

implemented in the issue of teacher training parish, county schools and gymnasiums Left-Bank Ukraine with the adoption of the empire «Rules trial of persons ...» 1839. Submitted detailed description «testing» starting with keeping minutes councils and completing post approval teachers. Considered categories of teachers who were exempted from passing the certification. In the future looks important research question changes in the requirements for teachers between ideological pressure, economic and political changes in the Russian Empire.

Keywords: teaching staff, applicants, rank teacher requirements, school, school, school district.

Лазоренко В. В., аспірантка кафедри історії України факультета історичного образования, НПУ ім. М.П. Драгоманова (Україна, Київ), k2020192@gmail.com

Процесс получения звания учителя гимназии и училища в 30-х гг. XIX в. в Киевском учебном округе

В статье на основе архивных материалов рассмотрен процесс внедрения «Положение об учебных округах» и формирование Киевского учебного округа. Проанализированы полномочия, предоставленные попечителям округов и требования к претендентам на учительские должности по состоянию на 1835. Изложены основные нововведения, внедрялись в вопросе подготовки учителей приходских, уездных училищ и гимназий Лесостепной Украины с утверждением в империи «Правил испытания лиц ...» 1839 г. . Подано подробную характеристику «испытаний» начиная с ведения протокола совета и заканчивая утверждения должности учителя. Рассмотрены категории учителей, которые освобождались от прохождения аттестации. В дальнейшем изучены актуальным взглядом исследование изменений требований к учителям в период идеологического давления, экономических и политических изменений в Российской империи.

Ключевые слова: учительские кадры, претенденты, звание учителя, требования, гимназии, училища, учебный округ.

* * *

УДК 656.2:351.812«18»

Богатчук С. С., кандидат історичних наук, доцент кафедри історії України та філософії, Вінницький національний аграрний університет (Україна, Вінниця), svetabogatchuk@ukr.net

ПОВЕРНЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ ПІД ДЕРЖАВНИЙ КОНТРОЛЬ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX СТ.

Відповідно до наукових та архівних джерел, статистичних даних аналізується один із періодів історії українських земель в складі Російської імперії – друга половина XIX ст., коли відбувається розбудова залізничного транспорту.

Даним дослідженням розглядається процес одержавлення (викуп державою) залізничної мережі з 80-х років XIX ст., коли влада поступово почала ліквідувати приватну монополію на залізницю, що й вплинуло на ефективність їх роботи.

Проаналізовано, що уряд визнав необхідність реорганізації й децентралізації управління залізницями в зв'язку з фінансовим банкрутством залізничних акціонерних товариств.

Будівництво залізничної мережі під контролем держави в кінці XIX ст. особливо вплинуло на розширення її будівництва, а також, розвиток внутрішньої торгівлі, товарного землеробства та збільшення посівних площ.

Наприкінці XIX ст. українська територія була одним із економічно розвинутих регіонів Російської імперії з потужною залізничною мережею.

Ключові слова: залізниця, залізнична мережа, одержавлення.

На основі наукових досліджень, аналізу архівних джерел, статистичних даних дослідження відзначається, що економічний розвиток неможливий без залучення транспорту. В другій половині XIX ст. почала формуватися залізнична мережа, що здешевило й покращило перевезення та збут товарів. Та ефективніше вона запрацювала, коли з 80-х років XIX ст. держава поступово почала ліквідувати приватну монополію на залізницю.

Одним із показників розвитку держави є транспортне сполучення різних її економічних регіонів. Важливе місце займає залізнична мережа, становлення якої в Україні має свої історичні й економічні аспекти.

Метою даної статті є дослідження процесу одержавлення (викуп державою) залізничної мережі

в другій половині XIX ст. та його позитивний вплив на економічний розвиток українських регіонів цього періоду.

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, відзначимо, що тема залізничного будівництва розглядається вченими–істориками вже в кінці XIX ст. Слід назвати В. Верховського, О. Головачова, чії роботи стали істотним внеском в розробку проблеми залізничного будівництва та його одержавлення. Їх праці насичені інформаційним матеріалом, що розширює аналіз даної теми. О. Головачов піддав критиці концесійну систему будівництва залізничної мережі 60–70-х рр. XIX ст. [1; 2].

Фундаментальне дослідження історико–економічного характеру здійснив П. Андрєєв, присвятивши його 25-річчю Південно–Західної залізниці [3]. Важливий фактаж для дослідження даної проблеми міститься у спогадах сучасників, а саме С. Ю. Вітте, який перебуваючи на посаді директора Департаменту залізниць та міністра шляхів сполучення, приділяв увагу покращенню роботи залізничного транспорту, раціонального використання залізничної мережі [4].

Дослідженню цієї проблеми присвячено наукові праці істориків С. Кульчицького, Є. Белінського, які розглядали розвиток залізничної мережі в 70–90-х рр. XIX ст. в зв'язку з промисловим переворотом в Росії та його впливом на економіку України [5; 6].

У монографіях російського історика А. Соловйової подається огляд розвитку залізничного транспорту Росії, в т.ч. України в другій половині XIX ст. [7]. Її праці відзначаються масивною джерельною базою, аналізуючи яку, автор подає загальну характеристику будівництва залізниць в концесійний період та період їх одержавлення.

Чільне місце серед наукових розробок посідають дослідження будівництва окремих залізниць. Так, історик В. Мирончук зробив спробу дати повний та конкретний аналіз передумовам будівництва Катерининської залізниці, розглядаючи історію та розвиток цієї магістралі в кінці XIX – початку XX ст. [8].

Історіографічний огляд проблеми свідчить про необхідність подальшого рівномірного висвітлення питань залізничного будівництва, його контролю з боку держави, бурхливий розвиток різних галузей промисловості.

Будівництво залізничної мережі мало для розвитку української економіки неабияке значення. Ще в 30-х роках XIX ст. новоросійський генерал–губернатор князь М. С. Воронцов переконавав уряд у покращанні економічного розвитку з'єднаних залізницями регіонів [9, с. 27].

5 грудня 1865 р. відбулося урочисте відкриття Одесько–Балтської залізниці. Це був перший крок до створення української залізничної мережі. Будівництво залізниць в 60–70-х роках відбувалося за рахунок підприємців та акціонерних товариств, зацікавлених у великих прибутках. Були побудовані Києво–Балтська, Курсько–Київська, Курсько–Харківська–Азовська, Ландварово–Роменська, Донецька залізниці та багато інших залізничних ліній.

Отже, в 60–70-х рр. XIX ст. була створена велика залізнична мережа на українських землях, довжина якої досягла 7335 км.

Залізниці стали швидко, дешево та масово перевозити вантажі в різні українські регіони та порти для подальшого їх транспортування за кордон. З'явилися великі вузлові залізничні транспортні центри: Київ, Харків, Одеса. Більша частина товарної продукції перевозилася саме

залізничним транспортом. Так, в 1879 р. вивіз цукрового та зернового вантажу склав понад 376 тис. т [10, с. 345].

Доволі швидко відбувся перехід від гужового (чумацького) до залізничного транспорту.

В кінці 70–х років XIX ст., не дивлячись на збільшення транспортної мережі, залізниці все ще не задовольняли економічні потреби господарства, а також не відповідали необхідним військово–стратегічним планам держави.

Поступово починає змінюватися політика уряду щодо будівництва залізниць акціонерними товариствами. Причинами цих змін стало те, що залізничні підприємці, порушуючи умови будівництва, будували дешеві дерев'яні мости, клали рейки, розраховані лише на легкі потяги. Це ставало причиною аварій. Так, в 1876 р. на Одеській залізниці сталася Тілігульська аварія, в результаті якої згорів військовий ешелон, загинула велика кількість людей [11, с. 100].

Залізничні концесіонери доволіно встановлювали тарифи на перевезення вантажів, що створювало перешкоди в розвитку певних галузей промисловості. Наприклад, введені тарифи на цукор на Курсько–Київській залізниці унеможливили вивезення його з Правобережної України [12, арк. 1].

Постало питання викупу державою приватних залізниць.

Отже, основною причиною одержавлення залізничної мережі стало фінансове банкрутство деяких акціонерних товариств, а також негативний стан залізниць та необхідність реорганізації й децентралізації управління. Уряд не одразу погодився на такий крок [13, с. 125].

На початку 80–х років XIX ст. було припинено концесійне будівництво та розпочато процес викупу залізниць державою.

Першою була викуплена Харківсько–Миколаївської залізниця. Необхідність одержавлення цієї лінії обумовлювалася не тільки великою фінансовою заборгованістю товариства, але й майбутнім будівництвом Західно–Донецької залізниці, що межувала з Харково–Миколаївською.

На початок 1881 р. Харково–Миколаївська залізниця стала державною власністю. Характерною рисою цього та подальших викупів стала велика грошова компенсація її власникам з боку держави [7, с. 178].

Одночасно з ліквідацією приватної залізничної монополії відбувається будівництво нових транспортних мереж.

Починаючи з 80–х рр. XIX ст. залізничне будівництво стимулює розвиток важкої промисловості. Водночас, підприємства цієї галузі залежали від постачання необхідного обладнання та сировини. Цей період в історії Російської імперії називають промисловим переворотом. Саме, Донецько–Криворізький басейн став основним районом побудови нових залізничних мереж.

В 1881 р. кабінетом Міністрів було затверджено Положення про спорудження Криворізької дороги під керівництвом Міністерства шляхів сполучення.

Ця залізниця повинна була дати вихід Донецькому кам'яному вугіллю на захід, до цукрових заводів, що працювали в районі Південно–Західної, Харково–Миколаївської та Фастівської залізниць, а також, для з'єднання Донецького басейну з Кривим Рогом, який ще з часів середньовіччя славився родовищами залізної руди [14, арк. 4].

18 лютого 1882 р. Криворізьку залізницю перейменували згідно царського наказу в Катерининську на честь імператриці Катерини II, засновниці м. Катеринослава.

18 травня 1884 р. відбулося урочисте відкриття Катерининської залізниці, загальна довжина якої склала 469 км. На її будівництво було використано 21,5 млн. крб. [15, с. 16].

Спорудження Катерининської залізниці прискорило розвиток важкої промисловості на півдні, відкрило вихід донецького вугілля до цукрових заводів Південно–Західного краю, а криворізькій руді – до металургійних заводів Царства Польського, наблизило Катеринославську губернію до портів Азовського та Чорного морів.

Відкриття цієї залізниці прискорило розвиток металургійної промисловості Півдня. У цей період швидкими темпами будуються заводи: Олександрівський (Запоріжжя), завод Південно–Російського Дніпровського металургійного товариства на ст. Тритузна, Гданцевський завод товариства криворізьких руд [7, с. 164].

Період з 1887–1892 рр. характеризується викупом державою залізничних ліній у свою власність та великими грошовими компенсаціями їх власникам. Іноземні акціонери, використовуючи слабку фінансову систему Російської держави, отримували великі винагороди від продажу залізниць.

В більшості, уряд ніс великі збитки, викупуваючи безприбуткові залізниці з великою заборгованістю. Так, борг товариства Курсько–Харково–Азовської залізниці досяг 61,6 млн. крб. кредиту [16, с. 23].

Однією й збиткових на початку 80–х рр. XIX ст. була Лівано–Роменська залізниця, борг якої в 1885 р. досяг 31,5 млн. мет. крб. Найбільші акціонери цієї дороги самі запропонували уряду викупити її на не вигідних умовах, ліквідувати усю заборгованість товариства й виплатити борги приватним особам. Після розгляду цього питання цар Олександр III видав наказ про негайну приватизацію цієї залізниці [17, с. 134].

В 90–х роках XIX ст. продовжується подальший процес одержавлення залізничної мережі. За цей період у власність держави перейшли Донецька, Лозово–Севастопольська та Південно–Західна залізниці.

В 1895 р. С. Ю. Вітте, міністр фінансів Росії, розпочав приватизацію одного із великих залізничних підприємств – Південно–Західних залізниць, які утворилися з об'єднання акціонерних товариств Києво–Брестської, Одеської та Брестсько–Граєвської залізниць у червні 1887 р. Це була найдовша залізниця в Росії у 2167 км, що склало 10% всієї залізничної мережі Російської імперії [18, арк. 10].

Вже на початку 90–х років XIX ст. акціонерне товариство Південно–Західних залізниць вважалось неприбутковим. Його основний капітал складав 352,2 млн. руб. Борг на початок року досяг 107 млн. крб. Під час викупу цієї залізничної мережі, як і раніше, держава виплатила акціонерам товариства 4,2 млн. крб. [19, с. 247].

З 1 січня 1995 р. Південно–Західні залізниці стали державними, їх довжина складала 4567 км [20, с. 15].

В 1894 р. було приватизовано державою Лозово–Севастопольську залізницю в зв'язку з недостатніми прибутками для сплати всіх обов'язкових платежів на капітал. Акціонерам була виплачена певна сума.

У зв'язку з викупом залізниць державою в 80–90–х рр. XIX ст. акціонери отримали 58,7 млн. крб. рентою та 7,8 млн. крб. готівкою [19, с. 238].

Уряд почав встановлювати державний контроль за діяльністю колишніх приватних залізничних товариств, що посприяло поліпшенню фінансового стану залізничного транспорту.

Побудова Катерининської залізниці вплинула на подальший розвиток донецького регіону. Виникла потреба побудови залізничної колії на західному напрямку. Тому в 1896–1897 рр. була побудована лінія Полтава–Костянтинград, а в 1901 р. вона була продовжена від Полтави до Києва, а від Костянтинграда – до ст. Лозова [21, арк. 22].

В 1897–1899 рр. стала до ладу лінія між Попасною та Микитівкою в дві колії, що дало можливість розвантажити інші залізничні лінії Донбасу.

На Лівобережній Україні товариство Києво–Воронезької залізниці побудувало велику кількість допоміжних залізничних ліній. Особливої уваги заслуговує Ромно–Кременчуцька залізниця, побудована казною в 1887–1888 рр. Вона була приєднана до казенної Харківсько–Миколаївської залізниці з метою підвищення її прибутків [22, с. 104].

1 жовтня 1888 р. було відкрито рух для пасажирських і товарних поїздів довжиною в 214,4 км [23, арк. 1]. В результаті розширення будівництва густота залізничної мережі в 1900 р. в Україні збільшилася на 123% порівняно з 1876 р. і нараховувала 10309,9 км [24, с. 2].

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

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

В 1900 р. українськими залізницями було перевезено 7267 тис. т мінерального палива в центральні райони, де раніше його мало споживали через погане транспортне сполучення. Основними споживачами вугілля стають самі залізниці – до 40%, цукрові заводи – 15%, приватні споживачі – 14%, промислові підприємства – 9%, пароплавства – 6% [25, с. 27–28].

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

З відкриттям руху на Катерининській залізниці починає з'являтися зацікавленість до розвитку виробництва заліза та чавуну.

У 1885–1887 рр. поблизу станції Катеринослав було побудовано Олександрівський Південно–Російський завод Брянського акціонерного товариства, який в день видавав 96 т чавуну.

Особливо розгорнулося будівництво металургійних підприємств в 90–х роках XIX ст. У цей період були побудовані Гданцевський (1892), Дружківський (1894), Донецько–Юрїївський, Алмазний (1896), Нікополь–Маріупольський (1897) та інші заводи. Вже наприкінці 90–х років XIX ст. на півдні України працювало 17 металургійних заводів [26, с. 29].

Завдяки великому попиту з боку залізниць розвиток важкої промисловості відбувався прискореними темпами. Так, видобуток залізної руди в Донбасі збільшився з 368 тис. т в 1890 р. до 3360 тис. т в 1990 р., що складало

в цілому по Росії 71%, виплавка чавуну – з 13,4 тис. т до 91,6 тис. т. [7, с. 210].

Поширення залізничної мережі під керівництвом держави в кінці XIX ст. значно вплинуло й на розвиток внутрішньої торгівлі, товарного землеробства та розширення посівних площ.

Виробництво зернових культур на Правобережній Україні збільшилося з 2464 тис. т до 4160 тис. т, на Лівобережній – з 2272 тис. т до 3440 тис. т. залізницями вивозився український хліб в інші регіони. Так, в 1895 р. з української території було вивезено 464 тис. т хлібного вантажу, що склало половину загальноросійського. Також, понад 304 тис. т було експортовано до Польщі, Білорусії та Литви [27, арк. 18].

Основним шляхом експортування української продукції були чорноморсько–азовські порти. Так, якщо в 1876–1880 рр. в експорті хліба питома вага чорноморсько–азовських портів рівнялась 29,2%, а балтійських – 52,1%, то вже в 1893–1896 рр. південні порти вивозили 59% хліба, а балтійські – лише 33,1%. В 1895 р. українськими залізницями було вивезено через південні порти 2192 тис. т зерна із загального експорту в 3600 тис. т, через західний кордон – 496 тис. т із 724 тис. т. та до балтійських портів – 144 тис. т із 1952 тис. т. Залізницями України за 1889–1891 рр. в середньому перевезено 3558 тис. т хлібних вантажів [28, с. 73].

Особливий вплив розбудова та одержавлення залізничної мережі мали на розвиток цукрової промисловості, яка зосередилася на Київщині та Поділлі (Правобережна Україна), а також в Харківській та Чернігівській губерніях (Лівобережжя). Незважаючи на те, що кількість цукрових заводів в другій половині XIX ст. зменшилась, обсяг виробництва набагато виріс. Якщо в 1862–1863 рр. на 240 цукрових заводах вироблялося 25,6 тис. т цукру, то вже в 1894–1895 рр. 153 заводи виробили 368 тис. т, тобто в 14 разів більше. Український цукор становив 84% загальноросійського виробництва. Так, тільки з Київської губернії в 1886 р. було вивезено 1444 тис. т цукру–піску та 10448 т рафінаду [29, с. 130].

Необхідно зазначити, що наприкінці XIX ст. українська територія була одним із економічно розвинутих регіонів Російської імперії. Тут було розташовано до 20% підприємств гірничої і переробної промисловості усєї Росії. Завдяки промислому перевороту в 70–90–х рр. XIX ст. та побудові залізничної мережі були утворені великі промислові регіони, як Донецький вугільно–промисловий район, Криворізький залізничний, Нікопольський марганцевий та Південно–Західний цукровий.

Завдяки державній політиці повернення залізничної мережі до статусу державної не тільки розширилось її будівництво, але й покращилося раціональне використання товаро–пасажирських потоків. Держава сама контролювала усі процеси на залізницях та фінансування їхнє будівництво й роботу. Це мало важливе значення для економічного розвитку українських земель кінця XIX ст.

Список використаних джерел

1. Верховский В. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. – СПб., 1898. – 591 с.
2. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881. – 404 с.
3. Андреев П. Н. Юго–Западные железные дороги. Историко–экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго–

Западных железных дорог за время перехода (1880–1894) и после перехода в казенное управление 1895–1908. – К., 1909. – 156 с.

4. Витте С. Ю. Воспоминания. В 3-х т. Т.1. – М.: Соцэкзид, 1960. – 708 с.

5. Кульчицкий С. В. К истории возникновения железнодорожного транспорта на Украине // Экономика Советской Украины. – 1963. – №2. – С.102–106.

6. Белінський С. Ф. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст. З історії соціально-економічного розвитку та класової боротьби на Україні XIX – початку XX ст. – К.: Наукова думка, 1960. – 156 с.

7. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М.: Политиздат, 1975. – 315 с.

8. Мирончук В. Д. Численность и состав рабочих Екатеринбургской железной дороги (1900–1914 гг.) // Рабочий класс Приднепровья: формирование традиций, социальный облик. – Днепропетровск, 1989. – С.98–100.

9. Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX ст. – М.: Трансжелезидат, 1949. – 272 с.

10. Воблий К. Г. Нариси з історії російсько-української цукрової промисловості. – К., 1930. – 400 с.

11. Вестник финансов, промышленности и торговли. – С. Петербург, 1886. – №6. – С.100.

12. Центральний державний історичний архів України (далі – ЦДА України). – Ф.442. – Оп.48. – Спр.139.

13. Шепелев Л. Е. Акционерные компании в России. – Л.: Наука, 1973. – 232 с.

14. ЦДА України. – Ф.1941. – Оп.1. – Спр.188.

15. Слепухин С. М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги. 1884–1948. – Днепропетровск, 1949. – 196 с.

16. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Вып.1. – СПб., 1898. – 176 с.

17. Железнодорожное дело. – Санкт-Петербург, 1882. – №21.

18. ЦДА України. – Ф.1475. – Оп.1. – Спр.323.

19. Мигулин П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. – Харьков, 1903. – 120 с.

20. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – №27. – 100 с.

21. ЦДА України. – Ф.442. – Оп.622. – Спр.344.

22. Железнодорожное дело. – Санкт-Петербург, 1883. – №8.

23. ЦДА України. – Ф.1475. – Оп.1. – Спр.1694.

24. Нестерцова С. М. Железнодорожники Украины в революции 1905–1907 гг. Автореф. ... канд. ист. наук. – М., 1985. – 18 с.

25. Железнодорожное дело. – Санкт-Петербург, 1885. – №5.

26. Рашин А. Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. – М.: Соцэкзит, 1958. – 624 с.

27. ЦДА України. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.118.

28. Билимович А. Д. Товарное движение на русских железных дорогах. – К., 1902. – 142 с.

29. Завальнюк К. В. Українсько-білоруські торгівельні зв'язки (XIX ст.). Дис. ... канд. ист. наук. – К., 1998. – 186 с.

References

1. Verhovskiy V. Kratkiy istoricheskiy ocherk nachala i rasprostraneniya zheleznykh dorog v Rossii po 1897 g. vlyuchitelno. – SPb., 1898. – 591 s.

2. Golovachev A. A. Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii. – SPb., 1881. – 404 s.

3. Andreev P. N. Yugo-Zapadnye zheleznye dorogi. Istoriko-ekonomicheskiy ocherk v svyazi s rezultatami ekspluatatsii Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorog za vremya perehoda (1880–1894) i posle perehoda v kazennoe upravlenie 1895–1908. – К., 1909. – 156 с.

4. Vitte S. Yu. Vospominaniya. V 3-h t. T.1. – М.: Sotsekiz, 1960. – 708 s.

5. Kulchitskiy S. V. K istorii vozniknoveniya zheleznodorozhnogo transporta na Ukraine // Ekonomika Sovetskoy Ukrainy. – 1963. – №2. – S.102–106.

6. Belinskiy E. F. Z istoriyi formuvannya zaliznichnogo proletariatu na Ukraini v drugiy polovini XIX st. Z istoriyi sotsialno-ekonomichnogo rozvitku ta klasovoyi borotbi na Ukraini XIX – pochatku XX st. – К.: Naukova dumka, 1960. – 156 s.

7. Soloveva A. M. Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine XIX v. – М.: Politizdat, 1975. – 315 s.

8. Mironchuk V. D. Chislennost i sostav rabochih Ekaterininskoy zheleznoy dorogi (1900–1914 gg.) // Rabochiy klass Pridneprovya: formirovaniye traditsiy, sotsialnyy oblik. – Dnepropetrovsk, 1989. – S.98–100.

9. Virginskiy V. S. Vozniknovenie zheleznykh dorog v Rossii do nachala 40-h godov XIX st. – М.: Transzhezizdat, 1949. – 272 s.

10. Voblii K. G. Narisi z istoriyi rosiysko-ukrayinskoy tsukrovoyi promislivosti. – К., 1930. – 400 s.

11. Vestnik finansov, promyshlennosti i torgovli. – S. Peterburg, 1886. – №6. – S.100.

12. Tsentralniy derzhavniy istorichniy arhiv Ukraini (dali – TsDIA Ukraini). – F.442. – Op.48. – Spr.139.

13. Shepelev L. E. Aktsionerneye kompanii v Rossii. – L.: Nauka, 1973. – 232 s.

14. TsDIA Ukraini. – F.1941. – Op.1. – Spr.188.

15. Slepuhin S. M. Kratkaya istoriya stroitelstva i razvitiya Stalinskoy zheleznoy dorogi. 1884–1948. – Dnepropetrovsk, 1949. – 196 s.

16. Istoricheskiy ocherk razvitiya zheleznykh dorog v Rossii s ih osnovaniya po 1897 g. vlyuchitelno. Vyp.1. – SPb., 1898. – 176 s.

17. Zheleznodorozhnoye delo. – Sankt-Peterburg, 1882. – №21.

18. TsDIA Ukraini. – F.1475. – Op.1. – Spr.323.

19. Migulin P. Nasha noveyshaya zheleznodorozhnaya politika i zheleznodorozhnye zaumy. – Harkov, 1903. – 120 s.

20. Vestnik Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorog. – 1903. – №27. – 100 s.

21. TsDIA Ukraini. – F.442. – Op.622. – Spr.344.

22. Zheleznodorozhnoye delo. – Sankt-Peterburg, 1883. – №8.

23. TsDIA Ukraini. – F.1475. – Op.1. – Spr.1694.

24. Nesterstova S. M. Zheleznodorozhnik Ukrainy v revolyutsii 1905–1907 gg. Avtoref. ... kand. ist. nauk. – М., 1985. – 18 s.

25. Zheleznodorozhnoye delo. – Sankt-Peterburg, 1885. – №5.

26. Rashin A. G. Formirovaniye rabochego klassa Rossii. Istoriko-ekonomicheskie ocherki. – М.: Sotseklit, 1958. – 624 s.

27. TsDIA Ukraini. – F.275. – Op.1. – Spr.118.

28. Bilimovich A. D. Tovarnoe dvizhenie na russkikh zheleznykh dorogah. – К., 1902. – 142 s.

29. Zavalnyuk K. V. Ukrayinsko-biloruskiy torgivelniy zvyazki (XIX st.). Dis. ... kand. ist. nauk. – К., 1998. – 186 s.

Bohatchuk S. S., candidate of historical sciences, the senior lecturer of Faculty of and philosophy of the Vinnitsa National Agrarian University (Ukraine, Vinnitsa), svetabogatchuk@ukr.net

Return of a railway system under the state control in the second half of the 19th century

According to the scientific and archival sources, it is analyzed statistical data one of the periods of history of Ukrainian lands as a part of the Russian Empire of the second half of the 19th century, when a development of a rail transport takes place.

The present study examined the process of nationalization (the redemption of the state) a railway system from 80th years of the 19th century when the government gradually began to liquidate private monopoly on the railroad which affected on effectiveness of their work.

It is analysed that the government recognized the need of reorganization and decentralization of management of the railroads in connection with a financial bankruptcy of railway joint-stock companies.

The construction of a railway system under control of the state at the end of the 19th century especially influenced on expansion of its construction, and also development of domestic trade, agricultural products and increase in acreage.

At the end of the 19th century Ukrainian territory was one of economically developed regions of the Russian Empire with a powerful railway system.

Keywords: railroad, railway system, nationalization.

Bohatchuk S. S., кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Украины и философии, Винницкий национальный аграрный университет (Украина, Винница), svetabogatchuk@ukr.net

Возвращение железнодорожной сети под государственный контроль во второй половине XIX века

Согласно научным и архивным источникам, статистическим данным анализируется один из периодов истории украинских земель в составе Российской империи – вторая половина XIX в., когда происходит развитие железнодорожного транспорта.

Данным исследованием рассматривается процесс огосударствления (выкуп государством) железнодорожной сети с 80-х годов XIX в., когда власть постепенно начала ликвидировать частную монополию на железной дороге, что и повлияло на эффективность ее работы.

Проанализировано, что правительство признало необходимость реорганизации и децентрализации управления железными дорогами в связи с финансовым банкротством железнодорожных акционерных обществ.

Строительство железнодорожной сети под контролем государства в конце XIX в. особенно повлияло на расширение ее строительства, а также развитие внутренней торговли, товарного земледелия и увеличения посевных площадей.

В конце XIX в. украинская территория была одним из экономически развитых регионов Российской империи с мощной железнодорожной сетью.

Ключевые слова: железная дорога, железнодорожная сеть, огосударствление.
