



1. *Тезяков Н.И. Сельскохозяйственные рабочие вообще и пришлые в частности в Херсонской губернии в санитарном отношении // XII съезд земских врачей и членов уездных управ в г. Херсоне (10–17 сентября 1891 года). Доклады, отчеты делегатов, отчеты о заседаниях и проч. – Херсон, 1891; Тезяков Н.И. Сельско-хозяйственные рабочие и организация за ними санитарного надзора в Херсонской губернии // XIII съезд врачей и представителей земских и городских управ Херсонской губернии в г. Херсоне (10–18 октября 1895 года). Доклады, отчеты о заседаниях и пр. – Вып. I. – Херсон, 1896; Тезяков Н.И. Рынки найма сельскохозяйственных рабочих на юге России в санитарном отношении и врачебно-продовольственные пункты. – СПб., 1902; Уваров М.С. Программа исследования пришлых рабочих // XII съезд земских врачей...; Кудрявцев П.Ф. Сельско-хозяйственные рабочие на Николаевской ярмарке в м. Каховке, Таврической губер., и санитарный надзор за ними в 1895 году // XIII съезд врачей...; Хижняков В.В. Пришлые сельско-хозяйственные рабочие в Херсонской губернии // Доклады XIV съезда врачей и представителей земских и городских управ Херсонской губернии. – Вып. I. – Херсон, 1899; Смидович А.Л. О деятельности врачебно-продовольственных пунктов в 1899–1908 гг. и желательных изменениях в их организации. – Екатеринбург, 1911.*
2. *Короленко С.А. Вольнонаемный труд в хозяйствах владельческих и передвижение рабочих, в связи с статистико-экономическим обзором Европейской России в сельскохозяйственном отношении. – СПб., 1892; Варб Е. Наемные сельскохозяйственные рабочие в жизни и в законодательстве. – М., 1899; Шаховский Н. Сельско-хозяйственные отхожие промыслы. – М., 1896; Шаховский Н.В. Земледельческий отход крестьян. – СПб., 1903; Массальский В.И. О положении и нуждах наемного труда в сельскохозяйственной промышленности: Доклад, читанный 8 марта 1903 г. в Постоянной Комиссии Музея содействия труду. – М., 1903; Полферов Я.Я. Сельскохозяйственные рабочие руки. – СПб., 1913.*
3. *Казаков А. Экономическое положение сельскохозяйственного пролетариата до и после Октября. – М.; Л., 1930; Иванов Л.М. О капиталистической и отработочной системах в сельском хозяйстве помещиков на Украине в конце XIX в. // Вопросы истории сельского хозяйства, крестьянства и революционного движения в России. – М., 1961; Поріцький А.Я. Побут сільськогосподарських робітників України в період капіталізму. – К., 1964; Лугова О.І. Сільськогосподарський пролетаріат Півдня України в період капіталізму. – К., 1965; Теличук П.П. Економічні основи аграрної революції на Україні. – К., 1973.*
4. *Рогоза О.М. Земські лікарсько-продовольчі пункти Катеринославської губернії як одна з форм вирішення санітарно-гігієнічного аспекту «робочого питання» (кін. XIX – поч. XX ст.) // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету ім. Г. Сковороди. Серія: Історія та географія. – 2008. – Вип. 31.*
5. *Десятніков І.В. Особливості використання найманої праці у сільському господарстві Правобережної України в кінці XIX – на початку XX ст. // Україна соборна: Зб. наук. ст. – Вип. 4. – Т. 1. – К., 2006; Десятніков І.В. Захворюваність і травматизм сільськогосподарських робітників в Україні (кінець XIX – початок XX ст.) // Український селянин: Зб. наук. пр. – Черкаси, 2010. – Вип. 12.*
6. *Исторический очерк деятельности Херсонского Губернского Земства за 1865–1899 гг. – Вып. II. – Херсон, 1905.*
7. *Тезяков Н.И. Сельскохозяйственные рабочие вообще и пришлые в частности в Херсонской губернии в санитарном отношении...*
8. *Тезяков Н.И. Сельско-хозяйственные рабочие и организация за ними санитарного надзора в Херсонской губернии...*
9. *Кудрявцев П.Ф. Сельско-хозяйственные рабочие на Николаевской ярмарке...*
10. *Ульянов Л.Д. О санитарном состоянии Каховки // Врачебно-санитарная хроника Таврической губернии. – 1913. – № 1.*
11. *Крылов С.И. К вопросу об обследовании соляных промыслов в Таврической губернии // Врачебно-санитарная хроника Таврической губернии. – 1914. – № 10.*
12. *Амстердамский А.В. Трахома в Ялтинском уезде за 15 лет (1897–1911 гг.) // Врачебно-санитарная хроника Таврической губернии. – 1915. – № 3–4.*
13. *Свод постановлений губернского и уездных земских собраний Таврической губернии 49-й очередной сессии // Врачебно-санитарная хроника Таврической губернии. – 1916. – № 1–4.*

Yermilov V.S. Zemsky medical and food assistance to agricultural workers in the South of Ukraine. The medical-sanitary care and food assistance to the arrived agricultural workers by the way of organization the activity of zemsky medical and food posts in Kherson and Tavriya province at the end of the XIX the beginning of the XX centuries.
Key words: medical and sanitary care, nourishment, medical and food post, Zemstvo, Kherson and Tavriya province

Л. М. Золотар

ЗАЛІЗНИЧНЕ БУДІВНИЦТВО В ТАВРІЙСЬКІЙ ГУБЕРНІЇ (60–70-ті рр. XIX ст.)

Стаття присвячена історії будівництва залізничної колії в Таврійській губернії. Розкриті особливості створення Лозово-Севастопольської залізної дороги. Висвітлені пріоритетні напрями та їхня реалізація щодо будівництва мережі залізничних доріг Таврійської губернії.

Ключові слова: залізниця, залізнична лінія, Лозово-Севастопольська залізна дорога, мережа залізничних доріг, Таврійська губернія

Стрімкий розвиток промислових регіонів Півдня України спричинив пошук нових засобів перевезення. Запровадження нових транспортних засобів проходило в жорсткій боротьбі із землевласниками, власниками поштових трактів та суден. За умов жорсткої конкуренції, розпочалося будівництво залізничної колії. Пріоритетним напрямом у будівництві залізниці стало сполучення Криму з центральними губерніями Російської імперії, через будівництво Лозово-Севастопольської залізниці.

На сьогоднішній день в українській історіографії існують комплексні дослідження з історії залізничного транспорту, зокрема С. Богатчук, Р. Пономаренко, О. Шаригіної. Однак щодо будівництва та функціонування Лозово-Севастопольської залізниці детального дослідження поки ще немає.

В 1868 р. був прийнятий проект «Про мережу залізничних доріг», який спричинив існування безліч поглядів щодо першочерговості будівництва тієї чи іншої дороги. В такій ситуації опинилася і Лозово-Севастопольська залізниця, котра змагалася за першість у будівництві з Харківсько-Кременчуцькою. Втім, комітет міністрів прийшов до висновку, що немає потреби робити вибору між ними і було прийняте рішення про будівництво обох доріг [1, 350].

Як зазначає О. Шаригіна, «проектів будівництва залізниці, що з'єднає центр Росії з Кримом і Чорним морем через Харків, було запроваджено чимало ще в 50–60-х рр. XIX ст. Особливо, після поразки Росії у Кримській війні. Однак стало можливим реально говорити про це тільки після того, як залізнична колія з'єднала Курськ з Харковом, а потім була продовжена до Лозової» [2, 100].

В тому ж 1868 р. було дозволено братам Панаєвим, генерал-ад'ютанту Тотлебену і барону Унгерн-Штернбергу здійснити пошуки в напрямі від станції Лозової – до Севастополя, з гілками до Дніпра та Феодосії. Щодо будівництва Севастопольської залізничної дороги було зроблено декілька пропозицій, зокрема від принца Ольденбургського і генерал-ад'ютанта Тотлебена, з



діючим статським радником Дурасовим та інженером Струве, які, втім, не пояснили умов концесії. Князь Італійський, граф Суворов-Римнікський, разом з інженером Ергартом, просили про надання їм концесії з державною гарантією 5% на весь основний капітал в 35 млн. крб. Вони прагнули вести дорогу від Крюкова до Севастополя, протяжністю 500 верст, а будівництво 1 версти обходилося в 70 тис. крб. [1, 350]. Діючий статський радник Воронін, з банківською установою Розенталь просив про дозвіл утворити акціонерне товариство, з капіталом в 43,8 млн. крб. В їх проєкті залізниця мала пройти від Лозової до Севастополя, з розгалуженням залізничних гілок до Дніпра у Катеринославі. Довжина лінії визначалася в 600 верст, що становило 73 тис. крб. на версту [1, 350–351].

Не лише до півострівної частини Таврійської губ. була звернена увага, але й материкова частина перебувала в полі зору. В 1869 р. почесний громадянин Хлудов і К^о просили дозволу для кандидата Московського університету Фішера, щоб той здійснив відповідні пошуки для залізниці від Бердянська, через Оріхів, – до Олександрівська. Бердянська повітова управа дала дозвіл на здійснення цих розшуків [3. 1–2].

На початку 1869 р. піднімалося питання й про спосіб спорудження Севастопольської залізниці, яке стало предметом листування міністрів фінансів і шляхів сполучення. Зокрема зазначалося, що Севастопольська дорога на 9/10 своєї протяжності проходила степовою місцевістю і лише 1/10 – гірською. Будівництво в степовій частині могло бути завершено за 1,5 чи 2 роки і потребувало витрат не більше 50 тис. крб. за версту. Будівництво залізниці в гірській місцевості коштувало значно дорожче і потребувало затрати часу не менше 4 років. На цій підставі, надання концесії на обидві частини мали певні незручності. Оскільки були відсутні дані щодо грошових витрат на будівництво залізниці в гірській місцевості, концесіонери могли вимагати високої ціни чи захопити конкуренцією та збити ціну до рівня, коли не зможуть виконати роботи з будівництва. Згідно цих обставин, міністр фінансів визнав потрібним побудувати гірську ділянку Севастопольської дороги коштами казни, а коли роботи на цій ділянці почнуть просуватися, можна буде визначити дату завершення будівництва та розпочати пошук приватних осіб для будівництва степової ділянки залізниці, за умови продажу гірської ділянки не за ціною витрат держави на будівництво, а за верстовою вартістю степової ділянки дороги. Різниця між цінами становила значну жертву держави для досягнення торгових та політичних цілей [1, 351–352].

У 1870 р. раднику Губоніну було дозволено здійснити за власні кошти розшуки для залізничної дороги від станції Поварино (Прибанівка) Грязе-Царицинської залізниці у напрямі до Севастополя [4, 1–2]. Не лише приватні особи прагнули здійснити розшуки для будівництва залізниць, але й земства бажали сполучити свою місцевість з мережею залізничних шляхів. Не були винятком Бердянське земство і міська громадськість, які турбувалися про сполучення Бердянського повіту Таврійської губернії з центром Росії, засобом залізниці. Вони зазначали, «що на сьогодні, коли сполученні сусідні з нами райони залізницею, наша місцевість без такої дороги, за всього її багатства, занепаде» [5, 1]. Земство прагнуло сполучити місцевість повіту з Лозово-Севастопольською залізницею, яка будувалася, з отриманням консistorії земством. Однак керівництвом міністерства шляхів сполучення було відмовлено у будівництві залізничного сполучення, з наголосом на перебільшенні торговельного значення території [5, 11].

Після подання на розгляд проєктів щодо будівництва нової залізниці та проведення конкурсу, перемогу, серед великої кількості претендентів, одержав П. Губонін. З його ім'ям і пов'язане будівництво Лозово-Севастопольської залізниці, яка з'єднала Крим з центральними губерніями Російської імперії.

Остаточна концесія щодо будівництва Лозово-Севастопольської дороги була затверджена 9 травня 1871 р., а 29 липня того ж року було утворене відповідне акціонерне товариство. Основний капітал становив 32,67 млн. крб. Дорога надавалась товариству у власність на 81 рік. Довжина лінії повинна була скласти 613,5 верст [1, 354].

Із визначенням основного напрямку Лозово-Севастопольської залізниці, почали з'являтися інші проєкти, які стосувалися мережі залізничних шляхів Таврійської губ. Так, 1873 р. інженер і надвірний радник Гольстрем просив дозволу здійснити оптимальний маршрут для залізниці від станції Оленівки Костянтинівської залізниці – до м. Мелітополя, з гілками на Маріуполь та Бердянськ [6, 1].

Іншою стороною будівництва було питання відчуження земельних ділянок, які належали громаді чи приватним особам. Власники не поспішали віддавати свої родючі землі під будівництво дороги, прагнучи значної грошової винагороди. Міська громада також намагалась отримати вигоду з прокладення залізничної колії і від відчуження земель. Цей процес подвійної вигоди ми можемо простежити на прикладі Бахчисарайського міського товариства, яке відчужувало міської землі в кількості 38 дес. і 1839 кв. сажнів під будівництво Лозово-Севастопольської залізниці. Земля, яка відходила під залізничне полотно знаходилась між 23 і 35 верстами від Севастополя до Сімферополя, на поштовому тракті, в передмісті Бахчисарая, Азіз, Ескиюрт і Акчокрак, де використовувалася для землеробства (23 д. 854,4 саж.), сінокосів (5 д. 1424,8 саж.), пасовищ (8 д. 18,8 саж.), а також під водопостачання (350 саж.) та вигони (200 саж.). Кожна десятина землі, яка використовувалась для посівів та сінокосів приносила річного доходу 4,15 крб., а з вигонів прибуток не отримували. Прокладання залізничного полотна призвело б до непридатності земель і втрати ними комерційної вигоди, частина земель ставала відірваною від міста, що спричиняло незручності для мешканців міста [7, 30].

Угода про відчуження землі Бахчисарайською міською громадою була здійснена на наступних умовах: вся земля, яка відходила під залізницю, відчужувалась за плату (40 крб. за дес.); водопостачання надавалось безкоштовно з джерел Чіркас Ескиюрт, в тій кількості, яка потрібна для станції 3 класу; товариство Лозово-Севастопольської залізниці зобов'язувалось розширити, обкласти каменем і розчистити, присутні на початку басейну, протоки на 30 сажнів, а також загородити зі сторони Сімферополя валом, щоб уникнути засмічення та дозволити місцевим жителям користуватися водопоем без будь-яких перешкод; товариство мало, за власний рахунок, побудувати у джерела окрему водокачку; а також спорудити для жителів Ескиюрта з Азізом і Бахчисараєм для підвозу товарів два переїзди; під час засухи керівництво станції мало дозволяти і не перешкоджати користуватися водою, яка йшла станційним водогоном. Після прийняття всіх умов, товариству Лозово-Севастопольської залізниці відійшли землі Бахчисарайської громади для прокладання колії [7, 30–31].

За будівництва Лозово-Севастопольської залізниці виникали також конфлікти між робітниками і роботодавцями, як це, скажімо, мало місце в 1873 р. П'ятсот робітників у Севастополі оголосили страйк, вимагаючи



повернення паспортів, щоб покинути роботи і змусити керівництво збільшити платню. Товариство Лозово-Севастопольської залізниці зазнавало значних збитків і змушене було задовольнити вимоги робітників [8, 16].

Лозово-Севастопольська залізниця була відкрита частинами, а остання ділянка – від Сімферополя до Севастополя – була відкрита 5 січня 1875 р. Дорога мала протяжність 643 версти та проходила Катеринославською і Таврійською губерніями. До загальної мережі залізничних шляхів Лозово-Севастопольська залізниця приєднувалася в трьох пунктах, сполучаючись у Лозовій, через Курсько-Харківсько-Азовську залізницю, з центральними губерніями Росії та, через Катерининську залізницю, в Нижнєдніпровську – з Південно-Західним краєм, а в Синельниково – з Південно-Східною Росією [9, 6].

Таким чином, залізничне будівництво в Таврійській губернії мало свої специфічні риси, пов'язані з географічним розташуванням губернії. Ці обставини сповільнили процес будівництва, які вимагали оптимальних і вигідних умов розшуків, запропонованих як приватними особами, так і товариствами. Саме такі умови були запропоновані П. Губоніним, з яким пов'язане будівництво Лозово-Севастопольської залізниці. Однак не вся територія губернії в 1860–70-х рр. отримала залізничну колію, Бердянський повіт, який знаходився на її материковій частині, залишався відрізаним від мережі залізничних шляхів, а перевезення вантажів здійснювалося лише засобами сухопутного сполучення. Позитивним наслідком прокладення Лозово-Севастопольської залізниці була ліквідація ізоляваності регіону. Поява в Таврійській губернії залізничної колії дала можливість сполучити Крим з центральними губерніями Російської імперії. Розвиток залізниці, крім того, посприяв економічному, соціальному і культурному розвитку регіону.

1. *История железнодорожного дела в России / Сост. А. Головачев. – СПб., 1881.*
2. *Шаригіна О.А. Історія виникнення та розвитку залізничного та морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). – Херсон, 2009.*
3. *Державний архів Автономної Республіки Крим (далі – ДААРК). – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 25127.*
4. *ДААРК. – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 25427.*
5. *ДААРК. – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 25664.*
6. *ДААРК. – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 25959.*
7. *Держархів Одеської обл. – Ф. 1. – Оп. 44. – Спр. 11.*
8. *ДААРК. – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 25925.*
9. *Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении / Сост. В. Лепешинский. – X, 1896.*
10. *История железнодорожного транспорта России. – Т. 1: 1836–1917 / Под ред. В. Павлова. – СПб.; М., 1994.*
11. *Материалы по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровою железною дорогою. – Симферополь, 1869.*
12. *Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге. – X., 1902.*
13. *Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. – Севастополь, 1893.*
14. *Коренев Л.И. Железнодорожные короли России. – СПб., 1999.*
15. *Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М., 1975.*

Zolotar L.N. The railway building in the Tavric province in the 1860–70th. The article is devoted to the railway building in the Tavric province. The features of the Lozovo-Sevastopol railway construction are discovered. Are described the priority directions and their implementation in building the Tavric province railway.

Key words: railway, railway line, Lozovo-Sevastopol railway, the railway system, Tavric province

В. С. Панченко

ПОСАДОВІ ПОРУШЕННЯ МИРОВИХ СУДДІВ НА ВОЛИНІ В 1871–1919 рр.

У статті охарактеризовано основні види посадових злочинів мирових суддів на Волині у другій половині XIX ст. На основі «Полного собрания законов Российской империи» та архівних матеріалів, описано процедури притягнення чиновників Міністерства юстиції до відповідальності.

Ключові слова: судова реформа 1864 р., мировий суддя, мировий з'їзд, Сенат, посадове порушення, Волинська губернія

Внаслідок судової реформи 1864 р., у Російській імперії був запроваджений мировий суд, основною метою якого стало наближення правосуддя до людей, а також підвищення доступності, забезпечення швидкого та ефективного судочинства. На мирову юстицію поклали великі надії як укладачі судових статутів, так і громадськість. Новий суд мав стати судом справедливим, унім, дешевим, позбавленим бюрократичної тяганини та канцелярського формалізму. Спочатку цю інституцію ідеалізували, протиставляли дореформеному судочинству, але згодом з'ясувалось, що і для мирових установ були властиві негативні явища.

Дослідженням питань, пов'язаних із посадовими злочинами мирових суддів та юридичної відповідальності за них, у свій час займалися такі дослідники, як А. Коні [1], І. Захар'їн [2], С. Дмитрієв [3], М. Брун [4], Л. Чернухіна [5] та Л. Бойцова [6].

Відомий юрист, обер-прокурор та сенатор А. Коні зазначав, що у сфері мирової юстиції, як і в будь-якій іншій, були недоліки. Серед поширених службових проступків він назвав перевищення судьями повноважень, занадто широке тлумачення деяких правових норм. Причинами скоєння цих правопорушень, на його думку, була надмірна старанність у виконанні посадових обов'язків, межі яких ними не зовсім чітко розумілись. Разом із тим, завдяки ретельному нагляду вищих інстанцій, ці порушення швидко виявлялись і усувались [1, 193].

Мировий суддя 4-ї дільниці Літинського округу Подільської губ. І. Захар'їн подав узагальнену характеристику мирової юстиції Правобережжя, навівши ряд прикладів службових зловживань колег, відмічаючи причини їх вчинення та наслідки. На його думку, посадові злочини часто залишались безкарними через низку причин: кругову поруку суддів на рівні з'їзду, правову безграмотність сторін процесу та відсутність у них коштів на продовження справи в апеляційному порядку [2, 111–119].

Юрист С. Дмитрієв акцентував увагу на особливостях та труднощах оскарження неправосудних вироків мирових суддів у вищій судовій інстанції. Він дійшов висновку, що процедура апеляції була занадто складною та заплутаною, у деяких випадках – не досконало виписаною законодавцем. Разом із тим, ще більше ускладнювали ситуацію тлумачення Сенату, якими той звужував і без того обмежене право сторін на оскарження рішень суддів. Такий стан справ зумовлював те, що 99% прохачів припиняли справу, втративши остаточно надію відшукати справедливість у суді. Насамкінець, дослідник зауважив, що «порядок этот представляет такое зло, что над ним стоит призадуматься» [3, 95].

На протигагу І. Захар'їну та С. Дмитрієву, юрист М. Брун вважав, що траплялись лише поодинокі випадки недобросовісності чи неправомірності вчинків мирових суддів. Разом із тим, противники судової реформи 1864 р. узагальнювали одиничні випадки і заявляли про професійну неспроможність мирових установ у цілому, ігноруючи те, що рішення загалом були добрі, а суди непомірно звантаженою роботою. На підтримку правильності