

7. Сергійчук В. Етнічні межі та державний кордон України / В. Сергійчук. Вид. 3-є, доповнене. – К., 2008. – 560 с.

8. Kuprianowicz G. Akcja burzenia cerkwi prawosławnych. 1938 na Chełmszczyźnie i południowym podlasiu / G. Kuprianowicz. – Chełm, 2008. – 119 s.

*Грицюта Оксана Олександрівна, к. іст. н., доцент,
ДЗ «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені
К.Д. Ушинського» (Одеса)*

РОЗБУДОВА ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ НА ПІВДНІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст. ЯК ЧИННИК ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

Залізничний транспорт нашої держави на сьогоднішній день є основним видом шляхів сполучення. Він має багату історію та видатні науково-технічні традиції. Друга половина ХІХ ст. була періодом зародження залізничної мережі та становлення загальних принципів її роботи, які є актуальними до сьогодні. З'ясування закономірностей розвитку залізниці в означений період сприяє виробленню більш глибокого і всебічного уявлення про сучасний стан розвитку української мережі шляхів сполучення.

В першій третині ХІХ ст. в розвитку промисловості Російської імперії підвищилось значення капіталістичних підприємств. Зростання продуктивних сил у сільському господарстві та промисловості, розширення внутрішнього та зовнішнього ринку та активна участь Російської імперії у міжнародному поділі праці привели до значного зростання товарообігу.

Технічна перебудова зумовила інтенсивне поглиблення та поширення загальноросійського внутрішнього ринку. В результаті цього процесу протягом останньої третини ХІХ ст. в країні відбувся значний прогрес в справі виробничої спеціалізації районів. Зокрема, в рамках єдиного всеросійського капіталістичного ринку склалися такі основні райони промислового виробництва: Центральний (текстильна, машинобудівна, металообробна і хімічна промисловість), Петербурзький (текстильна, машинобудівна і хімічна промисловість), Український (цукрова, вугільна, текстильна, машинобудівна, металообробна і хімічна промисловість), Бакинський (нафтова), Польський (текстильна, вугільна, металообробна промисловість).

На території України в першу чергу розвивались галузі промисловості, пов'язані з сільським господарством. Особливо високі темпи зростання спостерігались у цукровій та зерновій промисловості. Значно зріс рівень промислового виробництва в напрямках, пов'язаних з переробкою сільськогосподарської сировини. Промисловість обробляла сотні тисяч пудів шкіри, виробляла багато свічок, мила і сала та інших продуктів, які мали збут на внутрішньому та зовнішньому ринках [1].

Переважаюча частина перевезень припадала на гужовий транспорт, який не відповідав темпам зростання економіки та не задовольняв її потреб.

Транспортна криза примусила шукати альтернативу перевезенням на природній тязі. В нових умовах не можна було обходитися без такого сучасного і достатньо розвиненого виду транспорту як залізничний, який знаходився в тісному зв'язку зі всією економікою країни.

Важливою причиною, що зумовила створення залізничної мережі, було військово-стратегічне значення цього виду транспорту. В Росії питання про можливість використання залізниць у військових цілях вперше було підняте ще у 40-х роках XIX століття інженерами М. С. Мордвиновим і П. О. Язиковим. До переваг нового виду транспорту відносили швидкість, надійність і відносно невисокі, порівняно з іншими видами транспорту, витрати. Особливо важливим був величезний вплив залізничного транспорту на терміни мобілізації і зосередження військ. Скорочення термінів мобілізації і зосередження військ привели до якісних змін характеру підготовки країни до воєнних дій. Застосування залізничного транспорту дозволило різко знизити терміни, потрібні для зосередження збройних сил, та дозволили віднести бази постачання вглиб країни, вивівши їх з-під безпосереднього удару супротивника. Розвиток залізничного транспорту забезпечив можливість задоволення матеріальних потреб значно більших угруповань військ. Це привело до збільшення чисельності діючих армій, істотно зменшило їх залежність від особливостей театру воєнних дій [2, с. 12-15].

Перша російська залізниця з паровою тягою сполученням Петербург – Царське Село і довжиною 26,7 км була побудована у 1837 році. Більше десяти років вона була єдиною залізницею загального користування в Росії. У 1839 р. почалося будівництво Варшавсько-Віденської залізниці довжиною 300 км. Вона була відкрита у 1848 році. У 1842 р. був виданий указ про будівництво лінії Петербург – Москва. Проект цієї магістралі був створений на високому технічному рівні офіцерами корпусу шляхів сполучення інженерами П. П. Мельниковим і М. О. Крафтом [3, с. 43].

В період з кінця 60-х – початку 70-х рр. XIX століття інтенсивний хід залізничного будівництва в Росії призвів до п'ятикратного збільшення залізничної мережі, довжина якої виросла в 1875 р. до 19 тис. км. До цього часу була створена внутрішня залізнична мережа європейської Росії з центром у Москві, яка складалася з чотирьох основних взаємозалежних між собою залізниць: Московської, Прибалтійської, Азово-Чорноморської та Західної [3, с. 93-95].

Необхідність будівництва залізниць на території України була зумовлена географічним положенням краю та його природними багатствами. Державі потрібні були залізниці для вивозу продукції сільського господарства, головним чином, з родючого Південно-Західного краю і продукції промисловості – з районів Донбасу і Кривого Рога. Тому цілком природно, що основними напрямками будівництва залізниць були Південно-Західний край, де поступово розвилась мережа Південно-Західних залізниць, промисловий район Донбасу і Кривого Рога, в районі яких виникли Донецька і Єкатерининська залізниці. Для

зв'язку центра з морем і з промисловими районами України будувалась мережа Південних залізниць.

У 1863 р. почалося будівництво першої залізниці на Україні, яке було закінчене у 1865 р. Магістраль Одеса – Балта протяжністю 213 км будувалась за казенний рахунок близько трьох років. Це була перша лінія майбутніх Південно-Західних залізниць. У травні 1868 року приступили до будівництва Києво – Балтської залізниці. Для її спорудження використовували селян з навколишніх сіл та солдат. Рух поїздів на цій лінії був відкритий через 4 роки. Відтак 7 червня (26 травня) 1870 р. вважається початком існування Південно-західної залізниці.

Після будівництва лінії Курськ – Харків – Азовська почали будувати залізниці спеціально для вивозу вугілля з Донбасу. Першою такою залізницею була магістраль Костянтинівка – Єленовка, яка почала функціонувати в 1872 р. Вона й послужила початком розвитку мережі майбутніх Донецьких залізниць. До 1870 року на Півдні та Сході України, були побудовані наступні залізничні лінії: Балта – Єлісаветград, Ворожба-Конотоп-Бровари (294 км на 1868 р.), Курськ - Харків - Слов'янськ - Таганрог - Ростов (680 км по території України, на 1869 р.). В 1884 р. відкрилась Єкатерининська залізниця, побудована для вивозу продукції промисловості Кривого Рога. Першою була лінія Нижньодністровськ — Долинська. В 1904—1906 рр. була побудована так звана Друга Катерининська залізниця (яка об'єдналася потім з Першою) по напрямку Долгінцево – Волноваха. Оскільки залізниці України були побудовані у великих промислових і сільськогосподарських районах, вони за довжиною та обсягом роботи стали найбільшими серед залізниць Роської імперії [4, с. 7]. Загалом, у 1881–1890 рр. на території сучасної України було введено в дію 1093 км залізниць, а у 1890–1895 рр. – ще 1141 км.

На початкових етапах фінансування будівництва відбувалось за рахунок державних коштів, але згодом уряд почав залучати приватний капітал. За часів правління Миколи I фінансування проводилося повністю з казни і це позначилося на масштабах будівництва: з 1842 по 1855 р. було побудовано тільки 979 верст шляхів. Держава надавала приватним компаніям тільки підряди на будівництво, а після його закінчення викупала побудовані шляхи в казну. Ця політика не принесла бажаних результатів, тому уряд звернувся до практики залучення приватних капіталів. В подальшому і до кінця 80-х р. XIX ст. будівництво і експлуатація залізниць в Росії проводилися в основному за рахунок акціонерних кампаній з залученням іноземного капіталу [5, с. 131].

Залізниці перетворилися на невід'ємний чинник розвитку країни, основу інфраструктури народного господарства. Вони створили необхідні умови для швидкого зростання металургії на півдні України. Розвиток металургії та поширення парових машин (зокрема, паровозів) збільшили потребу у видобутку вугілля. Це привело до створення центру вугільнодобувної промисловості на Донбасі. У 1870–1874 рр. залізниці України щороку перевозили близько 121 млн. пудів вантажів, а в 1895–1899 рр. – понад 1414.

У розвитку металургійної промисловості України переломними стали 80-90-ті роки XIX ст. У той час на території Катеринославської та Херсонської губерній було збудовано 17 великих металургійних заводів. У результаті спорудження нових і збільшення продуктивності діючих заводів на півдні України було створено велику металургійну промисловість. Виробництво чавуну зросло з 1,3 у 1880 році до 8,5 млн. пудів у 1889 році (у 6,5 рази).

В Україні вироблялось більше половини всіх сільськогосподарських машин, що виготовлялися на території Європейської Росії. Великим підприємством, яке випускало сільськогосподарські машини, був завод Грієвза в Бердянську. Заводи Одеси, Харкова, Єлисаветграда, Білої Церкви, Києва відігравали важливу роль у виробництві сільськогосподарських машин, а також апаратів, насосів для цукрової, винокурної, лісопильної та інших галузей промисловості. У 1876–1890 рр. вартість машин, випущених на підприємствах чотирьох південних губерній Російської імперії (Донській, Катеринославській, Херсонській, Таврійській), зросла більше ніж у 8 разів, а за наступні чотири роки – ще у 2,5 рази. Це були найвищі темпи розвитку машинобудування в усій монархії Романових.

Значний поштовх одержали традиційні в Україні галузі промисловості, пов'язані з сільським господарством. У першу чергу це стосувалось цукрової промисловості, в якій господарювали підприємці: Терещенко, Симиренко, Харитоненко, Бобринський, Хряков, Потоцький, Бродський, Гінзбург та ін. Завдяки високій концентрації виробництва загальна кількість цукрових заводів з початку 60-х до середини 90-х років зменшилась з 247 до 153, а робітників, навпаки, збільшилась з 38 тис. до 78 тис. Виробництво цукру на заводах зросло у 14 разів і становило 84 % виробництва всієї Російської імперії. Найбільші цукрозаводчики України об'єднувалися в цукровий синдикат – перше у Російській імперії монопольне об'єднання, яке було створено у Києві у 1887 році. Через 5 років до нього входили 90 % діючих заводів України.

Підприємства харчової промисловості Правобережжя і частково Лівобережжя наприкінці XIX ст. виробляли 72 % українського цукру. На початку 90-х років на Правобережжі та Харківщині діяли понад 150 цукрових заводів, які виробляли близько 21 млн. пудів цукру (85 % загальноімперського виробництва). Центром борошномельної промисловості був південь України, На Правобережжі та Лівобережжі підприємства цієї галузі працювали у Києві, Кременчуку, Харкові. Цукрове, борошномельне, спирто-горілчане виробництво стали галузями великої промисловості всеросійського значення. З галузей, що переробляли тваринницьку продукцію, успішно розвивалася шкіряна. Важливе місце в економіці України займала винокурна промисловість, яка з кожним роком збільшувала випуск своєї продукції [6. с. 110-121].

Таким чином, поштовхом до розвитку залізничної мережі, з одного боку, став розвиток економіки та промисловості, а з іншого – підвищення її військово-стратегічного значення. Розвиток залізниці, у свою чергу, значною мірою вплинув на формування капіталістичної, конкурентоспроможної економіки Південного регіону.

Список використаних джерел

1. Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России / Блюх И.С. – СПб, 1878. – Т. 1–4.
2. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России / Головачев А.А. – СПб., 1881.
3. История железнодорожного транспорта в России: 1836–1917. / Красковский Е. Я., Уздин М. М. – СПб, издательство «Иван Фёдоров». – 1994. – Т. 1. – 335 с.
4. Андреев П.Н. К истории постройки и эксплуатации рельсовых путей, входящих в сеть Юго-Западных железных дорог / Андреев П.Н // Инженер. – 1906. – № 4 и 5. – С. 101–118; № 7. – С. 211–224.
5. Погребинский А.П. Очерки истории финансов дореволюционной России (XIX–XX вв.) / Погребинский А. П. – М.: Госфиниздат. – 266 с.
6. Гуржій І. О. Україна в системі всеросійського ринку 60-90-х років XIX ст. / Іван Олександрович Гуржій, Інститут історії АН УРСР. – Київ : Наукова думка, 1968 . – 191 с

*Єгоров Владислав Володимирович, к. іст. н., доцент,
Дьомкін Петро Олексійович, к. іст. н., доцент,*

Київський національний університет будівництва і архітектури

ІСТОРІЯ ТА КУЛЬТУРА УКРАЇНСЬКОГО ТА РОСІЙСЬКОГО НАРОДІВ НА СТОРІНКАХ ЧАСОПИСУ «ВЕСТНИК ЕВРОПЫ» У 1860- 1880-х рр.

Одна з провідних тем на сторінках часопису «Вестник Европы», що виходив в столиці Російської імперії, була пов'язана з висвітленням проблем історії, рис культури українського та російського народів, станом їх вивчення історичною наукою в Малоросії [17, с. 872–874]. Провідне місце в цьому напрямку публікацій часопису посідали численні дослідження М. І. Костомарова з Давньоруської історії, в котрій вчений вбачав час виокремлення українського та російського народів [7, с. 7, 8, 15, 24, 27, 30 ; 12, с. 867]. На переконання вченого, в період давньої Русі федеративні риси були характерним для усіх давніх народів, отже давня Русь являла собою зібрання земель з єдиною династією, своїми місцевими народами, об'єднаними єдиною церквою [12, с. 870–871]. Водночас вчений відкидав викладені в художніх творах безпідставні випадки проти зображених ним національних особливостей російського державного устрою та життя, оскільки їх зміст був заснований на архівах джерелах [12, с. 875, 878]. Характеристику доби козаччини в історії українського народу у середини XVII ст. частково виклав у своїй розвідці відомий мовознавець, провідний автор «Вестника Европы» О. М. Пипін [18, с. 21.]

Козацька доба також була однією з головних тем в історії Малоросії в багатьох дослідженнях, виданих на сторінках часопису М. І. Костомаровим. Автор зобразив характерні риси поведінки запорожців та організації влади