



Луганська обласна організація
Національної спілки краєзнавців України
ДЗ «Луганський національний університет імені
Тараса Шевченка»
Відділ історичної спадщини ПАТ «Укрзалізниця»

«Луганщина: краєзнавчі розвідки»



Матеріали Всеукраїнської
науково-практичної конференції
(м. Старобільськ, 24 квітня 2018 р.)

Старобільськ
2018

С. Г. Закірова
(Національна бібліотека України
імені В. І. Вернадського)

Спільні залізничні стратегії держави і підприємців Луганщини в модерну добу

Бурхливе піднесення Донецького регіону у 70 – 80-ті рр. XIX ст. було пов'язано із загальним процесом модернізації економіки на шляху проведення буржуазних реформ у Російській імперії. Найбільш значущим каталізатором розширення та зростання ринку й виробництва стало будівництво залізниць. Створення принципово нового засобу сполучення, якими були залізниці для Росії та України другої половини XIX ст., значно збільшувало можливості розвитку як усієї країни, так і окремих її регіонів. Залізниці створювали сприятливі умови для підйому металургії та машинобудування, швидкого поширення товарного сільськогосподарського виробництва. Мережа залізниць збільшувала ринок уже тим, що сама споживала промислову продукцію, підвищуючи потребу в зростанні виробництва металургійних заводів, вугільної та машинобудівної галузей промисловості України. Лише в 1888 р. залізниці споживали 36 млн. пудів або 60 тисяч вагонів вугілля, видобутого тільки в Катеринославській губернії [1, с. 235].

Особливо гострою була необхідність будівництва залізниці в нашому регіоні, де відсутність достатніх засобів транспортування ставала на перешкоді розвитку кам'яновугільної промисловості. Видобуток вугілля гальмувався вивезенням його гужовим засобом, що призводило до зростання витрат і збільшення ціни палива. Було практично неможливо організувати ефективне транспортування сировини в осінньо-весняний період. Унаслідок цього відбувалося накопичення вугілля на складах власників копалень, а інколи й обмеження видобутку товарного вугілля.

Академік Петербурзької академії наук Г. П. Гельмерсен під час відвідування в 1865 р. приватних шахт Лисичанського кам'яновугільного району писав: „У помещика Богдановича я видел 200 тысяч пудов добытого угля, но не было надежды его продать” [2, с. 33]. А якщо взяти до уваги, що за весь 1864 р. на руднику Богдановича було видобуто 90,5 тис. пудів вугілля, то

зрозуміло, що вуглепромисловець був вимушений накопичувати вугілля протягом не менш як двох років [3, с. 87]. Власники кам'яновугільних шахт Донбасу в 1867 р. заявляли, що з видобутих 100 млн. пудів вугілля половина лежить на шахтах у зв'язку з неможливістю збуту [4, с. 81].

Ініціатива введення нового виду транспорту належала водночас і державі, і підприємцям, і вченим-винахідникам. Будівництво залізниць було пов'язане як з величезними капіталовкладеннями, так і з використанням передових науково-технічних досягнень. Завдяки вдосконаленню транспортного сполучення залізниці почали перевершувати чумацькі й водні перевезення за термінами доставки, а чумацькі – ще й за собівартістю. Саме ці переваги збільшували привабливість капіталовкладень у будівництво залізниць з боку приватних підприємців. Залізниці значно вигравали в конкурентній боротьбі з традиційними для України й Росії видами транспорту, а за умов їх приватної експлуатації ставали монопольними засобами сполучення, що в кілька разів збільшували прибутки їхніх власників. Держава, не маючи достатніх коштів, була також зацікавлена у використанні під час залізничного „буму” 60 – 70-х років XIX ст. приватновласницьких капіталів. Уряд надавав концесіонерам широку фінансову підтримку, гарантуючи доходи на облігаційні та акціонерні капітали. Система кредитів, позик і пільг для власників доповнювалась наданням підприємцям майже повної свободи у справі будівництва та експлуатації відкритих ними ліній. Незначні вимоги до підприємців-концесіонерів з боку держави були зумовлені прагненням виключити всі можливі причини, які були б здатні призвести до зупинення залізничного транспортного потоку. У зв'язку з цим у статутах акціонерних товариств і приватних власників залізниць обов'язково вказували вимогу утримувати дорогу в справному стані, забезпечувати необхідний ремонт і модернізацію залізниць, збільшувати рухомий склад і кількість поїздів, пропускну можливість лінії. Держава мала можливість через Міністерство шляхів сполучення контролювати діяльність дороги, вимагати від власників укладання другого шляху за умов досягнення певного рівня прибутковості залізниці.

Прикладом такого поєднання інтересів держави й приватного бізнесу вважаємо Донецьку кам'яновугільну залізницю. У 1876 р. російський уряд призначив торги для приватних концесіонерів у зв'язку з її будівництвом. Перемогу отримав промисловець і меценат, московський підприємець С. Мамонтов, запропонувавши вартість однієї версти в 47,8 тис. руб. Загальна вартість залізниці довжиною в 479 верст становила 22,8 млн. руб. [5, с. 270]. Дорога повинна була з'єднати між собою Козлово-Воронезько-Ростовську та Курсько-Харківсько-Азовську залізницю, дійшовши до міст Слов'янськ, Лисичанськ і Бахмут. На відміну від уже наявних залізничних ліній, дорога з самого початку була спроектована як цілісна мережа гілок. Уже в 1878 р. було відкрито рух на окремих частинах лінії та від ст. Дебальцеве в напрямках до Попасної, Луганська й Микитовки, що становило 389 верст. Остаточно рух на залізниці відкрили в 1879 р. Уже в перший рік експлуатації Донецька залізниця перевезла вантажу на суму 621 млн. руб.[6, с. 39].

Нова дорога мала розгалужену інфраструктуру, яка дозволяла використовувати транспортну мережу для зростання видобутку вугілля та збуту його споживачам як у регіоні, так і далеко за його межами. На дорозі було збудовано 16 мостів, 2 шляхопроводи, 15 паровозних депо, ремонтні залізничні майстерні. Управління залізниці було розташоване в Луганську, де з метою підготовки кваліфікованих робітників нової дороги її засновник С. Мамонтов водночас з будівництвом залізниці відкрив Донецьке технічне училище [7, с. 269].

У будівництво залізниць підприємці включалися навіть тоді, коли держава не передбачала видачу концесій або загальний рух товаропотоків поки ще не був настільки значним. У таких випадках підприємці вкладали власні кошти в перспективні, вигідні, на їхню думку, проекти. Частіше це були лінії місцевого значення, та за умов підйому виробництва й вони відігравали важливу роль у розвитку промисловості, поширювали ринок, включаючи до територіального розподілу праці все нових суб'єктів господарювання. Зокрема, наприкінці XIX століття дійсний статський радник С. М. Ілленко фінансував будівництво залізничної гілки Луганськ – Міллерове

протягом майже 100 верст, яка утворила ще один вихід Донбасу до Центральних районів Росії.

Загалом на початок 1909 р. налічувалося 158 приватних під'їзних залізничних колій, які примикали лише до Катерининської залізниці, загальною довжиною 422 версти. Пік будівництва приватних залізничних шляхів у Донбасі припав на останнє десятиріччя XIX століття.

Створення залізничної мережі стимулювало процеси урбанізації Луганщини. Навколо залізничних станцій у зв'язку з вигідним економічним становищем та сприятливими ринковими умовами з'являлися нові селища, швидко зростали міста, збільшувався пасажиропотік, росла загальна чисельність населення, формувалася не тільки економічна, а й соціальна інфраструктура.

Література

1. **Памятная** книжка и адрес — календарь Екатеринославской губернии на 1889 г. — Екатеринослав, Типография Губернского правления, 1889. — 375 с.
2. **Кострица Ю. П.** У истоков горнозаводского дела. Очерки истории развития Лисичанского каменноугольного района. XVIII — XIX вв. — Ростов-н/Д, 1994. — 151 с.
3. **Подов В. И.** История Лисичанска в документах : в 2 ч. — Лисичанск, 1995, ч. I. — 151 с.
4. **Гуржій І. О.** Україна в системі всеросійського ринку 60 — 90-х років XIX ст. — К., 1968. — 192 с.
5. **Верховский К.** Краткий исторический очерк начала и распространения железной дороги в России по 1897 г. — СПб., 1898. — 591 с.
6. **Центральний** державний історичний архів України. — Ф.442. Канцелярія Київського, Подільського та Волинського генерал — губернатора. — Оп. 519. — Спр. 6. — Арк. 39.
7. **По Екатерининской** железной дороге. — Вып. II. Екатеринослав. — Типо-Литограф. Екатерин. ж. д. — 1912. — 336 с.