 1640 мм, база – 2700 мм, колія – 1362 мм [45, с. 191; 40, с. 32].

Уже в 1950-ті роки «Победа» була активним учасником радянських кінофільмів. У 1956 р. в основу сюжету фільму «Справа № 306» (реж. А. Рибаків) покладено зіткнення автомобілів марки «Победа». Фільм був безперечним лідером прокату: 1956 р. кінокартину побачили 33,5 млн. глядачів [23, с. 6]. У 1957 р. вийшла стрічка «До Чорного моря» (реж. А. Тутишкін), у якій активним учасником усіх пригод стала бежова «Победа», так звана М20Б – кузов кабриолет [24, с. 6].

Своїй популярності автомобіль завдячує творцю ГАЗ-М-20 «Победа» і багатьох інших автомобільних легенд того часу – Андрію Олександровичу Ліпгарту. А. О. Ліпгарт народився 1898 р. у Москві в родині службовця. У 1921 р. вступив до МВТУ ім. М. Е. Баумана (Московське вище технічне училище). Після успішного захисту диплома з 1925 р. працював у НАМІ, брав активну участь у створенні першої вітчизняної малолітражки НАМІ-1, трьохосової вантажівки підвищеної прохідності НАТІ-30 (Науковий автотракторний інститут) та інших конструкцій.

1930 року був направлений до США для вивчення американського досвіду виробництва автомобілів. У вересні 1933 р. А. О. Ліпгарта, що працював тоді головним конструктором автомобільного відділу НАТІ, призначили головним конструктором ГАЗу. На цій посаді він працював до 1951 р. Під його керівництвом були створені відомі радянські автомобілі – ГАЗ-М1 «Емка», ГАЗ-М20 «Победа», ГАЗ-12 ЗІМ, вантажівки ГАЗ-51 і її повнопривідний аналог ГАЗ-63, позашляховик ГАЗ-69/69А, амфібії ГАЗ-46 і ГАЗ-47 та ін., сформована потужна конструкторсько-експериментальна база, що дозволила заводу самостійно вести науково-технічні дослідження й доведення конструкції автомобілів [20, с. 15]. У роки Великої Вітчизняної війни очолюваний А. О. Ліпгартом творчий колектив багато зробив для зміцнення обороноздатності країни: на ГАЗі розробляли легкі танки й самохідні артилерійські установки.

В 1950-ті роки доля була прихильною до конструктора. У 1954 р. А. О. Ліпгарт обраний членом Вченої ради Лабораторії двигунів АН СРСР. У липні 1956 р. за клопотанням до Вищої атестаційної комісії, підписаним академіками Б. С. Стечкиним, А. М. Туполевим і В. Я. Климовим, йому присвоїли звання доктора технічних наук без захисту дисертації. З 1953 по 1976 р. Андрій Олександрович керував кафедрою «Колісні машини» у МВТУ імені М. Е. Баумана [20, с. 15]. За створення нових зразків автомобільної та спеціалізованої техніки А. О. Ліпгарт п'ять разів був удостоєний звання лауреата Сталінської премії, нагороджений трьома орденами Леніна, двома орденами Трудового Червоного Прапора й медалями [20, с. 15; 41, с. 6]. А. О. Ліпгарт помер 20 березня 1980 р. Похований у Москві на Введенському цвинтарі. На могильній плиті висічений силует його найкращого творіння – автомобіля ГАЗ-М20 «Победа».

У післявоєнні роки Радянський Союз на правах «старшого брата» експортував свої автомобільні технології до країн соціалістичного табору. Так у багатьох країнах з'явилися двійники радянських вантажівок і легковиків. Не уникла цієї долі й «Победа» – ліцензія на її виробництво була передана до Польщі, де вона в 1951-1974 р. випускалася під назвою «Варшава-М20» (Warszawa-M20), а пізніше в модернізованому вигляді, із двигуном потужністю 70 к. с, як «Варшава-223». Усього до 1973 р. у ПНР на заводі FSO виготовили 253000 «Варшав», що перевищило кількість виготовлених на ГАЗі. Також незначну кількість М-20 було зібрано в Пхеньяні [23, с. 6; 43, с. 93; 45, с. 191; 46, с. 72; 31, с. 138].

«Победа» з успіхом експонувалася на міжнародних виставках, наприклад, навесні 1950 р. – у Познані (ПНР). З «Победою» пов'язаний і прорив радянських легковиків на світовий ринок. До війни експорт обмежувався лише вантажними «тригонками», а в післявоєнній Європі відчувався брак недорогих і комфортабельних автомобілів, тому «Победа» з 1950 р. знайшла стійкий попит у Бельгії, Австрії, Німеччині, Угорщині, Болгарії, Румунії й Фінляндії. В останній, за деякими даними, до 60 % гельсинських таксі становили саме М-20. Англійський журнал «The motor» у 1952 р. відзначав, що це «автомобіль винятково радянський...», «сконструйований у першу чергу для надійної роботи...» і що ця машина є цікавим і практичним автомобілем [45, с. 191; 23, с. 6; 31, с. 138].

«Повна енциклопедія автомобілів світу із 1885 р. до наших днів» написана групою істориків у 1962 р. під керівництвом Дж. Н. Джорджано – видання з історії автомобілів, яке має світове визнання, – підкреслювала говорячи про М-20, що ця машина характеризувалася міцною

конструкцією, яка могла витримати всю розмаїтість дорожніх умов і клімату, котрі зустрічаються в Радянському Союзі [45, с. 191].

Наприкінці 1940-х років у СРСР стають популярними спеціальні автопробіги на економію бензину. Як правило автомобілі, що брали участь, були стандартними, без конструктивних змін. До пробігів вони експлуатувалися, і їх пробіг складав від 10 до 130 тис. км. Автомобілі наповнювали спеціальним вантажем, з перевищенням проти нормальної вантажопідйомності на 500-800 кг. Перед стартом бензобаки, паливна система й бочки із запасним бензином пломбувалися. У кожному автомобілі перебував представник суддівської колегії, що спостерігав за роботою шофера й станом автомобіля [12, с. 39].

У 1950 р. у такому пробігу брали участь 2 автомобілі «Победа», 3 – ГАЗ-51 і 5 – ЗІС-150. Економія бензину становила від 30 до 45%. Це було результатом ретельних регулювань карбюратора, жиклерів, системи запалювання, свічок, зазорів клапанів і їх штовхачів, гальм, усієї ходової частини; використовувалося якісне змащення. Водії застосовували спосіб «розгін–накат» [43, с. 247].

У лютому 1951 р. центральною радою спортивного товариства «Труд» за участі Московського клубу шоферів і ЦР спортивного товариства «Торпедо» провели автопробіг на економію бензину за маршрутом Москва-Ленінград-Москва, присвячений виборам до Верховної Ради РСФСР [12, с. 39]. В автопробігу взяли участь 11 автомобілів (4 ЗІС-150, 4 ГАЗ-51 і 3 «Победи»), за кермом яких були кращі шофери-стаханівці Москви, здебільшого кількаразові переможці змагань на економію бензину. На першій половині маршруту (Москва-Ленінград) залік проводився після повного вичерпання бензобака. Кращі результати серед автомобілів М-20 показав шофер М. Остапенков, що пройшов з баком 55 л 710 км. На всій заліковій ділянці в 1439 км кращі результати на «Победі» теж показав М. Остапенков – 8,7 л/100 км, тобто 35,6% економії бензину [12, с. 39].

У 1952 р. відбулися змагання автомобілів «Победа» за маршрутом Москва-Курськ-Москва (1037 км). Цю відстань потрібно було пройти на одній заправці бензобака (57 л). Тільки один учасник пробігу виконав цю вимогу, витративши 48,46 л, тобто 4,67 л на 100 км. Друге й третє місце посіли автомобілі, що показали результати 62,4 і 65,3 л відповідно [43, с. 247].

Автозмагання на економію бензину мали не тільки спортивне значення, але й були практичною школою підвищення технічної культури в експлуатації автотранспорту. Масове залучення водіїв у автоспорт сприяло поширенню передових методів водіння й економії палива [12, с. 40].

Автокроси в складних дорожніх умовах є одним з найбільш важких видів спортивних змагань. Для участі в кросі від водія вимагають винятково високої майстерності водіння автомобіля в найрізноманітніших умовах, швидкого орієнтування в подоланні складнопрохідних ділянок шляху, а також величезної фізичної витривалості.

Особливо важкими й водночас цікавими є кроси, що проводилися в погану погоду по розмоклому ґрунті. Саме така погода була в Москві в день проведення кросу – 20 листопада 1949 року.

Крос був організований Московським центральним автотоклубом. У ньому взяли участь автомобілі 19-ти автогосподарств Москви. Усього в кросі брало участь 62 автомобілі 6 марок, у тому числі вже й 18 М-20. Крос автомобілів різних марок викликав великий технічний інтерес сучасників. Так наочно зіставлялися якості прохідності й витривалості радянських автомобілів [17, с. 10].

Тоді легковики на самому початку кросу збилися зі шляху, лише деякі з них, повернувшись на маршрут, продовжували участь у кросі, втративши перевагу проходити першими важкі ділянки маршруту. Незважаючи на це, о 15 год 02 хв 23 сек першим серед легкових автомобілів фінішував автомобіль М-20 (пробіговий №20) – водій М. Мозгунов, механік В. Орлов [17, с. 11].

21 травня 1950 р. Добровільне спортивне товариство (ДСТ) «Труд» і Центральний клуб шоферів Москви провели черговий автокрос. У змаганні взяли участь кращі водії-спортсмени вже згадуваних 19-ти автогосподарств Москви, серед яких були переможці осіннього кросу 1949 р.: В. Неровное, А. Слепушкін, рекордсмени Радянського Союзу А. Подкутов, А. Понізовкін.

Цього разу дистанція кросу довжиною 80 км (два кола по 40 км) проходила знову по пересічній місцевості й мала багато бродів, крутих спусків, підйомів й поворотів. Старт і фініш відбулися в районі села Машкіно, на 23-му кілометрі Ленінградського шосе.

Серед автомобілів М-20 першість завоював водій Н. Бокша з механіком І. Давидовим. Вони пройшли дистанцію за 1 год 50 хв 7 сек із середньою швидкістю 43,7 км/год [6, с. 11].

Звісно, автокроси проводилися і на Харківщині. Так, достеменно відомо, що в неділю 24 вересня 1950 р. відбувся досить цікавий автокрос за кільцевим маршрутом Хорошеве-Жихор-Васіщева-Безлюдівка-Основа довжиною 80 км, котрий провели Харківський автоклуб і ДСТ «Труд». Тоді стартувало 26 машин марок «Москвич», «Победа», ГАЗ-51 і ЗІС-150. Харківський автокрос теж показав високу якість вітчизняних авто [8, с. 4].

7 травня 1951 р. відбувся наступний автокрос на особисто-командну першість, організований Московською обласною радою ДСТ «Труд» і Центральним клубом шоферів. Крос традиційно проводився в районі села Машкіно. У ньому брало участь 72 автомобілі різних вітчизняних марок. Цікаво, що в цьому кросі вперше взяли участь жінки-шофери.

Перше місце в змаганні на особисту першість – в групі автомобілів «Победа» – посів шофер автобази Військового міністерства А. Смирнов. Слід відзначити жінок-шоферів Г. Єгорову та Є. Морозову (автомобіль «Победа» 7-го таксомоторного парку). Вони хоч і не посіли призових місць, але показали в змаганні велику витримку й майстерність у керуванні автомобілем М-20. Цікаво, що Головним суддею автокросу був Герой Радянського Союзу генерал-майор О. В. Гладков [7, с. 41].

Автокроси проходили з великим спортивним і технічним інтересом і традиційно показували високу прохідність радянських автомобілів і майстерність водіїв [17, с. 11].

Одним з основних видів автоспорту в СРСР були так звані «шосейні» перегони на великі відстані. Переваги таких гонок були в тому, що в них могли брати участь не одиниці, а десятки й сотні автомобілістів, і що вони сприяли поглибленому вивченню в автогосподарствах нових вітчизняних автомобілів і підвищенню кваліфікації автопрацівників, тим самим сприяючи зростанню технічної культури повсякденної експлуатації автомобілів. Шосейні перегони дозволяли також найбільш повно оцінювати дорожні якості й надійність радянських автомобілів, майстерність водіння й витривалість водіїв-гонщиків.

У лютому 1949 р. комітет у справах фізкультури й спорту при Радміні РСФРР разом із Центральним клубом шоферів провів перші після війни шосейні перегони на далеку відстань по трасі Москва-Мінськ-Москва. Спортивні й технічні результати, досягнуті в цих перегонах, виявилися винятково високими, попри на важкі дорожні умови зимового часу. На дистанції в 500 км на автомобілі М-20 була встановлена рекордна середня швидкість 107,34 км/год (гонщики А. Кондратьєв і Н. Сорокін), а на дистанції в 1000 км — 103,09 км/год (гонщики С. Волхонський та І. Галанін). Перше місце на всю дистанцію в 1342 км посів автомобіль «Победа», що пройшов цю відстань із середньою швидкістю 103,3 км/год (гонщики М. Метельов і Г. Ширшов) [16, с. 13].

У 1951 р. на ГАЗі під керівництвом А. А. Смоліна на базі кузовів і агрегатів «Победи» були побудовані три спортивно-гоночних автомобілі «Победа-Спорт» (ГАЗ-20-СГ1) із сигароподібним кузовом, умовно названими «ГАЗ-Торпедо». Автомобілі створювалися для кільцевих змагань. Висота кузова в них зменшувалася на 160 мм, а попереду й позаду з дюралюмінію виготовлялися обтічники, у результаті чого кожна машина важила на 260 кг менше за стандартну. Але головне те, що на дві з них установили двигуни з роторними нагнітачами потужністю 105 к. с. Максимальна швидкість таких машин підвищилася до 167 км/год. Через технічні несправності машинам не вдалося показати в 1951 р. блискучий результат, а вже в 1952 р. застосування нагнітачів було заборонено. Також запровадили обмеження на застосування обтічників, яке протрималося недовго, і в 1954 р. автомобілі «Победа-Спорт» знову вийшли на старт, щоправда, без нагнітачів. Але вище другого місця гонщикам піднятися не вдалося [23, с. 7; 24, с. 15].

У 1955 р., щоб зменшити масу й лобову площу спортивних М-20, на ГАЗі побудували нові машини ГАЗ-20-СПМ із відкритим двомісним кузовом. У результаті їхня швидкість зросла до 180 км/год. І вже на чемпіонаті СРСР 1955 р. на машинах «Победа-Спорт» М. Метельов посів перше місце, а В. Мосолов – друге. У 1956 р. успіх вдалося повторити [23, с. 7; 11, с. 29].

23 липня 1950 р. на тому ж Мінському шосе відбулися автозмагання на першість Москви на дистанцію 300 км, у яких брали участь автомобілі, підготовлені 1-м, 5-м, 6-м і 7-м таксомоторними парками Москви, ЦНДІАТом (Центральний науково-дослідний інститут автомобільного транспорту), автобазою Військового міністерства і Ради Міністрів СРСР, МЗМА та ін.

Тоді стартували 21 автомобіль «Победа». Звання чемпіона Москви в класі автомобілів М-20 завоював водій М. Т. Мозгунов з механіком Б. П. Бапчихінім. Їх автомобіль пройшов 300 км за 2 год 13 хв 43 с (із середньою швидкістю 134 км 629 м на годину).

Рекордні заїзди на автомобілі «Победа» з компресором зробили зав. лабораторії ЦНДІАТ А. М. Понізовкін з механіком Є. І. Каревим. Він пройшов 100 км із середньою швидкістю 152,2 км на годину (39 м 24,1 с), побивши рекорд, раніше встановлений А. Т. Подкутовим [4, с. 23].

Трохи пізніше, у серпні 1950 р. для підбиття підсумків роботи спортивних організацій, популяризації автоспорту й виявлення кращих автоспортсменів Комітетом зі справ фізкультури й спорту при Радміні СРСР були вперше проведені змагання з автомобільного спорту на особисто-командну першість Радянського Союзу.

До програми змагань також входило встановлення рекордів на дистанції в 50, 100 і 300 км зі стартом з місця й заїзди на встановлення всесоюзних досягнень на швидкість проходження дистанції в 1 км зі стартом з ходу й з місця [18, с. 7].

Змагання проводилися знову в Москві на ділянці Мінського шосе між 23-м і 173-м кілометрами. До участі в командній першості допускалися автомобілі в класах до 1200 і 2500 см³, які відповідали двом радянським маркам – «Москвич» (1070 см³) і «Победа» (2120 см³). В автомобілі дозволялося вносити будь-які конструктивні зміни. Обмеження встановлювалися лише відносно тих елементів, від яких залежала безпека проведення змагань.

У змаганні брало участь 47 автомобілів трьох класів від шести міст Радянського Союзу – Москви, Києва, Мінська, Ленінграда, Горького й Харкова. Крім інших, у складі команд міст брали участь автомобілі таксопарку Києва й Радміну УРСР [18, с. 7].

У класі автомобілів з робочим об'ємом циліндрів до 2500 см³ були три автомобілі М-20, двигуни яких доопрацьовували компресорами. Стандартний робочий об'єм циліндрів двигунів на деяких автомобілях був збільшений шляхом їхнього розточення й заміни поршнів і кілець у межах, що допускаються для даного класу автомобілів [18, с. 7-8].

Багато уваги учасники змагання приділили зменшенню опору повітря при русі автомобіля. Так, на одному автомобілі ГАЗу був установлений спеціально виготовлений подовжений кузов обтічної форми, а на двох інших – дводверні кузова, висота яких була знижена порівняно зі стандартною на 160 мм. 7 автомобілів мали спеціальні обтічники над капотом із плексигласу. Для поліпшення обтічності на окремих автомобілях застосовувалися щитки на вирізах коліс у задніх крилах, обтічники задньої частини кузова й т. ін.

У заїздах на дистанцію в 1 км, проведених 2 серпня 1950 р., взяли участь 17 автомобілів. Кращий результат у цьому класі з робочим об'ємом до 2500 см³ (М-20) показали водій М. Метельов з механіком В. Родіоновим на авто із спеціальним кузовом обтічної форми, підготовленим ГАЗом. Вони досягли швидкості на 1 км із ходу 158,38 км/год й з місця 87,39 км/год. У зв'язку з тим, що заїзди на дистанцію в 1 км у цьому класі авто реєструвалися в СРСР вперше, отримані результати зареєстрували як всесоюзні досягнення [18, с. 8].

Усе-таки основні змагання на дистанцію в 300 км були проведені 9 серпня 1950 р. У цих змаганнях найбільш високу швидкість показали також водій М. Метельов з механіком В. Родіоновим, які так пройшли дистанції: у 50 км зі швидкістю 159,921 км/год, у 150 км зі швидкістю 161,210 км/год і всю дистанцію в 300 км із середньою швидкістю в 147,221 км/год.

Таким чином, у класі автомобілів до 2500 см³ першість у змаганнях завоювала команда ГАЗу, що виступала від ДСТ «Торпедо». М. Метельову надане звання чемпіона СРСР з автоспорту за 1950 р. [18, с. 8]. Усього в цих змаганнях на першість Радянського Союзу з автоспорту було встановлено 6 нових всесоюзних рекордів і 4 всесоюзні досягнення, що було величезним успіхом радянських автоспортсменів [18, с. 9].

1951 р. був особливо багатий на автомобільні змагання. Так, 22 квітня на честь наближення свята 1-го Травня автоклуб і Харківська обласна рада спортивного товариства «Труд» організували автомобільну гонку на побиття всесоюзних рекордів. Майстер спорту В. Нікітін виступив на машині власної будови типу М-20. Гонщик побив власні всесоюзні рекорди. Кілометр з місця пройшов за 35,28 с із середньогодинною швидкістю 102,048 км. На дистанції 1 кілометр із ходу він показав швидкість 177,777 км, за час – 20,25 с [44, с. 4].

Через місяць, 16-27 травня, Всесоюзним комітетом у справах фізкультури й спорту були проведені змагання на встановлення всесоюзних рекордів швидкості в УРСР поблизу Мелітополя, у яких знову взяв участь В. Нікітін на тому ж спортивному автомобілі. На ньому В. Нікітін досяг блискучих результатів. 1 км із ходу його автомобіль проходив за 18,77 с, показуючи середньогодинну швидкість 191,848 км/год, що стало новим всесоюзним абсолютним рекордом швидкості на автомобілі. У заїзді на 5 км із ходу результат В. Нікітіна становив 1 хв 31,6 с, що відповідало 196,506 км/год.

Кузов автомобіля В. Нікітіна був одномісний, суцільнометалевий, обтічної форми. Двигун від М-20 установлювався позаду й змінам практично не піддавався. Завдяки винесенню двигуна назад, досягли збільшення зчіпної ваги. Було знижено центр ваги автомобіля й змінено колію його коліс. Розмір передньої колії рівнявся 1125 мм, а задньої – 965 мм. Це дозволило підвищити стійкість автомобіля. Успіх, досягнутий В. Нікітіним, свідчив про гарну якість агрегатів і деталей автомобіля «Победа» [38, с. 42].

29 липня 1951 р. відбувся розіграш першості Москви з автоспорту. У швидкісних змаганнях на дистанцію 100 км взяли участь 20 автомобілів «Победа», які належали різним спортивним організаціям. Особливо цікаво, що перед початком змагань були проведені рекордні заїзди на спеціальних гоночних автомобілях. Тоді два нових всесоюзних рекорди встановив В. Нікітін з Харківського автомотоклубу ДСТ «Труд», що проїхав на автомобілі «Харків-3» (побудованому на агрегатах М-20) дистанцію в 50 км зі швидкістю 183,280 км/год. (16 хв 22,1 с) і дистанцію в 100 км зі швидкістю 179,671 км/год. (33 хв 23,66 с).

Перше місце у швидкісних змаганнях на першість Москви в класі автомобілів до 2500 см³ посів екіпаж у складі водія А. Амбросенкова й механіка В. Лактіонова (з НАМІ). На автомобілі М-20 зі спеціальним обтічним кузовом вони пройшли дистанцію зі швидкістю 163,842 км/год, що перевищувало рекордний результат 1950 р. гонщика М. Метельова (161,211 км/год) [5, с. 45].

Краще місце в командній першості по автомобілях класу до 2500 см³ зайняла команда «Торпедо» (НАМІ), що показала загальний час (по двох автомобілях М-20 з обтічними кузовами) – 1 год 22 хв 36,39 с [5, с. 46].

Восени, з 4 по 11 вересня, 1951 р. у Москві були проведені всесоюзні особисто-командні автозмагання, що підсумували роботу спортивних організацій за 1951 р. Змагання проводилися на легковиках по шосе (дистанція 300 км) і на вантажівках по пересіченій місцевості (100 км).

До шосейної гонки допускалися тільки стандартні радянські легковики в класах до 1200 см³ («Москвич») і до 2500 см³ («Победа»). Учасникам змагань дозволялося форсувати двигуни, змінювати передатні числа коробки передач і головної передачі, вносити зміни в системи змащення й охолодження, встановлювати будь-які додаткові прилади й шини будь-яких розмірів і типів.

Підготовка двигунів М-20 полягала головним чином у підвищенні ступеня стиску, установці двох карбюраторів, збільшенні ємності систем охолодження й змащення. Як правило, на всіх автомобілях установлювалися мастильні радіатори ГАЗ-51. Як змащення для двигунів застосовувалося мастило СУ із присадкою. У більшості автомобілів розточили циліндри для збільшення літражу двигуна в межах, припустимих для даного класу [10, с. 38].

Звання чемпіонів країни в цих змаганнях завоювали, серед автомобілів «Победа», представники ДСТ «Труд» – водій Л. Дашков з механіком І. Тихомировим. Командну першість серед автомобілів М-20 завоювало товариство «Труд», серед автомобілів «Москвич» – товариство «Торпедо» [10, с. 39]. Три автомобілі М-20 зі стандартними кузовами (№13, 14 і 15) на дистанції 300 км перевищили рекорд, установлений 1950 р. гонщиком М. Метельовим на автомобілі з обтічним кузовом [10, с. 41].

У класі автомобілів до 2500 см³ ГАЗом було представлено три автомобілі, оснащені нагнітачами. Два з них (№ 3 і № 4) мали спортивні кузови такого ж типу, як автомобіль, на якому легендарний

гонщик М. Метельов у змаганнях 1950 р. встановив всесоюзні рекорди на дистанціях в 50 і 100 км, і один (№ 2) – спеціальний двомісний кузов, форма якого забезпечувала найменший опір повітрю. Сидіння водія закривалося зверху ковпаком що відкидався, з небиткого органічного скла; у задній частині автомобіля для підвищення поперечної стійкості влаштували невеликий стабілізатор.

Двигуни всіх трьох автомобілів мали однаковий ступінь стискування (ϵ) і були оснащені нагнітачами об'ємного типу зі спіральними лопастями. За даними стендових випробувань, вони розвивали потужність 105 к. с. при 4000 об/хв. Паливом служила спеціальна суміш із 5% бензину А-74, 35 % бензолу й 60 % етилового спирту [10, с. 39].

Цікаво, що основним конкурентом автомобілів ГАЗу був автомобіль «Харків-3», на якому гонщик В. Нікітін останнім часом встановив ряд рекордів. Він відрізнявся від автомобілів ГАЗу значно меншою висотою й відповідно меншою площею лобового опору. На автомобілі встановлювали двигун від М-20 без нагнітача, що розвивав потужність порядку 75 к. с. [10, с. 40].

У 1955 р. особисто-командну першість СРСР з автоспорту розігрували по кільцевих шосейних перегонах (легкові й спортивні автомобілі). До цього року першість СРСР для легкових і спортивних автомобілів розігрували в лінійній шосейній гонці.

Кільцева шосейна гонка являла собою швидкісні змагання по замкнутій кільцевій трасі, що має різні за величиною радіуси поворотів, а також підйоми й спуски різної кругості. Траса для швидкісних змагань того року була обрана в районі гір Мінська і являла собою замкнутий контур, що складався з відрізків чотирьох шосе. Уся довжина замкнутої траси складала 44,1 км; під час змагань гонщики повинні були пройти 5 кіл (220,5 км) [11, с. 27].

Слід зазначити, що в кільцевих перегонах могли бути виявлені різні якості автомобілів, які важко визначалися при лінійних перегонах. Результати, досягнуті в кільцевих перегонах, значною мірою визначалися прийомистістю автомобіля, стійкістю проти бічного заносу, надійністю роботи гальмівної системи в умовах частих і швидких гальмувань. Великі перемінні навантаження випробовували також усі агрегати ходової частини [11, с. 27].

Автомобілі учасників ділилися на два класи за моделями «Москвич» і М-20 «Победа» [11, с. 27-28]. Перше місце посіла команда ГАЗу, звання ж чемпіона СРСР із автоспорту у класі автомобілів «Победа» відповідно дісталось екіпажу автомобіля №14 у складі водія майстра спорту М. Метельова й механіка Е. Воськовича. М. Метельову вручили медаль першого ступеня (золоту), а Е. Воськовичу – медаль другого ступеня (срібну). Вони обидва одержали червоні светри чемпіонів і дипломи першого ступеня [11, с. 29].

Таким чином, більшість старих рекордів майже щорічно значно перевищувалися. Зі стрімким розвитком автоконструкцій у кожному новому спортивному сезоні очікували нових досягнень у цьому захоплюючому, поважному і дуже небезпечному виді спорту.

У 1949-1953 р. до виробничої програми заводу входила модифікація «Победи» з кузовом кабриолет. Існує версія, що дана модифікація мала свій окремий індекс М-20Б. Поява цього варіанту була не випадковою: зі збільшенням випуску легкових машин в країні все гостріше стала відчуватися нестача якісного листового прокату. Справа в тому, що основний постачальник сталевих листів для автомобільної промисловості, Запорізький металургійний завод, після Великої Вітчизняної війни ще не до кінця відновив свої виробничі потужності, та і якість його продукції бажала кращого. Тому для економії сталевих листів в країні вирішили випускати легкові автомобілі з матерчастим дахом. Такі машини з'явилися й у виробничій програмі МЗМА «Москвич 400/420А кабриолет і ГАЗу («Победа»-кабриолет).

Щоб зберегти жорсткість несучого кузова, позбавленого такого важливого силового елемента, як дах, конструктори серйозно підсилили днище й боковини. Проблемним місцем у плані збереження твердості стало примикання боковин кузова до рамки вітрового скла. Тут підсилювачі кузова навіть довелося робити зовнішніми, їх добре видно при відкинутому тенті. Кузов машини став на 20 кг важчим. Навіть після серйозного втручання в конструкцію кузова відкриті машини не стали більш довговічними й при рівних умовах експлуатації завжди програвали машинам із закритим кузовом, хоча дах виготовлявся з якісної спеціальної водонепроникної тканини.

Кабріолети не мали у приватних осіб популярності, незважаючи на те що коштували дешевше. Щоб підвищити інтерес населення до відкритих автомобілів, у пресі стверджувалося, що вони ідеально підходять для туристичних прогулянок, але на практиці експлуатація кабриолета завдавала власникам багато клопотів і неприємностей, особливо в холодний зимовий час. Крім продажу в роздріб, машини без металевого верху використовувалися як службові автомобілі й навіть як таксі, особливо в південних районах країни. Усього було побудовано 14222 відкритих М-20Б [24, с. 15; 45, с. 190-191; 31, с. 138; 40, с. 32].

Серед інших модифікацій варто виділити щонайменше сім варіантів, які експлуатувалися в СРСР. Так, ГАЗ-М-20Д «Победа» (1956-1958 рр.) з форсованим (57-62 к. с.), за рахунок підвищення ступеня стискування двигуна, спеціально розроблялася для МДБ. ГАЗ-М-20Г/ГАЗ-М-26 «Победа» (1956-1958 рр.) являв собою ще більш швидкохідну версію без зовнішніх відмінностей для МДБ/КДБ із 90-сильним 6-циліндровим двигуном від ЗІМа. Було випущено близько 600 екземплярів модифікації [23, с. 15; 31, с. 140]. ГАЗ-М-20 санітарний не був заводською версією санітарних автомобілів. Їхня переробка здійснювалася зазвичай на місцях експлуатації, для чого по різних майстернях і ремонтних базах розсилалася спеціальна документація. Але переробка не була масовою, і тісний кузов «Победи» був малопридатний для розміщення висувних носилок [23, с. 15].

Крім того існувало кілька варіантів машини, пристосованих для вантажних перевезень. ГАЗ-М-20В фургон із суцільнометалевим кузовом переобладнували в невеликих кількостях на авторемонтних заводах зі звичайних легкових автомобілів з кузовом седан, що відслужували свій термін у таксі чи як службовий автомобіль. Краси від цих автомобілів ніхто не вимагав, головне, щоб вони могли перевозити у своєму закритому від непогоди кузові невеликі партії вантажів. Довговічністю вони теж не відрізнялися, тому термін експлуатації фургонів «Победа» виявився вкрай недовгим [23, с. 15]. Вантажопасажирський фургон ГАЗ-М-20В побудували на одній з автобаз Міністерства охорони здоров'я СРСР для службових потреб, виготовивши задню частину кузова з дерева. У кузові зробили рівну підлогу й великі розкривні двері позаду. А на місці заднього пасажирського дивана – складані в підлогу сидіння, на яких при необхідності могли розміститися дві особи [23, с. 15]. ГАЗ-М-20В-пікап також серійно не вироблялися. Перетворення седана на вантажний автомобіль із кузовом пікап відбувалося зазвичай в процесі ремонту легкового автомобіля. Машина комплектувалася саморобним критим верхом з дощок і дерматину [23, с. 15].

Для служби в таксі «Победу» модифікували після початку випуску так званої другої серії, надавши їй окремий індекс – М-20А. До 1949 р. «Победи» першої серії теж направляли в службу таксі, але крім ряду «шашечок» по бортах вони нічим не відрізнялися від звичайних серійних «Побед».

У воєнний час парк таксомоторів у країні суттєво скоротився й зносився, а в деяких містах і зовсім зник, наприклад, у Харкові, що побував у зоні постійних запеклих боїв та в окупації гітлерівських військ. Серед вітчизняних легкових автомобілів лише «Победа» підходила на роль масового таксомотора, тому що «Москвич» був занадто малий, а лімузин ЗІС-110 випускався в невеликих кількостях і був занадто дорогим, хоча певна частка цих автомобілів теж використовувалася в якості таксі [25, с. 11; 13, с. 33].

Відмінна риса автомобілів таксі – ряд чорно-білих шашечок по борту. «Шашечки» малювали на машинах ще до війни, однак широкого застосування вони тоді не одержали. Лише із впровадженням новеньких ГАЗ-М-20 у службу таксі з 1948 р. «шашечки» стали наносити на бічні двері й задні крила прямо на заводському конвеєрі, і вони набули істотного поширення. На перших М-20 ніяких зовнішніх елементів, крім «шашечок», що виділяли таксомотор серед інших автомобілів, не було.



«Победа» в кузові кабриолет (М-20Б). Заселення в житловий будинок у районі заводу ім. Малишева. Харків. 1953 г. [48, Оф-23920, Вст. 31109].

Але незабаром машини, за довоєнним прикладом, стали фарбувати у два кольори – шоколадний низ і бежевий верх. У такому «одязі» машини стали набагато помітнішими на вулицях міст [25, с. 11-12].

Салон автомобіля таксі істотно відрізнявся від звичайного легкового автомобіля. Замість приймача в передню панель «Победи» вбудовувався лічильник-таксометр, що, залежно від пройденого кілометражу або часу очікування, визначав плату за проїзд, а також підраховував загальний пройдений автомобілем кілометраж і кілометри, які оплачувалися. Чим меншим був холостий пробіг – тим краще працював водій. За регулярне перевищення норм холостого пробігу водія могли позбавити премії, а за виконання й перевиконання плану з виторгу, навпаки, заохотити [25, с. 12-13].

Зміни торкнулися й внутрішньої обробки салону. Для дотримання гігієни й чистоти сидіння та двері обтягали шкірозамінником – товстим дерматином. Такий салон простіше було мити, а за необхідності й ремонтувати. Адже інтенсивність використання машини-таксі була незрівнянно вища за персональний транспорт, тому лагодити, а найчастіше й повністю міняти оббивку салону в такому автомобілі доводилося регулярно.

Місткий багажник – невід’ємна частина будь-якого таксі. Дуже часто таксомотор наймали саме тоді, коли було потрібно перевести об’ємний багаж. У звичному для нас вигляді багажник уперше з’явився саме на «Победі». Пасажири дуже швидко оцінили нововведення – тепер їхні речі не мокли під дощем і не псувалися на багажних відкидних решітках, які застосовували раніше. Та й водієві стало простіше: відпала необхідність займатися закріпленням багажу на таких решітках, щоб не згубити їх по дорозі. Тепер досить було закрити кришку багажника, і пасажирів могли більше не турбуватися про свої валізи. Єдина незручність – недостатній за сучасними мірками об’єм багажника, тому що більшу його частину займало запасне колесо й водійські інструменти. Для порівняння – у загальновідомому українському маленькому автомобілі ЗАЗ-1102 – Таврія багажник навіть трохи більший, ніж у «Победи» [25, с. 13].

Таксі в містах працювали цілодобово. Відповідно будувалися графіки випуску автомобілів-таксі на лінію. Однак випуск регулювався попитом населення. Графіки випуску й повернення автомобілів міняли залежно від сезону. Особливі графіки складали для роботи у святкові дні [14, с. 13].

У розпорядженні шофера таксі мала бути якомога більша кількість стоянок, добре відомих населенню міст. Стоянки таксі дозволяли в будь-якому місці міста, де взагалі не заборонялася стоянка, на площах міст, поблизу універмагів, ринків, вокзалів, готелів, театрів, кіно й інших громадських місць. У 1951 р. лише в Москві було організовано 158 спеціальних стоянок таксі [14, с. 13].

Велике значення мало ознайомлення пасажирів із правилами користування таксі. Витяги із правил, установлених для міських таксомоторних парків, вивішували в салонах легкових таксі. Кожний легковий автомобіль-таксі забезпечувався також книгою пропозицій і скарг пасажирів. Усередині салону обов’язково було вказано номер автомобіля, телефон парку й прізвище шофера [14, с. 14].

Таксомоторне господарство Москви було найбільшим у СРСР [14, с. 13]. З 1925 по 1930 р. кількість пасажирських таксі з 15 автомобілів збільшилася до 271. До кінця 1935 р. кількість їх досягла вже 497, а в передвоєнне п’ятиліття кількість таксі збільшилася ще майже в десять разів. Після закінчення Великої Вітчизняної війни таксомоторний транспорт країни довелося створювати майже заново, адже легкові автомобілі таксі мобілізували для потреб фронту, більшість із яких там було знищено.

Відродження цієї служби відбувалося швидкими темпами [30, с. 22]. У 1948 р. у Москві було введено в експлуатацію 444 легкових таксі «Победа» і навіть 30 таксі ЗІС-110. Того ж року для розширення таксомоторних перевезень було виділено на наступний рік ще 100 автомобілів «Победа» і 50 ЗІС-110 [43, с. 172].

З надходженням «Победи» на службу в таксі серед радянських таксопарків було розгорнуто широкомасштабний стаханівський рух за рекордні міжремонтні пробіги автомобілів М20А. Так, у лютому 1949 р. шофери-стаханівці 5-го таксомоторного парку Управління пасажирського автотранспорту Мосміськвиконкому М. Богданов і П. Павлов одержали новий автомобіль «Победа». На 1 вересня 1951 р. безремонтний пробіг автомобіля склав рекордних 170 тис. км, і шофери вирішили довести його до 200 тис. км.

За увесь час експлуатації автомобіля було зекономлено на ремонтах близько 20 тис. крб. [9, с. 16]. Ще за однією парою шоферів-стаханівців із цього ж таксопарку, М. Малютіним і Д. Жоріним, у вересні 1949 р. була так само закріплена нова «Победа», пробіг якої на 1 серпня 1952 р. був також рекордний – 227830 км без середнього й капітального ремонту й заміни агрегатів, що є значним показником навіть для сучасних автомобілів [45, с. 16].

За два з половиною роки експлуатації «Победи» М. Малютіна і Д. Жоріна коефіцієнт її використання дорівнював в середньому 0,91 при плані 0,78, що дало можливість працювати на лінії понад план 104 автомобіле-дні й одержати 29120 крб. додаткового виторгу. За цей час план виконувався в середньому на 137%. Економія коштів на технічних обслуговуваннях і поточних ремонтах склала 23200 крб. Крім того, шофери заощадили 11 покришок, 4 акумуляторні батареї й 1098 л бензину [37, с. 16].

У вересні 1951 р. шофери-стаханівці 1-го лєнінградського таксопарку С. Архаров і В. Маслов у журналі «Автомобіль» розкривали деякі секрети великих міжремонтних пробігів «Победи». Вони щодня, перед виїздом на лінію ретельно протирали кузов автомобіля, скло, щиток приладів, сидіння. Також перевіряли роботу замків дверей і ручок склопідійомників, рівень мастила в картері двигуна, рівень води в радіаторі й електrolіту в акумуляторній батареї, перевіряли всі освітлювальні та сигналізаційні прилади, а також тиск повітря в шинах; крім того, прокручували вручну вал фільтра «грубого» очищення мастила на 1¹/₂-2 обороти. Двигун запускався й прогрівався на малих обертах при закритих жалюзі. На підготовку автомобіля до роботи вони витрачали 40-45 хвилин. З переліченого вище видно, наскільки серйозно ставилися до своєї роботи на той час таксисти, чого часто не можна сказати про сучасних платних працівників візництва [9, с. 15].

Особливо цікаво, що всі можливі і неможливі рекорди влітку 1954 р. побили шофери Харківського таксомоторного парку І. Олейнич і його змінник П. Кравченко. Вони досягли видатного результату в експлуатації автомобіля-таксі М-20А, довівши пробіг без капітального ремонту до 406 тис. км. Це просто фантастична цифра навіть для сучасних високотехнологічних двигунів, які часто вимагають капремонту вже до двохсот тисяч пробігу.

«Победа» була отримана Харківським таксомоторним парком у лютому 1950 р. Перші 150 тис. км вона експлуатувалася в Харкові, а потім на дорогах, що зв'язували Харків з Києвом, Дніпропетровськом та іншими містами УРСР.

Більшу частину доби автомобіль перебував на лініях Харкова. У таксопарку він простоював 2-4 години, і при цьому двигун не встигав охолонути, що сприяло подовженню строку його служби; воду із системи охолодження не зливали. Кузов таксі за період 4-річної експлуатації зовсім не постраждав від корозії. Це досяглося завдяки щоденному й ретельному очищенню його від бруду, видаленню вологи й пилу. Крила таксі протрушувалися по відбортовках антикорозійною мастикою [33, с. 39].

Внаслідок недостатньо ефективної роботи як автобусного, так і залізничного транспорту, легкові таксі часто використовувалися як маршрутний транспорт. Пасажири, що їхали в одному напрямку,



«Победа»-таксі. Біля нового будинку по вул. Сумській, 49 (напроти ПКВ ім. М. Горького). Харків. 1950-ті роки [48, Оф-23914, Вст. 31103].

повністю займали автомобіль, при цьому на кожного з них окремо припадала порівняно невелика сума оплати за проїзд, та й водій не залишався «ображеним». Експлуатаційні показники роботи були високими, але основне призначення таксомоторного транспорту – везти пасажирів від «дверей до дверей» – відходило на другий план [43, с. 172-173].

У Харкові у 1950-ті роки таксі М-20 «Победа» можна було замовити за попереднім замовленням і телефоном. Виклики й замовлення додому приймав центральний диспетчерський пункт, що знаходився за адресою: площа Рози Люксембург (площа Павлівська), 4 по тел. 3-30-25 – з 9 год ранку до 12 год ночі. Також окремо таксі обслуговували цілодобово на спеціальних стоянках таксі за адресами: майдани Рози Люксембург, Тевелева (Конституції), Дзержинського (Свободи); вокзали Харків-Пасажирський та Балашівський, Комунальний ринок, ріг вулиць К. Маркса (Благовіщенська) і Дмитрівської.

Тариф за користування харківським таксі станом на липень 1950 р.: кілометр пробігу – 1 крб. 80 коп., хвилина простою в розпорядженні пасажирів – 20 коп. Під час виїзду за межі міста оплата проводилася з урахуванням зворотної дороги. Пройдений кілометраж встановлювався за показниками спідометра. Оплата 1 крб. 80 коп. за кілометр пробігу робилася незалежно від кількості пасажирів. Плату приймав і видавав квитанцію таксист, багаж не оплачувався [29, с. 4].

Єдиний справжній таксомотор, що дійшов до наших днів, на базі ГАЗ-М-20В «Победа» зберігся в Державному військово-технічному музею в Чорноголовці (Московська обл.) [25, с. 1]. За увесь час виробництва М20А побудували 37492 екз. «зелених вогників» [24, с. 15; 25, с. 11; 45, с. 191].

На окрему увагу заслуговує унікальна розробка радянських автоконструкторів – повнопривідна «Победа» ГАЗ-М72. Так, у середині 1950-х років не тільки у вітчизняному, але й у світовому автомобілебудуванні рідко зустрічалися повнопривідні автомобілі із закритим несучим кузовом і комфортабельним салоном – такі як представницький горьківський автомобіль М-72.

На початку 1954 р. ГАЗ одержав урядове завдання – розробити й почати виробництво нової моделі з усіма ведучими колесами, яка поєднувала б в собі високу прохідність автомобіля ГАЗ-69 і комфортабельність М-20, щоб нею могли користуватися генерали, маршали, секретарі провінційних облвиконкомів і навіть голови передових колгоспів [21, с. 3; 13, с. 32; 23, с. 15].

Головний конструктор ГАЗу М. І. Борисов призначив провідним конструктором нової моделі Г. М. Вассермана, фахівця з легких повнопривідних автомобілів, що створив відомі радянські «джипи» ГАЗ-67Б, ГАЗ-69 і амфібію ГАЗ-46. Загальне компоновання майбутньої машини, якій надали індекс «ГАЗ М-72», оперативно креслив конструктор Ф. О. Лепендін [21, с. 3; 31, с. 141].

Отримане завдання на перший погляд здавалося нескладним: з опанованих у виробництві вузлів М-20 і ГАЗ-69, як з кубиків, потрібно було зібрати новий автомобіль. Але на цьому шляху конструктори ГАЗу зіткнулися з масою технічних проблем і головоломок. Найпростіший варіант – адаптувати рамне повнопривідне шасі з агрегатами ГАЗ-69 до кузова «Победи» – відпадав відразу. Машина вийшла б неприпустимо важкою для наявного 52-сильного двигуна М-20. Кузов повинен був бути тільки несучим.

Головний силовий елемент будь-якого автомобіля, чи то лонжеронна рама, чи несучий кузов, розраховується на навантаження, що виникає при русі, суворо визначеної величини й спрямованості. При проїзді будь-яких дорожніх нерівностей кузов або рама повинні злегка «грати», а значить, їх проєктують не у вигляді твердої монолітної «клітки», а як еластичну структуру, здатну згинатися на невидимі людському оку кути й градуси. Тому в кузов або раму завжди закладається певний запас твердості на крутіння, перевищувати який ніяк не можна. При цьому важливе значення мають маса агрегатів і твердість підвіски, від яких залежать зусилля, передані на раму або кузов під час руху автомобіля [21, с. 3].

Характеристики міцності й твердості на скручування кузова «Победи» свого часу підбирали, розраховуючи на легку, «ажурну», незалежну передню підвіску. Тверді ресори позашляховика, важкий передній міст із балкою, редуктором і шрусами (шарнір рівних кутових швидкостей, механізм, що передає тяглове зусилля на передні колеса автомобіля) відразу ж створюють критичне навантаження не тільки на передню частину, але й на весь кузов, а ще й має місце додаткове навантаження – важкі «всюдихідні» шини.

Крім того, на легковий кузов потрібно було встановити ще один значний за масою «позашляховий» агрегат – роздавальну коробку. З'ясувалося, що через характерне компонування кузова й шасі закріпити її можна, тільки викроївши нішу, що неминуче послабить «хребет» днища кузова – тунель карданного вала й поперечний коробчастий підсилювач [21, с. 3].

Обвішаному «гір'ями» переднього ведучого моста й роздавальної коробки, оснащеному жорсткими ресорами, взутому в позашляхову «гуму» автомобілю, головний несучий елемент якого – «Победівський» кузов з ослабленим тунелем, потрібно було їздити по бездоріжжю, де динамічні навантаження в рази перевищують ті, що виникають на дорозі із твердим покриттям, часто не найкращій. Це було проблемою, адже якщо до М-20 просто прилаштували б агрегати від всюдихода ГАЗ-69, її кузов неминуче покрився б тріщинами вже на перших тисячах кілометрів пробігу. А після декількох серйозних рейсів по бездоріжжю взагалі міг розвалитися на шматки [21, с. 3-4].

Провідний конструктор з кузовів А. І. Гор і його колеги – Ю. Н. Сорочкін і Б. Н. Панкратов – прекрасно розуміли, що кузов необхідно підсилювати, причому в певних точно визначених місцях. При цьому додаткові косинки й розкоси не повинні були збільшувати вагу нескінченно – маса машини (споряджена і повна) була обмежена. Як безпомилково визначити слабкі місця – залишалося проблемою. На побудову й випробування колони прототипів не було ні часу, ні засобів, тим більше що основні сили легкового КБ у 1954 р. були кинуті на проектування перспективного автомобіля ГАЗ-М-21 «Волга» – спадкоємця «Победи».

На допомогу конструкторам прийшла наука. Саме в 1954 р. на ГАЗі вперше в радянському автомобілебудуванні була організована науково-дослідна лабораторія електричних випробувань, яку очолив А. Я. Тарасов. Обладнання лабораторії дозволяло провести тензометричні дослідження – обплутати кузов павутиною дрових датчиків, що замірятимуть силу, передану на кузов у будь-якому його місці [21, с. 4].

Усі датчики налаштували з високою точністю під час тарування на стенді й на авто, котре рухалося. Експерименти показали, що насправді відбувається з кузовом у різних режимах руху по твердому покриттю й бездоріжжю, на порожньому й навантаженому автомобілях. Відразу ставало зрозуміло, які частини кузова працюють на межі можливостей, а які піддаються безпечним навантаженням, які з'єднання слабкі, а які, навпаки, збитково міцні.

За результатами дослідження колишні конструктори-кузовники легко й швидко спроектували всі необхідні підсилювачі: додаткові короби для днища, поперечний підсилювач моторного щита, нову підмоторну раму й підкоси, що зв'язували її з моторним щитом, підпірки з'єднання даху зі стійками кузова – у цілому 14 нових деталей. Результат був приголомшливим: кузов М-72 став важчим від кузова М-20 на нереально малі 23 кг, при цьому твердість на вигин збільшилася на 30%, а на крутіння – на 50% [21, с. 4].

Багато-хто трохи помилково вважає, що ГАЗ-М-72 побудований на агрегатах ГАЗ-69. Насправді розроблювачам довелося вносити зміни (більш-менш значні) у багато які «69-ті» агрегати, доповнюючи номенклатуру комплектуючих то однією оригінальною деталлю, то іншою. Підготовку двигуна для М-72 здійснювали конструктори Н. Г. Мозохін і А. І. Чорномашинцев. Трансмсію проектували В. С. Соловйов, Б. А. Дехтяр і С. Г. Зіслін. За ходову частину відповідали І. Г. Пархіловський та І. В. Новосьолов.

Ресори М-72 відрізнялися від ресор ГАЗ-69, характеристики яких підбирали під іншу масу автомобіля й розподіл ваги по осях. Особливу увагу конструктори приділили поліпшенню плавності ходу, тому довжину всіх ресор збільшили. У задніх забрали один лист, а в передні, навпаки, додали по листу. У задній підвісці з'явився стабілізатор поперечної стійкості. Кронштейни передніх ресор вмонтували в ніші, вирізані в коробах лонжеронів. Коля переднього моста стала менша, ніж у ГАЗ-69, і права панчоха картера була вкорочена. Відповідно, знадобилися кермові тяги іншого розміру [21, с. 5; 31, с. 141].

ГАЗ-М72 був запущений у виробництво з повністю оригінальним заднім мостом. Серійний міст М-20 для автомобіля підвищеної прохідності ніяк не годився – його слабким місцем були півосі, які іноді розривало навпіл навіть на звичайній «Победі, а «69-й» міст вважали занадто важким. Але в запасі в конструкторів був задній міст для «Победи» нового зразка, спроектований, але так і не

відправлений на конвеєр. Ним і оснастили М-72. Цей міст мав фланцеві напіврозвантажені півосі, аналогічні за конструкцією півосям ЗІМа.

З раніше освоєних заводом агрегатів ГАЗ-М72 дісталися тільки коробка передач «Победи» і роздавальна коробка від ГАЗ-69. Правда, із зібраних на конвеєрі «роздаток» для установки на М-72 спеціально відбирали найбільше якісні екземпляри. Коробку передач і роздавальну коробку, виконані окремо, як і в ГАЗ-69, зв'язував короткий проміжний карданний вал [21, с. 5; 22, с. 4].

Двигун збільшеного робочого об'єму зміг би додати позашляховику тяговитості. Завод саме освоював випуск моторів зі збільшеним з 82 (як в «Победи») до 88 мм діаметром циліндра. Такими двигунами оснащували перші 21-ші «Волги», але на комплектацію М-72 їх не вистачило. Машини із двигуном збільшеного об'єму ГАЗ-М72Б залишилися всього в декількох екземплярах. На автомобілі М-72 установили по суті той самий чотирициліндровий двигун (діаметр циліндра 82 мм, хід поршня 100 мм), що й на М-20 [22, с. 4; 21, с. 6].

За основу взяли вже доопрацьований для ГАЗ-69 агрегат: щоб трохи підняти потужність порівняно з мотором «Победи», збільшили ступінь стиску – з 6,2 до 6,5. Правда, вигреш становив усього 3 к. с. Двигун для М-72 збирали в особливій комплектації. Від мотора М-20 він відрізнявся наявністю мастильного радіатора й шестилопастневою крильчаткою вентилятора від ГАЗ-69. Крильчатка забезпечувала ефективний обдув радіатора, допомагаючи боротися з перегрівом, що було особливо важливим при їзді по наших розбитих дорогах. На відміну від ГАЗ-69, агрегат М-72 не був оснащений ні передпусковим підігрівником, ні екранованою системою запалювання [21, с. 6; 22, с. 4].

Випробування перших же дослідних зразків показали, що серійне облицювання «Победи», у просторіччі назване «тільником», не пропускає необхідної для охолодження радіатора автомобіля підвищеної прохідності кількості повітря. Тому спеціально для ГАЗ-М-72 було розроблене нове облицювання з більшими «вікнами» між трьома широкими брусами.

Випускати нове облицювання в невеликих кількостях тільки для малочисельних ГАЗ-М-72 було вкрай не вигідно, і восени 1955 р. її впровадили на всіх ГАЗ-М-20В. Тільки із цієї причини автомобіль «Победа», що вже тоді вважався безперспективною моделлю, яку готували до зняття з виробництва й заміни на «Волгу», знезацька піддався рестайлінгу [21, с. 6].

У «табелі про ранги» радянських персональних автомобілів повнопривідний ГАЗ-М-72 «Победа» посів більш значну позицію, ніж звичайна задньопривідна «Победа» – він став своєрідним аналогом «сільського й військового ЗІМа». Автомобілю високого класу належало відповідне облаштування салону. Раніше радіоприймачами комплектували тільки ЗІС і ЗІМ. Позашляховий ГАЗ-М-72 теж оснастили новим ламповим приймачем «А-8». Муромський радіозавод саме запустив цей приймач у серію: спочатку його ставили на М-20, а потім впровадили на новій моделі МЗМА «Москвич-402».

Водія М-72 радували ще дві «приємні дрібнички»: кільцева, як у ЗІМа, кнопка сигналу на кермі (яка теж дісталася всім «Победам» серії М-20В) і омивач вітрового скла, необхідний у складних дорожніх умовах. Перший у вітчизняному автомобілебудуванні омивач встановлений саме на М-72. Навіть на «Волгах» він з'явився не одразу. Таким чином, усі новинки, що відрізняли модернізовану «Победу» ГАЗ-М-20В 1955-1958 рр., були впроваджені завдяки автомобілю підвищеної прохідності ГАЗ-М-72 «Победа» [21, с. 6].

Конструкторські роботи над М-72 стартували у квітні-травні 1954 р. До листопада дослідні зразки вже самі рухалися. У червні 1955 р., через рік після початку розробки М-72, на легковому конвеєрі ГАЗу збрали першу установочну партію, а у вересні новинку вже запустили в серію [13, с. 32; 21, с. 6].

Машини М-72 випускали невеликими партіями на одному конвеєрі з М-20В, а потім із «Волгами» – легковий конвеєр розміщувався на ГАЗі в окремому цеху (на головному конвеєрі збирали вантажівки). За 1955 р. там побудували 1525 екземплярів М-72, хоча в наступному році відчутно менше – 1151 машину.

Пік виробництва М-72 припав на 1957 р. – 2001 авто. Такі обсяги випуску не можна назвати масовими, але основних споживачів це влаштовувало. Урядовим мисливським господарствам досить було 1-2 машин, інші екземпляри ставали або військовими «персоналками», або службовими автомобілями представників місцевих органів влади – у провінції і на селі [21, с. 6].

Водночас ніяких заборон на продаж ГАЗ-М-72 приватним особам не було. Ці автомобілі із серіями номерів індивідуальних власників зустрічалися вже в середині 1950-х років – вони офіційно вважалися легковими. Втім, у ті роки приватній особі дозволялося купити навіть дорогий лімузин ЗІМ ГАЗ-12. А от на реєстрацію приватних ГАЗ-69 до кінця 1960-х існували обмеження, оскільки такі машини за законом відносилися до вантажних [21, с. 6-7].

Найбільше яскравою подією в історії ГАЗ-М-72 став журналістський автопробіг Москва-Владивосток, що стартував 1 травня 1956 р. з Ленінських гір – від будинку МГУ імені М. В. Ломоносова, організований за підтримки Центрального автомотоклубу й міністра автопромисловості Н. І. Строкіна. У подорож відправилися В. Урін, А. Ломакін та І. Тихомиров. Першу зупинку вони зробили в Горькому. На ГАЗі їхній автомобіль пройшов огляд і планове техобслуговування. За кілька місяців екіпаж ГАЗ-М-72 подолав 15 тис. км із мінімальною кількістю поломок. Учасники пробігу не раз писали про свої пригоди в друкованих виданнях і навіть змонтували фільм [46, с.73; 21, с. 7].

ГАЗ-М72 зняли із виробництва в 1958 р. через заміну «Победи» на «Волгу». У перспективний типаж, виданий Мінавтопромом у 1956 р., входила аналогічна модель підвищеної прохідності, уніфікована з «Волгою» ГАЗ-М21, але її навіть не починали розробляти – конструктори легкового КБ ГАЗу наприкінці 1950-х років були зайняті «Чайкою» ГАЗ-13, потім перспективною моделлю «Волги» і поточними її модернізаціями [21, с. 7].

Автомобілі, аналогічні за своїми характеристиками М-20 і М-72, випускали в країнах Європи та США. Серед них чи не першим став продукт чеського автопрому Tatra T600 Tatraplan (1948 р.). Легковий автомобіль Tatra-87 з понтонним кузовом вироблявся в Чехії ще до війни, на час якої випуск був припинений. Але сам факт появи такої моделі надає право «Татрі» претендувати на пальму першості в освоєнні автомобілів з понтонним кузовом. Після війни виробництво легкових машин такого типу продовжили. Одна з післявоєнних моделей T600 Tatraplan за своїми характеристиками і розмірами була дуже близькою до «Победи» [24, с. 7; 45, с. 188; 46, с. 71].

Італійський автомобіль Fiat 1900 не більш ніж «однокласник» радянської «Победи», але він наочно демонструє, як уже на початку 1950-х років змінилися автомобільні вподобання в Європі. У моду ввійшли трьохоб'ємні кузова типу седан з виступаючим позаду багажником, а вітрове скло на легкових автомобілях стали робити панорамним, без середньої стійки. Завдяки кузову без виступаючих крил і похилої задньої частини, «Победа» спочатку виглядала досить авангардно, своєю появою випередивши, а де в чому й визначивши розвиток європейського автопрому на кілька років наперед. Втім, вже на початку 1950-х років європейські машини взяли реванш і пішли далеко вперед, і з кожним роком відставання «Победи» від світової автомобільної моди ставало все більш помітним [23, с. 5].

Англійський автомобіль «Стандарт» за своїм зовнішнім виглядом і технічними характеристиками був дуже близький до радянської «Победи», а з'явився трохи пізніше за неї – у 1948 р., що дало привід стверджувати, начебто він скопійований з «Победи». Насправді його кузов запозичений з американського Plymouth зразка 1942 р., тому в Standart три ряди бічних вікон, на відміну від двох у М-20. Більше того, англійці серійно випускали свій Standart Vanguard не тільки з похилою задньою частиною, але й з іншими кузовами: седан й універсал, чого не скажеш про радянську М-20. А от модернізацію «Vanguard», проведена в 1953 р., що змінила на краще зовнішній вигляд машини, не могли не помітити в СРСР. Не виключено, що досвід англійців багато в чому визначив вигляд радянської «Победи» при модернізації 1955 року [23, с. 5; 24, с. 7; 45, с. 188; 46, с. 71].

В 1950-х роках у Європі використовувався автомобіль Renault Colorate – єдиний повнопривідний автомобіль із закритим кузовом. За конструкцією він являв собою пряму протилежність ГАЗ-М-72. Це була вантажівка, призначена для використання в провінції й у французьких колоніях. Рамний автомобіль випускали у вигляді універсалу, таксі, фургона, пікапа, бортової вантажівки, шасі для пожежних і спеціальних машин із двигунами об'ємом 2 або 2,2 л. Крім повнопривідних модифікацій, значного поширення одержали автомобілі із приводом на задню вісь. Але й у них була вантажна залежна передня підвіска у вигляді балки на поздовжніх ресорах [21, с. 7].

У США позашляховик із закритим кузовом Jeep Station Wagon з'явився одразу після закінчення Другої Світової війни. Він являв собою універсал у стилі woody з дизайном опірнення, що нагадувало

легендарний Wilys-MB. Інакше кажучи, новий післявоєнний позашляховик став «цивільним втіленням» ідеї військового джипа. Зрозуміло, основою автомобіля була потужна лонжеронна рама. У перші роки випуску машину оснащували чотирициліндровим 2,2 літровим двигуном, за класом порівнюваним із двигунами ГАЗ-М-72 «Победа» і ГАЗ-69. Пізніше цей агрегат поступився місцем сильнішим і тяговитішим шестициліндровим моторам, а замість дерев'яних бортів woody одержали суцільнометалеві вантажопасажирські кузови [21, с. 7].

Таким чином, усе вище зазначене дозволяє судити про «Победу» і безліч її модифікацій, як про велике досягнення радянської інженерної думки. Нова машина була дуже конкурентоспроможною і прогресивною у післявоєнній зруйнованій Європі, а про внутрішній ринок і говорити було нічого.

Повоєнні розробки Горківського автозаводу були високо оцінені радянським керівництвом: в 1949 р. – за створення й освоєння виробництва нових моделей ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-М-20 і ГАЗ-12 ЗІМ 41-му працівнику ГАЗу, у тому числі його директорові Г. С. Хламову, головному інженерові Н. І. Строкіну, головному конструкторові А. О. Ліпгарту, конструкторам Н. А. Юшманову, А. Д. Просвірніну, Н. Г. Мозохіну й іншим вручили Сталінську премію [46, с. 72-73; 45, с. 191; 41, с. 6; 27, с. 12; 28, с. 2].

«Победа» справді вийшла гарною та самобутньою, що саме по собі було неабиякою подією, тому що всі вітчизняні довоєнні автомобілі, попри все, були копіями іноземних машин, та й багато післявоєнних і значно пізніших радянських конструкцій мали досить конкретні закордонні прототипи. Горьківська «Победа» і її повнопривідна версія М-72 сильно вибивалася із цього ряду. За весь період виробництва «Побед» усіх серій і модифікацій (крім М-72) було виготовлено 241497 (за іншими даними – 236820) екземплярів [23, с. 15; 25, с. 11]. Відомі автомобільні історики Л. М. Шугуров і С. В. Канунніков називають цифру 235999 усіх модифікацій «Побед», з них – 184285 базових седанів [45, с. 191; 46, с. 72; 31, с. 136.]. Повнопривідних ГАЗ-М72 за весь період виробництва було виготовлено 4677 екземплярів [21, с. 6].

Проте «Победа» не уникла старіння як зовнішнього вигляду, так і морально. Понтонний кузов без виступаючих крил, що вперше з'явився в нашій країні на «Победі», у середині 1950-х років став повсякденним, а знаменитий похилий задок, хоч і робив машину миттєво впізнаваною, сильно обмежував оглядовість назад з місця водія й не дозволяв збільшити об'єм багажника.

Нові технічні та технологічні досягнення не могли бути реалізовані в конструкції «Победи» без істотної зміни її компоновання, перегляду основних агрегатів. Тому виникла необхідність замінити «Победу» новим автомобілем цього ж класу, що стояв би на більш високому технічному рівні. У другій половині 1950-х років працівникам автотранспорту й індивідуальним власникам уже недостатньо здавалася потужність двигуна й розгінна динаміка автомобіля, дуже незручним був доступ до клапанного механізму двигуна для регулювання клапанів. Були справедливі нарікання й на інші агрегати «Победи». Справедливо вказувалося на тісноту при розміщенні пасажирів на задньому сидінні. Висловлювалися побажання підвищити термін служби мотора й інших агрегатів, знизити витрату палива, полегшити керування автомобілем. Саме тому на конвеєрі ГАЗу в листопаді 1956 р. з'явилася нова модель – ГАЗ-М-21 «Волга», з сильнішим верхньоклапанним двигуном, що повністю витіснила «Победу» М-20В та М-72 у 1958 році [23, с. 4; 13, с. 33; 45, с. 191].

Нині зустріч із «Победою» у потоці машин на вулицях українських міст є величезною рідкістю. Але все ж таки певна кількість цих машин ще дожила до наших днів. Найчастіше серед експлуатованих нині автомобілів від М-20 залишився лише кузов, а двигун, КПП, задній міст, навісна система двигуна, електрика, оптика і навіть сидіння, як правило, ставляться від ГАЗ-24 «Волга». Завдяки таким імплантаціям «Победа» стає більш придатною для їзди та ремонту. Оскільки запчастини на М-20 з плином часу ставало все важче і важче знаходити та й характеристики сучасніших волгівських агрегатів значно вищі, М-20 внутрішньо поступово перетворювалися на «Волги». Вартість такої машини є зовсім невеликою. Навіть якщо автомобіль не «гнилий» і в відмінному стані, його вартість коливається від 300 до 1000\$.

Зовсім інша справа, коли «Победа» відреставрована оригінальними деталями, хоча б має «рідні» основні агрегати та елементи декору (хромовані бампери, радіаторну решітку, емблеми «Победа», сидіння-дивани та радіоприймач «А-8»). Така машина буде коштувати вже від 1000 до 5000\$

залежно від технічного стану та автентичності автомобіля. Якщо ж автомобіль взагалі не підлягав реставрації, а просто феноменально зберігся до наших днів, має ще рідну фарбу і малий загальний пробіг, то його вартість може сягати 30000\$. Але таких машин у світі збереглися взагалі одиниці.

Також дуже дорого коштують М-20 з кузовом кабриолет, оскільки таких машин було виготовлено відносно небагато та і руйнувалися вони значно швидше від звичайних «Побед». Їх вартість по Україні, незалежно від технічного стану, починається від 8000\$. Дуже рідко у продажу зустрічаються повнопривідні М-72. Вартість цих машин стартує від 12000\$. Звісно, усі наведені ціни є досить відносними, вони почерпнуті автором статті із відомих українських сайтів автопродажів.

Отже, ми можемо пишатися тим, що вітчизняні автомобілі все ж таки інколи йшли в авангарді світового автомобілебудування і визначали тенденції моди, чого зовсім не можна сказати про сучасний автопром.

Література

1. Автомашини в премію // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 15 жовтня.
2. Автомобили горьковского автозавода. – Горький : Горьковское книжное издательство, 1963. – 392. с.
3. Автомобиль М-72 инструкция по уходу. Издание четвёртое. – Горький : Министерство автомобильной промышленности СССР, 1957. – 147 с.: ил.
4. Автомобильные соревнования // Автомобиль. – 1950. – № 9. – С. 23.
5. Автомобильные соревнования на первенство г. Москвы // Автомобиль. – 1951. – № 9. – С. 45-46.
6. Автомобильный кросс // Автомобиль. – 1950. – № 7. – С. 11.
7. Автомобильный кросс // Автомобиль. – 1951. – № 7. – С. 41.
8. Автомобильный кросс // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 26 вересня.
9. Архаров С. За высокий межремонтный пробег автомобиля «Победа» / С. Архаров, В. Маслов // Автомобиль. – 1951. – № 9. – С. 15-16.
10. Афанасьев Л. Первенство СССР по автомобильному спорту / Л. Афанасьев, А. Сабинин // Автомобиль. – 1951. – № 11. – С. 38-41.
11. Афанасьев Л. Первенство СССР по автомобильному спорту 1955 года / Л. Афанасьев, Д. Великанов, А. Сабинин // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 12. – С. 27-29.
12. Бондаренко П. Автопробег Москва-Ленинград-Москва / П. Бондаренко, Д. Высотский // Автомобиль. – 1951. – № 4. – С. 39-40.
13. Борисов Н. Над чем работают конструкторы Горьковского автозавода имени В. М. Молотова / Н. Борисов // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 4. – С. 32-33.
14. Будрин Б. Опыт эксплуатации автомобилей такси / Б. Будрин // Автомобиль. – 1951. – № 1. – С. 13-14.
15. [В Валковском районе регулярно курсируют такси «Победа»...] // Красное знамя. – 1951. – 17 апреля.
16. Великанов Д. Автомобильные гонки на 500 км / Д. Великанов // Автомобиль. – 1949. – № 11. – С. 13-16.
17. Великанов Д. Осенний автомобильный кросс / Д. Великанов // Автомобиль. – 1950. – № 1. – С. 10-11.
18. Великанов Д. Первые всесоюзные соревнования по автомобильному спорту / Д. Великанов // Автомобиль. – 1950. – № 10. – С. 7-9.
19. Волгин А. Цех – дворец / А. Волгин // Огонёк. – 1949. – № 13. – С. 10.
20. ГАЗ-31029 Волга // Автолегенды СССР. – 2013. – № 104. – С. 13.
21. ГАЗ-М72 // Автолегенды СССР. – 2012. – № 95. – 15 с.
22. ГАЗ М72 // За рулём. – 1957. – № 2. – С. 4.
23. ГАЗ-М20В «Победа» // Автолегенды СССР. – 2009. – № 2. – 15 с.
24. ГАЗ-М20 «Победа» // Автолегенды СССР. – 2009. – № 23. – 15 с.
25. ГАЗ М-20 «Победа» Такси // Автомобиль на службе. – 2011. – № 5. – 15 с.
26. Генкин Б. Автомобильная промышленность в четвёртой пятилетке / Б. Генкин // Автомобиль. – 1946. – № 1. – С. 1-3.
27. Генкин Б. Развитие автомобильной промышленности / Б. Генкин // Автомобиль. – 1947. – № 11. – С. 9-12.
28. Гордость советского автомобилестроения // Красное знамя. – 1951. – 30 декабря.
29. Громадяни! Користуйтеся послугами легкових таксі, економте час // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 1 липня.
30. 25-летие таксомоторного транспорта // Автомобиль. – 1950. – № 7. – С. 22.

31. Канунников С. В. Отечественные легковые автомобили. 1896-2000 гг. / С. В. Канунников. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ООО «Книжное издательство «За рулём», 2009. – 504 с.: ил.
32. Клинковштейн Г. Некоторые вопросы эксплуатации автомобиля «Победа» / Г. Клинковштейн // Автомобиль. – 1949. – № 4. – С. 3-5.
33. Колесник Н. 406 тыс. км пробега на автомобиле М-20 без капитального ремонта / Н. Колесник // Автомобильный транспорт. – 1954. – № 7. – С. 39.
34. Левашев А. Волнующие страницы недавнего прошлого / А. Левашев // Автомобиль. – 1947. – № 11. – С. 19-20.
35. Липгарт А. А. Автомобиль М-20 «Победа» описание конструкции и уход. Издание второе, исправленное / А. А. Липгарт, Г. М. Вассерман. – М. : Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы, 1955. – 227 с.: ил.
36. Малаховский Я. Малолитражные автомобили / Я. Малаховский // Автомобиль. – 1946. – № 10. – С. 15-17.
37. Малютин М. За высокие межремонтные пробеги автомобилей М-20 «Победа» / М. Малютин, Д. Жорин // Автомобиль. – 1952. – № 8. – С. 16-17.
38. Новый абсолютный рекорд скорости на спортивном автомобиле // Автомобиль. – 1951. – № 7. – С. 42.
39. Плоди самовідданої праці // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 31 грудня.
40. Покупайте в личное пользование автомобили «Победа» (с кузовом «Кабриолет») // Огонёк. – 1949. – № 52. – С. 32.
41. 15 лет автозавода им. В. М. Молотова // Автомобиль. – 1947. – № 1. – С. 6.
42. Ройтман С. 170 тысяч километров пробега автомобиля «Победа» без ремонта / С. Ройтман // Автомобиль. – 1951. – № 9. – С. 16.
43. Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России. / А. Д. Рубец. – М. : ООО «Издательство «Эксмо», 2008. – 304 с.: ил.
44. Успех гонщика В. Никитина // Красное знамя. – 1951. – 24 апреля.
45. Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. / Л. М. Шугуров. – М. : ИЛБИ, 1993. – Т. 1. – 256 с.: ил.
46. Шугуров Л. М. Автомобили Страны Советов. / Л. М. Шугуров, В. П. Ширшов. – М.: Издательство ДОСААФ СССР, 1983. – 127 с.: ил.
47. Державний архів Харківської області.
48. Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова.

ЕТНОКУЛЬТУРОЛОГІЯ

УДК 811.161.2'373.21(477.54)

Л. О. Удовенко

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

АПЕЛЯТИВИ У ВНУТРІШНЬОМІСЬКИХ НАЗВАХ ХАРКОВА

У статті розглянуто апелятиви, які стали власними назвами елементів міської дорожньо-вуличної мережі Харкова. Визначено основні групи урбанонімів Харкова за значеннями. Установлено випадки позасистемної номінації в топонімії Харкова. Автор робить висновок щодо подальших напрямків дослідження урбанонімів міста.

Ключові слова: Харків, апелятив, топонім, урбанонім, назва, вулиця.

В статье рассматриваются апелятивы Харькова, которые стали именами собственными элементов городской дорожно-уличной сети Харькова. Определены основные группы урбанонимов Харькова по значениям. Установлены случаи внесистемной номинации в топонимии Харькова. Автор делает вывод относительно дальнейших направлений исследования урбанонимов города.

Ключевые слова: Харьков, апелятив, топоним, урбаноним, название, улица.

The article deals with the appellative of Kharkiv, which became proper names of road and street network of the city. The author has identified the main groups of urbanity Kharkiv to their values, established cases of the category outside the system of Kharkiv toponymy and made a conclusion on future directions for the study of urban toponymy in the city.

Keywords: Kharkiv, appellative, toponym, urbanonym, name, street.

Необхідність існування внутрішньоміських назв – невід’ємна частина життя будь-якого міста. За переказами, історія офіційного впровадження харківських топонімів – майже ровесниця Харківського Імператорського університету. Адже її початок пов’язують із приписом 1804 року губернатора І. І. Бахтіна.

Об’єктом вивчення топоніміки є топонім, тобто назва будь-якого одного географічного об’єкта. Топонім – спільний термін для всіх типів географічних назв: аргонімів, гідронімів, ойконімів, оронімів, урбанонімів й ін. Урбаноніми – назви внутрішньоміських об’єктів. Терміном урбанонім послуговуємось у тексті статті разом із такими його синонімами, як топонім або назва. Сукупність внутрішньоміських назв утворює топонімію міста. Апелятивами в лінгвістиці називають загальні іменники, тобто звичайні слова, які стали власними назвами мікрорайонів, вулиць і провулків, майданів і набережних, бульварів і узвозів, в’їздів і проїздів. Багато харківських топонімів утворено від загальних іменників. Ми проаналізували понад 1600 урбанонімів, які називають 2200 об’єктів, і з’ясували, що четвертина з них – апелятиви.

Сьогодні немає публікацій, спеціально присвячених вивченню місця і ролі апелятивів топонімії Харкова. Тема урбанонімів міста частково висвітлювалася в історичній науці та краєзнавчих студіях. Першими до теми звернулися Д. І. Багалій і Д. П. Міллер [1, т. 2, с. 573–590]. У 60–70-х роках ХХ ст. топонімію Харкова досліджував М. Т. Дяченко [2]. 2007 року російською мовою видана книга-довідник Л. Мачуліна [4] й інші. Ці видання мають опосередковане відношення до харківської топонімії, бо в них не зроблено лінгвістичний аналіз топонімів, який дає можливість описати топоніми великого міста як систему внутрішньоміських назв за принципами номінації, словотвору, мовної взаємодії і визначити місце топонімії Харкова на топонімічному тлі України.

Мета нашої статті – з’ясувати, які апелятиви і в яких значеннях ставали власними назвами внутрішньоміських об’єктів Харкова.

Передусім це були апелятиви, що позначали фізико-географічні особливості місцевості, самого об’єкта, якому надавали ім’я, або об’єкта, розташованого поблизу. В основу назви завжди має бути покладено певну ознаку, яка і репрезентуватиме саме цей об’єкт.

Харківські топоніми вказують на ґрунти, на яких містились дані об'єкти: *Глиняна гірка*, вул. *Піщана*, пров. і в'їзд *Піщані*, вул. *Чорноземна*.

У топонімах Харкова відбито рельєф міста: вул. *Безкрайня*, вул. *Гірська*, пров. *Гірський*, пров. *Долинний*, вул. *Лиса*, вул. *Лисогірська*, вул. *Холодногірська*. Приміром, вул. *Рельєфна* і пров. *Гірський*, що містяться поруч, свідчать, що харківці вважали пагористий рельєф рідного міста найприкметнішою рисою об'єктів. Назви історичних районів Харкова теж містять відомості про особливості рельєфу місцевості: *Нагірний*, *Університетська гірка*, *Залопань*, *Лиса Гора*, *Поділ*, *Холодна Гора*.

У Харкові існують назви, в основу яких покладено ознаки самого об'єкта – його форма, розміри, конфігурація, особливості розташування: вул. *Прикордонна*, вул. *Переїзна*, пров. *Гладкий*, пров. *Глухий*, вул. *Кутова*, вул. *Поперечна*, вул. *Велика Кільцева*, вул. *Кільцева*, вул. *Мала Кільцева*, вул. *Кругова*, вул. *Крива*, пров. *Короткий*, пров. *Крутий*, пров. *Крутогірський*, пров. *Обхідний*, пров. *Дальній*, пров. *Крайній*, вул. *Низова*, вул. *Нижня*.

Деякі урбаноніми Харкова отримали свої назви від об'єктів людської діяльності, ставши зручними орієнтирами в повсякденні містян. Приміром, вул. *Вокзальна*, вул. *Привокзальна* і майдан *Привокзальний*, вул. *Водогінна*, пров. *Електромеханічний*, вул. *Заводська*, вул. *Канатна*, вул. *Кар'єрна*, пров. *Керамічний*, вул. *Паровозна*, вул. *Хемзівська*, пров. *Цегляний*, вул. *Шарикова*. Щоправда, урбанонім вулиця *Заводська* скоріше дезорієнтує, аніж орієнтує, оскільки певний час Харків будували як «лінійне місто», і будь-яка з вулиць уздовж заводів могла б називатися *Заводська*, власне, як і провулок *Заводський*, в'їзд *Заводський*. Технічний термін радянських часів *шарикопідшипник*, частина якого знайшла своє місце в назві вулиці, в'їзду і проїзду, призвела до курйозу. Харківці жартують: вулиці надали назву на честь літературного персонажа з твору «Собаке серце» М. О. Булгакова. Зрозуміло, якщо в Харкові є вулиця *Онегінська*, то чому не може бути вулиці *Шарикової*.

Старі внутрішньоміські об'єкти Харкова здебільшого отримували свої назви від природних утворювань, розташованих поруч із ними або поблизу, – річок, озер, джерел, лісів, луків, полів, ярів: вул. *Джерельна*, пров. *Джерело*, вул. *Заліська*, вул. *Заозерна*, вул. *Заплавна*, вул. *Зарічна*, вул. *Ключова*, пров. *Лугівський*, пров. *Луговий*, вул. *Лугопаркова*, вул. *Надбірна*, вул. *Озерна*, пров. *Озерний*, вул. *Острівна*, вул. *Підлісна*, вул. *Польова*, пров. *Прирічковий*, вул. *Річкова*. Зокрема, вулицю *Озерна* і провулок *Озерний* прокладено біля озера на Основі; вулиця *Польова*, провулок і в'їзди *Польові* колись виходили в поля; вулиця *Прикордонна* поділяла і поділяє два історичні райони міста – *Холодна Гора* і *Лиса Гора*. Провулки *Прирічкові* ведуть у напрямку до річки *Немишля*.

У Харкові є декілька назв, утворених зі словосполучки, одна лексема компонента якої *яр*, а друга – прикметник, що виконує функцію означення. Приміром, вул. *Кітлярів Яр*, вул. *Поліський Яр*. Ці топоніми мають визначати рельєф Харкова. Урбанонім *Поліський Яр* по суті є парадоксом, бо лексема «полісся» має значення рівнина і невідомо, як *яр* можуть назвати рівниною [4, с. 312–313]. Принцип номінації за рельєфом досить продуктивний в утворенні назв внутрішньоміських об'єктів, хоча поступається номінації за видами рослинності. Урбаноніми на позначення рослинного світу Харкова були й залишаються надзвичайно різноманітними, продукуючи найменування від родових до видових понять флори.

Харківська топонімія має назви місцин, утворені зі словосполучки, одна лексема якої *гай*, а друга – означення за видовим поняттям: *Дубовий Гай*, *Зелений Гай*, *Липовий Гай*.

Садові й Паркові вулиці є майже в кожному населеному пункті України й за її межами. Зокрема, у Харкові вулицю *Паркова* розташовано вздовж парку культури і відпочинку «Зустріч» Ново-Західного житлового масиву. Переважна більшість харківських урбанонімів відбивають характер озеленення міста: вул. *Абрикосова*, вул. *Білої Акації*, вул. *Бузкова*, пров. *Бузковий*, вул. *Вербова*, вул. *Виноградна*, вул. *Вишнева*, пров. *Вільхівський*, вул. *Горобинова*, вул. *Дубова*, вул. *Калинова*, вул. *Квіткова*, вул. *Квітуча*, пров. *Кипарисовий*, вул. *Кленова*, вул. *Конопляна*, пров. *Конюшинний*, вул. *Лісова (Лісна)*, пров. *Лісопарковий*, пров. *Лісозахисний*, пров. *Листяний*, вул. *Очеретянська*, вул. *Рокитна*, вул. *Садова*, бульвар *Садовий*, пров. *Садовий*, проїзд *Садовий*, вул.

Садовонабережна, вул. *Садовопаркова*, пров. *Соняшниковий*, вул. *Соснова*, пров. *Сосновий*, вул. *Тіниста*, вул. *Хвойна*, вул. *Черемхова*, вул. *Шовковична*, вул. *Яблунева*, вул. *Ясенева*.

Харків в XVIII–XIX ст. славився своїми садами, тому частина назв вулиць *Абрикосова*, *Бузкова*, *Вишнева*, *Калинова*, *Квіткова*, *Садова*, *Яблунева* цілком відповідали реальному стану речей. Різновиди озеленення Харкова знайшли свій відбиток у назвах історичних районів міста: *Соснова гірка*, *Міський сад*, *Міський парк*, *Лісопарк*, *Липовий Гай*. Необхідно зазначити, що в топонімії Харкова схожі назви мають з'являтися за характером озеленення вулиць, у назвах яких може бути використано як родові, так і видові поняття. Порівняймо: вул. *Зелена*, в назві якої використано родове поняття і вул. *Зеленодільська* в назві якої використано видове поняття. Але в сучасній топонімії Харкова простежується тенденція, що не може не насторожувати. Приміром, провулки *Кедровий* і *Кипарисовий* за характером озеленення не відповідають власним урбанонімам. Унаслідок процесів декомунізації деякі харківські топоніми отримали нові назви на кшталт старих, наприклад, вулиці *Сливова* і *Грушева*, вулиця *Жасминова*, тоді як характер озеленення цих вулиць не відповідає назві: на вулиці *Грушевій* росте хіба що одна груша-дичка, на вулиці *Жасминовій* нема жодного куща жасмину, а вулиця *Сливова* озеленена так, як сусідні. Нові найменування, які затвердила міська влада, ставлять перед нею завдання – оновити характер озеленення вулиць так, щоб він відповідав наданій назві.

Подібні явища існували в Харкові й раніш, тому сьогодні ми спостерігаємо урбаноніми, які не відповідають суті об'єктів. На сучасній вулиці *Бульварна*, як в колишньому провулку *Бульварний*, перейменованому в 30-х роках XX ст., нема й не було ніякого бульвару, оскільки під бульваром розуміють широку алею посеред міської вулиці або вздовж набережної. Вулиці *Високогірна* і *Білогірська* прокладено по рівнинному ландшафту: вони не мають поблизу ніяких об'єктів, які б розкривали значення цих топонімів. Окремо слід згадати про вулицю *Достатку*, російськомовний відповідник якої «улиця Изобилия». По-українськи російське слово «изобилующий» означає «багатий на», а коли йдеться про рослини і плоди – «рясний на». Отже, назва цієї вулиці українською мала б бути *Багата* або *Рясна*. Не менш дивують назви провулка *Океанський* і вулиці *Портова*, які є об'єктами жартування мешканців і здивування приїжджих.

У Харкові досі залишається урбанонім вулиця *Третя*, який відбиває стан планової і позапланової забудови міста разом із такими тимчасовими назвами, як вулиці *Проектна* й *Новопроектна*, провулок *Плановий*, що перетворилися на довготривалі. Ми не знайшли документів або згадок про існування вулиць *Перша* і *Друга*, а вулиця *Четверта* існувала в Харкові до 1984 року, але потім отримала меморіальну назву – вулиця *Клавдії Шульженко*.

Ремесла і професійну діяльність населення Харкова зафіксовано в сотні урбанонімів, стрижнем яких є стародавні назви, а вже до них згодом додалися інші апелятиви. Топоніми старого Харкова вказували на ремесло мешканців, а іноді – на їхні вироби: вул. *Бондарівська*, пров. *Бондарівський*, вул. *Велика Гончарівська*, пров. *Гончарівський*, пров. *Дігтярний*, пров. *Котляри*, вул. *Коцарська*, вул. *Кузнечна*, вул. *Мала Гончарівська*, вул. *Мийна*, пров. *М'ясний*, вул. *Новом'ясницька*, пров. *Псарів*, вул. *Римарська*, вул. *Чоботарська*.

У назвах пров. *Борицівський*, пров. *Варениківський*, пров. *Книшівський*, майдан *Кінний*, вул. *Сінна*, майдан *Рибний* відбито характер торгівлі у старому Харкові: на місті вулиці *Сінної* і трьох *Сінних* провулків до 1880 року був Сінний базар; на *Рибному майдані* – Рибний базар із сезонною торгівлею. Із 1816 року колишній безіменний вигін стали називати *Кінним*, бо сюди перенесли Троїцький ярмарок, відомий далеко за межами Харкова. Основними видами торгівлі на ярмарку були торгівля кіньми й вовною. Згодом на великій території колишнього вигону влаштували Кінний базар, де торгували здебільшого кіньми і кормом для коней. Поруч із Кінним майданом у середині XIX ст. виникла вулиця *Молочна*, назва якої походить від прізвища Молошні, яке належало численній родині селян-переселенців. Прагматичні харківці в назві вулиці вбачали певний знак, бо стали торгувати молоком і набілом по вулиці до самого базару [8, спогади Пушкарьова І. І.].

За переказами старих людей про давнину, мешканці провулків *Борицівський*, *Варениківський*, *Книшівський* на возах розвозили свою продукцію по базарах і шинках Харкова. Особливим попитом користувалися книші з начинкою з гречаної каші зі смаженою цибулею [8, спогади Пушкарьова І. І.].

Із часом коло апелятивів, від яких утворювали харківські урбаноніми, значно розширилось. Де жили і працювали слюсарі, утворився провулок *Слюсарний*; там, де жили і працювали столяри, – *Столярний*. Провулок біля однієї з перших аптек міста назвали *Аптечним*; провулок біля заводу отримав назву *Механічний*; провулки біля Південного вокзалу – *Маневровий* і *Лінійний*. Назви вулиць – *Кондукторська* й *Інженерна*, *Механізаторів* і *Машиністів* – віддзеркалюють один із прийомів пропаганди радянського способу життя, коли на словах ушановували представників будь-яких професій.

Незалежно від мотивування назви, основним у ній залишається виділення найприкметнішої риси об'єкта. Характеристичною ознакою історизму топонімів, зокрема урбанонімів, є те, що практично всі вони містять у собі інформацію про час і місце створення, за умови, що людина їх не знищила. Особливість топонімії, що зберегла пам'ять про найвидатніші події життя українського народу, є те, що вона поповнюється і постійно буде поповнюватись новими назвами. Про окремі групи харківських топонімів сьогодні можна сказати, що їхня кількість не тільки не буде поповнюватись, а й зовсім зникне з мапи Харкова. Приміром, мають зникнути топоніми, що підпадають під дію Закону України «Про засудження комуністичного та націоналістичного (нацистського) тоталітарних режимів в Україні та заборону пропаганди їхньої символіки». Бажано, щоб поменшала група неінформативних топонімів, наданих без реальних підстав, або назв із словника радянських партійних працівників, незважаючи на ефективну мовну форму даних топонімів: вулиці *Авангардна*, *Аграрна*, *Алмазна*, *Благодатна*, *Ентузіастів*, *Колосиста*, *Світла*, *Срібна*, провулок *Сонячний*.

Групи харківських урбанонімів, утворених від апелятивів, потребують доопрацювання із залученням досліджень зі словотвірної структури цих назв, а також поширення ділянки фактичного матеріалу, що ми плануємо зробити в наступних публікаціях.

Література

1. Багалеї Д. І. Історія міста Харькова за 250 лет его существования (1655—1905) : ист. моногр. : в 2 т. / Д. І. Багалеї, Д. П. Миллер. – Репринт. изд. – Х. : [б. и.], 1993. – Т. 1. XVII-XVIII вв. – 568 с.; Т. 2. XIX и начало XX века. – 973 с.
2. Дьяченко Н. Т. Улицы и площади Харькова : очерк / Н. Т. Дьяченко. – 4-е изд., испр. и доп. – Х. : Прапор, 1977. – 271 с., 34 л. илл.
3. Закон України «Про географічні назви» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2604-15>.
4. Мачулін Л. І. Улицы и площади Харькова / Леонид Мачулин. – Х.: Мачулин, 2007. – 480 с., 28 илл. (Серия «Харьковская старина»).
5. Никонов В. А. Введение в топонимику / В. А. Никонов. – М. : Наука, 1965. – 367 с.
6. Провідник по Харькову з назвами вулиць та планом м. Харькова. – Репр. вид. – [Х. : Сага, 2007]. – 80 с., іл.
7. Державний архів Харківської області.
8. Особистий архів Удовенко Л. О. Спогади І. І. Пушкарьова.

УДК 738 (477.54/.62) 930.85

А. Л. Щербань
Харківська державна академія культури

ТРАНСФОРМАЦІЇ ОРНАМЕНТАЦІЇ НАРОДНОЇ КЕРАМІКИ СЛОБОЖАНЩИНИ В ХІХ СТОЛІТТІ

Проаналізовано дві найдетальніші публікації, в яких висвітлено трансформаційні процеси в орнаменталії глиняних виробів Слобожанщини – звіти Олександра Твердохлебова (1883) та Лева Соколовського (1885). Охарактеризовано декор кераміки п'яти осередків гончарства: слободи Гороховатка та хутора Гаврилівка, м. Ізюм (сучасна Харківщина), м. Охтирка (сучасна Сумщина) і слободи Котельва (сучасна Полтавщина). Помічена динамічність і полілінійність існування гончарної орнаментики в кожному з зазначених осередків. Виявлено, що більшість багатих орнаментів кераміки в досліджуваних осередках були інноваційними. Зроблено висновок про розповсюдження в більшості вищезгаданих гончарських осередків своєїрідної «моди» на деякі види декору, обумовленої наявністю попиту на них. Прослідковано причини окремих трансформацій. Зокрема, ту, що орнаменталія тогочасного посуду невпинно змінювалася внаслідок спроб через підвищення візуальної привабливості продукції, застосування модних і потрібних споживачеві елементів, мотивів і технік, зайняти власний сегмент ринку, що значно розширювався.

Ключові слова: Слобожанщина, кераміка, орнаменталія, традиція.

Проанализированы две наиболее детальные публикации, характеризующие процессы трансформаций в орнаментации глиняных изделий Слобожанщины – отчеты Александра Твердохлебова (1883) и Льва Соколовского (1885). Дана характеристика декора керамики пяти гончарных центров: слободы Гороховатка и хутора Гавриловка, г. Изюм (современная Харьковская область), г. Охтырка (современная Сумщина) и слободы Котельва (современная Полтавщина). Зафиксирована динамичность и полилинейность существования гончарной орнаментики в каждом из указанных центров. Сделан вывод, о том, что большинство богатых орнаментов в исследуемых населенных пунктах были инновационными. Сделан вывод о распространении в большинстве вышеупомянутых гончарских центров своеобразной «моды» на некоторые виды декора, обусловленной наличием спроса на них. Прослежены причины отдельных трансформаций. Например, ту, что орнаментация сосудов того времени изменялась вследствие попыток, через повышение визуальной привлекательности продукции, внедрения модных и нужных покупателю, элементов, мотивов и техник, занять собственный сегмент значительно расширяющегося рынка.

Ключевые слова: Слобожанщина, керамика, орнаменталія, традиція.

The paper analyses two most detailed scientific sources for studying the processes of transformation in the ornamentation of Slobodian clay products – published reports by Alexander Tverdokhlebov (1883) and Lev Sokolovsky (1885) and describes characteristic decoration of ceramics in four pottery centers: the settlement Horokhuvatka and the village Gavrilovka, Izum (modern Kharkiv region), Okhtyrka (modern Sumy region) and settlement of Kotelva (modern Poltava region). It records its dynamic and multi directional evolution in each of these centers. A conclusion was made that most of the rich ceramics ornaments of the ninetieth century in studied specified localities were innovative and originated by copying them in aforementioned century except Kotelva tiles ornamentation which was introduced to pottery earlier.

Conclusion was made that spread of distinctive decor types and «fashions» in most of the aforementioned pottery centers was heavily influenced by demand. The causes of individual transformations were retraced. For example, the fact that ornamentation of the vessels was changed to improve visual appeal of the products, introducing fashionable and appealing elements, motives and techniques for buyer to occupy its own segment of the significantly expanding market.

Key words: Slobozhanschina, ceramics, ornament, tradition.

Історія орнаменталістики кераміки, як і кожного явища традиційної культури на Пограниччі (яким є територія Лівобережної України) – складний процес, обумовлений багатьма чинниками. Кардинально змінившись на досліджуваній території наприкінці XVI – у першій половині XVII століття разом із заселенням після спустошення викликаного монголо-татарською навалюю й подальшими нападами (й їхніми загрозами) кримських татар, орнаментика постійно трансформувалася. Прослідкувати причини цього процесу і поворотні моменти в ньому нині складно. Оскільки археологічні пам'ятки не можуть дати вичерпну відповідь на ці питання, а етнографічних записів обмаль.

Але гончарству кількох осередків Харківської губернії пощастило бути дослідженим етнографічно на початку 1880-х років за сприяння Комісії з вивчення кустарних промислів, яка в цей час почала активну експедиційну і публікаційну діяльність у регіоні щодо студювання цього промислу. Два звіти (Лева Соколовського й Олександра Твердохлебова) про експедиції до східних і західних гончарних осередків Харківської губернії, розділених кількома сотнями кілометрів, було опубліковано [8, 9]. За ними можна сформувати різною мірою детальні уявлення про орнаменталістику кераміки п'ятих центрів гончарства: слободи Гороховатка та хутора Гаврилівка, м. Ізюм (сучасна Харківщина), м. Охтирка (сучасна Сумщина) і слободи Котельва (сучасна Полтавщина). Багато з цих матеріалів використано в монографії керамолога Людмили Меткої, присвяченій гончарству Слобожанщини [5], яка містить найбільш детальну на сьогодні характеристику притаманних місцевій кераміці орнаментів. Але дослідниця проаналізувала не всі дані, опубліковані Левом Соколовським і Олександром Твердохлебовим. До того ж інформація розосереджена по різних розділах, що не дозволяє сформувати цілісне уявлення про орнаментальні трансформації. Інші дослідники гончарства Слобожанщини (детальний опис історії його вивчення міститься у згаданій вище монографії Людмили Меткої [5, с. 11-20]) тему даного дослідження не висвітлювали.

Оскільки трансформації орнаменталістики народної кераміки Слобожанщини XIX ст. мало вивчені, а нині наявний стійкий попит на вивчення морфологічних і регіональних модифікацій мистецтва з врахуванням їх культурних трансформацій, вважаю тему даного дослідження актуальною.

Метою даної статті є детальний аналіз відомостей, які навели Лев Соколовський і Олександр Твердохлебов щодо процесу змін орнаментики глиняного посуду в гончарних осередках, які вони дослідили.

Детальний опис гончарного промислу найсхіднішого гончарного мікрорегіону сучасної Харківщини – Куп'янщини (за матеріалами обстеження 1880-го р.) опублікував Лев Соколовський. Як виявилось після ознайомлення з його публікацією, гончарство в цьому повіті виникло лише 1830-го р. (слобода Гороховатка). 1848 р. воно поширилося на хутір Гаврилівку. Мешканці повіту перейняли гончарні традиції в найближчому територіально і одному з найбільших гончарних осередків Слобожанщини – м. Ізюм. У Гороховатку гончарство було принесене Микитою Бровком (помер 1880 р.). На навчання його направив батько, селянин Купріян Бровко, який (після навчання сина?) теж був гончарем. Ці майстри робили неполив'яний посуд [8, с. 33].

У Гаврилівці гончарство з'явилося завдяки Федору Лихацькому (народився 1816 р., на час обстеження промислу, яке робив Соколовський, був ще живим). Із 12-річного віку він 6 років був челядником у одного гончаря, потім в іншого (один з учителів мав прізвище Змієвський). Загалом майстер навчався 13 років (із 1828 до 1841 року). Другим гончарем у хуторі (1849 р.) став Олексій Білокоровий, що навчався в Ізюмі (3 роки) й у Лихацького (1 рік). 1855 р. почав працювати ровесник Лихацького Василь Білокоровий. Наприкінці 1860-х – син Олексія Білокорова.

Очевидно, більшість названих вище гончарів спонукала навчатися гончарству потреба заробляти гроші, годувати родину. Хоча Лев Соколовський про це конкретно не пише, але, наприклад, згадує, що Олексій Білокоровий почав працювати «в драный год, когда рвали крыши, чтобы кормить скот» [8, с. 34].

Детального опису орнаменталістики посуду Куп'янського повіту дослідник не навів. Але з побіжних згадок зрозуміло, що більшість гончарів покривали вироби різнокольоровими поливами (зеленою, жовтою та темнокоричневою). Уперше в мікрорегіоні полив'яний посуд почав виготовляти Федір Лихацький після 1841 р. Потім до нього приєдналися й інші гончарі. Мальованими були, і інакше не

поступали на продаж, полив'яні «чашки» та «блюдця». Зображення наносилися і на значну кількість мисок і тарілок. Про малювання інших категорій виробів відомостей не збереглося. Зазвичай гончарі використовували спосіб, названий дослідниками ХХ ст. «ріжкуванням». Для цього використовувалися відомі на той час на значній території України інструменти – «ріжки» з обрізаного з двох боків рогу корови, в вужчий кінець якого встромлялася частина стрижня гусячої пір'їни («накосточок»). У кілька ріжків наливалися різнокольорові фарби (біла («побіл»), червоно-коричнева («вохра»), зелена «фабра» і жовта «циндра»). Виріб обертався на крузі. Гончар (його дружина чи діти) брали ріжок з однією фарбою в одну руку. І, розмістивши кінець накосточка над поверхнею виробу, «пускав» лінію. Якщо рука не ворушилася – утворювалася пряма концентрична смужка. Якщо рухалася у напрямках від-до гончаря, хвиляста лінія. Якщо ж рухи були іншими – утворювалися інші фігури й візерунки (мал. 1). Коли малювальник бажав зупинити витікання фарби з ріжка, закривав отвір у пір'їні пальцем тієї ж руки. Для зображення іншоколірних елементів він використовував ріжок з іншою фарбою [8, с. 33-36, 44-45, 57].



Рис. 1. Миска оздоблена в техніці «ріжкування». Слобожанщина. Глина, гончарний круг, ангоб, полива. Ост. Чверть ХІХ ст. (?) Експозиція Харківського історичного музею імені М. Сумцова

Подібний спосіб безперервно використовували майстри різних гончарних осередків нашої держави з кінця ХVI-ХVII ст. [11, с. 108]. А в деяких осередках (зокрема, с. Гнилець, сучасна Черкащина і с. Дибинці, сучасна Київщина) він дожив до 1960-х рр. [1, с. 19-21; 2, с. 132-137]. Але для Ізюма й осередків Куп'янського повіту на початку 1880-х рр. цей спосіб був інноваційним. Оскільки Л. Соколовський давнім вважав інший спосіб, яким на час експедиції користувався лише один майстер зі сл. Гороховатки (гончарював із 1866 р.) Леонтій Степанович Ткачов (Цокур), що навчався в ізюмського гончаря Євтуха Назаренка [8, с. 34-35]. Хоча в іншому місці дослідник відзначив, що «не так уже й давно» такий посуд можна було зустріти повсюдно [8, с. 49-50]. У даному випадку слід пам'ятати, що, наприклад у Опішні 1893 р. «стародавніми» вважалися орнаменти 15-річної давнини [3, с. 62]. Річ у тому, що впродовж динамічних на зміни суспільного й економічного життя українців ХVIII – кін. ХІХ ст., пришвидшився темп трансформацій культури. Орнаментация столового посуду і кахель стала одним з яскравих візуальних проявів цього процесу.

«По старине» у майстерні Леонтія Ткачова прикрашалися виключно миски та тарілки. Цю роботу виконували зазвичай підлітки. Лев Соколовський описав даний спосіб не достатньо ретельно. За його даними, у верхніх частинах і на внутрішній поверхні дна виробів, малювальник у певних місцях «наливав» густу фарбу, яку потім розподіляв «рівно «произвольними» штрихами», «розбиваючи» (розтягуючи) накосточком. Круг обертався й «від постійних одноманітних рухів утворювався з часом той чи інший рисунок». При цьому, «одні й ті ж малюнки, варіюючи в небагато чому, повторюються в сотні екземплярів». [8, с. 49-50]. За такими даними можна припустити, що описано або спосіб, який у науковій літературі другої половини ХХ ст. отримав назву «мармурування», або «фляндрівку». До речі, з контексту поданої в монографії Людмили Меткої інформації можна хибно ототожнити спосіб Леонтія Ткачова з використовуваним на той час у Котельві малюванням пензликом – «кисточкой» [5, с. 98]. «Мармуровані» миски археологи знаходили на території Лівобережної України. Але всі їх датували ХVIII ст. [напр. 4, с. 75-77; 10, с. 62, рис. 26, с. 58, рис. 8:1; 11, с. 108]. Мені не вдалося віднайти жодної публікації, де б наводилися «мармуровані» миски й тарілки з досліджуваної території ХІХ ст. Та й техніка виконання подібних орнаментів була дещо іншою. Враховуючи цей факт й аналізуючи вищезгаданий опис, можна

зробити висновок, що дослідження Лева Соколовського фіксують факт використання у майстерні гончаря слободи Гороховатка Леонтія Ткачова для орнаментации мисок (очевидно, з 1866 р. до принаймні початку 1880-х років) техніки «фляндрівка». А гончар Євтух Назаренко з м. Ізюм, у якого він навчився гончарству, міг створювати такі орнаменти у першій половині 1860-х років. На жаль, ізюмське гончарна орнаментика XIX століття нині не вивчена взагалі. Єдиний етнографічний опис, який можна використати для її побіжної характеристики, опублікувала 1930-го року С. Одинцова. На наведених нею малюнках виробів членів Ізюмського Продукційно-складського товариства часу написання статті помітні окремі орнаментальні елементи («квітки», «листя»), утворені подібним до описуваного Левом Соколовським розтягуванням фарб. А на малюнку, що зображує «стародавні» вироби, наведено миску, де таким чином орнаментовано всю поверхню. Але, знову ж таки, шляхом деформації ангобових ліній створено рослинні елементи («сосонки», «листочки») [6, табл. I-X]. Варто зауважити, що фляндрівка і близькі до неї техніки творення «арабескового» узору, які почали використовуватися для орнаментации посуду Центральної України з другої половини XVIII ст. [11, с. 108], у XIX ст. стала однією з провідних технік орнаментации посуду таких гончарних осередків Полтавщини, як Опішня з Миськими Млинами та, з останньої чверті століття, Постав-Муки. Відповідно, Леонтій Ткачов підхопив модний на той час орнамент, що своєю декоративністю подобався не лише покупцям, а й організаторам сільськогосподарської виставки 1880-го року. За декоровані таким чином вироби він отримав похвальний лист. Подібних орнаментованих виробів на виставку ніхто не представив [8, с. 49-50]. Миска і тарілка, фляндровані способом, що відповідає описаному Левом Соколовським, експонуються на виставках «Наш край у IX-XVIII століттях» і «Етнографія краю» Харківського історичного музею (мал. 2-4).



Рис. 2 Тарілка оздоблена «фляндрівкою». Леонтій Ткачев(?) Глина, гончарний круг, ангоб, полива. Сл. Гороховатка Купянського повіту(?), кін 1870 – початку 1880-х рр. Експозиція Харківського історичного музею імені М. Сумцова



Рис. 3. Тарілка оздоблена «фляндрівкою». Леонтій Ткачев(?) Глина, гончарний круг, ангоб, полива. Сл. Гороховатка Купянського повіту(?), кін 1870 – початку 1880-х рр. Експозиція Харківського історичного музею імені М. Сумцова



Рис. 4. Тарілка оздоблена «фляндрівкою». Леонтій Ткачев(?) Глина, гончарний круг, ангоб, полива. Сл. Гороховатка Купянського повіту(?), кін 1870 – початку 1880-х рр. Експозиція Харківського історичного музею імені М. Сумцова

Хоча у підписах до них значиться інше атрибутування, зважаючи на форму і декор виробів, з великою долею ймовірності можна вважати такі вироби продукцією майстерні Леонтія Ткачова зі слободи Горохуватка кінця 1870 – початку 1880-х років. Можливо, тією, що була представлена на виставці 1880-го року. Детальній аргументації такого висновку буде присвячено окрему статтю. У даній публікації зупинюся на кількох доказах. По-перше, ці вироби очевидно, виготовив і декорував один майстер. Про це свідчить ідентичність візуально помітних рис формувальної маси, фарб, поливи, техніки орнаментування. По-друге, їх справді орнаментовано у верхніх частинах і на внутрішній стороні дна шляхом ритмічного розтягування плям фарби, що під поливою стала темно-коричневою, якимось інструментом (можливо – накісточком) рухами від-до себе по білих (під поливою – жовтуватих) смугах. По-третє, форма і колір формувальної маси миски відрізняється від притаманних гончарству Опішного – єдиного осередку Лівобережної України, де зафіксовано використання подібних орнаментів. Та й з гончарських осередків іншої території нашої держави виробів подібних форм і декору віднайти не вдалося. По-четверте, із наявних на сьогодні етнографічних записів щодо Слобожанщини маємо лише одне свідчення про те, де, коли і ким могли виготовлятися подібно декоровані вироби. Це майстерня Леонтія Ткачова з Горохуватки. По-п'яте, на даних виробах не помітно слідів побутового використання, а просвердлені по центру отвори свідчать про можливість їх кріплення до стін чи стелів. Якщо згадати, як експонувалися миски на присвяченій XII Археологічному з'їзду виставці в Харкові, можна припустити, що отвори в даних виробах просвердлювалися саме для подібного закріплення.

Також Лев Соколовський звернув увагу на новотвір, що з'явився в українській гончарній продукції незадовго до експедиції – орнаментовані «цветочные горшки». Ці вироби декорувалися поливою зеленого й жовтого кольорів, але, нерідко, мали опуклі візерунки. Використовувалися вони на той час у хатах заможних селян і міщан, прикрашаючи їхні підвіконня. Дослідником наведено цікаве спостереження, зроблене під час виставки 1881 року про те, що квіти в полив'яних горщиках гинули. Тому всі садові заклади Харкова купували виключно неполив'яні посудини у гончаря Леона Сімченка, що працював з сином і двома робітниками на хут. Плоскому Муромської волості Білгородського повіту Курської губернії [8, с. 47-48].

Інший дослідник, Олександр Твердохлебов, описав гончарство в Охтирському повіті (за матеріалами експедиції 1881 р.). Найбільше уваги він приділив слободам Охтирка і Котельва. Щодо Охтирки, Твердохлебов навів дуже короткі відомості про те, що там «не у звичай» було розмальовувати полив'яний посуд. Хоча він цього не стверджує, але з контексту наведеної дослідником інформації можна зрозуміти, що неполивний посуд міг прикрашатися. Але, якщо це й так, то як і повсюдно на території Лівобережної України, його орнаментация була простою – прямі та хвилясті концентричні лінії. Полив'яний посуд покривали поливою зеленого, кавового, тілесного чи червоного кольорів [9, с. 6]. До речі, охтирські гончарі були впевнені, що в них хитрістю перейняли ремісничі таємниці гончарі Опішного [9, с. 15]. Справді, саме з останньої третини XIX ст. відомі найдавніші посудини зі «столиці українського гончарства», повністю облиті поливом зазначених кольорів. А різновид однієї з посудин, відомої нам під назвою «куманець», що на той час був полив'яним і немальованим, іноді на Полтавщині називався «охтирським глечиком» [3, с. 89]. Тому під твердженням охтирських гончарів може бути реальне підґрунтя.

Щодо Котельви, Олександр Твердохлебов навів важливі свідчення одного з найстаріших тамтешніх гончарів, 75-річного Зіновія Передерія. З його розповіді можна зрозуміти, що для оздоблення кахель в осередку «з давніх давен» використовувалась підполивна мальовка. Принаймні, досліднику показувалися, за надписом, 120-літні (тобто, виготовлені приблизно в 1760-х роках) мальовані кахлі, узяті з печі в «старій» хаті пана Плюваки [9, с. 36]. Це твердження підкріплюється матеріалами інших гончарних осередків Дніпровського Лівобережжя. Справді, у середині XVIII ст., разом з проникненням в тамтешнє панське середовище стилю рококо, мальовані кахлі місцевого виробництва використовувалися для прикрашання печей панських садиб. Зокрема, загальновідомі споруди з будинку духовної особи в м. Козелець і сестри гетьмана Кирила Розумовського Віри Дараган у садибі Покорщина [12, с. 101-114]. Орнаменти котелевських кахель другої половини XIX ст. можна уявити за численними зразками збереженими в музейних колекціях, і фотографіями виробів Пилипа Явдака із сусіднього с. Лазьки. Вони були розмальовані пензликом зеленою,

темнокоричневою і червоно-коричневою фарбами рослинними («букети» з квітами і ягідками, «гілочки»), геометричними (розділені радіальними відрізками кола) й орнітоморфними (птахи біля стилізованого дерева) елементами [7, с. 150-151].

Як орнаментували в Котельві посуд до початку XIX ст., дослідник інформації не навів. Із розповідей інформаторів зрозуміло, що і лисковані й мальовані підполивні орнаменти, якими прикрашався котелевський посуд на початку 1880-х років, з'явилися на ньому близько 1830-х років. Першим у Котельві димлені («сизі») вироби почав робити за близько 50 років до експедиції Твердохлебова Роман Лазько. Чумаки Микола Коваленко першим почав возити їх у Таганрог і Ростов [9, с. 31]. Саме на споживачів із донських земель, виготовляючи такі вироби, орієнтувалися котелевські гончарі. Бо «сизі горшки дуже цінилися чумаками, через вдалий їх збут у донських місцинах» [9, с. 34]. Очевидно, дещо пізніше в Котельві Кирило Шульга почав створювати полив'яні миски (про це свідчив 48-річний гончар Іван Федорович Шульга). До нього ці вміння були відомими «одному гончарю в с. Миські Млини біля Опішного». А перша по часу «скушниця до полив'яних мисок» була баба Майорка з м. Більськ. Від якої цю справу перейняли інші гончарі Більська й навколишніх поселень [9, с. 31].

Димлений посуд прикрашався орнаментами, прогладженими за допомогою «точильних брусків», «скляних пробок», «шматків пляшок», «кременів» [9, с. 34]. Здійснювали ці операції «хлопець або баба» [9, с. 35]. Мальований покривали червоним («червінькою») чи білим («побілом») ангобами. Потім ставили на круг і за допомогою «ріжка» робили концентричні смуги й «квітки», розтягуючи ангоби «булавкою» (мал. 5). Такі миски називалися «шаброваними». Більш умілі майстри (зокрема, згаданий вище Іван Шульга) за допомогою пензликів створювали «розписні» миски, малюючи на них фрукти, овочі, птахів, рибу, дерева, ножі, вилки й т. ін. [9, с. 34]. Де взялися в гончарстві Лівобережної України останні малюнки, Олександр Твердохлебов інформації не навів. Але про це відомо з праці керамолога Івана Зарецького, присвяченій гончарству сусіднього Опішного. Дослідник, за матеріалами експедиції 1893 року, свідчив, що риба й півень в тамтешній мальовці – «недавній прийшлий елемент, занесений гончарями від херсонських і таврійських гончарів німців-колоністів» [3, с. 61]. Очевидно, корені аналогічних котелевських орнаментів були такими ж.

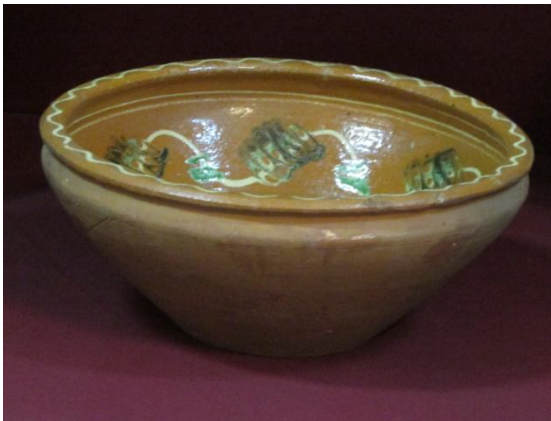


Рис. 5. «Шабрована» миска. Глина, гончарний круг, ангоб, полива. Сл. Котельва, Полтавщина(?) Кін. XIX – поч. XX ст. (?) Експозиція Харківського історичного музею імені М. Сумцова

Таким чином, за єдиними більш-менш детальними описами орнаменталістики кераміки кількох гончарних осередків Харківської губернії XIX ст., які опублікували в першій половині 1880-х років Олександр Твердохлебов і Лев Соколовський помітна динамічність і полілінійність її розвитку. Зокрема, поява в 1830 – 1880-х роках у давньому гончарному осередку, слободі Котельва, нових способів орнаменталістики кераміки відбувалася за активної участі чумаків. Сягаючи південних областей України й Подоння, вони розширили ринок збуту котелевської гончарної продукції. Гончарі ж, намагаючись пристосуватися до потреб нових покупців, увели до орнаменталістики нову техніку й елементи. Сам чумакував, возивши посуд до середини 1850-х років, і Федір Лихацький із нового гончарного осередку – хут. Гаврилівка [8, с. 55]. Інші гончарні центри (наприклад, Охтирка) на той час трималися власної ринкової ніші, виготовляючи полив'яні вироби без мальованих оздоб.

У майстерні одного з гончарів новоствореного гончарного осередку – слободи Горохуватка – Леонтія Ткачова законсервувався спосіб орнаментатії посуду, що в інших гончарних осередках Слобожанщини на початок 1880-х років втратив значення – фляндрівка. Інші ж гончарі цього населеного пункту й сусіднього хутора Гаврилівка вживали модну на той час підполивну мальовку. До речі, термін «мода» щодо орнаментатії кераміки Лівобережної України вперше було вжито саме наприкінці XIX століття (1893 р.). Іван Зарецький, який, вивчаючи гончарство Полтавщини, ставив перед собою завдання віднайти в ньому стародавні риси, зробив висновок, що: «криме местных изменений в малевке, для нея еще бывает своя особая мода, как видно скоро переходящая» [3, с. 61]. Звичайно, ця мода в народних ремеслах була обумовлена наявністю попиту на певну групу продукції. Наприклад, не випадково саме в гончарів Куп'янщини, одних із перших на території Дніпровського Лівобережжя, було етнографічно зафіксовано виготовлення горщиків для квітів, орнаментованих своєрідним узором. Річ у тому, що в XIX ст. Харків почав перетворюватися на справжнє індустріальне місто, транслюючи навколо міську культуру. Саме на носіїв цієї культури і була орієнтована невикористована до цього орнаментатія посуду для квітів.

Більшість орнаментів, що використовувалися для оздоблення полив'яної кераміки XIX ст., у досліджуваних осередках були інноваційними: з'явилися шляхом запозичень у цьому ж таки столітті. За винятком котелевських кахель, орнаментатія яких була введена до гончарства в попередньому столітті. Вхідження в нові умови існування суспільства, конкуренція, що зростала, і розширення ринку збуту викликали намагання більшість майстрів охарактеризованих вище гончарних осередків виокремити свою продукцію серед іншої (в тому числі – за допомогою багатшої, різноманітнішої орнаментатії). Орнаментатія тогочасного посуду невпинно трансформувалася внаслідок спроб, через підвищення візуальної привабливості продукції, застосування модних і потрібних споживачеві елементів, мотивів і технік, подолати конкуренцію інших майстрів, які працювали в цьому сегменті ринку.

Література

1. Данченко Л. Народна кераміка Наддніпрянщини / Л. Данченко – К. : Мистецтво, 1969. – 140 с.
2. Данченко Л. П. Народна кераміка Середнього Подніпров'я / Л. П. Данченко. – К. : Мистецтво, 1974. – 189 с.
3. Зарецкий И. А. Гончарный промысел в Полтавской губернии / И. А. Зарецкий. – Полтава : типо-литограф. Л. Фришберга, 1894. – 3 нен., II, 126, XXIII, VI. – 11 с.
4. Коваленко О. Про особливості глиняного посуду XVIII століття полтавського гончарного осередку / О. Коваленко // Українська керамологія. – Опішне : Українське Народознавство, 2011. – Кн. III. – Т. 1. – С. 67-78
5. Метка Л. Гончарство Слобідської України в другій половині XIX – першій половині XX століття / Л. Метка. – Полтава : ТОВ «АСМІ», 2011. – 240 с.
6. Одинцова С. Гончарство Ізюмщини / С. Одинцова // Окремий відтиск (?). – Місце невідоме, рік невідомий. – С. 38-43, XI іл.
7. Пошивайло О. Етнографія українського гончарства / О. Пошивайло. – К. : Молодь, 1993. – 408 с.
8. Соколовский Л. Гончары в Купянском уезде в 1880 году / Л. Соколовский // Труды комиссии по исследованию кустарных промыслов Харьковской губернии. – 1885. – Вып. III. – С. 33-57.
9. Твердохлебов А. Гончарный промысел в Ахтырском уезде в 1881 году / А. Твердохлебов // Труды комиссии по исследованию кустарных промыслов Харьковской губернии. – X., 1883. – Вып. II. – С. 1-52
10. Ханко О. В. Полтавський гончарський осередок у контексті новітніх досліджень / О. В. Ханко // Археологічний літопис Лівобережної України. – Полтава, 2000. – Ч. 1/2. – С. 54-66.
11. Чміль Л. В. Орнаменты подглазурной росписи на посуде Среднего Поднепровья XVII – начала XIX веков / Л. В. Чміль // Культура русских в археологических исследованиях. – Омск; Тюмень; Екатеринбург : Магеллан, 2014. – Т. II. – С. 107-117.
12. Шероцкий К. Очерки по истории декоративного искусства Украины / К. Шероцкий. – К. : Тип. «С. В. Кульженко», 1914. – 141 с.

УДК 39 (477.52/.62): 930.1

Н. В. Аксьонова
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

ІСТОРИКО-ЕТНОГРАФІЧНИЙ РЕГІОН СЛОБОЖАНЩИНА В ІСТОРИОГРАФІЧНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ

Стаття присвячена огляду наявних історіографічних робіт, які характеризують етнографічні джерела та етапи етнографічного вивчення історико-етнографічного регіону Слобожанщина. Авторка приходить до висновку, що єдиним етнографічним регіоном українців, що не містить цілісного історіографічного дослідження, наразі є Слобожанщина.

Ключові слова: Слобожанщина, етнографічні дослідження, історіографія

Статья посвящена обзору имеющихся историографических работ, которые характеризуют этнографические источники и этапы этнографического изучения историко-этнографического региона Слобожанщина. Автор приходит к выводу о том, что единственным этнографическим регионом украинцев, который не имеет целостного историографического исследования является Слобожанщина

Ключевые слова: Слобожанщина, этнографические исследования, историография

The article provides an overview of the available historiographical works that characterize ethnographic sources and stages of ethnographic study of historical and ethnographic region Slobozhanschina. The author comes to the conclusion that nowadays Slobozhanschina is the only ethnographic region of Ukrainians which requires holistic historiographical research.

Key words: Slobozhanschina, ethnographic research, historiography

Етнографічні джерела і етнологічні дослідження Слобожанщини стають у сьогоденні об'єктом прискіпливої уваги і наукової інтерпретації як істориків, соціологів, мистецтвознавців, музикознавців, філологів, так і безпосередньо етнологів, які обрали предметом свого дослідження цей історико-етнографічний регіон. Історія етнографічних розвідок на Слобожанщині розглядалася в багатьох роботах, які присвячені інституалізації досліджень етносів як в Російській імперії [29; 1], так і в площині українознавчих студій зокрема [13; 14; 17; 12].

У більшості з цих робіт мова йшла про етапи становлення етнографічної думки, а не характеризувався стан дослідження певного регіону. Історіографічний огляд етнографічної спадщини Слобожанщини розглядався здебільшого у площині функціонування певної установи чи діяльності видатної особи.

На відміну від інших історико-етнографічних регіонів України, безпосереднє вивчення процесу етнографічного дослідження Слобожанщини не стало об'єктом наукового пошуку. Майже усі регіони українських земель мають комплексні історико-етнографічні дослідження з історії розвитку етнографічного пошуку на своїх теренах, більшість з цих досліджень дисертаційні. Перерахуємо здобутки вітчизняної науки щодо історіографічних робіт, що присвячені окремим історико-етнографічним регіонам, як то Бойківщина [22], Лемківщина [15], Гуцульщина [3; 18], Полісся [8; 10], Волинь [16], Поділля [4; 5; 7], Буковини [21; 24], Закарпаття [35].

Поряд з історико-етнографічними регіонами історіографічні дослідження намагаються охопити й історико-географічні регіони. Наприклад, дисертаційне дослідження Віри Білоус стосується проблематики етнографічного дослідження українських земель під владою Австро-Угорщини [6]. Дослідженню етнографії Пряшівщини присвячена дисертація Петра Леню [23]. Декілька досліджень містять огляд історіографії українців Степової України [9; 36; 37], усіх етносів Криму [25; 26].

Безумовно, це не повний перелік усіх історіографічних розвідок, які ми маємо щодо вивчення етнографічного дослідження найбільших історико-етнографічних регіонів українців, але потрібно

констатувати появу в останнє десятиліття глибокої зацікавленості темою історії етнографічних досліджень на всій території України. Слобожанщина наразі позбавлена узагальнюючої праці, в якій би систематизувалися наукові доробки з перших етнографічних записів і до новітніх ґрунтовних узагальнюючих праць. Маємо гостру потребу заповнити цю білу пляму щодо узагальнення етапів і напрямів етнографічних досліджень Слобожанщини. Більшість наявних статей і дисертаційних досліджень, що містять огляд історіографії проблеми, торкаються здебільшого окремих регіонів краю або окремих напрямів етнографічного дослідження [2]. Це ніяким чином не створює цілісної картини етапів й поступів етнографічного дослідження Слобожанщини.

Першою історіографічною розвідкою з етнографії Слобожанщини став огляд праці Г. Калиновського, що неодноразово передруковувалася, «*Описание свадебных украинских простонародных обрядов, в Малой России и в Слободской Украинской губернии, также и в великороссийских слободах, населенных малороссами, употребляемых, сочиненное Григорием Калиновским*» (1777 р.) Володимиром Горленком. Він у статті «*Сто семь лет южнорусской этнографии*» високо оцінив і відніс її до перших праць саме з української етнографії [11].

Вдалою спробою розпочати комплексне дослідження цієї проблеми потрібно вважати кандидатську дисертацію Миколи Дяченка «*Этнографические исследования Слободской Украины в XVIII – первой половине XIX ст. (Историко-этнографическое исследование)*» [20]. Дисертаційне дослідження торкалося тільки початкового етапу дослідження краю. Безумовно робота не вирішила усіх білих плям етнографічного дослідження регіону, навіть в рамках досліджуваного періоду.

Більш широко поглянути на формування етнографічних знань щодо Слобожанщини автор спромігся у своїй невеликій розвідці, що довгий час була чи не єдиним дослідженням з історіографії етнографічної спадщини краю [19].

Найновітнішому періоду проведення етнографічних розвідок на території Слобожанщини присвячено одразу дві статті, які перегукуються між собою Наталії Олійник [27] і Валентини Сушко [32]. Перша з робіт подає історію утворення Спільки етнологів та фольклористів м. Харкова, започаткування ними експедиційної роботи, просвітницької та педагогічної роботи серед школярів. У роботі Валентини Сушко подається коротка історія етнографічних досліджень на терені регіону в XIX і XX ст. Вона детально зупиняється на експедиційних дослідженнях останніх 20 років, що були проведені як Спількою етнологів та фольклористів м. Харкова (розглядається кожна з експедицій «Муравський шлях» та опубліковані матеріали експедицій), так і виїзних експедицій Інституту мистецтвознавства, фольклористики та етнології НАН України (1996, 2001, 2003 рр.). Виходячи з цього, дослідницею піднімається проблема створення загальної бази даних щодо етнографічної спадщини Слобожанщини [32, с. 32].

Усіх періодів дослідження Слобожанщини торкається ще одна ґрунтовна стаття Валентини Сушко [33]. Ця робота стала першою спробою узагальнити відомості щодо етнографічних пошуків на Слобожанщині від перших спроб до сьогодення на усій її території. Оскільки поставлена мета виходить за межі розміру статті, то робота носить есеїстично-описовий характер і не охоплює усі сторони етнографічно-етнологічних досліджень Слобожанщини. Не дивлячись на заявлену тему, дослідниця розглядає у своїй роботі здебільшого етнографічну джерельну базу Слобожанщини і не критикує аналітично-етнологічні роботи. Потрібно відзначити, що в статті вперше аналізуються історіографічні дослідження Миколи Дяченка. Дуже поверхово означаються етапи етнологічного вивчення краю, в яких подаються критично-аналітичні роботи, що характеризують джерела з етнографії слобожан, як то «*Этнографические исследования Василия Федоровича Зуева*» Миколи Степанова [31]. Приділялася увага видатним етнографам-аматорам Петру Іванову та Василю Бабенку, але без жодного посилання на наукове опрацювання їхньої діяльності. Надається поверхова оцінка діяльності таких інституцій як ХІФТ, зокрема Етнографічному музею при товаристві, Музею Слобідської України ім. Г. С. Сковороди, Науково-дослідчої катедри історії культури України ХІНО, експедиції «Муравський шлях» (без посилання на дослідження), в яких докладно вивчаються етнографічні доробки цих установ. Під час вивчення сучасного стану етнологічних досліджень Валентина Сушко робить висновок, що «*значним недоліком етнографічних студій на Слобожанщині є відсутність спеціальної профільної наукової установи в регіоні*» [33, с. 138].

Негативною тенденцією сучасних історіографічних досліджень є те, що етнологи Слобожанщини впевнено вважають себе першопрохідцями в терені етнографічної спадщини краю і нехтують посиланнями на праці своїх попередників.

Наприклад, історіографія етнографічних досліджень XVIII ст. стала об'єктом прискіпливої уваги Оксани Ятищук [37]. У своїй роботі вона констатує актуальність поставленої проблеми історичного вивчення досліджень XVIII ст., але розглядає її в контексті виключно джерелознавчого огляду, нехтуючи не тільки доробком з історіографії Миколи Дяченка [20], а й більшістю ґрунтовних досліджень, які характеризують джерела з етнографії Слобожанщини XVIII ст. [30]. Не містить історіографічного огляду й інша стаття цієї дослідниці *«Дослідження з етнографії Слобожанщини у XVIII ст.»*, в якій зазначається, що праці науковців з приводу етнографічного дослідження Слобожанщини до сьогодні «*обмежувалися лише короткими бібліографічними оглядами, бібліографічними описами та розглядом окремих етнографічних публікацій*» [37, с. 310].

З поверхово-описовим поглядом на проблему ми стикаємося у статті цієї ж таки дослідниці *«Етнографічне дослідження Слобідської України в першій половині XIX ст.»* [40, с. 245-247]. Стаття подає детальну оцінку етнографічного доробку на терені слобожанської етнографії Василя Каразіна, Олександра Склабовського, Олександра Дмитрюкова (не розглядається при цьому його *«Опис демонологии малоросиян»*, Ізмаїла Срезневського). У своєму дослідженні авторка оминає критичні зауваження щодо наукової діяльності останнього з боку Володимира Гнатюка і Катерини Грушевської, не спирається у своїй роботі на жодне сучасне дослідження етнографічної спадщини усіх цих дослідників. Історія етнографічного дослідження Слобожанщини доведена лише до першої третини XIX ст. Також О. Ятищук робить висновок про науковий рівень етнографічних джерел Слобожанщини початку XIX ст. як таких, яким притаманна *«побутуюча у цих дослідженнях форма викладення культурно-побутового матеріалу у виді розповіді, простого опису значно принижувала науковий бік цих досліджень»* [40, с. 247].

Окремішно пані Ятищук досліджує в якості етнографічного джерела (без оформлення посилань) публіцистичні твори Григорія Квітки-Основ'яненка як то *«О слободских полках»*, *«Основание Харькова»*, *«Татарские набеги»*, особливо цикл статей про Харківську губернію *«Сведения о Харьковской губернии»* і не пропонує ознайомитися з вельми потужними науковими доробками щодо етнографізму творчості письменника. Відсутність у цій історіографічній статті огляду діяльність попередників на терені вивчення питання етнографічної спадщини Григорія Федоровича досить дивне, оскільки сама авторка є поважним етнологом-дослідником творчості Квітки-Основ'яненка [41].

Дуже схожа за своїм матеріалом із попередньою інша стаття цієї ж авторки *«Розвиток етнографічних знань Слобідської України в XIX ст.»* [39]. У ній дослідниця нехтує посиланнями на роботи, що вже відкривали для наукового загалу цю тему, до того ж без ґрунтовних пояснень огляд опублікованих джерел з етнографії Слобожанщини XIX ст. доводиться лише до праці Вадима Пассека *«Очерк Харьковской губернии»* (1839), зовсім оминається характеристика доробку Григорія Квітки-Основ'яненка.

Справжнім проривом мала би стати стаття Олени Піскун із заявленою назвою *«Основні етапи й аспекти дослідження історико-етнографічного регіону «Слобожанщина»»*, але авторка висвітлює чомусь не етапи етнографічного дослідження, а розглядає хвилі заселення цього історико-етнографічного регіону. Вельми уривчасто і непослідовно дослідниця згадує своїх попередників на терені етнографії Слобожанщини, зокрема характеризується доробок лише М. Сумцова та Д. Багалія, натомість дослідження інших науковців проходять повз увагу дослідниці. Авторка не подає жодного посилання на новітні етнографічні дослідження Слобожанщини. У статті не розмежовуються історичні та етнографічні дослідження, знехтувано історіографічними працями, що торкаються етапів етнографічного дослідження Слобожанщини, окрім однієї з робіт Валентини Сушко [28].

Маємо констатувати, що на цих зовсім неповних розвідках з історії етнографічного вивчення Слобожанщини і закінчується науковий пошук у напрямі опису етнографічного дослідження Слобожанщини як цілісного історико-етнографічного регіону. Попри наявні недоліки й помилки,

маємо констатувати, що короткі історіографічні статі Валентини Сушко щодо етнографічних досліджень Слобожанщини наразі є найвагомішими та найповнішими з наявних. Такий стан речей вимагає повноцінного наукового комплексного дослідження як джерельної бази етнографічного доробку Слобожанщини, так і ретельного огляду надбання кожного із слобожанських етнографів.

Література

1. Азадовский М. К. История русской фольклористики. В 2 т. Т. 2 / М. К. Азадовский. – М., 1963. – 363 с.
2. Аксьонова Н. В. «Українська» та «російська» Слобожанщина: політичні кордони історико-етнографічного регіону / Н. В. Аксьонова // Етнічна історія народів Європи. – 2013. – Вип. 33. – С. 113-119.
3. Арсенич П. І. Історіографія етнографічного дослідження Гуцульщини // Гуцульщина: історико-етнографічне дослідження. – К., 1987. – С. 10-22
4. Баженов Л. В. Поділля в працях дослідників і краєзнавців XIX – XX ст.: Історіографія. Бібліографія. Матеріали / Л. В. Баженов. – Кам'янець-Подільський, 1993. – С. 20-30
5. Батирева І. М. Традиційна культура Поділля у дослідженнях другої половини XIX – початку XX ст.: Автореф. дис. ... канд. іст. наук. 07.00.05 – етнологія / І. М. Батирева. – К., 2006. – 16 с.
6. Білоус В. Етнографічні дослідження на західноукраїнських землях у третій чверті XIX ст. / В. Білоус. – Л. : Ахіл, 2000. – 187 с.
7. Божко Л. М. Етнографічні дослідження Поділля у 20м-30-х роках XX ст. : Автореф. дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.05 – етнологія / Л. М. Божко. – К., 2010. – 20 с.
8. Бондарчик В. К. Полесьє в историографических исследованиях и источниках / В. К. Бондарчик, Е. И. Матейко // Полесьє. Матеріальна культура. – К., 1988. – С. 8-27.
9. Гасиджак Л. І. Процеси трансформації етнокультури українців Донеччини (кінець XX – початок XXI ст.): Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.05 / Л. І. Гасиджак ; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2009. – 16 с.
10. Гілевич І. Українська етнографічна наука у першому воєнному десятилітті та польові дослідження Полісся / І. Гілевич // Вісник Львівського університету. Сер. Історична. – 2008. – Вип. 43. – С. 34-53
11. Горленко В. Сто сем лет южнорусской этнографии / В. Горленко // Киевская старина. – 1884. – № 3. – С. 505-507
12. Горленко В. Ф. Історія української етнографії / В. Ф. Горленко, Р. Ф. Кирчів. – К., 2005. – 400 с.
13. Горленко В. Ф. Нариси з історії української етнографії та російсько-українських етнографічних зв'язків / В. Ф. Горленко. – К., 1964. – 248 с.
14. Горленко В. Ф. Становление украинской этнографии кон. XVIII – первой половины XIX ст. / В. Ф. Горленко. – К., 1968. – 214 с.
15. Гошко Ю. Історіографія етнографічних досліджень Лемківщини / Ю. Гошко, М. Мушинка // Лемківщина. Т. 1: Матеріальна культура. – Л., 1999. – С. 13-22.
16. Дмитренко А. Етнографічні дослідження Волині і Західного Полісся в другій половині XIX – першій третині XX століття: становлення наукової методики / А. Дмитренко // Етнічна історія народів Європи. – К., 2005. – Вип. 20. – С. 15-21
17. Дмитренко М. Українська фольклористика другої половини XIX століття: школи, постаті, проблеми / М. Дмитренко. – К., 2004. – 383 с.
18. Дмитрук І. Ф. Гуцульщина в етнографічних дослідженнях кінця XIX – початку XXI ст. : Автореф. дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.05 – етнологія / І. Ф. Дмитрук. – Івано-Франківськ, 2009. – 20 с.
19. Дьяченко М. Т. Етнографічні дослідження на Слобідській Україні / М. Т. Дьяченко // Народна творчість та етнографія. – 1972. – № 1. – С. 48-54
20. Дьяченко Н. Т. Этнографические исследования Слободской Украины в XVIII первой половине XIX веков (историко-этнографическое исследование): Автореф. дис. ... канд. истор. наук 07.00.05 – этнография / Н. Т. Дьяченко. – К., 1971. – 22 с.
21. Жуковський А. Джерела та історіографія Буковини / А. Жуковський // Матеріали V конгресу Міжнар. асоціацій українців. Історія: Зб. наук. статей. Ч. 2. – 2004. – С. 391-401.
22. Кирчів Р. Ф. Етнографічне дослідження Бойківщини. – К., 1978. – 173 с.
23. Леньо П. Ю. Становлення і розвиток етнологічної науки в Словаччині (основні етапи, напрями, проблеми): Автореф. дис. ... канд. істор. наук : спец. 07.00.05 – етнологія / П. Ю. Леньо. – К., 2008. – 20 с.
24. Мойсей А. А. Румунські дослідники традиційної культури і побуту населення Буковини другої половини XIX – початку XX ст.: Автореф. дис. ... канд. істор. наук. 07.00.05 – етнологія / А. А. Мойсей. – Івано-Франківськ, 2005. – 21 с.

25. Мусаєва У. К. Історико-етнографічне вивчення народів Криму в 20-х – на початку 30-х рр. ХХ століття: Автореферат дис. ... канд. іст. наук 07.00.06 – історіографія, джерелознавство та спеціальні історичні дисципліни / У. К. Мусаєва. – Дніпропетровськ, 2004. – 18 с.
26. Непомнящий А. А. Научное изучение этнографии народов Крыма в начале ХХ века // Археология та етнологія Східної Європи : Матеріали і дослідження: Збірка наук. робіт, присвячена 135-річчю Одеського держ. ун-ту імені І. І. Мечникова. – Одеса, 2000. – С. 119-134.
27. Олійник Н. Діяльність спілки етнологів та фольклористів м. Харкова / Н. Олійник // Українська культура: проблеми і перспективи: матеріали науково-практичної конференції присвяченої Року культури в Україні 28 жовтня 2003 р. – Х., 2004. – С. 15-20
28. Піскун О. О. Основні етапи й аспекти дослідження історико-етнографічного регіону «Слобожанщина» / О. О. Піскун // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. Сер. : Історія та географія. – 2012. – Вип. 44. – С. 157-160. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpkhnpu_ist_2012_44_39
29. Пыпин А. Н. История русской этнографии. Т. III. Этнография малорусская / А. Н. Пыпин. – СПб., 1891. – 425 с.
30. Савченко Ф. Етнографічно-економічна анкета ХVІІІ віку на Слобожанщині / Ф. Савченко // Первісне громадянство та його пережитки на Україні. – 1929. – Вип. 3. – С. 119-123.
31. Степанов Н. Н. Этнографические исследования Василия Федоровича Зуева // Труды Института этнографии им. Н. Н. Миклухо-Маклая. Новая сер. – 1956. – Т. 30, вып. 1. – С. 181-182.
32. Сушко В. А. Етнографічні дослідження Слобожанщини на початку ХХІ ст. / В. А. Сушко // Українська культура: проблеми і перспективи: матеріали науково-практичної конференції присвяченої Року культури в Україні 28 жовтня 2003 р. – Х., 2004. – С. 29-39; Сушко В. А. Етнографічні дослідження Слобожанщини на початку ХХІ ст. / В. А. Сушко // V Культурологічні читання пам'яті Володимира Подкопаєва «Культурологічний дискурс сучасного світу: від національної ідеї до глобалізаційної цивілізації» : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., [Київ, 1-2 червня 2007 р.]. – Режим доступу: http://www.culturalstudies.in.ua/sekcia_s_s2_8.php.
33. Сушко В. Слобожанщина в етнологічних дослідженнях ХVІІІ- ХХІ ст. / В. Сушко // Етнічна історія народів Європи. – 2006. – Вип. 21. – С. 136-140.
34. Федака П. П. Історія етнографічного вивчення Закарпаття в українській крайовій періодиці другої половини ХІХ – першої половини ХХ ст.: автореф. дис. ... канд. істор. наук. 07.00.01 – історія України / П. П. Федака. – Ужгород, 2008. – 20 с.
35. Шушляннікова Н. Історіографічний нарис дослідження етнокультурних процесів на Херсонщині кінця ХVІІІ-ХХ ст. / Н. Шушляннікова // Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. – 2008. – Серія 6: Історичні науки. – Вип. 6. – С. 124-130.
36. Якиминська Л. Історико-етнографічні дослідження Степового Побужжя: історіографічний аналіз / Л. Якиминська // Волинські історичні записки. – 2009. – № 2. – С. 180-186.
37. Ятищук О. Дослідження з етнографії Слобожанщини у ХVІІІ ст. / О. Ятищук // Україна-Європа-Світ: Міжнародний збірник наукових праць. Сер. Історія, Міжнародні відносини. – Тернопіль, 2010. – Вип. 5. – Ч. 1. – С. 310-317.
38. Ятищук О. Історіографія етнографічного дослідження Слобожанщини ХVІІІ ст. / О. Ятищук // Наукові записки Тернопільського національного університету ім. Володимира Гнатюка. Сер. Історія. – 2009. – Вип. 1. – С. 185-189.
39. Ятищук О. Розвиток етнографічних знань Слобідської України в ХІХ ст. / О. Ятищук // Наукові записки Тернопільського національного університету ім. Володимира Гнатюка. Сер. Історія. – 2010. – Вип. 2. – С. 292-296.
40. Ятищук О. В. Етнографічне дослідження Слобідської України в першій половині ХІХ ст. / О. Ятищук // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Сер.: Історія, 2008. – Вип. 1. – С. 245-247.
41. Ятищук О. В. Побут та звичаї українського народу в творчості Г. Ф. Квітки-Основ'яненка : Автореф. дис. ... канд. іст. наук: 07.00.05 – етнологія / О. Ятищук. – Л., 2009. – 18 с.

REVIEWS



**Death, burial and cemeteries in early medieval Chersonese-Cherson:
A new book about funeral traditions and ceremony in a provincial
Byzantine town**

Фомин М. В. П

огребальная традиция и обряд в византийском Херсоне (IV-X вв.)
[Funeral Traditions and Ceremonies in the Byzantine Cherson (Fourth to
Tenth Centuries)]. – X. : Коллегиум, 2011. – 290 с.

This new book about the Byzantine Chersonese–Cherson in the Crimea was prepared on the basis of M. V. Fomin's dissertation, which was submitted for the degree of Candidate of Historical Sciences at Karazin Kharkiv National University on 12 May, 2010 [9; 2, с. 542-545; 3, с. 118-119]. The work that has brought to scholarly attention the funeral traditions in Chersonese–Cherson in the fourth to tenth centuries, as the M. V. Fomin notes in his historiographical overview (p. 26), was S. B. Sorochan's article «Tomb-Building in the Byzantine Cherson (VI-X c.)» [8]. This article was also included in the collective monograph on the history of the early medieval Byzantine Cherson, in the part on «Death in Cherson» [7, с. 1031-1095].

Arguing for the topicality of his research, M. V. Fomin rightly stresses the fact that during «the whole history of scientific excavation, work has focused primarily on the ancient necropolis, while the medieval cemetery remained without proper attention» (p. 6). Meanwhile, research on «the funeral rites and traditions, their development, structure, transformation and spatial location» can «give an opportunity to trace the fundamentally important changes in the life of the city during the transition from the late antiquity to the Middle Ages... [and] the religious, social, political, economic, ethnic developments that occurred within a specific Romaioi center» (p. 5).

In the first section of the book the author characterizes the historiography of the problem, its source base, methodology, and methods (p. 10-37). His survey of the historiography (p. 11-29) confirms the researchers' privileging of the late antique and early Christian materials. A large majority of research does not go beyond the period between the fourth and sixth centuries. Even in this chronological framework, first, scholars do not cover the entire mass of funeral monuments and, second, funeral remains are considered mainly in the context of a few traditional controversies: about the time of the emergence of the early Christian community, the dating of the hand-painted crypts, etc. Seventh to tenth-century materials were studied, besides the already mentioned S. B. Sorochan, by A. L. Jacobson [10], whose findings (especially regarding this subject) are significantly outdated and need revision.

It should be noted that in his overview M. V. Fomin does not mention the important publication *Crimea, North-East Black Sea Region and Transcaucasia in Middle Ages: Fourth to Thirteenth Centuries* [5] in the fundamental series *Archeology from Ancient Times to the Middle Ages* in 20 volumes, in which sections about Cherson, including the character of the funerals [5, с. 24, 25, 51] were prepared by A. I. Aybabin. One would also do well to consider the dissertation of O. V. Latysheva, prepared under the supervision of S. B. Sorochan and defended on 29 May, 2009 [6; 4, с. 83-85; see also: 1]. Subsection 4.5 of that work deals with issues related to funerals and 5.4 discusses the features of the memorium and martyrism cults in Cherson. However, the points that O. V. Latysheva raises only in passing because they fall outside her main subject M. V. Fomin considers in depth, employing the whole range of currently available sources.

In his overview of the sources, Fomin focuses primarily on the artifacts and data of numismatics, written sources (mostly hagiographic), epigraphy, and anthropological materials (p. 29–37).

In the second chapter, «The Funerary Tradition and Funerals in the Early Christian Chersonese (Fourth and Fifth Centuries)» (p. 38-120) M. V. Fomin analyzes first of all the emergence of the early Christian cemetery and the formation of Christian funerary customs and traditions. The Christian cemetery appeared on the same territory as the late-antique necropolis and included three cemeteries – Western, Southern, and South-Eastern. They used the same types of funerary constructions as before: collective crypts and separate individual graves of different types. Fomin's calculations on the basis of the generalization of the currently known archeological materials are significant. The most popular were regular soil graves – 82 % of the general number of graves. 15 % were crypts, and about 2,5 % were graves with a side-cave at the bottom. Fomin's analysis of the grave goods is also important (p. 58, 78–82). Of interest is his conclusion about the loss of their significance due to the expansion of the tradition of collective burials at the churches to which the deceased belonged (p. 78). Most probably, the disappearance of grave stones can be related to the Christian views of death as a person's birth to the «life eternal» (p. 82-87), widespread among the citizens of Chersonese, which the author considers in the next section.

The most important are the sections 4 and 5, which deal with the formation of the sacral space of the early Christian necropolis at Chersonese and the establishment and expansion of early Christian funerary traditions during the fourth and fifth century (p. 87–120).

Finally, the most significant part of the book from the scholarly point of view is the third chapter, «The Funerary Tradition and Graves in Byzantine Cherson in the Sixth to Tenth Centuries» (p. 121–202). This period rarely attracts the researchers' attention and, while the late antique and early Christian parts of the urban necropolis formation have been intensively studied, the issues related to the development of funerary traditions and the functioning of the urban cemeteries already after the expansion, victory and strengthening of Christianity in Cherson have been almost entirely neglected. It is no wonder that the archeology of burials is barely mentioned in the archeological essays on the eighth to ninth-century Cherson, as well as on the period from the tenth to the first half of the thirteenth centuries, in the already cited work *Crimea, North-East Black Sea Region and Transcaucasia in the Middle Ages: Fourth to Thirteenth Centuries* [see: 5, c. 64–67, 82–86].

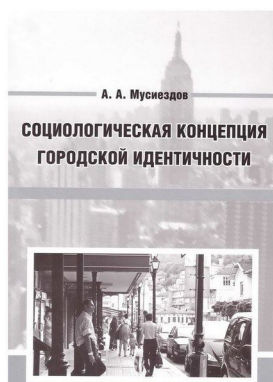
One of the most widespread burial constructions during those periods were still crypts, both those that had been in use since the late antique era and newly constructed ones. Some of them contained the remnants of tens and even thousands of bodies. The grave goods became substantially poorer, even though up to and including the sixth century burials contained items of everyday life, the simplest jewelry, and glass balzamaries. Of importance is the author's statement about the existence of a separate part of the urban cemetery to the south from the suburban cross-shaped Church of the Virgin Mary in Blachernae, where the representatives of the priesthood were mostly buried (p. 202). The bishops, priests, monks and sometimes nobility were buried in the chapels–kimeteries (special covered cemeteries) at the city's largest basilicas (p. 210).

The most controversial of M. V. Fomin's ideas is his assumption that, similarly to Constantinople, in Cherson «funeral processions and funerals were organized on the basis of contributions from ergasteries (shops) who had some tax inducements» (p. 209) and that there were approximately twenty of them (p. 182–183). It is unlikely that the unique situation characteristic of the capital of the Byzantine Empire could, without additional evidence and appropriate adjustments, be transposed on a provincial urban center. It can just as well be assumed that the expenses related to the organization of funerals were incurred by the families of the deceased.

On the whole, we are convinced by the scholar's main conclusion that «the Christian funerary tradition, equipment, and customs were completely formed in Cherson before the tenth century» (p. 202) and «the evolution of the Christian funerary customs and the related traditions came to an end» at that time (p. 211). In general, the book will be of interest to the students of not only the early medieval Crimean Chersonese–Cherson, but also other Byzantine provincial towns, because it contains a significant amount of material almost unknown to Western scholars.

1. Домановский А. Н. Диссертации по византистике, защищенные в Украине в 2007-2009 гг. (краткий обзор) / А. Н. Домановский // Мир Византии. Проблемы истории Церкви, армии и общества / Отв. ред. Н. Д. Барабанов, С. Н. Малахов. – Армавир ; Волгоград, 2011. – С. 220-267.
2. Домановский А. Н. Обзор диссертационных исследований по византистике, защищенных в Украине в 2009–2011 гг. / А. Н. Домановский, М. Е. Домановская // *Ῥωμαϊός*: сборник статей к 60-летию проф. С. Б. Сорочана // Нартекс. *Byzantina Ucrainensia*. – Т. 2. – X., 2013. – С. 531-579.
3. Домановський А. М. Проблеми візантиністики в дисертаційних дослідженнях, захищених в Україні у 2009-2011 рр. / А. М. Домановський, М. Є. Домановська // Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. – 2012. – № 1006. – Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки». – Вип. 15. – С. 109-140.
4. Домановський А. М. Проблеми візантиністики у дисертаційних дослідженнях, захищених в Україні у 2007–2009 рр. / А. М. Домановський // Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. – 2011. – № 939. – Серія: Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки. – Вип. 14. – С. 71-91.
5. Крым, Северо-Восточное Причерноморье и Закавказье в эпоху средневековья: IV-XIII века / Отв. ред. Т. И. Макарова, С. А. Плетнёва. – М., 2003.
6. Латишева О. В. Християнська церква та релігійне життя у візантійському Херсоні (VI-X ст.): Автореф. дис. ... канд. іст. наук / О. В. Латишева. – X., 2009. – 24 с.
7. Сорочан С. Б. Византийский Херсон (вторая половина VI – первая половина X в.). Очерки истории и культуры / С. Б. Сорочан. – Харьков, 2005.
8. Сорочан С. Б. Гробничное дело в византийском Херсоне (VI-X вв.) / С. Б. Сорочан // Боспорские исследования. – Симферополь, 2005. – Вып. 9. – С. 159-211.
9. Фомін М. В. Поховальна традиція та обряд у візантійському Херсоні (IV-X ст.): Автореф. дис. ... канд. іст. наук / М. В. Фомін. – X., 2010. – 20 с.
10. Якобсон А. Л. Раннесредневековый Херсонес. Очерки истории материальной культуры / А. Л. Якобсон // Материалы и исследования по археологии СССР. – 1959. – № 63.

A. M. Domanovsky



Review on *Мусиездов А. А. Социологическая концепция городской идентичности : [монография] / А. А. Мусиездов. – Х. : ХНУ имени В. Н. Каразина, 2013. – 372 с.*

In modern studies the interdisciplinary approach is becoming more and more important. It allows us to enrich substantially the views of researchers and methodological possibilities and to expand the number of using receptions and methods of extraction the information. In this context, we must remark the monograph of Kharkiv's sociologist A.A. Musiezdov, which is dedicated to studying the questions of urban identity, self-knowledge and self-understanding of citizens as active participants of an urban community. The problems the author raises are situated on the border between sociology, history, cultural study and philosophy. The theme of the monograph is almost new in the Ukrainian scientific field and it has many aspects and debating questions. That's why it is not accidentally that the author dedicates the main part of his book to outlining the history of forming contradictory views of the research on the questions connected with urban identity, construction and perception the image of the city from the 19 th to the beginning of 21 st. We supposed that the book comes out of the frames of sociology and fits the field of intellectual history.

The book consists of five chapters divided on 2-7 paragraphs. Some paragraphs consist of 2-7 subparagraphs. This structure of the text on the one hand facilitates the perception of the material, on the second hand made some subparagraphs very laconic. Each chapter is accompanied by a short introduction with a topical issue, and that involves a reader to the author's searching for the answer to the debating problems. The conclusion after chapters and paragraphs helps clearly understand the line of the author's thoughts, it forms a bridge between one theme and another.

The first chapter «Identity and territory: problematic field of searching urban identity» is dedicated to studying origin and evolution of the term «identity». And it is quite reasonable because it is impossible to start analyzing the sociologist conception «urban identity» without having a closer look at different approaches – logic, philosophic, psychologist – to personal identity. The author pays much attention to analysis of the terms he uses. He also appeals to etymology these words. It helps us get deep in the matter and to approximate to the narration of urban problems. Under the circumstances when on the one hand a person consider his territorial belonging to be logic and reasonable, and on the other hand the globalization is coming rapidly, the author asks – can we generally talk about the existence of urban identity (p. 40)?

The second chapter of the book is devoted exactly to these questions. It is named «City and urban identity as subject of sociological analyze». In this part, the author describes the points of sociological views. The author consistently leads the reader to problems of forming modern sociologist theory of urban identity. He begins with the conception of M. Weber, then deals with ideas of G. Simmel (p. 45-49), Chicago school sociology (p. 50-51) and the Soviet urban historiography of the cities (p. 52-59) and after that, he presents postmodern urban constructs of H. Lefebvre (p.61-63), M. Castells (p. 64-72), developments of the Lois-Angeles school sociology (p. 76-81) etc. We have to note that many of these authors are out of view in Ukraine. However we can only express regret that the variety of earlier works, for instance, M. Castells's one in urban search such as «City, Class and Power» (1978), «The City and the Grassroots: A Cross-cultural Theory of Urban Social Movements» (1983), which are also unknown for Ukrainian historians and urbanologists, do not became the object of analysis. And the book «The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process» (1989) is analysed only in connection with his later works about information society. Considering the genre of work the author could

have attracted the works about urbanologists and their heritage, for example, I. Susser «The Castells Reader on Cities and Social Theory» (2002) and joined the discussion in this monograph. Summing up, the author makes a reasonable conclusion that classical sociology has not got the idea «urban identity». However, he insists on using this term and offers to look for it in the sphere of culture (p. 95).

The third and the fourth chapters of the book named «Urban identity and urban society» and «Imaging of the city» are focused on detailed researching such aspects as interaction between city and society, establishment of cooperation in cities, origin of the urban space, which is created consciously by central power, cities actors etc. or springs up spontaneously. A. Musiezdov in this issue bases on the idea of B. Anderson about imaginary societies and analyses how urbanologists understand and solve who can «imagine» or «construct» urban identity. The author's attention to the conceptual issues and theoretical generalizations makes the text sometimes very rigorous. The text is overloaded with long phrases from urbanologists' works. However this academic style is offset in paragraphs 3.2 «The common language of the pavement: public space as interaction places of urban communities» (p. 120-128) and in the chapter 5 «Urban identity as subjective category». In our opinion they are possibly the most interesting parts of the monograph because of the use of vivid examples and metaphor (p. 132-133) about the interaction issues between a personality and an image of the urban identity. We must specially distinguish the detailed narration techniques, methods and conceptual aspects of the search by F. Znaniecki «The city in the Consciousness of Its Citizens» (1931; p. 272-280). The acquaintance with this lead researcher of the Chicago school sociology is very interesting for sociologists, historians and all of the scholars involved in the urban researches. We wish that such works, as for example «The new approaches to the historiography» by P. Burke, would be translated and published in Ukrainian. They would play an invaluable role because of new methods and approaches, which are acquiring the right to exist in modern Ukrainian humanities.

The analysis of the approaches expressed by the representatives of different schools, countries and continents allows A. Musiezdov to make conclusion about distinguishes in connections between a person and a city in the traditional and modern literature. According to the author, in traditional works «a city was imagined as a place where a community was formed, and it eliminates previous distinctions». In modern literature the author finds the next idea: «a city does not blur out the distinctions, but produces new ones, and free communication and interaction between citizens as a condition of forming a new society is more an ideology myth than a real fact» (p. 321). The author determines identity, first of all, as the feeling of individual's connection with a city and accordance with the specific but imagined options of urban life. And the most important aspect in feeling this belonging is not the common territory, but the psychological connection with urban environment, cultural differences and mutual interests of the citizens. Thereby A. Musiezdov comes to the conclusion that «images work when they influence the people's life, when they included in their everyday and symbolic practices. It occurs when they become an element of the culture, style and a way of life» (p. 321-322), when the interaction between different social groups of the city is established and the creative class is formed.

Finally we could point that this monograph contains a large number of researchers' names and theoretical concepts, so it would be desirable to make indexes of the names and issues in the end of the book – it will greatly simplify work with the book. The monograph of A. Musiezdov will be interesting for not only sociologist and other specialists in this field, but also for all of the readers who have ever wondered what a city is and why we perceive the citizens of other towns in such a different way.

PhD D. N. Chorniy
Master V. O. Nesterenko

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

ВІСНИК

Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна

ВИПУСК 21

Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки»

Збірник наукових праць

Українською, російською та англійською мовами

61022, Харків, майдан Свободи, 6,
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Формат 60x84/8. Ум. друк. арк.; Обл.-вид. арк. ... Тир. 100 прим. Зам. ...

Підписано до друку 29.12.2015. Папір офсетний.

Надруковано з макету замовника у ФОП Бровін О. В.
61022, м. Харків, вул. Трінклера, 2, корп. 1, к. 19. Тел.: 057 758 01 08

**Свідоцтво про внесення суб'єкта до Державного реєстру видавців та виготовників видавничої продукції
серія ДК 3587 від 23.09.09 р.**