

перевезення. Так, відповідно із сенатським указом від 15 липня 1826 р.[260] дозволялося поштовим чиновникам станцій Балтська, Жабокрицька, Савинецька, Тульчинська, Брацлавська і Бердичівська стягувати прогони з проїжджих по 8 копійок за версту.

Однак коштів все ж не вистачало. Щоб зекономити гроші, російська влада інколи зобов'язувала здійснювати поштові перевезення за рахунок земських повинностей. Так, згідно іменного указу Сенату від 13 листопада 1828 р.[27] поштові перевезення в Київській, Полтавській та Чернігівській губерніях проходили перекладені за кошти, отримані від земських повинностей.

Поштамти і поштові контори тісно співпрацювали з поліцією та жандармерією, виконуючи функції своєї служби безпеки. Поштові чиновники мали право проводити перлюстрацію – таємний перегляд як зовнішньої, так і внутрішньої кореспонденції. 30 листопада 1841 р. у доповідній записці на ім'я Миколи I “главноначальствующий” А. Н. Голіцин вихваляв значення перлюстрації, що “доводить до відома” імператора “про всі зловживання, які скоювалися у різних частинах державного управління як підлеглими, так і начальницькими особами. Через нас государ довідується про таємні почуття підданих і їхні нестатки, чує і крик невинного і задуми лиходія”[280, с. 22].

Отже, в першій половині XIX ст. Російська влада займалася широким колом питань. Одним із напрямків діяльності місцевих органів влади на приєднаних землях Правобережної України стало формування поштової служби і утримання доріг.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е, с 1649 по 12 декабря 1825 года. СПб., 1830. Т. 1-45. (далі – ПСЗ-1). № 18996.; 2. ПСЗ-1. – Т.28. - № 21864.; 3. ПСЗ-1. – Т.30. – № 23996.; 4. Свод Законов Российской Империи. Собрание Второе с 12.12.1825 по 28.12.1881 г. (далі – ПСЗ-2). – Т.3. - № 1926.; 5. ПСЗ-2. – Т.4. - № 2969.; 6. ПСЗ-2. – Т.7. - № 5831.; 7. ПСЗ-2. – Т.7. – № 5629.; 8. ПСЗ-2. – Т.8. – № 6076.; 9. ПСЗ-2. Т.14. – № 23382.; 10. ПСЗ-2. – Т.7. – № 5629.; 11. ПСЗ-2. – Т.8. – № 6680; Т.24. – № 23213; 12. Гернет М. Н. История царской тюрьмы. – М., 1951. – Т.2.; 13. ПСЗ-1. – Т.32. – № 17382.; 14. ПСЗ-1. – Т.25. – № 18938.; 15. ПСЗ-1. – Т.26. – № 19255.; 16. Базилиевич К. Почта в России в XIX в. – М., 1927.; 17. Ерошкин Н. П. Министерства России первой половины XIX в. – фондообразователи ГАФ СССР. – М., 1980.; 18. ПСЗ-1. – Т.29. – № 22685.; 19. ПСЗ-1. – Т.30. – № 22988.; 20. ПСЗ-2. – Т.5. – № 3492.; 21. ПСЗ-2. – Т.3. – № 1932.; 22. ПСЗ-2. – Т.5. – № 4019, 4020.; 23. ПСЗ-2. – Т.42. – № 44773.; 24. Пушкин А. С. Станционный смотритель. Полн. собр. соч. в 10 томах. 4-е изд. – Л., 1978. – Т.6.; 25. ПСЗ-2. – Т.9. - № 7613.; 26. ПСЗ-2. – Т.1. – № 476.; 27. ПСЗ-2. – Т.3. № 2427.; 28. РДІА. – Ф.109. – Оп.3. – Спр.508. – Арк.22-22 зв.; 29. Андреевский И. О заместниках, воеводах и губернаторах. – С. Пб.: Тип. Э. Праца, 1864. – С. Пб., 1864. – 156 с. 30. Анучин Е. Исторический обзор развития административно-политических учреждений в России с “Учреждения” о губерниях 1775 г. до последнего времени. – С. Пб.: Тип. МВД, 1872. – 238 с.; 31. Блинов И. Губернаторы. Историко-юридический очерк. – СПб., 1905.; 32. Гессен В. М. Вопросы местного управления. – С. Пб.: Право, 1904. – 235 с.; 33. Государственность России: Государственные и церковные учреждения, сословные органы и органы местного самоуправления, единицы административно-территориального, церковного и ведомственного деления (конец XV века – февраль 1917 года): Словарь-справочник. – М.: Наука, 1996. – Кн. 1: А-Г. – 325 с.; 1999. – Кн. 2: А-Г. – 439 с.; 34. Ерошкин Н. П. Местные государственные учреждения дореформенной России (1800–1860 гг.). Учебное пособие. – М.: МПИАИ, 1985.; 35. Зайончковский П. А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX веке. – М., 1978.; 36. Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начала XX в.: Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства): В 2 т. – С. Пб.: Дмитрий Буланин, 1999. – Т. 1. – 547 с.; 37. Морякова О. В. Система местного управления России при Николае I. – М.: Изд-во Московского ун-та. – 1998.; 38. Шандра В. Адміністративні установи Правобережної України кінця XVIII – початку XX ст. В російському законодавстві: джерелознавчий аналітичний огляд – К., 1998. – 75 с.; Шандра В. С. Інститут генерал-губернаторства в Україні XIX – початку XX ст.: структура, функції, архіви канцелярії // Дисертація... д. і. н. – К, 2002.; Когут З. Російський централізм і українська автономія. Ліквідація Гетьманщини 1760-1830. – К.: Основи, 1996. – 317 с. та ін.

*С. С. Богатчук*

### БОРОТЬБА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ ЗА ПОКРАЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО, СОЦІАЛЬНОГО ТА ПОЛІТИЧНОГО СТАНОВИЩА В КІНЦІ XIX – НА ПОЧ. XX СТ.

Мета дослідження обумовлена актуальністю обраної теми і полягає у виявленні джерел і чинників розвитку боротьби українських залізничників за свої права в Російській імперії кінця XIX – поч. XX ст., методів і способів досягнення поставлених ними цілей.

Для досягнення означеної мети необхідно розв'язати наступні завдання: а) розкрити умови політичного та соціально-економічного становища робітників українських залізниць в кінці XIX – на поч. XX ст.; б) систематизувати інформацію про основні методи і способи боротьби залізничників; в) охарактеризувати роль даної боротьби в масштабі загальноросійського революційного робітничого руху.

Предметом дослідження є політичне та соціально-економічне становище робітників українських залізниць, їх боротьба за покращення економічного, соціального, політичного становища та її місце в загальноросійському революційному робітничому русі.

Об'єктом дослідження є боротьба українських залізничників кінця XIX – поч. XX ст. за свої права.

Джерелами даного дослідження є опрацьовані фонди Центрального державного історичного архіву, які подають фактичний і аналітичний матеріал з даного періоду. Особливо цінними є довідкові матеріали – „Юго-Западная железная дорога. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации железных дорог (1909), „Очерки по истории железнодорожных забастовок в России (1906), „Хроника рабочего движения на Украине (1861-1899 гг.), – що розкривають особливості робітничого та революційного руху в Україні як складовій російського революційного руху. Даній тематиці приділяли увагу відомі українські історики Мельник Л. Г. „Формування робітничого класу на Україні: Транспортний пролетаріат у 60-90-х рр. XIX ст.“ (1988), Белінський Є. Ф. „З історії формування залізничного пролетаріату на Україні у другій половині XIX ст.“ (1960).

Поширення залізничного будівництва в Російській імперії вимагало великої кількості робочих рук. Частина кадрів залізничників утворювалася внаслідок найму на роботу в майстерні й депо. Вони становили більше третини усього персоналу залізниць.

Основу залізничного пролетаріату становили робітники-експлуатаційники: машиністи, їх помічники, кочегари, кондуктори, стрілочники, колійні обхідники.

У 1895 р. на залізницях України налічувалося 27,8 тис. постійних робітників із стажем роботи до п'яти років, 10 тис. — зі стажем від п'яти до десяти років, 6,4 тис. - зі стажем від 10 до 15 років. Кількість штатних робітників переважала. Найбільше їх налічувалося в службі колії (14,5 тис.), в станційній службі (10,5 тис.), в майстернях (8,3 тис.)<sup>1</sup>.

Однією з важливих структурних одиниць залізничного транспорту були майстерні. У 22 майстернях України в 1897 р. працювало 23,1 тис. робітників (в Росії було більше 170 майстерень і депо з понад 85 тис. робітників)<sup>2</sup>.

Кожна залізниця України в 90-х рр. XIX ст. була великим промисловим підприємством з кількома тисячами кілометрів колії, значною кількістю службових приміщень, майстерень і депо, транспортних засобів. Її діяльність обслуговувала велика кількість людей. Так, якщо в 90-х рр. на Південно-Західних залізницях було зайнято понад 24,5 тис. робітників, то вже 1904 р. їх налічувалося понад 51,9 тис. чоловік, а 1906 р. - 58,9 тис. чол.<sup>3</sup> У 1905 р. в Україні працювало 141,9 тис. залізничників (18,9 % від загальної маси залізничників по Росії). Робітники майстерень і депо налічували 36,8 тис. (26 % від загальної кількості залізничників в Україні)<sup>4</sup>. Найбільш кваліфікованою частиною робітників залізничного транспорту були машиністи, телеграфісти, управлінські службовці.

Надзвичайно важкими були умови праці й життя будівельників залізниць. В 70-80-х рр. XIX ст. тривалість робочого дня досягала 15-17 годин. Заробітна плата видавалася із запізненням. Внаслідок цього багато робітників залишали виробництво. Щоб запобігти такому явищу, підрядчики відбирали у них паспорти. Скарги й протести залишалися поза увагою.

Залізничний транспорт стояв на першому місці за кількістю травмованих робітників та аварій, що призводили до смертельних випадків. У 1865-68 рр. на новозбудованій Одесько-Балтській залізниці сталося 26 аварій, внаслідок яких загинуло 25 чол.<sup>5</sup> Часті зіткнення потягів відбувалися й з вини службовців, тому, що ті вимушені були чергувати по 16, 18 і навіть 24 годин, люди не витримували такого напруження сил. Це призводило до аварій. На місцях неможливо було збільшувати штат службовців на станціях за відсутності коштів<sup>6</sup>.

Вже в 1913 р. середня тривалість робочого дня була: служби тяги - 10,5 год., служби тяги та руху - 10 год. Хоча в цей же час у залізничних управліннях робочий день тривав 6 годин<sup>7</sup>.

На початку XX ст. залізничники, залежно від розміру заробітної плати, розподілялися на п'ять тарифних розрядів. Робітники першого тарифного розряду отримували 10 крб. на місяць, другого - від 10 до 30 крб., третього - 30-60 крб., четвертого - 60-100 крб., п'ятого - понад 100 крб.<sup>8</sup>

Сторожі, опалювачі, слюсарі нижчої категорії, зчиплювачі, різнороби мали заробіток менше 10 крб. на місяць. Вони становили 3,6 % усіх працівників залізниць<sup>9</sup>.

Економічне та соціальне становище робітників залізниць і залізничних майстерень було досить важким. Заробітної плати їм вистачало лише на харчування. Та й забезпечення їх житлом бажало кращого. Ремонтні робітники мешкали в бараках, збудованих із старих шпал. Площа такого барака становила понад 90 кв. м, де проживали як одинаки, так і сімейні робітники. Майже в кожній кімнатці жило по декілька сімей. Жахливі умови життя, антисанітарія призводили до дитячої смертності, до частих захворювань самих робітників<sup>10</sup>. На залізницях України було всього 13 лікарень, в яких налічувалося лише 398 ліжок. Звичайно, ті важкі умови праці, важка та відповідальна робота, постійне напруження нервової системи, несвоєчасне харчування призводили до розповсюдження різних хвороб серед робітників.

Неодноразово у 1867 р. на будівництві Києво-Балтської залізниці робітники були незадоволені невплатою завчасно заробітної плати й затримкою при видачі паспортів. Спочатку вони залишали будівництво, надалі задоволення їх скарг призводило до виникнення економічних страйків, кількість яких на Україні з кожним роком зростала<sup>11</sup>.

В 70-80-х рр. XIX ст. страйки мали переважно економічний характер. Так, у 1873 р. відбувся економічний страйк у Севастополі. Він охопив до 1 тис. робітників, що працювали на будівництві лінії Севастополь-Сімферополь. Страйк закінчився перемогою: робітники домоглися покращення умов найму й звільнення з-під арешту шести організаторів страйку.

В 1877 р. страйкували робітники Одеських майстерень Південно-Західних залізниць. Причиною страйку було зниження заробітної плати. Страйк продовжувався 3,5 тижні, адміністрація змушена була піти на поступки<sup>12</sup>.

Особливою гостротою й стійкістю відзначився страйк робітників Київських залізничних майстерень 22 лютого 1880 р., в якому брали участь 1500 робітників. Зниження заробітної плати, жорсткий режим роботи, свавілля адміністративно-управлінського апарату майстерень, штрафи, обсажунки, порушення тарифних норм при відрядній оплаті праці, звільнення з роботи скалічених робітників стали причинами виникнення страйку<sup>13</sup>.

Захищаючи свої соціальні права й інтереси, залізничники вдавалися до методів політичної боротьби. Так, наприкінці 80-90-х рр. серед залізничників поширюються соціал-демократичні ідеї. В 1884 р. робітники депо станції Люботин Південних залізниць організували "Спілку революційних робітників", до складу якої входила бойова дружина. В 1888 р. у Києві серед робітників Головних залізничних майстерень була організована нелегальна група, в якій брало участь близько 30 залізничників<sup>14</sup>.

У 1894 р. робітниками Київських Головних майстерень Південно-Західних залізниць було вперше проведено тасмне святкування 1 Травня. В ньому брали участь лише 25 чоловік. Уже 1897 р. в травневих страйках брало участь понад 2 тис. робітників залізничних майстерень Катеринослава, Харкова й Олександрійська (Запоріжжя)<sup>15</sup>.

В Харкові 1900 р. робітники залізничних майстерень провели Першотравневий страйк. Поліцією було заарештовано понад 150 чол. Їх підтримали робітники паровозобудівного заводу. Кількість страйкарів досягла 3 тис. У зіткненні з поліцією 80 чол. було заарештовано. 2 Травня делегація від залізничників направилася до губернатора, вимагаючи звільнення з-під арешту робітників. Вимоги страйкуючих було виконано, і до кінця дня залізничники вийшли на роботу, а робітники паровозобудівного заводу - 5 травня.

В покращенні умов життя та праці робітники не поклалися на уряд. Вони самі утворювали товариства взаємодопомоги в Харкові, в Київських головних майстернях Південно-Західних залізниць, організовуючи бібліотеки, їдальні, допомагаючи сім'ям травмованих робітників.

На початку XX ст. економічна криза в країні (1900-1903 рр.) та участь Росії у війнах погіршили матеріальне становище робітників і службовців залізниць. До того ж, політична реакція, суворі покарання за будь-який протест проти існуючих на залізницях порядків викликали незадоволення залізничників.

Трагічно закінчився страйк залізничників, які брали участь у загальному страйку в липні 1905 р. у Києві. 23 липня страйкарі зіткнулися з військами, які застосовували зброю. Було багато поранених і поранених<sup>16</sup>.

Революційний рух у зв'язку з січневими подіями 1905 р. в Петербурзі охопив всю Україну. В 1905 р. страйкували залізничники Харкова, Катеринослава, Олександрівська. Лише 25-29 січня в Харкові страйкувало понад 3 тис. робітників паровозобудівного заводу<sup>17</sup>.

В лютому 1905 р. кількість страйків і страйкарів значно зросла. Понад 11 страйків відбулось у Харкові, Києві, Крюковому посаді, Олександрівську та інших містах. Страйкуючими висувалися переважно економічні вимоги: запровадити 8 годинний робочий день; збільшити поденну плату на 30%; звільнення проводити лише за рішенням робітничої комісії, а не за розпорядженням адміністрації<sup>18</sup>.

20-21 квітня 1905 р. у Москві на 1 з'їзді представників 10 казенних і приватних залізниць було засновано "Всеросійську Залізничну Спілку", мета якої - захист матеріальних, культурних і службових інтересів службовців та робітників усіх російських залізниць.

У травні 1905 р. значно поширюється профспілковий рух серед залізничників України. Були засновані профспілки залізничників Південно-Західних і Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниць.

В статуті спілки Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці підкреслювалася її мета: 1/ покращити матеріальний та правовий стан робітників; 2/ організувати каси взаємодопомоги; 3/ регулювати умови та порядок прийняття на роботу тощо.

В статуті профспілки службовців і робітників Південно-Західних залізниць висувалися вимоги: 1/ зменшення робочого дня; 2/ підвищення заробітної плати; 3/ піднесення культурного рівня членів спілки<sup>19</sup>.

Новоутворені спілки надавали допомогу безробітним залізничникам у вигляді безпроцентних позик, організовували юридичну допомогу тощо. Разом з тим профспілки вважали страйки крайнім засобом своєї боротьби. Переважно вони намагалися використовувати переговори з адміністрацією дороги, третейські суди тощо. В травні 1905 р. ці спілки приєдналися до "Всеросійської Спілки залізничників", підтримуючи її платформу.

З поширенням соціал-демократії в країні вимоги професійних спілок залізничників набувають політичного характеру. Особливо це мало місце під час червневих подій 1905 р. (невдалого повстання на броненосці "Потьомкін" в Одесі). Понад 10 страйків відбулося в Україні на підтримку повсталих. У Миколаєві страйкували 400 робітників залізничних майстерень, в Катеринославі - 2000 робітників головних вагонних майстерень, в Харкові - 2500 робітників паровозних залізничних майстерень та в інших містах<sup>20</sup>.

У жовтні страйк поширився на всі російські залізниці. Центральне бюро Всеросійської залізничної спілки закликала робітників провести 7 жовтня 1905 р. всеросійський страйк, висунувши вимоги як економічного, так і політичного характеру. На Україні першими зупинили роботу залізничники Полтави, Єлисаветграда, Сімферополя, Катеринослава, Києва, Сум та Миколаєва. В Харкові 10 жовтня почали страйкувати робітники та службовці Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць. 11 жовтня робітники підійшли до університету, і війська почали розстрілювати народ<sup>21</sup>.

Загальний жовтневий страйк, в тому числі й залізничний, примусив уряд видати маніфест 17 жовтня, в якому проголошувалося про створення законодавчої державної Думи, надання прав робітникам - свободи слова, спілок та зборів.

Революційні події змусили міністра шляхів сполучення прийняти в 1907 р. нове положення щодо тривалості робочого дня та відпочинку залізничників: 1/ робочий день зменшувався для кондукторських бригад до 16 годин (18 годин раніше), а для паровозних - до 14 годин (16 годин); 2/ тривалість відпочинку, відповідно, 8 та 10 годин; 3/ середня тривалість роботи інших службовців скорочувалася до 12 годин; 4/ робітники, які не відпочивали в неділю, могли взяти 2 вихідних протягом місяця, крім встановлених<sup>22</sup>.

У 24 профспілкових організаціях (з 29 існуючих) налічувалося 2 тис. чоловік. Більшу половину з них становили робітники, що свідчить про їх підтримку профспілкового руху. В 1906-1907 рр. профспілкові організації Курсько-Харківсько-Севастопольської, Харківсько-Миколаївської, Катерининської залізниць структурно входили до Всеросійської Залізничної Спілки<sup>23</sup>.

В роки політичної реакції (1907-1910 рр.) проводиться зниження розцінок та підвищення норм виробітку на всіх українських залізницях як один із методів боротьби із завоюваннями революції 1905-1907 рр.

З початком першої світової війни поновлюється робітничий рух в Україні. Основними причинами такої активності серед залізничного пролетаріату стало погіршення його економічного стану, посилення експлуатації, зростання цін на продукти харчування, зниження заробітної плати. Основною формою робітничого руху в ці роки були страйки та демонстрації. Проводилися антивоєнні демонстрації в Катеринославі, Одесі, Ясинуватій. Так, на Харківському паровозобудівному заводі після оголошення мобілізації у вересні 1914 р. страйкували 1500

робітників. Вони вимагали не тільки покращення умов праці, підвищення заробітної плати, а й повернення на робочі місця тисячі мобілізованих робітників заводу. В результаті частина мобілізованих робітників була повернена на завод<sup>24</sup>.

У 1915 р. залізничники під керівництвом профспілкових організацій неодноразово вимагали підвищення заробітної плати. У воєнних умовах це питання було одним з найболючіших. Найбільшу активність тут виявили робітники Катеринославських майстерень Катерининської залізниці та Харківського паровозобудівного заводу. В роки першої світової війни найбільше навантаження припадало на ці залізничні вузли. Протягом 1916-1917 рр. залізничники прагнули відстояти свої соціально-економічні права, налагодити нормальні відносини з адміністрацією, виявляючи високу організованість.

На початок ХХ ст. за професійним рівнем залізничники займали третє місце по Україні - 55,6 % грамотних серед робітників усіх галузей промисловості (після металургів - 59,9 % та спеціалістів по дереву - 58,0 %) <sup>25</sup>.

Висновки. За підсумками дослідження виявлено, що причинами боротьби стало погіршення матеріального становища робітників залізниць, важкі умови праці та побуту. Робітничий та революційний рух українських залізничників був складовою частиною загальноросійського, що яскраво відображено в революційних подіях 1905-1907 рр. та бойкотуванні участі Росії в першій світовій війні.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Мельник Л. Г. Формування робітничого класу на Україні: Транспортний пролетаріат у 60-90-х рр. ХІХ ст. - К., 1988. - С.35.; 2. Белінський Є. Ф. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині ХІХ ст. // З історії соціально-економічного розвитку та класової боротьби на Україні ХVІ-початку ХХ ст. - К., 1960.-С. 161; 3. Юго-Западная казенная железная дорога. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации железных дорог. Изд.ИП, испр. И доп. - К., 1909. - С. 38; 4. Нестерцова С. М. Железнодорожники Украины в революции 1905-1907 гг. // Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук. -М., 1985.-С. 12. 5. Мельник Л. Г. Назв. праця.- С. 42; 6. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. - М., 1906.-С. 12; 7. Михайлив М. Эволюция русского транспорта (1913-1925). - М.-Л., 1925.-С. 25-26; 8. Мельник Л.Г. Назв. праця. - С. 45; 9. Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократической революции. - М., 1975. - С.54.; 10. Мельник Л. Г. Назв. праця. - С. 46; 11. ЦДІА України. — Ф.336. — Оп.1. — Спр.1688. — Арк.1 -2; 12. Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. -Сб.3 -М., 1925.-С. 149; 13. Хроника рабочего движения на Украине (1861-1899 гг.). Справочник. - К., 1991. - С. 157; 14. Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. -С. 150-151. 15. Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г. -С. 163; 16. ЦДІА України. - Ф.274. - Оп.1. - Спр.723. - Арк.4а,27.; 17. Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917 гг.). Справочник. - К., 1987. - С.52; 18. Шлосберг Д. Професійний рух на Україні 1905-1907 рр. - Харків, 1931. - С. 14, 19. ЦДІА України. - Ф. 275. - Оп. 1. - Спр.933. - Арк.9-12; 20. Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917). - С. 82; 21. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. - С. 37; 22. Пажитнов К. А. Очерки по истории рабочего класса на Украине. - Б.м. - С.107; 23. Нестерцова С.М. Указ. соч. - С. 19, 24. Кошик А.К. Рабочее движение на Украине в годы первой мировой войны и Февральской революции. - К., 1965. - С. 79; 25. Лавров Ю. П. Металурги України в авангарді революційної боротьби (1895-1904). - К., 1970. - С. 35.

*В. Брославський*

#### ЗЕМЛЕВОЛОДІННЯ ТА ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ НА ПРАВОБЕРЕЖНІЙ УКРАЇНІ В КІНЦІ ХVІІІ СТ.

Подальший розвиток України безпосередньо пов'язаний із успішним реформуванням аграрного сектору економіки, створенням правового ринку землі. У зв'язку з цим надзвичайно актуальним у наш час є дослідження землеволодіння та землекористування на Правобережній Україні. У своїй статті ми розглянемо процеси, які відбувалися у кінці ХVІІІ ст. на українських землях включених до Російської імперії після поділів Речі Посполитої.

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, слід відзначити, що соціально-економічна історія Правобережної України кінця ХVІІІ - першої половини ХІХ ст. в історіографії висвітлена далеко нерівномірно. Одними з перших дослідників землеволодіння в краї були А. Раєв<sup>1</sup>, В. Шульгіна<sup>2</sup>, І. Нікотін<sup>3</sup>, І. Рудченко<sup>4</sup>. У міжвоєнний період соціально-економічною історією Правобережної України займалися М. Шульгін<sup>5</sup>, Ф. Ястребов<sup>6</sup>.