

УДК 94 (477.7)

## ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ФОРМУВАННЯ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ ПІВДНЯ УКРАЇНИ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ СТОЛІТТЯ)

А.О.Дорошева

*кандидат історичних наук, старший викладач,  
Ізмаїльський державний гуманітарний університет*

*Досліджується роль інститутів міського самоврядування міст Півдня України в реалізації проектів щодо покращення пропускної спроможності порту, будівництва залізниць, які з'єднали Одесу, Херсон та Миколаїв з важливими промисловими центрами Російської імперії та залізничної дороги в межах міст.*

**Ключові слова:** *Південна Україна, міське громадське управління, міське господарство, муніципальна власність, інфраструктура порту, залізничні мережі.*

На сучасному етапі в Україні в економічному і політичному відношенні відчутно зростає роль міст, що є головним джерелом продуктивних сил суспільства і важливим компонентом самофінансування регіону. Особливого значення в цьому контексті набуває вивчення зародження і становлення муніципальної власності як основи муніципального господарства і виробництва – альтернативної форми надходжень до міського бюджету.

Серед сучасних дослідників питаннями розбудови південноукраїнських портів займаються: І.Івасюк [12], С.Надибська [14], Г.Цибуленко і Л.Цибуленко [20, 21] та ін. Але переважна більшість наявних досліджень являють собою аналіз окремих аспектів історичного розвитку міст. Досі ще не існує окремого цілісного дослідження, присвяченого зазначеним проблемам.

Мета даної публікації: проаналізувати місце і значення транспортних систем у формуванні муніципальної власності таких значних виробничо-торговельних центрів Півдня України, як Одеса, Миколаїв та Херсон.

Фінансово-промислова власність і торговельна діяльність стали каталізаторами швидкого зростання міст Півдня України в пореформений період. Географічне розташування Одеси, Миколаєва та Херсона зумовило їх роль як вузлових центрів внутрішньої і зовнішньої торгівлі. Проте між ними існували певні технічні відмінності. Так, недостатньо глибокий рейд Херсона зумовлював його незначну роль у зовнішній торгівлі. Рейд Миколаєва був глибоководнішим від херсонського, хоч і поступався одеському.

Виходячи з цієї найважливішої проблеми, перед міською управою Миколаєва постало завдання поглиблення рейду. Цей процес було розпочато міською владою. З часом, розуміючи виняткову значимість покращення інфраструктури порту, до нього залучилася й держава. Завдяки зусиллям генерал-ад'ютанта Б.Глазенапа, в 1862 р. у місті було відкрито комерційний порт і митницю. Іноземні судна отримали право входити в його гавань. За ініціативою військового губернатора на кошти міста була побудована митниця – Попова Балка [11, 1-3]. Вона одночасно слугувала пристанню та давала змогу проводити завантаження та розвантаження безпосередньо на місці [4, 97]. Збільшення обсягів імпорту зернової продукції підштовхнуло міський уряд Миколаєва клопотати про виділення капіталів на розширення порту, поглиблення суднохідних каналів. У грудні 1879 р. Державна Рада Російської імперії надала дозвіл Миколаєву та ще чотирьом

містам стягувати попудний півкопійсний збір з усіх товарів, що вивозилися закордон. Завдяки віце-адміралу М.Аркасу – військовому губернатору й командуючому Миколаївським портом, у 1880 р. відбулося остаточне впровадження зазначеного податку в Миколаєві [1, 121]. Кошти, зібрані з кожного пуду вантажу, що проходив через Миколаївський порт, надходили до міського бюджету та сприяли піднесенню міста [2, 210].

На межі XIX – XX ст. на Миколаїв припадало 30 % вивозу зерна через чорноморські порти. Це було пов'язано з наявністю розгалуженої мережі спеціалізованої інфраструктури: велика причальна система, багато складських приміщень, плавучі елеватори тощо.

Проте в означений період зберігала за собою торговельну першість Одеса. Наполегливе клопотання генерал-губернатора П.Коцебу про капітальну перебудову Одеського порту отримало підтримку з боку уряду. У 1865 р. Міністерство шляхів сполучення організувало конкурс проектів [13]. Першу премію отримав проект англійського інженера Гартлея, який почали втілювати в життя у 1868 р. Результатом реконструкції, як повідомляв «Одесский Вестник» у 1870 р., було збільшення довжини Одеських набережних на 56 %, Карантинного молу – на 42 %, а зовнішнього облицювання молів – на 59 %. Проведені роботи дозволили порту приймати більше суден: у 1859 р. – 1 945, а у 1869 р. вже 2 200 [12, 69-70]. Якщо у навігацію 1862 р. до Одеського порту прибуло із-за кордону 1 060 суден, то лише через два роки (1864 р.) ця цифра вже становила 1 434 [5, 19]. Значно збільшились темпи товарообігу. Так, у 1858 р. через міський порт Одеси було вивезено 194,4 тис. пудів вовни, а у 1861 – 1865 рр. цей показник становив вже 377 тис. пудів на рік, 1867 – 1870 рр. – до 966 тис. пудів [19, 9].

Модернізація портових комунікацій відбувалася й у Херсоні. Відсутність пристані та мілководдя Дніпровських гирл унеможлиблювало підхід суден до Херсонського порту [6, 3]. Гостро постало питання про поглиблення фарватеру, будівництво портових споруд, митниці тощо. Ініціаторами перетворень виступили члени Херсонського повітового земства, до яких у 1869 р. приєдналися громадські діячі міста. Новоросійський і Бессарабський генерал-губернатор для розробки проекту щодо очистки гирл запросив директора Російського Товариства Пароплавання і Торгівлі (далі – РТПіТ) пана Чихачева [18, 492]. Розпочався тривалий процес перетворень. Міською управою було укладено угоду про очищення каналів з фірмою «Гідротехнік». Проте фірма не здійснила передбачені контрактом роботи й у 1878 р. оголосила про свою неспроможність. Відсутність державних дотацій не дала можливості завершити зазначені роботи, незважаючи на всі зусилля міського громадського управління [21, 52].

Для збільшення функціональних можливостей порту, в першу чергу, необхідно було покращити суднохідні умови в гирлах Дніпра. Справа в тому, що поряд з містом Дніпро мав доволі значну глибину – від 28 до 56 футів. Ближче до лиману він був значно мілкіший, а безпосередньо біля гирла утворював один величезний бар'єр на всю ширину лиману. Зважаючи на ці обставини, Олександр III на початку 1894 р. дозволив провести експериментальні роботи в гирлах Дніпра [17, 50].

Проект устрою Дніпровського морського каналу глибиною у 17 ½ футів (1 фут – 30,48 см) було розроблено у 1895 р. Загальна вартість усіх робіт становила 1 189 750 крб. [16, 45]. У 1897 р. роботи щодо поліпшення суднохідних умов в гирлах Дніпра полягали, головним чином, у поглибленні та поширенні суднохідного каналу, проритого у 1896 р. у протоці Рвач. Загальна довжина поглиблених ділянок річки та лиману у 1899 р. перевищила 14 ½ верст (1 верста – 1,06 км), з яких 10 верст були доведені до довжини, передбаченої проектом.

Здійснені роботи мали низку позитивних наслідків. По-перше, всю навігацію вантажні судна відтепер могли проходити без перешкод. По-друге, поглиблення Дніпровських гирл стимулювало приватних підприємців розширювати існуючі

підприємства та засновувати нові. У 1899 р. спостерігалось збільшення кількості вантажних пароплавів, які доставляли у Херсон кам'яне вугілля та вивозили ліс у порти Чорного й Азовського морів.

Каталізатором подальшого розвитку капіталістичних відносин в означений період був розвиток залізничного транспорту. Залізниці дали поштовх для розширення зовнішньої торгівлі, стимулювали розвиток старих міст, перетворюючи їх у промислово-торговельні центри.

Паралельно з розбудовою Одеського порту відбувалося й будівництво залізниці, яка повинна була з'єднати сільськогосподарські райони центру і Півдня країни з портами Чорного й Азовського морів. Головне завдання залізниць полягало у прискоренні темпів доставки вантажів у порти. Завдяки клопотанню генерал-ад'ютанта П.Коцебу в 1862 р. розпочалося будівництво залізниці Одеса-Паркани (на Дністрі). Через рік приступили до розбудови лінії Балта-Одеса, будівництво якої було завершено у 1865 р. [8, 5]. У 1869 р. закінчилося будівництво всієї залізниці від Крюкова до Одеси [14, 255-256]. В економічному відношенні вона об'єднувала Бессарабію, Подільську, Київську та Полтавську губернії з Чорним морем, Дністром й Дніпром.

Наприкінці 70-х рр. XIX ст. розпочалася активна робота щодо налагодження залізничного зв'язку Одеси з окремими регіонами та містами імперії. Концесію на будівництво Одеської залізниці у 1870 р. отримало РТПіТ [9, 34]. У 1876 р. почала діяти лінія Одеса-Київ. Це відкрило шлях місту на Північ. Окрім цього, залізниця з'єднала Одесу з Харковом та Лівобережною Україною.

В Одесі на початку липня 1880 р. почала діяти міська залізнична дорога. Ініціатором будівництва цієї дороги був член Одеської міської управи К.Чижевич. Для нагляду за виконанням поточних робіт було засновано товариство Одеської залізниці [7, 1]. Концесію на будівництво зазначеної дороги надали французу П.Бонне, з яким міська дума у 1879 р. уклала відповідну угоду. Роботи були завершені у 1880 р. Наявність функціональної дороги у межах міста спричинила масову розбудову господарчих споруд і приватних будинків у передмісті, сприяла налагодженню економічних зв'язків між окремими промисловими районами міста.

Якісно новий період в історії портових міст Півдня України починається у 90-ті рр. XIX ст. Тривалий час домінуюче місце на світовому ринку зерна займала Російська імперія. Наприкінці XIX ст. основним експортером зерна на європейські ринки стали США. Для повернення втрачених позицій на європейському ринку центральний уряд Росії та влада на місцях активізували діяльність щодо розбудови портів і шляхів сполучення. Будівництво залізниць, які з'єднували Одесу з окремими економічними районами країни, сприяли розвитку міста як важливого порту Російської імперії. Вантажообіг порту зростав щорічно, а зовнішній обіг у 1893 р. становив 129 млн. крб. [21, 45].

Громадське управління Одеси у 1899 р. розробило проект будівництва залізниці між Петербургом, Києвом і Одесою, що дозволило б створити найкоротшу транспортну мережу між Фінською затокою та Чорним морем. Саме тому міська влада за підтримки чисельних комітетів клопотала перед Міністерством шляхів сполучення і Міністерством фінансів про реалізацію проекту Київ – Одеса через Голту й Вознесенськ.

З метою покращення зв'язків між Одесою і Донецьким кам'яновугільним басейном органи муніципалітету порушили питання про будівництво залізниці від Одеси через Вознесенськ, Новоукраїнку, Новомиргород, Черкаси, с. Красне, Крути до Москви та від Вознесенська до станції Долинська Харківсько-Миколаївської залізниці [20, 98]. Члени міського уряду Одеси розуміли виняткову роль розгалуженої системи інфраструктури в цілому й транспортної мережі зокрема для покращення становища міського господарства та робили все можливе для її розбудови.

Розвитком транспортної інфраструктури переймалася й Миколаївська міська дума та управа. Так, у 1867 р. органи самоврядування Миколаєва виступили з клопотанням про будівництво залізниці, що з'єднає Миколаїв з Кременчуком. Проте уряд відхилив цей проект. Наприкінці 1860-х рр. почала працювати залізниця Миколаїв – Єлісаветград. У 1873 р. вже діяла Харківсько-Миколаївська залізниця, що надавало місту певні переваги порівняно з Одесою. Миколаїв став кінцевим пунктом величезного залізничного шляху, який з'єднував Балтійське море з Чорним. [15, 19]. Це сприяло помітному зростанню місцевого експорту. Так, у 1876 р. через Харківсько-Миколаївську залізницю було доставлено до порту 658 тис. чвертей хліба, а у 1878 р. з Миколаївського порту було вивезено 3 406 тис. чвертей зерна, що становило більше, ніж 30 % усього хлібного експорту чорноморських портів [22, 33]. Тоді ж було розширено та подовжено морський фарватер між Очаковом і Миколаєвом. За відносно короткий термін порт, який спеціалізувався на вивозі зерна й руди, посів третє місце (після Одеси та Санкт-Петербурга) в експорті Російської імперії [3, 12].

Розбудова залізничного шляху між Миколаєвом та окремими регіонами країни підштовхнула міський уряд якомога швидше вирішити питання щодо будівництва міської залізниці. Почався пошук інвесторів. У 1897 р. Бельгійське акційне товариство заснувало у Миколаєві залізничну дорогу, котра з'єднала Базарну площу з Військовим ринком.

Великою проблемою Херсона була відсутність залізничної мережі. Ще у 80-х рр. XIX ст. Херсонське громадське управління в особі міського голови В.Терещенка запропонувало проект з'єднання залізничним шляхом Херсона з Миколаєвом з продовженням цієї лінії до однієї із станцій Лозово-Севастопольської залізниці. Але пропозицію було відхилено. Новий міський голова І.Волохін у 1893 р. знову порушив це питання перед міністром шляхів сполучення. Будівництво зазначеного залізничного шляху російський уряд визнав бажаним, але далі справа не просувалася. У 1898 р. в черговий раз було відкладено розгляд цього питання.

Міста південних губерній Російської імперії у другій половині XIX ст. набувають статусу своєрідних пунктів, які обслуговували залізничний транспорт. Серед інших до категорії таких міст (залізничних станцій) потрапили Одеса, Херсон, Миколаїв, що сприяло збільшенню робочих місць.

Отже, різні умови транспортних систем для означених міст були пов'язані з різними географічними чинниками. Найгіршими вони були для Херсона, де річкова магістраль поступово втрачала своє значення, а залізничні колії були відсутні взагалі. Якщо Одеське громадське управління більшою мірою піклувалося про подальше розширення інтеграції міста до загальнодержавної транспортної мережі, спираючись на свою попередню базу, то Херсонське й Миколаївське громадські управління докладали максимум зусиль для доведення своїх транспортних мереж до високого рівня.

Перспектива подальшого вивчення цієї проблеми пов'язана з висвітленням основних етапів формування муніципальної власності південноукраїнських міст-портів на початку XX ст. та ролі органів міського самоврядування у зазначеному процесі.

1. Адреса высших Правительственных учреждений в Империи // Новороссийский календарь на 1873 год. – Одесса, 1872. – С. 113-121.
2. Березовська Т. В. М. А. Аркас: громадянин та державний діяч / Т. В. Березовська // Записки історичного факультету Одеського державного університету ім. І.І. Мечникова. – 2002. – Вип. 12. – С. 205-211.
3. Выборный П. М. Николаев / Павел Моисеевич Выборный. – Одеса : Маяк, 1969. – 110 с.

4. Города и значительные местечки Новороссийского края и Бессарабии // Новороссийский календарь на 1873 год. – Одесса, 1872. – С. 85-108.
5. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф. 1. – Оп. 17. – Спр. 81. О ходе торговли и движении судоходства в 1867 г. (1867 г.).
6. ДАОО. – Ф. 5. – Оп. 1. – Спр. 945. Об устройстве портов Новороссийского края (выписка из отчета главного инженера Новороссийских коммерческих портов о состоянии Николаевского, Херсонского и др. коммерческих портов) (1884 г.).
7. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 17. – Спр. 81. Об уступке обществу Одесской железной дороги 38 дес. 573 кв. с. Городской земли под устройство ветви железной дороги от магазина за Тираспольской таможенной к Одесскому порту (1873 г.).
8. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 223. – Спр. 30. О сооружении железных дорог в Новороссийском крае (1865 – 1867 гг.).
9. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 223. – Спр. 31. О сооружении железных дорог в Новороссийском крае (1867 – 1873 гг.).
10. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 16. – Спр. 161. О ходе торговли и движении пароходства в 1862 г. (1862 г.).
11. Державний архів Миколаївської області. – Ф. 222. – Оп. 1. – Спр. 865. Переписка с военным губернатором об открытии в г. Николаеве порта для иностранных судов, учреждении таможни (7 февраля 1862 г. – 20 июня 1867 г.)
12. Івасюк І. М. Проекти розбудови Одеського порту та їх реалізація в 60-ті та першій половині 70-х рр. ХІХ ст. / І. М. Івасюк // Записки історичного факультету Одеського державного університету ім. І.І. Мечникова. – 2003. – Вип. 13. – С. 66-72.
13. Конкурс на составление проекта улучшения и распространения Одесского порта // Журнал Министерства путей сообщения. – Спб.: Типография императорской академии наук, 1865. – Т. 1. – С. 22-24.
14. Надибська С. Б. Участь міст Південної України у розвитку транспорту у другій половині ХІХ ст. / С. Б. Надибська // Записки історичного факультету Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова. – 2001. – Вип. 11. – С. 253-260.
15. Нестеровский Б. А. Огни на причалах. Очерки истории Николаевского морского порта / Борис Абрамович Нестеровский. – Одесса : Маяк, 1972. – 131 с.
16. Обзор Херсонской губернии за 1897 г. (Приложение к всеподданнейшему отчету Херсонской губернии). – Херсон : Типография Губернского Правления, 1898. – 80 с.
17. Обзор Херсонской губернии за 1899 г. (Приложение к всеподданнейшему отчету Херсонской губернии). – Херсон : Типография Губернского Правления, 1900. – 91 с.
18. Сборник Херсонского земства, издаваемый Херсонской губернской земской Управой. – Херсон : Типография Н.О. Ващенко, 1875. – № 5 (май). – Отделение II.
19. Скрипник М. Торгово-економічні взаємини Одеси з країнами світу в ХІХ столітті / М. Скрипник // «Одесі – 200»: міжнародна науково-теоретична конференція, 6-8 вересня 1994 р.: тези доповідей. – Одеса, 1994. – Вип. 1. – С. 8-10.
20. Цибуленко Г. В. Транспортні системи у розвитку кооперативного та муніципального підприємництва на Півдні України / Г. В. Цибуленко, Л. О. Цибуленко // Південний архів : зб. наук. Праць : Історичні науки. – 1991. – Вип. 1. – С. 95-107.
21. Цибуленко Л. О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсону у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. / Лариса Олександрівна Цибуленко. – Херсон : Айлант, 2003. – 159 с.

22. Шевченко А. М. Розбудова південноукраїнських морських портів у другій половині XIX ст. / А. М. Шевченко // Науковий вісник Ізмаїльського державного гуманітарного університету. – 2007. – Вип. 22. – С. 31-35.

**Дорошева А. А. Влияние транспортной инфраструктуры на формирование муниципальной собственности в Южной Украине (вторая половина XIX века).**

*Исследуется роль институтов самоуправления городов Юга Украины в реализации проектов по улучшению пропускной способности порта, строительству железных дорог, которые соединили Одессу, Херсон и Николаев с важными промышленными центрами Российской империи и железно-конной дороги в пределах городов.*

**Ключевые слова:** Южная Украина, городское общественное управление, городское хозяйство, муниципальная собственность, инфраструктура порта, железнодорожные сети.

**Dorosheva A. O. The influence of transport systems in the formation of municipal property of the Southern Ukraine (the second half of the XIX-th century).**

*The role of self-government institutions of cities in the South of Ukraine is examined in the implementation of projects to improve the capacity of the port, the construction of railways which connected Odessa, Kherson and Nikolaev with important industrial centers of Russian impire and iron-horse roads within the cities.*

**Key words:** the Southern Ukraine, local self-government, municipal services, city economy, port infrastructure, rail network.