



вирішити питання про очевидну недостатність одного податкового інспектора на повіт, з іншого – розвантажити інспекторів від роботи, яка вважалась другорядною.

До функціональних обов'язків помічників (їх призначали не на кожну дільницю, всього було започатковано лише 150 помічників при 796 дільницях [6, 34-35]) було віднесено:

- участь в генеральних перевірках торгівлі й промислів на правах чиновників казенних палат;
- діловодство в повітових податних і з квартирного податку присутствіях;
- збирання різного роду довідок;
- перевірка сімейного і майнового становища осіб, які претендують на державну допомогу, зокрема відставних “нижніх чинів” та їхніх вдів;
- виконання окремих доручень казенних палат щодо дізнань про осіб, неспроможних сплатити недоїмки, що рахуються за ними;
- розробка і частковий збір статистичних відомостей про врожаї, торговельні та промислові підприємства, окремі галузі виробництва.

Одним із перших міст, де було введено посаду помічника податкового інспектора, була визначена Полтава [6, 182].

Наприкінці 90-х рр. ХІХ ст. в Міністерстві фінансів почали здійснюватись інтенсивні законодавчі заходи, спрямовані на вдосконалення нормативно-правової бази діяльності податкових інспекторів. Підводячи певний підсумок її майже 15-річного існування, міністерство відзначало позитивні результати не тільки “в безпосередньому підвищенні державних доходів від прямих податків, але і в смислі вивчення як загального економічного становища населення, так і підстав розподілу податків з нерухомого майна, і самої податкоспроможності цього майна...” [10, 97].

Отже, подальші законодавчі нововведення у сфері розширення компетенцій податкових інспекторів у другій половині ХІХ ст. допомогли податковим органам подолати обженість своєї діяльності суто фіскальними функціями.

1. Жвалюк В.Р. Податкові органи Російської імперії в Україні у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. – К., 2001. – 176 с.
2. Справочная книга для податных инспекторов. – СПб., 1885. – 832 с.
3. Соколов С. Дополнение к справочной книге для податных инспекторов и их помощников. – М., 1901. – 162 с.
4. Основные задачи податного и оценочного дела: Руководство для податных инспекторов земских и городских управ по разным вопросам податного и оценочного дела / Сост. П.Г. Гаврик. – СПб., К., 1912. – 180 с.
5. Иноземцев А.Н. Очерки и заметки податного инспектора. – Вып. I., Златоуст. – 1910. – 94 с.

6. Тютчев А.П. Правила и порядок взыскания с крестьян долгов частных и казенных. – СПб., 1912. – 152 с.
7. Печерин Я.И. Исторический обзор росписей государственных доходов и расходов с 1803 по 1843 г. – СПб., 1896. – С. 3-6.
8. Учреждение должности податных инспекторов // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1885. – Т.27. – 604 с.
9. Кованько П. Главнейшие реформы, проведенные Н.Х.Бунге в финансовой системе России. – К.: Изд-во имп. Киев ун-та им. Св. Владимира, 1901. – 448 с.
10. Податная инспекция в России (1885 – 1910): Очерк деятельности податной инспекции за 25 лет ее существования в связи с развитием прямого обложения. – СПб.: Тип. И.И.Сойкина, 1910. – 210 с.
11. Наказ податным инспекторам по губерниям Европейской России: Утв. управляющим Министерством финансов 12 авг. 1885 г. // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1885. – Т.3. – 612 с.
12. Об усилении общего состава податной инспекции и введении оной в областях Забайкальской, Амурской, Приморской и Якутской: Высоч. утв. мнение Гос. Совета 6 янв. 1897 г. // Полн. собр. законов Рос. империи. – Собр.3-е. – Т.17. – №13616.
13. Усиление состава податной инспекции // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1897. – №4. – 594 с.

О.А. Бундак

## РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ НА ВОЛИНІ ТА ЙОГО РОЛЬ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ КРАЮ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ ст.)

Протягом ХІХ ст. на території України відбувся перехід від аграрної до індустріальної економіки, що супроводжувалося промисловим переворотом. Втім, якщо США, Німеччина, Франція та Англія стали суто індустріальними державами, посівши у світовому господарстві монопольне становище, то Україна у складі Російської імперії й надалі залишалася аграрно-індустріальною країною. Адже, не дивлячись на ліквідацію кріпацтва, тут тривалий час спостерігалися пережитки феодалізму, що виступали гальмівним чинником для переходу сільського господарства на індустріальну основу.

Економічний прогрес на теренах царської Росії і України відбувався вкрай нерівномірно. За визначенням І. Коропецького в другій половині ХІХ ст. „Україна постала як модерна, національна, з капіталістичною економікою країна, хоча без Західного регіону” [1, 28]. Вирішальне значення при цьому мала розбудова залізничної мережі, яка сполучила і при цьому інтегрувала основні українські регіони: Правобережжя, яке було у сфері польсько-німецьких інтересів, Лівобережжя, котре перебувало під економічним впливом Росії, з українськими



портами Чорного та Азовського морів. Саме в цей період українські землі вперше в історії мали спільні інтереси, які часом різнилися від інтересів решти імперії.

Пожвавлення торгівлі, капіталізація сільськогосподарського виробництва, подальший розвиток промисловості, посилення економічних зв'язків з країнами Західної Європи та північними регіонами Російської імперії вимагали поліпшення транспортних зв'язків на території всієї України та Волинської губернії зокрема. Основні статті експорту цього регіону вимагали впорядкованості доріг та постійного підвищення їх якості та надійності для перевезення. Посилена увага до транспортних зв'язків Південно-Західного краю була зумовлена і прагненням іноземних держав підтримувати торгово-економічні відносини. Ввезені товари з-за кордону в основному були промислової групи (сільськогосподарські машини, обладнання для залізниць тощо) [2, 322; 3, 57].

Саме тому метою цієї розвідки є спроба розкрити роль і значення транспортних шляхів для економічного розвитку Волинського регіону в другій половині XIX – початку XX століття, оскільки ця проблема є недостатньо вивченою. Ряд наукових досліджень теоретичного характеру – роботи І. О. Гуржія, Л. Г. Мельника та ін. на основі багатого архівного та друкованого матеріалу висвітлюють ряд питань, що стосуються ролі та значення транспорту України для економічного розвитку Російської імперії [4; 5]. Зокрема І. О. Гуржій аналізує питання, що стосуються створення залізничної мережі України, її ролі та значення в розширенні економічних зв'язків з різними регіонами Росії та іншими державами. Характеризуючи експортну та транзитну торгівлю, науковець з'ясовує значення українських портів та сухопутних митниць в імпорті Російської держави, розвиток річкового та морського транспорту.

Окремі питання, що стосуються самого процесу прокладення залізниць, становища залізничників, ролі інших видів транспорту в регіоні були предметом часткового розгляду науковців у періодичних виданнях, матеріалах конференцій та симпозіумів [6 – 10].

Основним видом сполучення для Волині протягом другої половини XIX – на початку XX ст. залишався гужовий транспорт. З початком нової залізничної ери між цими двома видами транспорту спостерігалася певна нерівномірна конкурентна боротьба, зумовлена декількома особливостями. По-перше, мережа ґрунтових доріг була густою і більш звичною; по-друге, перевозити такими дорогами можливо було невелику кількість вантажів; по-третє, тривалість такого перевезення була довгою і не комфортною (можливість пограбування, незручність); по-четверте, повільність в пересуванні (середня швидкість товарних гужових перевезень становила 30-50 верст на добу); по-п'яте, висока вартість перевезень ґрунтовими дорогами (вартість

перевезення становила в середньому 1/10-1/15 к. із пудо-версти).

Вагомим чинником, що стимулював розвиток Волинської губернії з економічної точки зору, було її вигідне географічне місцерозташування. Через територію Південно-Західної України в першій половині XIX ст. проходили важливі транзитні шляхи, що поєднували цю територію з Чорним морем (з Одесою); Одеса - Дубосари й Одеса - Могильов (до Молдови); Одеса - Радзівілів (до Австрії); Одеса - Кринки й Одеса – Мокрини (до Пруссії). Перший шлях йшов на Григоріопіль; другий – на Балту, Ольгопіль, Ямпіль, третій – на Балту, Ольгопіль, Тульчин, Брацлав, Немирів, Вінницю, Літин, Летичів, Проскурів, Кременець, Радзівілів (поштовий тракт на Радзівілів); четвертий – на Балту, Кременець, Дубно, Луцьк, Ковель, Рагно, Мокрини, Берестя, Волчин, Кринки. Всі ці дороги були ґрунтовими і перебували у поганому експлуатаційному стані [11, 49]. У негоду вони ставали непридатними для перевезень. Неодноразово Головним управлінням шляхового сполучення наголошувалося на необхідності поліпшення і приведення до ладу поштових доріг і станцій, які знаходилися в досить непривабливому стані. Для того, щоб покращити ситуацію, вводилась дорожня повинність. У 1833 р. з'явилися „Основні правила упорядкування і утримання доріг в державі”, згідно з якими дороги в державі розподілялись на п'ять класів за своєю важливістю. На жаль, цей документ залишився лише на папері, не набувши реалізації на практиці.

ґрунтові дороги, враховуючи кліматичні умови, залежали від сезону. На півночі вони загалом були низької якості, через велику кількість боліт і пісків. Це ускладнювало і збільшувало термін транспортування товарів, надто під час повені. На півдні Волинської губернії шляхи були порівняно зручнішими для перевезень великих партій вантажу [12, 88].

Значну роль продовжував відігравати гужовий транспорт в перевезенні товарів сільськогосподарського та промислового призначення Волинської губернії протягом всього XIX та у першій чверті XX ст. Адже та мережа залізничного полотна, яку встигли прокласти до першої світової війни, не змогла повністю охопити всю губернію. Так, у 1905 – 1911 рр. через митні пункти губернії було перевезено 769 тис. пудів вантажів. Окрім того, зберігав свою роль гужовий транспорт і для доставки вантажів з різних точок до великих міст, залізничних станцій, портів, пристаней.

Продовжував існувати і візниковий промисел, який забезпечував не лише потреби міських жителів, а й тих, хто приїжджав до міст з різних потреб. З огляду на важливість і поширеність цієї справи, держава намагалася регламентувати і цю сферу діяльності. Зокрема, міські положення 1870 і 1892 рр. надавали право органам міської влади регламентувати заняття візницьким промислом [13, 449]. Відповідно до

спеціальної постанови Рівненської міської Думи, у 1900 р. міські візники повинні були мати міцні екіпажі і добротну кінську зброю та утримувати в належному стані коней [14, 8].

Розвитку мережі міського гужового транспорту значною мірою сприяло залізничне сполучення. Як правило, в тих містах, де були споруджені залізничні вокзали, від'їжджаючи і прибули в місто пасажири з вантажем частіше користувалися послугами візників, ніж, скажімо, в тих містах, які залізниця оминула [15, 89]. Окрім того, саме в таких містах відбувалося перевантаження вантажів із залізничного транспорту на гужовий з метою його доставки до місця призначення.

Традиційно найбільша кількість візників концентрувалася в губернському центрі, а з кінця ХІХ ст., окрім Житомира, Луцька, ще й в тих містах, які являлися значними залізничними вузлами. Так, у 1910 р. в Житомирі їх нараховувалося 438, у Рівному – 126, Ковелі – 80, Луцьку – 67, в той час як у Овручі – всього 1, Ізяславі – 15, Новоград-Волинському – 22 [16, 574 – 575].

Показово щодо кількості впорядкованих доріг була територія Житомирщини, яка мала 1,2 тис. верст (1 верста – 1,0668 км) упорядкованих доріг. Основними гужовими магістралями, які характеризувалися пошкваленим транспортно-торговельним рухом, були Овруч-Словечно-Лугини, Житомир-Київ з розгалуженням в Кочерові на Радомишль та від губернського центру на Бердичів, Чуднів, Новоград-Волинський, через Вільськ на Коростень.

Поступово, з подальшим розвитком і вдосконаленням техніки, у ряді міст Волинської губернії з'являються технічні засоби пересування: велосипеди, мотоцикли, автомобілі. Про їхнє поширення свідчить створення в Житомирі у 1893 р. товариства велосипедистів-аматорів, які навіть проводили змагання [17, 115]. У зв'язку зі збільшенням цього виду транспорту в Житомирі була проведена у 1909 р. обов'язкова реєстрація велосипедів, яка статистично підтвердила, що в місті цим засобом пересування користуються 344 чол. У 1910 р. вийшла спеціальна постанова Дубенського міського спрощеного громадського управління про порядок руху по вулицях і площах на велосипедах і автоматичних екіпажах [18, 222, 225]. У 1911 р. в Дубно нараховувалося 50 велосипедів, 2 автомобілі і 1 мотоцикл [19, 116].

Важливу роль у перевезенні вантажів у губернії відігравав річковий транспорт. Волинь має розгалужену мережу річкових артерій – річки Стир, Прип'ять, Турія, Стохід. Магістральною серед них є річка Стир. Найвигіднішим і найдешевшим видом транспорту на Волині був саме річковий. Територія України в цей період поділялась на три воднотранспортні округи: перша – Харківська і Катеринославська; друга – Чернігівська, частина Київської, Полтавська, Херсонська, Поділля; третя

– Волинь та друга частина Київської губернії [20, 44]. На управління округи покладалось стежити за каналами, чистотою річок і усунення будь-яких перепон.

Річками, що протікали по території губернії – Буг, Стир, Горинь, Случ з 37 переправами в 1842 р. було перевезено товарів на суму 528902 крб., а в 1860 р. – 747362 крб. [21, 3]. Згідно статистичними даними по Ковельському повіту, „річка Турія, що протікає через повіт, сприяє торгівлі лісом, тому що вона, за допомогою двох водопроводів з'єднується з Королівським каналом. У 1856 р. по річці пройшло 200 лісових плотів, в 1857 р. – 230, на суму – 46 000 крб. сріблом” [20, 8]. За допомогою водних артерій здійснювалась доставка товарів не лише в межах України та царської Росії, а й за кордон. Для губернії була характерна певна спеціалізація водних артерій: південною частиною перевозили переважно хліб, а північною – ліс. Особливо вагомю роль відігравала північна частина, що істотно доповнювала слабозрозвинені сухопутні комунікації.

Найбільшою річкою Волинської губернії – Західним Бугом – товари транспортувались до Гданська, а звідти – до Німеччини. Насамперед вигідною була торгівля лісом, про що зазначав Київський воєнний, Подільський та Волинський генерал-губернатор Волинському цивільному губернаторові, наголошуючи, що завдяки Бугу розвивається торгівля місцевих мешканців із Литвою та Царством Польським [22, 2, 6, 23].

Відсутність водних шляхів сполучення негативно позначалася на економічному житті окремих територій регіону та розвитку. В цьому відношенні в найгіршому становищі перебував Овруч. „Не маючи зручного сполучення з іншими найближчими містами, не може організувати ніякої значної торгівлі: восени і навесні по причині оточуючих його боліт воно буває майже недоступним”, – писав про цей повітовий центр у 1880-ті рр. М. Теодорович [23, 287].

Важливу роль у розвитку народного господарства Волинського регіону, як і всієї України, налагодженні міжрегіональних економічних зв'язків, що бурхливо розвивалися і становили невід'ємну частину нових економічних відносин, відігравав один із нових, „капіталістичних” видів транспорту – залізничний. Після того, як російські механіки Е. О. Черепанов та М. Е. Черепанов (батько і син) сконструювали перший потяг, будівництво залізничних шляхів сполучення досягло й Волині. Спорудження першої колії розпочалося в 1849 р. на відрізку Бердичів-Чуднів-Миропіль.

З 70-х рр. ХІХ ст. залізничне сполучення починає виступати фактором прискорення розвитку волинських міст. Поява залізниць внесла свої корективи в архітектурно-планувальний розвиток тих міст, через які вона була прокладена. Як правило, спорудження залізничного вокзалу, розташованого подекуди на досить значній відстані від центру міста, спрямовувало територіальний розвиток такого



населеного пункту в свій бік, а в подальшому призводило до зростання всієї площі забудови. Так, зокрема, у зв'язку із спорудженням залізничної станції в Дубно, це місто починає швидко забудовуватись на правому березі Ікви, зайнявши низинні ділянки заплави ріки [24, 125].

У 1870 р. розпочалося будівництво залізниці Київ-Одеса. На шляху дільниці Фастів-Козятин вона пролягла через Попільню та частково через територію сучасних Андрушівського та Ружинського районів. У 1872 р. Бердичівсько-Шепетівська та Фастівсько-Козятинська гілки були зведені між собою. Так, Бердичів став першою на Житомирщині вузловою станцією, сполучивши Київський, Одеський та Шепетівський напрями. У ці ж роки від дільниці Бердичів-Шепетівка до цукрового заводу в с. Великі Коровинці було прокладено вузькоколіяку.

У 1890 р. військове відомство побудувало залізницю Ківерці-Луцьк, завдяки чому місто увійшло до загальноросійської системи залізничних сполучень. Будівництво цієї колії має цікаву історію. Цар Олександр II вирішив провести на Волині військові маневри двох військових округів – Варшавського і Київського, поцікавився у відповідного міністра, чи можна доїхати до Луцька залізницею. Подивившись на карту, міністр підтвердив існування залізничної колії до Луцька, але насправді вона була прокладена лише до станції Ківерці.

Уже після наради було з'ясовано, що станція Ківерці розташована на залізничній гілці Київ-Брест, а власне до Луцька, що знаходився за 11 верст, залізничної колії немає. Відповідно чиновник не насмівся сказати про це самодержцю, а звернувся з проханням до міністра шляхів сполучення негайно спорудити залізничну лінію – Ківерці-Луцьк, пообіцявши виділити відповідні частини. Міністр шляхів сполучення, прагнучи „врятувати» свого колегу, дав відповідні вказівки. З Барановичів і Яблунної було викликано четвертий батальйон, мобілізовано частину місцевого населення і 1 серпня 1890 р. розпочато будівництво залізничного полотна. За неповних три тижні – 19 серпня будівництво завершилося. Наступного дня до Луцька прийшов перший потяг з військовими, а 22 серпня було відкрито рух поїздів – дві пари в день, з середньою швидкістю 15 верст на годину. Через кілька днів у місто прибув царський потяг [25, 43]. Початково було споруджено металевий навіс, який згодом замінили новозбудованим залізничним вокзалом.

У 1896 р. прокладено вузькоколіяку між Житомиром та Бердичевом, а з 1911 р. розпочалося спорудження залізничної магістралі Петербург-Одеса. Впродовж 1914 – 1917 рр. вона пройшла через Овруч-Коростень-Житомир-Бердичів, з'єднавшись з трасою Київ-Одеса. В 1902 – 1903 рр. прокладено залізничну магістраль Київ-Ковель, яка пройшла через Малин-Коростень-Лугини-Олевськ. Нарешті, впродовж 1914 – 1916 рр. споруджено залізницю Овруч-Шепетівка, що пройшла через Коростень-

Новоград-Волинський-Ярунь. Так, Коростень став другим залізничним вузлом Житомирщини, з'єднавши одразу три магістралі. Таким чином, через територію області пролягло п'ять стратегічних магістралей протяжністю 1100 верст. І хоча губернський центр не став вузлом, проте він вже мав сполучення у всіх чотирьох напрямках [26, 476].

Розвиток залізничного транспорту виступав вагомим чинником подальшого економічного зростання Волинського регіону та сприяв поступовому входженню Волині в нові індустріальні відносини. У той же час це стимулювало розвиток одних населених пунктів і призупиняло розвиток інших. Відомо, що в другій половині XIX - на початку XX ст. у зв'язку з прокладенням залізничного сполучення виникає ряд нових поселень, які в подальшому все більше набували міських ознак. Небажання царського уряду надати їм офіційного статусу міських поселень зводило нанівещ найпростіші планувальні заходи, які тут вже здійснювалися.

Промовистим прикладом є селище Сарни. Опинившись на перехресті двох залізничних шляхів, воно виникло навколо залізничної станції і на початку XX ст. бурхливо розвивалося. У 1900 р. тут проживало 395 жителів. Земля, на якій знаходилося селище, належала поміщику М. Ф. Дерюжинському, який разом із місцевими жителями активно домагався його перейменування в міське поселення. Саме за його ініціативою було виготовлено попередній план майбутнього міського поселення [27, 2, 3, 10]. У 1900 р. в Сарнах побував волинський губернатор і особисто пересвідчився в тому, що селище має важливе значення як залізничний пункт [27, 36]. Його роль мала значно зрости з відкриттям руху поїздів на Києво-Ковельській залізниці, що мав розпочатися з 1902 р. На його думку, селище Сарни цілком заслуговувало статусу міського поселення із запровадженням тут спрощеного громадського управління. Однак київський, подільський і волинський генерал-губернатор так і не визнав за можливе надати такий статус.

Слід наголосити, що при наборі залізничного персоналу керувалися також вказівками зверху. Зокрема, після польського повстання 1863 року була видана циркулярна вказівка Управління залізниці про заборону приймати на роботу осіб польського походження [28, 68].

У 80-90-ті рр. XIX ст. частина старих торговельних центрів Волині, які залишилися осторонь залізниць, втратили своє значення, а інші, отримавши залізничне сполучення, починають інтенсивно розвиватися. Це може служити підтвердженням висновків П. Ляценка про те, що залізниці не лише залучали до товарного обігу все більші маси сільськогосподарської і хлібної продукції, а й різко змінили налагоджені шляхи постачання ринків [29, 129].

Так, через відсутність або досить пізню появу залізничної колії поступово втратили свої провідні позиції в торгівлі Острог, Новоград-Волинський,



Старокостянтинів, Кременець. І навіть на обсягах торгівлі губерньського центру негативно позначилася довготривала відсутність залізничного сполучення. Адже з появою залізниць відпадала потреба у функціонуванні тут гуртових ярмарків. Ось як описує занепад гуртової торгівлі у 80-х рр. ХІХ ст. в Старокостянтиніві військовослужбовець Б. Зуц: “Падіння гуртової торгівлі, безумовно, змусило багатьох підприємців залишити місто і переїхати в інші місцевості, забравши з собою і значні кошти, які були в місті в обігу ... Цим же можна пояснити і падіння значення міських ярмарків, котрі, за спогадами старожилів, на даний час не мають і тіні подібності тих багатолюдних ярмарків, які бували” [30, 69].

Новий вид транспорту спрощував доставку товарів від виробника безпосередньо до споживача. Зокрема до Дубна залізницею за 1894-95 рр. було привезено 861432 пудів різних вантажів. [31, 74]. У 1898 р. через станцію Здолбунів було відправлено 542929 пудів, а прибуло 1262373 пудів вантажів. Найбільші обсяги товарних перевезень тут були пов'язані з пшеничним борошном і лісними будівельними матеріалами [32, 61].

Залізничне сполучення, яке зв'язало між собою ряд населених пунктів Волинської губернії, прискорило поширення постійних форм торгівлі у її містах, зокрема, магазинно-крамничну. Хоча подібні торгові заклади були відомі в містах краю і в середині ХІХ ст., найбільшого поширення вони починають набувати з 80-х рр. ХІХ ст. А. Забелін вказав на те, що: “... в містах Волинської губернії вражає маса крамничок, а втім рідко в якій товару набереться більш ніж на 100 рублів” [2, 314].

Стационарна торгівля успішно процвітала на залізничних станціях. У Здолбуніві в 1903 р. функціонував 31 торговий заклад, а поблизу самого вокзалу збиралися щоденні базари, на які місцеві селяни, а також чеські колоністи з навколишньої округи привозили на продаж продукти харчування [33, 7]. На початку ХХ ст. його торговельні обороти вже перевищували 100000 руб., що дозволило за даним показником цьому позаштатному місту обігнати повітовий центр – Острог. Здолбунів продовжував швидко розвиватися, не дивлячись на близькість такого значного торговельного центру як Рівне.

Проте не всі проекти щодо прокладення залізничного полотна були зреалізовані. Це було зумовлено рядом причин: надзвичайною дороговизною; економічною необхідністю; наявністю поряд існуючої залізничної гілки, що в свою чергу несло зменшення прибутків її власникам чи акціонерам. Для прикладу можна привести нереалізований проект щодо будівництва залізниці Гришино-Рівне, що мав єднати територію Волині з Донецьким регіоном.

Важливу роль в економічному житті регіону відігравали також шосейні шляхи сполучення. В більшості випадків облаштування уже існуючих та прокладення нових доріг визначалося соціальними, економічними, військовими та комунікаційними

чинниками. В 1857 р. через Житомир, Новоград-Волинський, Рівне, Луцьк, Ковель було прокладено Києво-Брестське шосе, яке певною мірою вплинуло як на подальшу розбудову міст, так і на формування їх планувальних структур. У межах міст відрізки даного шосе, поступово забудовуючись з обох сторін, виконували важливі функції наскрізних міських магістралей, що з'єднували між собою окремі його частини. В деяких випадках вони перебрали на себе функції центральних вулиць. Це стосується, зокрема, Новограда-Волинського, Рівного, Луцька [15, 75; 34, 302]. У цьому випадку подальшим впорядкуванням його відрізків в межах міських поселень займалося державне відомство – Міністерство шляхів сполучень, що було обумовлено чинним законодавством [35, 838].

У 70-і рр. ХІХ ст. з відкриттям руху поїздів по Києво-Брестській залізниці однойменне шосе почало втрачати своє значення головної транспортної артерії Волинської губернії. У 1878 р. Міністерство шляхів сполучень взяло на себе витрати з перебудови його відрізків в мостові в межах трьох міст - Житомира, Рівного і Ковеля [36, 1 – 4].

На початку ХХ ст. Луцьк з'єднується шосейними дорогами з містами Рівне, Дубно, Ковель. На утримання шляхів у придатному стані Волинською управою було виділено 2,1 млн. руб. Це певною мірою позитивно позначилося на економічному розвитку міста, поживило торговельні зв'язки, полегшило пересування населення.

Зручні шляхи сполучення дозволили таким містам, як Кременець, Новоград-Волинський, Острог, Старокостянтинів у 1860-70-ті рр. зайняти провідні позиції в гуртовій торгівлі на Волині. При цьому вони орієнтувалися на торгівлі зносинами з Царством Польським, Австро-Угорщиною, Пруссією, а також із Одесою. Найбільші обороти цих міст були пов'язані з торгівлею хлібом, цукром, лісом, спиртом тощо [37, 18, 22, 28].

Транспортна мережа, що нині існує на території Волинського регіону, своїми витокami сягає сивої давнини. Збереження традиційних – гужового, річкового, візничого, видів транспорту та поява і розвиток нового – механічного (залізничного, велосипедного, машинного) призвели до позитивних зрушень в економічному розвитку губернії. Насамперед прискорився процес переходу економіки губернії до нового капіталістичного укладу та подальшого входження України до системи всеросійського ринку. Подальший розвиток транспортної мережі на території Волинської губернії призвів до збільшення товарообігу між поліською та лісостеповою частинами Волинської губернії, дозволив тісніше їх об'єднати в єдине економічне ціле, а торговельні зв'язки волинських міст з іншими регіонами України внесли свій вклад у формування всеукраїнського ринку. Водночас спостерігалася інтеграція української економіки у загальноімперську, завдяки торговельним зносинам



Волині з центральними губерніями царської Росії та Царством Польським.

1. Коронейський І. С. Децю про минуле, недавнє минуле та сучаснє української економіки / І. С. Коронейський. – К., 1995.
2. Забелин А. Военно-статистическое обозрение Волынской губернии / А. Забелин. – К., 1887. – Ч. 1.
3. Центральний державний історичний архів у м. Київ (далі – ЦДІАК). – Ф. 442. – Оп. 44. – Спр. 437.
4. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60-90-х років XIX ст. / І.О.Гуржій. – К., 1968.
5. Мельник Л.Г. Формування робітничого класу на Україні / Л.Г.Мельник. – К., 1998.
6. Белінський Є.Ф. Розвиток залізничного транспорту України в період промислового капіталізму (друга половина XIX ст.) / Є.Ф.Белінський // Нариси з соціально-економічної історії України дожовтневого періоду. – К., 1963.
7. Завальнюк К.В. Торгівля промисловими товарами між Україною та Білорусією в другій половині XIX ст. / К.В.Завальнюк // Укр. іст. журн. – 1998. – № 4.
8. Москалюк М. Розвиток транспорту в Україні у другій половині XIX – на початку XX ст. / М. Москалюк // Історичний журнал. – 2007. – № 4.
9. Ваховський С.В. Залізниця Гришино-Рівне / С.В.Ваховський // Актуальні проблеми історії та літератури Волині та Київщини: зб.наук. праць / за ред. В.О.Євренова. – Житомир, 1999. – в 2-х ч. – Ч. 2.
10. Якименко М. Поїзди до Луцька пішли завдяки царю / М. Якименко. // Волинь. – 2000. – 19 серпня.
11. ЦДІАК. – Ф.442. Оп.1. Спр. 1195.
12. ЦДІАК. – Ф. 480. Оп. 1. Спр. 71а.
13. Полное собрание законов Российской империи. - Собрание третье. - СПб., 1895. - Т. XII. - 1892. - № 8708.
14. Сборник обязательных постановлений Ровенской городской Думы. - Ровно, 1900.
15. Прищепя О. Вулицями старого міста. Топонімічні дослідження з історії Рівного / О. Прищепя. - Рівне, 1997.
16. Города России в 1910 году. - СПб., 1914.
17. Рижков В. Приватний і громадський транспорт в Житомирі в кінці XIX – на початку XX ст. / В. Рижков, Л. Вознюк // Діяльність бібліотек по збереженню культурної спадщини і відродженню духовності народу. Матеріали Всеукр. наук.-краєзн. конф. - Житомир, 1996.
18. Державний архів Рівненської області (далі – ДАРО). – Ф. 359. – Оп. 1. – Спр. 10.
19. ДАРО. – Ф. 359. – Оп. 1. – Спр. 11.
20. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп. 1. – Спр. 2040.
21. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп. 1. Спр. 2789.
22. Казьмірчук Г.Д. Соціально-економічний розвиток Правобережної України у першій чверті XIX ст. / Г.Д.Казьмірчук, Т.М.Соловійова. – К., 1998.
23. Теодорович Н.И. Историко-статистическое описание церквей и приходов Волынской епархии / Н.И. Теодорович. В 5 т. / Почаев, 1888. - Т. 1: Житомирский, Новоград-Волынский, Оверский уезды.
24. Рычков П.А. Дорогами южной Ровенины / П.А. Рычков - М., 1989.
25. Михайлюк О.Г. Історія Луцька / О.Г. Михайлюк, І.В.Кічий. – Львів, 1991.
26. Історія міст і сіл України. Житомирська область. – К., 1973.
27. ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 654. – Спр. 200.
28. ЦДІАК. – Ф. 285. – Оп. 1. – Спр. 228.
29. Ляценко П.И. История народного хозяйства СССР. Капитализм / П.И. Ляценко. – М., 1956. – Т. 2.
30. Иванов Л.М. О сословно-классовой структуре городов капиталистической России / Л.М. Иванов // Проблемы социально-экономической истории России. Сб. ст. – М., 1971.
31. ДАРО. – Ф. 359. – Оп. 1. – Спр. 1.
32. ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 651. – Спр. 243.
33. ДАРО. – Ф. 27. – Оп. 3. – Спр. 64.
34. Коган Л.Г. Из истории градостроительства Новограда-Волынского / Л.Г.Коган // Актуальні проблеми історії і літератури Волині та Київщини: Зб. наук. праць. – Житомир, 1999. – Ч. 2.
35. Полное собрание законов Российской империи. - Собрание второе. - СПб., 1874. - Т. XLV. - Отделение первое. - 1870. - № 48498.
36. ЦДІАК. – Ф. 692. – Оп. 11(1878). – Спр. 12.
37. Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861-62 гг. - СПб., 1863. - Ч. 1. - VIII. Волынская губерния.

Р. В. Буравченко

### РОЗВИТОК ЦУКРОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ В 1861-1914 рр.

Кріпосне право, остаточне скасування котрого на українських землях налічуватиме стоп'ятдесятирічний ювілей у 2011 р., а також ще один пережиток феодального ладу – поміщицьке землеволодіння, стримувало розвиток цукрової промисловості. Об'єктивні закони товарного виробництва дедалі більше вимагали впровадження капіталістичних відносин в країні та галузі. Зародки ринкової економіки та більш прогресивні форми господарювання вступили у суперечність з віджилими мануфактурно-кріпосницькими відносинами. Цукрові промислові підприємства, що використовували працю кріпаків, занепадали і витиснялися більш прогресивними капіталістичними, котрі використовували вільнонайману працю. Вирішити всі ці проблеми мало скасування кріпосного права і забезпечення цукрової галузі більш продуктивною вільнонайманою працею. Логічним виходом з кризи стало видання маніфесту про скасування кріпосного права 19 лютого 1861 р. [1, 273]. Разом ним були затверджені: „Загальне положення про селян, які вийшли з кріпосної залежності”, чотири „Місцеві положення про поземельний устрій поміщицьких селян” (ці положення стосувалися губерній Європейської Російської імперії, у тому числі і території сучасної України), „Положення про влаштування дворових людей, що вийшли з кріпосної залежності” та інші документи. На Лівобережну Україну, де переважало подвірне землекористування, поширювалося „Малоросійське місцеве положення”, на Правобережжя – „Окреме місцеве положення” [2, 225]. Це суттєво вплинуло на розвиток цукрової галузі, яка в період з 1861 по 1914 рр. зайняла провідні позиції в народному господарстві Російської імперії в цілому і в Україні зокрема.

Метою статті є дослідження на основі архівних та опублікованих джерел історичних умов становлення та розвитку цукрової промисловості на українських землях у зазначений період. Для досягнення поставленої мети планується вирішити такі завдання: скласти хронологію розвитку цукрової галузі, впровадження інновацій та нових технологій