

С. 20-21; 22. Обзор Подольской губернии за 1892 г. - Кам.-Под., 1893. - С. 27-28; 23. Масальский В. Виноделие в России. - СПб., 1890. - С. 5-6; 24. ЗИОСХЮР. - 1901. - №3-4. - С. 8; 25. Стилос Н. Кризис виноградарства и виноделия в России. - СПб., 1901. - С. 8. 26. Сельскохозяйственные и статистические сведения по материалам, полученным от хозяев. Вып. IX. Положение садоводства в России. - СПб., 1901. - С. 188-189. 27. ЗИОСХЮР. - 1886. - №2. - С. 65; 28. ДАОО. - Ф.22. - Оп.1. - Спр.68. - Арк.124. 29. Там само - Ф.22. - Оп.1. - Спр.113. - Арк.22; 30. Клаус. А. Наши колонии. Опыты и материалы по истории и статистике иностранной колонизации в России. - СПб., 1869. - Вып.1. - С.337-338; 31. Ремесла и промыслы Херсонской губернии. - Херсон, 1905. - С. 113; 32. Список населённых мест Херсонской губернии и статистические данные о каждом поселении. - Херсон, 1896. - С. 35; 33. Труды Комитета шелководства императорского Московского общества сельского хозяйства. Вып. X. - М., 1908. - С. 14; 34. Труды этнографическо-статистической экспедиции в Западно-Русский край. Материалы и исследования, собранные П.П.Чубинским. - СПб., 1872. - Т.7. - С. 316; 35. Описание Херсонской земской сельскохозяйственной и промышленной выставки 1890 г. - Херсон, 1891. - С. 106, 186, 202; 36. Кам'янець-Подільський міський державний архів. - Ф.228. - Оп.1. - Спр.186. - Арк.58-59; 37. Кустарные промыслы Подольской губернии. - Кам.-Под., 1916. - С. 313; 38. Дружинина Е.И. Вказана праця. - С. 304.

С.С.Богатчук

ПОЛІТИКА ЦАРСЬКОГО УРЯДУ ЩОДО БУДІВНИЦТВА ЗАЛІЗНИЧНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ У 80-90-Х РР. ХІХ СТ.

В історії України залізничний транспорт відіграє винятково важливу роль, адже від його розвитку значною мірою залежить динаміка соціально-економічних процесів і входження країни в систему світової торгівлі. Саме тому одним із важливих кроків Російської держави у ХІХ ст. була ліквідація приватновласницької монополії на залізничний транспорт, оскільки приватні залізниці не могли задовольнити економічні потреби держави. Особливо це проявилось під час Російсько-турецької війни 1877-1878рр

Слід відзначити, що названа галузь завжди була капіталомісткою. Приватники ж, не володіючи достатніми коштами, порушували умови будівництва, будували дешеві дерев'яні мости, клали рейки, які могли витримати лише легкі потяги. Прикладом недбайливого ставлення до будівництва залізничних колій є Тілігульська аварія, яка сталася у 1876 р. на Одеській залізниці. В результаті неї згорів військовий ешелон та загинула велика кількість людей. Були випадки, коли підприємці, доволіно встановлюючи тарифи на перевезення цукру на Курсько-Київській залізниці, неодноразово ставили під загрозу його постачання з Правобережної України в Центральні райони Російської імперії. Лише під тиском державної адміністрації ситуацію вдавалося виправляти¹.

Тому і виникла необхідність викупу приватних залізниць державою. Основною причиною цього стало фінансове банкрутство та розвал залізничного господарства і необхідність реорганізації та централізації залізничної мережі. Однак у зв'язку з великою залізничною мережею уряд не одразу погодився на такий крок.

Перший етап викупу залізниць державою припадає на 1880-1888 рр. Тоді було викуплено Харківсько-Миколаївську залізницю, необхідність одержавлення якої обумовлювалася не тільки великою фінансовою заборгованістю місцевого товариства, але й майбутнім будівництвом Західно-Донецької залізниці, яка межувала з Харківсько-Миколаївською. Правління акціонерного товариства Харківсько-Миколаївської залізниці вимагало від уряду безоплатної позики в 13 млн. крб. для відбудови залізничного господарства. Скарбниця погодилась на такі умови. Але на початку 1881 р. борг цього товариства збільшився до 18 млн. крб. і, як "безнадійний", погашувався державою. Одночасно уряд виплатив правлінню товариства 500 тис. крб. для погашення його приватних боргів. На початку 1881 р. Харківсько-Миколаївська залізниця стала власністю держави².

Поряд із ліквідацією приватної монополії на залізницях продовжується будівництво нових ліній. Основним районом побудови великих залізниць цього періоду

став Донецько-Криворізький басейн. Якщо у 60-70-х рр. XIX ст. залізничне будівництво тут проводилося в інтересах сільського господарства, то з 80-х рр. XIX ст. побудова залізничної мережі стала одним із найголовніших факторів розвитку важкої промисловості.

У 1881 р. Кабінет Міністрів затвердив положення про спорудження Криворізької дороги під керівництвом Міністерства шляхів сполучення. Її будівництво давало вихід донецькому кам'яному вугіллю на захід, в райони Південно-Західної, Харківсько-Миколаївської та Фастівської залізниць, для з'єднання Донецького басейну з Кривим Рогом, який славився покладами залізної руди³.

18 лютого 1882 р. Криворізьку залізницю за царським наказом перейменовують у Катерининську на честь імператриці Катерини II, засновниці м. Катеринослава. Урочисте відкриття цієї мережі відбулося 18 травня 1884р., загальна довжина її склала 469 км; на її спорудження було використано 21,5 млн. крб.⁴.

Спорудження Катерининської залізниці прискорило розвиток важкої промисловості на півдні Росії, відкрило доступ донецькому вугіллю до цукрових заводів Південно-Західного краю, а криворізькій руді - до металургійних заводів Царства Польського, наблизило Катеринославську губернію до портів Азовського та Чорного морів⁵.

Відкриття цієї залізниці прискорило розвиток металургійної промисловості. Швидкими темпами було збудовано Олександрівський завод (Запоріжжя), завод Південно-Російського Дніпровського металургійного товариства, Гданцевський завод товариства криворізьких руд⁶.

Другий етап одержавлення залізничного транспорту відбувався 1887-1892 рр. У цей період власникам залізниць, в тому числі іноземним акціонерам, було виплачено великі грошові компенсації. Але слабкість фінансової системи Росії, залежність її від іноземного капіталу не давали можливості державі ефективно здійснювати свою політику в цьому напрямку. Саме це використовували закордонні фінансові дилери з метою отримання великих винагород, як це мало місце під час викупу Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. Скарбниця одержала право на викуп цієї дороги наприкінці 1889 р. Борг товариства, що обслуговувало цю залізницю, досяг 61,6 млн крб.кредиту. У результаті безгосподарності на цій залізниці 17 жовтня 1888 р. потерпів аварію імператорський поїзд. Цей випадок став поштовхом для подальшої приватизації всієї залізничної мережі'.

Та, викупуваючи безприбуткові залізниці, уряд ніс великі збитки.

Пізніше у власність держави перейшли Донецька, Лозово-Севастопольська та Південно-Західна залізниці.

У 1895 р. С.Ю.Вітте почав приватизацію одного з найбільших залізничних підприємств Південно-Західні залізниці, які були утворені об'єднанням акціонерних товариств Києво-Брестської, Одеської та Бресто-Граєвської залізниць у червні 1887 р. Довжина цієї залізниці складала 10% всієї залізничної мережі Російської імперії (2167 км)⁸. Перші лінії цієї залізниці були введені в дію в 1865 р. як Одесько-Балтська дорога довжиною в 293 км⁹.

На початку 90-х рр. XIX ст. акціонерне товариство Південно-Західних залізниць вважалось неприбутковим. Його основний капітал складав 352,3 млн. крб., а борг досяг 107 млн. крб. Викупуваючи цю залізничну мережу, держава сплатила акціонерам цього товариства 4,2 млн. крб.¹⁰ 1 січня 1895 р. Південно-Західні залізниці стали державними. Якщо у 1880 р. їх довжина складала 33002 км, то в 1895р.-4567 км¹¹.

У 1894 р. державою було приватизовано Лозово-Севастопольську залізницю у зв'язку з недостатніми прибутками для сплати всіх обов'язкових платежів.

За період викупу залізничної мережі державою у 80-90-х рр. XIX ст. акціонери отримали 58,7 млн. крб. рентою та 7,8 млн. крб. готівкою, сума боргів, яких вона не врахувала, склала 295 млн. крб. Концесіонери зуміли провести продаж залізниць на

вигідних для себе умовах¹².

Внаслідок приватизації залізничних ліній державне залізничне господарство стало домінуючим. Уряд почав встановлювати державний контроль за діяльністю колишніх приватних залізничних товариств. Ефективність цієї політики виявилася у поліпшенні фінансового стану транспорту і надало можливість направити капіталовкладення на розвиток транспортної мережі. У результаті нового будівництва густота залізничної мережі України в 1900 р. збільшилися на 123%, в порівнянні з 1876 р. і склала 10309 км¹³.

На початок ХХ ст. залізна мережа України включала в себе Харківсько-Миколаївську, більшу частину Катерининської, Курсько-Харківсько-Севастопольської, Південно-Західних, Московсько-Києво-Воронезької, Белгород-Сумської, невеликі ділянки Привіслінських, Поліських, Ліваво-Роменської, Південно-Східної залізниць.

Подальший розвиток залізничного будівництва в Україні мав позитивний вплив на економічний розвиток та зростання вантажообігу.

Для України важливе значення мало поєднання у 80-х роках Донецького басейну з родовищами залізної руди Криворіжжя завдяки будівництву Катерининської залізниці. Тільки у 1889 р. з Донецького басейну по Курсько-Харківсько-Азовській, Донецькій та Катерининській залізницях було відправлено 210 млн. т. кам'яного вугілля¹⁴.

У 1900 р. українськими залізницями було вивезено 7267 тис. т. мінерального палива в центральні райони, де раніше його не споживали через труднощі у транспортному сполученні. Основними споживачами вугілля стають залізниці - до 40%, цукрові заводи - 15%, приватні споживачі - 14%, промислові підприємства - 9%, пароплавства - 6%¹⁵.

Подальший розвиток приватизованих державою залізниць сприяв активізації транспортного машинобудування, яке наприкінці ХІХ ст. стало важливим фактором економічного розвитку України.

З відкриттям руху на Катерининській залізниці приділяється увага розвитку промислового виробництва заліза та чавуну. У 1885-1887 рр. поблизу ст. Катеринослав було побудовано Олександрівський Південно-Російський завод Брянського акціонерного товариства, який давав до 96 т. чавуну на день¹⁶. У 1889 р. Південно-Російське Дніпровське металургійне товариство побудувало поблизу ст. Тритузна Катерининської залізниці Дніпровський металургійний завод, продуктивність якого сягала 67 тис. т. чавуну на рік¹⁷.

Найбільшого розмаху будівництво металургійних підприємств набуло в 90-х роках ХІХ ст. У цей період були побудовані Дружковський (1894), Донецько-Юрїївський, Алмазний (1896), Нікополь-Маріупольський (1897) та інші заводи. Наприкінці століття на півдні України працювало 17 металургійних заводів¹⁸.

Завдяки швидкому розвитку залізничного транспорту прискореними темпами розвивалася важка промисловість. Так, видобуток залізної руди в Донбасі збільшився з 368 тис. т. у 1890 р. до 3360 тис. т. у 1899 р. (в Росії в цілому - з 1696 тис. т. до 5872 тис. т. у 1900 р.), виплавка чавуну - з 13,4 тис. т. до 91,6 тис. т. (в Росії - з 880 тис. т. до 2816 тис.т.)¹.

Поширення залізничної мережі наприкінці ХІХ ст. значно вплинуло на розвиток торгівлі і сільського господарства.

Виробництво зернових культур на Правобережжі збільшилося з 2464 тис. т. до 4160 тис. т., на Лівобережній Україні - з 2272 тис. т. до 34440 тис. т. Український хліб вивозився залізницями в інші райони країни і за кордон. Так, за 1895 р. із 832 тис. т. хлібних вантажів 464 тис. т. було вивезено з України. Вона експортувала хліб в Польщу, Білорусію, Литву²⁰.

Експорт українського хліба йшов через чорноморсько-азовські порти. Якщо в 1876-1880 рр. питома вага чорноморсько-азовських портів в експорті хліба дорівнювала 29,2%, балтійських - 52,1%, то в 1893-1896 рр. південні порти вивозили 59% хліба, а балтійські - лише 33,1%²¹. У 1895 р. з українських земель було вивезено через південні

порти залізницями 2192 тис. т. зерна із загального експорту в 3600 тис. т., через західний кордон - 496 тис. т. із 724 тис. т. та балтійські порти - 144 тис. т. із 1952 тис. т. Всього ж за 1889-1891 рр. українські залізниці вивезли 3558 тис. т. хліба²².

Становлення залізничного транспорту позитивно позначилося на розвитку цукрової промисловості, в першу чергу, на Правобережній Україні і в Харківській та Чернігівській губерніях, де була в основному зосереджена цукрова промисловість. Незважаючи на те, що кількість цукрових заводів у цей період в Україні зменшилась (в результаті укрупнення виробництва), обсяг переробки цукрової сировини значно виріс. Якщо в 1862-1863 рр. на 240 цукрових заводах, де працювало 38 тис. робітників, які виробляли більше 25,6 тис. т. цукру, то в 1894-1895 рр. тільки 153 заводи виробляли 368 тис. т., що становило 84% загальноросійського виробництва²³.

Отже, наприкінці XIX ст. Україна була одним із економічно розвинутих регіонів Російської імперії. На її території було розташовано до 20% підприємств гірничої і переробної промисловості Росії. Тут виникли великі промислові райони, такі як Донецький вугільно-промисловий, Криворізький залізничний, Нікопольський марганцевий та Південно-Західний цукровий. Все це визначало ефективність роботи залізничного транспорту.

Завдяки приватизації державою приватних залізниць на українських територіях не тільки налагодилося будівництво нових залізничних колій, але й їх раціональне використання, що мало важливе значення для економічного розвитку України кінця XIX - початку XX ст.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1.Центральний державний історичний архів України (далі - ЦДІА України).- Ф. 442, Оп.48-Спр.139.- Арк.1; 2. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. - Политиздат, 1975.- С. 178; 3. ЦДІА України.- Ф. 354 - Оп.1.- Спр. 188.- Арк. 4; 4. Слепухин С.М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги. 1884-1948. - Днепропетровск. 1949. - С. 16; 5. Харьковские губернские ведомости. - 1883. - 18 января; 6. Соловьева А.М. Указанная работа. - С. 164; 7. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Вп.1. - СПб, 1898. - С. 176; 8. ЦДІА України.- Ф.1475.- Оп.1.- Спр. 323.- Арк. 23; 9. Андреев П.Н. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго_Западных дорог за время перехода (1880-1894) и после перехода в казенное управление(1895-1908). К.. 1909. - С. 12; 10. Мигулин П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. Харьков. 1903. - С.247; 11. Вестник Юго-Западных железных дорог - № 27. - С. 15; 12. Мигулин П. Указанная работа. - С.238; 13.Нстерцова С.М. Железнодорожники Украины в революции 1905-1907 гг. Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук. - М., 1985. - С.2; 14. Вестник Екатеринбургской железной дороги. - №5. - С. 135; 15.Железнодорожное дело. № 15. - С.27-28; 16. Вестник финансов, промышленности и торговли. - 1888. - №41. - С. 108; П.Соловьева А.М. Указанная работа. - С.211; 18. Рашин А.Г. Формирование рабочего класса России: Историко-экономические очерки. - М., 1958. - С.29; 19. Соловьева А.М. Указанная работа. - С.210; 20.Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. - К., 1902. - С.70; 21. Там само. - С.73; 22. ЦДІА України.- Ф.285.- Оп.1.- Спр. 118.- Арк. 181; 23. Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР. В 3-х т. - К., 1954. - С.60.

М. Г. Норо lie

ЛІКВІДАЦІЯ НЕПИСЬМЕННОСТІ НА ПОДІЛЛІ НА ПОЧАТКУ XX СТ.

На початку XX ст. Україна була фактично Російською колонією, в якій поряд з економічним важливе місце займав і національний гніт, що особливо яскраво проявлялося в галузі культури і освіти. Якщо в середньому в школах Російської імперії навчалось 4,7% дітей шкільного віку, то в окремих губерніях України цей показник був значно нижчим. Так, в Кам'янець-Подільській губернії він не перевищував 3,7%¹. Більшовики, прийшовши до влади, проголосили курс на соціалізм, невід'ємною ознакою якого повинен був стати високий культурно-освітній рівень народу. Вони розуміли, що для будівництва суспільства "загального благоденства" необхідні люди з високим інтелектуальним і творчим потенціалом. На Україні у 1920 році проживало 20 млн. осіб. З них неписьменних