

РОЗДІЛ IV. ІСТОРІЯ НАУКИ І ТЕХНІКИ

УДК 94:625.1(470+571)

*Олексій Кривопішин
(Переяслав-Хмельницький)*

ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ТЕРИТОРІЇ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОГО КРАЮ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ

У статті охарактеризовано головні передумови та причини спорудження залізниць у Південно-Західному краї Російської імперії у ХІХ ст.

Ключові слова: *Південно-Західний край, залізниця, експорт, промисловість, шляхи сполучення.*

Дослідження процесів спорудження і початкового етапу функціонування залізничної мережі в Російській імперії та її землях залишається актуальним напрямком історичних розробок, адже до сьогодні залишаються нез'ясованими головні передумови та причини будівництва залізниць у Південно-Західному краї імперії у середині ХІХ ст. У статті у розрізі історії залізниць автор зробив спробу коротко та систематично висвітлити дані аспекти.

У Південно-Західному краї Російської імперії залізниця були необхідними для вивезення основної номенклатури вітчизняного експорту: зерна до ринків збуту, у першу чергу в центральні райони імперії і до портів Чорного моря. У середині ХІХ ст. українські сільськогосподарські виробники накопичували значну кількість товарного зерна, яке не мало збуту, у вотчинному господарстві. Тобто, проблема реалізації зерна для українських поміщиків була надскладною. За своїм географічним положенням вони не могли конкурувати з поміщиками центральних сільськогосподарських губерній у нечорноземній смузі, де відчувалася нестача хліба й існувала можливість щодо його реалізації. «Надлишки» зерна, не реалізовані на місцевих ринках, українські поміщики переробляли у винокурнях. У 1860 р. за обсягом продукції винокуріння Україна стояла на другому місці після середньоволзьких губерній.

Нездоланною перешкодою на шляху до збільшення кількості зернових для внутрішнього споживання та експорту була відсутність добре налагоджених шляхів сполучення. Один із поміщиків півдня, граф Вігольд Крейц писав у 1851 р. до журналу «Товариства сільського господарства Південної Росії»: «Сухопутных сообщений, т.е. удобных современных у нас нет. О шоссе и железных дорогах мы знать не знаем. Нельзя же считать путями сообщения те почтовые, чумацкие и проселочные дороги, по которым двигаются наши почты, транспорты, торговля и вообще вся внешняя жизнь и интересы каждого – дороги, которые около полгода непроходимы от грязи, топкости, на которых часто нет ни мостов, ни гатей ... и, наконец, на которых малейшая речка или ручеек во время стаивания снегов представляют непроходимое препятствие и задерживают транспорты не дни, а целые недели» [4, с. 313].

Вітчизняні дослідники вважають, що поштовхом до появи залізниць на території сучасної України було не питання хлібного експорту, а розвиток кам'яновугільної промисловості. На наш погляд, така думка є беспідставною. Спростовуємо дану тезу тим, що тільки незначна кількість вугілля споживалася на місці, особливо якщо навколо копалень не було розвиненої промисловості. Історик української гірничої промисловості П.І. Фомін вважав, що за відсутності залізниць ринок споживання кам'яного вугілля був обмежений, що не давало змоги власникам копалень збільшувати видобуток. «Кам'яновугільні копальні були далекі від південних морів. Як внутрішній водяний шлях єдине яке-небудь серйозне значення могла мати ріка Північний Донець, але і вона була не судоплавна». Отже, не випадково, що перша залізниця в Англії з'явилась у кам'яновугільному

районі. В сільськогосподарській Росії поява магістральних залізниць завдячує хлібному експорту.

Відсталість транспорту Російської імперії перетворилася на основний фактор, що гальмував розвиток її економіки. Відсутність досконалого транспортного сполучення між регіонами гальмувало загальний розвиток промисловості. Зауважимо, що після скасування кріпосного права розширення залізничної мережі представляло найгострішу необхідність для молодого російського капіталізму.

Другим, переломним етапом, що активно стимулював уряд до практичних кроків з будівництва залізниць у Південно-Західному краї Російської держави, крім великого суспільного бажання, стала Кримська війна 1853-1856 рр., яка засвідчила велику військово-технічну перевагу противників Росії, озброєних новітньою технікою. За браком залізниць російське військове командування не могло вчасно постачати армію усім необхідним; противник же, навпаки, для постачання активно використовував пароплави.

У вирі військових подій потреба у залізничному транспорті особливо загострилася і стала зрозумілою для всіх. Під час битви за Севастополь восени 1854 р. було прийнято рішення терміново, за рахунок урядових коштів, провести вишуковні роботи для будівництва залізничної траси Москва-Харків-Феодосія та Харків-Одеса [3, с. 123].

Очевидно, що поступальний процес подальшого розвитку економіки країни вимагав будівництва залізниць, які були вкрай потрібні для вирішення не тільки економічних, але й воєнно-стратегічних завдань. Будівництво регіональних рейкових шляхів сполучення велось окремими лініями з метою встановлення залізничного сполучення з портовим містом Одесою і далі з історичним центром тогочасного тяжіння – Москвою.

На заключному етапі визнання необхідності будівництва залізниць у Південно-Західному краї основним чинником, який остаточно визначив таку необхідність, була селянська реформа 1861 р., за якою скасовано кріпосне право та відбулися зміни в економічній структурі суспільства, що ознаменували початок розвитку капіталізму в Російській імперії і відкрили епоху промислового перевороту, стимулюючи початок індустріалізації. У країні з'явився стійкий ринок робочої сили, створено умови, що стимулювали нагромадження капіталу, у різних галузях промисловості помітним став технічний прогрес. Важливим соціальним підсумком розвитку вітчизняної економіки в післяреформений період стало формування двох антагоністичних класів – промислового пролетаріату та буржуазії.

Представники суспільної промислової думки прийшли до висновку, що залізничне будівництво – головний напрям розширення торгівлі та внутрішнього ринку, який призвів до промислового перевороту в транспортній галузі, у тому числі на українських територіях у складі Російської імперії. Промисловий переворот – це перехід від мануфактури з її ручною ремісничою технікою до великого машинного фабрично-заводського виробництва, що забезпечував упровадження у промислове виробництво і транспорт системи машин, парових двигунів, створення самостійної машинобудівної галузі; усе це вводило Російську імперію у середовище розвинених країн Європи.

У 1862 р. в урядових колах вперше обговорювалося питання про створення мережі залізниць, а не будівництво окремих магістралей. Завдяки перетворенню Головного управління шляхами сполучень і публічних споруд на Міністерство шляхів сполучення, та призначення міністром даної структури визначного залізничника П.П. Мельникова у 1865 р. було затверджено перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі Російської імперії. Це стало переломним моментом в історії засобів і шляхів сполучення, започаткувало їхній інтенсивний розвиток. За відносно невеликий відрізок часу – перші дві третини ХІХ ст. – було здійснено перехід від перших іноземних, ще занадто недосконалих паровозів, до сформованої системи швидкого та надійного залізничного транспорту.

Починаючи з 1866 р. з клопотанням до уряду було направлено стільки заяв про видачу концесій на будівництво, що виконати програму П.П. Мельникова та послідовно будувати залізницю стало неможливо. Першочерговий проект створення мережі залізниць зазнав значних змін і в такому вигляді був височайше затверджений 23 квітня 1866 р. [1, с. 118].

До нового проекту будівництва, за зразком 1866 р., увійшли залізниці не за направленням,

а за самою назвою. Їхня протяжність склала 3374 версти. Із 14 запланованих і затверджених до будівництва залізниць територією України планувалося будувати Курсько-Київську, Києво-Балтську із Волочиською гілкою, Балто-Елісаветградську, Елісаветградсько-Харківську, Курсько-Харківсько-Азовську. Крім перерахованих, за 1866-1868 рр. було видано ще 12 концесій на будівництво залізниць, що не увійшли до затвердженої мережі 1866 р.

Головними умовами будівництва залізниць у європейській частині Російської імперії було визначено:

1. відкриття для сільськогосподарських продуктів і продуктів тваринництва Південно-Східного, Південного та Південно-Західного краю коротких і дешевих шляхів до головних портів Балтійського (Петербург, Рига, Лібава), Чорного (Одеса, Севастополь, Феодосія) та Азовського (Таганрог) морів;

2. сполучення найкоротшими шляхами Південно-Східного, Південного і Південно-Західного краю з північно-західними губерніями, які постійно потребували додаткових продуктів харчування;

3. сполучення зі столицями і поміж собою головних центрів держави та, головне, сполучення Києва, що мав важливе політично-військове значення, з Москвою і Петербургом;

4. забезпечення всієї мережі залізниць паливом, переважно кам'яним вугіллям із Донецького басейну і за допомогою залізниць надання дешевого донецького вугілля безлісним частинам держави;

5. досягнення цих важливих результатів при найменшій протяжності залізниць, вибираючи для їхнього будівництва сприятливу місцевість.

Перший голова правління товариства «Південно-Західних залізниць», відомий вітчизняний учений, який вніс неоціненний внесок у розробку питань визначення впливу залізниць на економічно-фінансовий стан Російської імперії І.С. Бліох у своїх наукових працях дійшов висновку, що створення мережі залізниць для Росії, «країни з неосяжними просторами», мало не тільки господарське, але й стратегічно-фінансове значення. І.С. Бліох, розглядаючи вплив нового виду транспорту на тогочасний економічний стан, довів, що різниця продуктивних сільськогосподарських районів складає головну характеристику економічного устрою Росії і врівноважити цю різницю можуть лише залізниці, за допомогою яких надлишковий збір продуктів споживання в одному районі швидко зможе переміщуватися до іншого і продаватися там. І.С. Бліох справедливо вважав, що вплив залізниць на всі сторони економіки та торгово-фінансовий баланс країни був значним. Розраховані спочатку на задоволення, у першу чергу потреб хлібного ринку, залізниці дали сильний поштовх до розвитку різних галузей промисловості країни, зв'язавши промислове виробництво з його сировинною базою і ринками збуту [2, с. 13].

Таким чином, залізничне будівництво у Російській імперії у ХІХ ст. стимулювало розвиток сільського господарства та промисловості (металургії, машинобудування, цукрової промисловості, видобутку вугілля), прискорило концентрацію капіталів; залізниці почали займати значне місце в обороні держави, сприяли проведенню військових реформ і прискорили процеси мобілізації.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространение железных дорог в России по 1897 г. включительно / В.М. Верховский. – СПб., 1898.
2. Лапін В.П. Діяльність І.С. Бліоха (1836-1901) в контексті розвитку вітчизняного залізничного транспорту (друга половина ХІХ – початок ХХ століть): автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.07 / В.П. Лапін; Держ. екон.-технолог. ун-т трансп. – К., 2010. – 20 с.
3. Маркевич. Железные дороги / Маркевич // Южно-Русский альманах. – 1900. – С. 123.
4. Нестеренко О.О. Развитие промышленности на Украине / О.О. Нестеренко. – Ч.1: Ремесло і мануфактура. – К.: Вид. Академії наук УРСР, 1959. – 350 с.

Кривописин А. Предпосылки возникновения железной дороги на территории Юго-Западного края Российской империи.

В статье охарактеризованы главные предпосылки и причины сооружения железной дороги

в Юго-Западном крае Российской империи у XIX ст.

Ключевые слова: *Юго-Западный край, железная дорога, экспорт, промышленность, пути соединения.*

Krivopishin O. Background of railways in the South West region of Russian empire.

The article describes the main preconditions and causes of construction of the railway in the south-western province of the Russian Empire in the nineteenth century.

Keywords: *South-West Region, railways, export, industry connections.*

Одержано 16.10.2012