

45. ПСЗРИ I. – Т. 44. Книга штатов. Часть 2.

46. ПСЗРИ II. – Т. 3.

The article is devoted to the use of soldiers by land surveyors at land-surveying work in southern Ukrainian provinces in the second half of the 18th century – first third of the 19th century. The author examines general legislative statements of the Russian Empire that regulated the attachment of the soldiers of town detachments and invalid companies to land surveyors. Soldiers' duties at land-surveying work and their relations with land surveyors are covered.

УДК 656.2:711.4(477.7)“18/19“

**Володимир Красовський
Алла Іщенко**

**БУДІВНИЦТВО ВНУТРІШНЬОМІСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ТА ЙОГО РОЛЬ У РОЗБУДОВІ МІСТ ПІВДЕННОЇ
УКРАЇНИ (др. пол. ХІХ – поч. ХХ ст.)**

З розвитком капіталістичної промисловості, транспорту, торгівлі виростили великі індустріальні, фабрично-заводські осередки, міста розширювалися як промислово-торговельні центри. Характерною рисою розвитку міст Півдня України в другій половині ХІХ – поч. ХХ ст. стала розбудова мережі залізничного транспорту в регіоні. Мета дослідження полягає в тому, щоб простежити загальний розвиток міст Південної України під впливом розбудови залізничних ліній. Основне завдання – вивчення найбільш характерних рис залізничного транспорту та його особливостей, які впливали на розбудову міст в регіоні. Об'єктом дослідження виступає історія розбудови міст Півдня України під впливом розширення внутрішньої залізничної мережі. Відповідно, предмет – вивчення ролі залізничного транспорту в процесі розбудови міст Південної України.

Роль транспорту для розвитку міст істориками комплексно не вивчалася. Тому тема залишається актуальною в українській історіографії й сьогодні. Аналізуючи історіографію проблеми, варто звернути увагу на роботи краєзнавчого характеру. До них можна віднести монографію М. Мельника та В. Шкварця, в якій автори на широкому колі архівних і друкованих матеріалів висвітлюють історію Миколаєва впродовж декількох століть. Серед комплексу проблем автори розглядали історію становлення залізничного транспортного комплексу в місті [25]. На широкій джерельній базі ґрунтуються дослідження з історії Одеси та Дніпропетровська. В зазначених наукових працях показана роль транспорту у зміцненні економічних зв'язків в південному регіоні [12; 8; 21].

Розвиток промисловості та торгівлі, залізничне будівництво, процес урбанізації призвели до різкого зростання міст. Розгалужена мережа залізничного сполучення сприяла налагодженню контактів і зміцненню

економічних зв'язків Півдня України з іншими регіонами імперії. Особливо активно процес розбудови міст пожвавився після розширення залізничної мережі сполучення в південному регіоні. Залізничне будівництво сприяло розвитку промисловості, наростанню промислового потенціалу та швидкій урбанізації.

Поява найпотужніших монополій типу «Продвугілля», «Продамет», «Продвагон», «Продруда», «Продрейки» тощо відіграла провідну роль в економічному зростанні міст. У другій половині XIX ст. намітилася промислова спеціалізація окремих міст Півдня України. Зокрема, промисловість Миколаєва спеціалізувалася на обробітку металу та машинобудуванні.

З 1862 р. у місті на лівому березі Бузького лиману почав функціонувати порт. Його потужність зростає після влаштування під'їзних шляхів до порту [1, арк. 1]. Розбудова Миколаївського порту з облаштуванням хлібних магазинів для зберігання зерна розпочалася з відкриття перших залізничних колій в місті [9, арк. 10]. Для перевезення зернових продуктів із порту в різні райони міста влаштовувалася розгалужена система кінного залізничного сполучення [3, арк. 4]. Наприкінці XIX ст. Миколаївський порт за обсягом торгівлі займав третє місце після Петербургу і Одеси, перетворивши, таким чином, місто у важливий центр торгівельної мережі регіону. У зв'язку з форсованим будівництвом залізниць, які дозволили залучити місто до спільної мережі залізничного сполучення, в Миколаєві відкривалися залізничні майстерні [25, с. 77-82]. А з прийняттям 2 березня 1910 р. закону про введення тарифних зборів із завезених та вивезених залізницею вантажів міською думою було прийняте рішення зібранні кошти використати на благоустрій міста, зокрема замостити під'їзні до залізничних станцій вулиці [23, арк. 18].

Налагодження внутрішньо-транспортної мережі міста повинно було забезпечити створення єдиного муніципального комплексу, але його будівництво потребувало додаткових затрат із міського бюджету. Для вирішення цього питання міські управи вдавалися до залучення приватного капіталу і уклали з акціонерними товариствами угоди на право концесії для будівництва кінних залізниць у містах південного регіону України. Вперше питання про влаштування залізничного сполучення в місті коштом іноземних компаній піднімалося на засіданні міської думи 17 серпня 1845 р., коли було прийнято рішення про виділення міської землі французьким підприємцем Франсуа та Емілю Делуа для влаштування на їх власні кошти металургійних заводів у місті. На тому ж засіданні гласними розглядалося ще одне клопотання підприємців про влаштування кінної залізниці, яка мала служити економічним інтересам заводу [15, арк. 9]. 26 листопада 1885 р. міська дума прийняла рішення уповноважити міську управу обговорити умови з грецькими підданими А. Маврогордато та І. Ерліхом відповідно до концесії на влаштування в місті Миколаєві кінних залізничних доріг [16, арк. 1]. У 1897 р. миколаївська міська дума залучила до будівництва залізничної

колії бельгійську компанію. Збудована залізниця мала сполучати робітничу Слобідку з французьким заводом “Наваль”, портом і яхт-клубом [25, с. 82]. Уже на початку ХХ ст. кінні залізничні шляхи міста Миколаєва були передані у відання Бельгійського анонімного товариства трамваїв [5, арк. 18]. Робота залізничних ліній міста контролювалася місцевими органами управління, а за порушення товариство Миколаївських кінних залізниць сплачувало штрафи [4, арк. 5]. До участі в забудові транспортної мережі міста залучалися також місцеві промислові підприємства. Директор товариства суднобудівних, механічних заводів Миколаєва у 1905 р. звертався до міського градоначальника з проханням дати дозвіл на розробку проекту будівництва мосту через річку Буг, який би дозволив влаштувати залізничне сполучення від Одеси до Миколаєва і далі до Херсона [22, арк. 1]. У 1908 р. товариство південних залізниць підписало договір з підприємством нафтового виробництва “Нобель” на влаштування й експлуатацію під’їзних шляхів і водопроводу поблизу залізничної станції Никітовка [24, арк. 5]. Управління товариства південних залізниць проводило переговори з міською думою з приводу оренди землі для влаштування в місті кінних залізниць та їх утримання [7, арк. 120]. Ліквідація приватновласницької монополії на кінні залізници в Миколаєві розпочалася на початку ХХ ст. 14 лютого 1912 р. органи міського управління викупили право на володіння кінними залізницями міста [2, арк. 36].

Члени і представники тимчасового комітету від земства по влаштуванню кінних залізниць в Херсонській губернії у 1866 р. подали в Одеську розпорядчу думу пропозицію за рішенням зборів губернських гласних міста Херсона про призначення тимчасового комітету для розробки питання по влаштуванню кінних залізниць.

У 1907 р. Херсонська міська управа уклала угоду з акціонерним товариством Херсонських міських залізниць на прокладку 6 тис. погонних сажнів за трьома лініями. Відповідно до укладеної угоди концесія надавалася на 45 років. Права концесіонерів були досить широкими: впродовж перших 10 років громадське управління не мало права дозволяти іншим юридичним особам самостійно влаштовувати трамвайні колії, а також організувати автомобільний рух на комерційних засадах вулицями, якими проходить мережа трамвайна мережа компанії та на паралельних у межах двох кварталів. Навіть земельні ділянки під забудову місцеві органи управління були зобов’язані викупити для компанії. У 1908 р. італійський підданий В. Боссаліні клопотав про надання йому концесії для облаштування руху електричного трамваю та будівництва електростанції. Однак його клопотання тривалий час обговорювалося на засіданнях міської думи і лише в 1914 році була затверджена угода з В. Боссаліні терміном на 35 років [14, с. 178].

Потребувала будівництва кінно-залізничних колій і Одеса. У 1866 р. за клопотанням земства була затверджена компанія для будівництва кінних залізниць у місті [17, с. 93].

За перші вісім років від початку функціонування першої залізниці до 1873 року, місто відправляло щорічно закордон у середньому до 5 млн. пудів різного роду зернового хліба і до 6 млн. пудів шерсті, сала, льону, шкіри тощо. Крім того, до Одеси щорічно завозили біля 14 млн. пудів різного товару. Активні торговельні операції піддавалися подвійній перевозці. З товарної станції вантаж транспортувався до хлібних магазинів, де товарний хліб очищали, сортували і потім, в залежності від попиту, вантаж направлявся до порту для завантаження на кораблі. Ціни ж на перевезення в один кінець коливалися в розмірі 20-50 коп. з пуда, в залежності від умов, в яких перевозилися товари (тобто від пір року, погодних умов, тощо), а також попиту, швидкості доставки та від стану доріг. У цілому, експортованого та імпортованого вантажу в Одесу завозили щорічно приблизно 22 000000 пудів, перевезення якого обходилося в 4380000 руб. на рік. Якщо порівняти цю цифру з тією, яка складалася при перевезеннях такої ж кількості вантажу кінною залізницею, то сума складатиме 1440000 руб., тобто дешевше на 2940000 руб. на рік [10, с. 357]. Щорічне зростання торговельної спроможності порту викликало потребу у підвищенні пропускної спроможності міста. Система підвезення вантажів до порту дещо спростилася після того, як в 1904 р. все ж таки був прийнятий проект залізничного облаштування хлібної гавані [19, арк. 6]. Крім хліба через одеський порт транспортувався цукор, який також йшов на експорт та постачався на внутрішній ринок.

У 1896 р. утворене правління товариства Одеського цукрово-рафінадного заводу звернулося в Одеську міську управу з проханням дозволити за власний рахунок побудувати залізничну лінію терміном у два роки. Товариство давало зобов'язання: за свій рахунок продовжити рейковий шлях для кінного пересування залізничних вагонів від кінцевого пункту через круглу площу до заводу, рейки ж мали укладатися таким чином, щоб на площі можна було вільно проїхати і щоб вони не перешкоджали каналізаційним спорудам, і що саме головне – за вимогою міської управи товариство зобов'язувалося зняти рейкові колії [11, арк. 10-14].

Суттєвий вплив на розвиток промислового сектору Катеринослава, як і інших міст південного регіону України, мали залізниці, що перетинали губернію. Зростання промислової потужності стимулювало збільшення економічного потенціалу міста. Міська дума, піклуючись про благоустрій Катеринослава, у 1892 р. уклала договір з Московським товариством “Алексеев і К” щодо будівництва кінної залізниці. Однак план будівництва залізниці не був узгоджений. 26 квітня 1894 р. директор Брянського заводу О. Горяїнов подав до міської думи проект будівництва трамвайної колії. На відміну від попередніх проектів кінних залізниць проект О. Горяїнова передбачав будівництво електричної залізниці. Проте лише 3 червня 1896 р. міська управа дала концесію товариству “Центральної компанії залізниць і трамваїв” на чолі з І. Файном на будівництво і експлуатацію електричного трамваю терміном на 40 років. 4 травня 1897 р. на Озерній площі в

присутності міського голови Катеринослава І. Грекова, губернатора Д. Мартинова та гласних був закладений будинок центральної станції електричного трамвая [21, с. 447].

Поступово з розвитком транспортних мереж кінні залізниці були замінені більш ефективним електричним трамваєм. Наприкінці ХІХ ст. трамвайними коліями були оснащені найбільш важливі торговельні пункти, зокрема, з 1898 р. електричний трамвай з'явився в Катеринославі, а з 1899 р. – у Севастополі [20, с. 3]. У 1912 р. виконавча комісія з влаштування кінних залізниць у Миколаєві прийняла проект будівництва електричного трамвая в місті [18, арк. 3]. Для розширення трамвайного полотна на Соборній площі Миколаєва звільнялося місце під забудову [6, арк. 5]. Проект влаштування електричного трамвая 23 червня 1914 р. був надісланий виконавчою комісією на затвердження міської думи Миколаєва, яка дала на це дозвіл [13, арк. 3]. У 1914 р. будівництво електричного трамвая почалося і в губернському місті Херсон.

Розбудова мережі залізничного транспорту на Півдні України вплинула на економічне зростання та розвиток міст регіону. Будівництво кінних залізниць сприяло концентрації виробництва та розвитку капіталістичної промисловості у важливих портових центрах Півдня України. Інтенсивний розвиток міського залізничного сполучення сприяв заміні на початку ХХ ст. кінних залізниць електричним трамваєм.

1. Акты комиссии работ по замощению подъездных путей к Николаевскому порту // (ДАМО), Ф. 216, Оп. 2, Спр. 64, арк. 3.
2. Дело о выкупе прав на владение и пользование Николаевской конно-железной дорогой // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2269, арк. 148.
3. Дело о дополнительной прокладке рельсовых путей для перевозки и доставки зерновых продуктов в районе Поповой Балки // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 1976, арк. 5.
4. Дело о наложении штрафа на общество Николаевских конно-железных дорог // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2120, арк. 260.
5. Дело о разрешении передачи анонимным обществом Николаевских конно-железных дорог Бельгийскому анонимному обществу трамваев и применение электричества // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2121, арк. 35.
6. Дело об освобождении мест на Соборной улице для расширения проездного трамвайного полотна // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 3655, арк. 6.
7. Договор с Управлением Южных железных дорог на аренду участка земли для прокладки конно-железной дороги и устройства переездов и переписка с Думой о их содержании // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2136, арк. 128.
8. Історія міста Дніпропетровська / Під. ред. А.Г. Болебруха. – Дніпропетровськ, 2006. – 580 с.
9. Копия приказа Николаевского градоначальника о порядке устройства магазинов для засыпки зернового хлеба, заключение по проекту устройства железной дороги Харьков-Мерефа-Херсон и оборудование Николаевского порту // (ДАМО), Ф. 222, Оп. 2, Спр. 20, арк. 13.
10. Машевский И. Одесские конно-железные дороги // Одесский Вестник. – 1873. – № 84. – 20 апреля. – С. 357.
11. О продлении железных дорог до сахаро-рафинадного завода // (ДАМО), Ф. 16, Оп. 72, Спр. 215, арк. 10-14.

12. Одесса (1794–1894) / Издание городского Одесского управления. К столетию города. – Одесса, 1895. – 836 с.
13. Отношение исполнительной комиссии по постройке электрического трамвая в Николаевскую городскую Думу о запрещении гласным производить ревизию без ведома Думы // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2317, арк. 3.
14. Отчет Херсонской городской управы за 1908 г. – Херсон, 1909. – 115 с.
15. Переписка с военным губернатором об отводе участка городской земли французским предпринимателям Франсуа и Эмилю Делуа для устройства металлургических заводов и о постройке здания железных дорог казны, о ходатайстве конно-железных дорог // (ДАМО), Ф. 222, Оп. 1, Спр. 1683, арк. 22.
16. Постановление о концессии на устройство конной железной дороги в г. Николаеве греческим подданным А.П. Маврогордато и купцом И.Д. Эрлихом // (ДАМО), Ф. 222, Оп. 2, Спр. 1630, арк. 1.
17. Предложение об устройстве конно-железных дорог в г. Одессе // Одесский Вестник. – 1866. – № 29. – 9 февраля. – С. 93.
18. Проект инструкции исполнительной комиссии по устройству электрического трамвая // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2251, арк. 3.
19. Проект прокладки железно дорожных путей в хлебной гавани // (ДАМО), Ф. 325, Оп.1, Спр. 442, арк. 6-8.
20. Трамвай – русское изобретение (к 60-летию со дня пуска первого в России трамвая). – М.: Центральн. полит. библиотк., 1952. – 7 с.
21. Фоменко А.К., Чабан М.П., Лазебник В.І., Лізавенко Г.В., Голуб І.С. Дніпропетровськ: минуле і сучасне. – Дніпропетровськ.: Юніпрокнига, 2001. – 583 с.
22. Ходатайство городского общественного управления о распространении тарифа русских железных дорог на перевозку сахара через все порты Черного и Азовского морей и Николаевский порт // (ДАМО), Ф. 229, Оп.1, Спр.957, арк. 3.
23. Ходатайство Николаевского городского общественного управления о введении в городе Николаеве попутного сбора с привозимых и отвозимых по железной дороге товаров // (ДАМО), Ф. 229, Оп.1, Спр. 1617, арк. 18.
24. Циркуляр Южных железных дорог о договоре с товариществом нефтяного производства Нобель на устройство и эксплуатацию подъездного пути и двух водопроводов при станции Никитовка, копия договора на освещение г. Киева текучим газом // (ДАМО), Ф. 216, Оп.1, Спр. 2132, арк. 27.
25. Шкварець В.П., Мельник М.Ф. Миколаївщина: погляд крізь століття. – Миколаїв, 1994. – 386 с.

In the article the author tries to determine the peculiarities of railway transport that influenced the development of city South of Ukraine in the second half of the XIX–XX century.