



як Іван Олександрович, сучасне суверенне покоління має значний історіографічний багаж, що допомагає переосмисленню розвитку української науки в минулому.

Розкриваючи стан та перспективи історико-географічних досліджень на сучасному етапі, І. О. Гуржій, разом зі своїм колегою, прийшли до ряду висновків щодо основних завдань, які постають перед збірником:

- сприяти розгортанню досліджень з історичної географії в УРСР;
- висвітлювати проблеми та питання історичної географії та картографії;
- приділяти увагу розробці джерелознавчої бази історичної географії;
- служити майданчиком для проведення творчих дискусій та обговорення проблем історичної географії УРСР [9, 32].

Упродовж сучасного періоду суверенного розвитку української історичної науки у ній відбувається зміна методологічних підходів, переосмислення гуманітаріями дидактичної функції для суспільства та формування наукової стратегії розвитку за сучасних складних умов для нашої країни. Щоправда таке переосмислення чи переусвідомлення не лише відображається у критичному аналізі історіографічної спадщини радянських часів, а й певними «перегінами» (знов таки, радянська термінологія) у процесі якісної інтерпретації здобутків попередніх поколінь учених. Потрібно, не зважаючи на всі мінуси та негативні сторони радянського періоду, активно досліджувати науковий доробок попередників, особливо таких, як Іван Олександрович, котрі своєю активною працею та національною позицією культивували українську науку та підносили її до нових вершин, незважаючи на обмеження й утиски.

1. Гуржій О.І. Порини. – Черкаси, 2008.
2. Історик Іван Гуржій у колі рідних і колег: спогади, до-

кументи, статті про вченого. – Черкаси, 2008.

3. Санцевич А.В., Федоренко В.Г. 60-річчя з дня народження І. О. Гуржія // Укр. іст. журн (далі – УІЖ). – 1975. – № 8.
4. Вчені Інституту історії України: Бібліогр. довід. / Серія «Українські історики». – Вип. 1. – К., 1998.
5. Гуржій І.О. Соціально-економічні зміни та розвиток постійної торгівлі в містах України кінця XVIII – першої половини XIX ст. // УІЖ. – 1959. – № 5; Гуржій І.О. Українські ярмарки та їх роль у внутрішній торгівлі Росії (60–90-і роки XIX ст.) // УІЖ. – 1963. – № 5.
6. Санцевич А.В. І. О. Гуржій. Життя і творчість // Історія та історіографія України – К., 1985.
7. Гуржій І.О. Україна в сільськогосподарському виробництві пореформеної Росії (60–90-і рр. XIX ст.) // УІЖ. – 1964. – № 6; Гуржій І.О. Розвиток транспорту на Україні та посилення його ролі у всеросійських економічних зв'язках (60–90-і рр. XIX ст.) // УІЖ. – 1965. – № 10; Гуржій І.О. Розвиток промисловості України в системі всеросійського ринку (60–90-і рр. XIX ст.) // УІЖ. – 1966. – № 10.
8. Радянські видання документальних матеріалів з історії України (1917–1968): Бібліогр. покажч. – К., 1970.
9. Гуржій І.О., Молодчиков О.В. Стан і завдання історико-географічних досліджень на Україні // Український історико-географічний збірник. – К., 1971. – Вип. 1.

Marchenko O.V. Studies of special historical sciences in scientific heritage by Ivan Gurzhiy as segment of historian creative achievements. In the article is researched the development of special historical sciences in the Ukraine History Institute of the Ukrainian National Academy of Sciences on the example of I. Gurzhiy scientific achievements. Are analyzed the main scientist's works in which was determined theoretic aspects of special historical sciences and the author's attitude to the place of these sciences in the system of history. Is explored the historian role in the process of formation and development of special historical sciences in the 60–70-s of the XX century.

Key words: special historical sciences, Ivan Gurzhiy, the Institute of History of Ukraine of the National Academy of Sciences of Ukraine, historical research, historiography.

В. В. Шевченко

ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В НАУКОВІЙ СПАДЩИНІ І. О. ГУРЖІЯ

У статті проаналізовано внесок І. О. Гуржія в дослідження історії транспорту в Україні впродовж XVIII–XIX ст. Визначено контекст та охарактеризовано основні аспекти теми, над якими працював учений.

Ключові слова: транспорт, залізниця, Україна, ринок, Іван Олександрович Гуржій.

У сучасній вітчизняній історичній науці все більше уваги привертається до економічної проблематики. Попри значні зрушення в її вивченні, що відбулися останнім часом, досі існує потреба в ширшому й глибшому відтворенні картини господарського життя українського суспільства на різних етапах його розвитку. У зв'язку з цим, виникає інтерес до напрацювань у цій царині попередніх поколінь істориків, зокрема радянського періоду. У когорті дослідників того часу чільне місце займає доктор історичних наук, професор, член-кореспондент АН УРСР Іван Олександрович Гуржій. Будучи людиною широких наукових зацікавлень, він чимало зусиль доклав для вивчення питань соціально-економічного розвитку українських земель, за умов розкладання феодално-кріпосницьких та формування ринкових відносин.

Життєвий шлях і творчий доробок І. О. Гуржія викликали інтерес як у його сучасників, так і нинішніх фахівців. Опубліковано низку відповідних студій [1], а з 2006 р., на базі Черкаського національного університету імені Богдана Хмельницького, періодично про-

водиться наукова конференція «Гуржійські історичні читання». Однак заявлену тему в попередніх публікаціях і виступах практично оминали. Тому метою цієї розвідки є з'ясування внеску І. О. Гуржія у дослідження історії транспорту в Україні.

Учений розглядав транспорт як один із чинників процесу формування української нації. Він вважав його «винятково важливим засобом у створенні спільності економічного життя того чи іншого народу, а також у розширенні його економічних і культурних зв'язків з іншими народами» [2, 79]. Проте, слід зазначити, що для І. О. Гуржія історія транспорту не була об'єктом спеціального вивчення. Підтверджуючи необхідність глибокого і всебічного дослідження цієї проблематики, він ставив перед собою лише завдання «дати загальну характеристику розвитку головних галузей транспорту України..., визначити їхню питому вагу в межах Європейської Росії та показати зростаючу роль у розширенні й поглибленні всеросійського ринку» [2, 80]. У цьому контексті основну увагу було зосереджено на таких аспектах проблеми, як стан доріг та транспортних засобів, побудова залізниць, удосконалення перевезень водними шляхами. Найбільш детально їх висвітлено у монографіях вченого – «Розклад феодално-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст.» (1954) [3], «Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця



XVIII ст. до 1861 року)» (1962) [4], «Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст.» (1968) [2] та науковій статті [5].

У своїх працях історик неодноразово вказував на відсталість засобів транспортування й майже повну відсутність належних шляхів сполучення в Російській імперії кінця XVIII – початку XIX ст. Саме це, на його думку, стояло на заваді розвитку внутрішньої торгівлі, поширення й поглиблення товарно-грошових відносин, а також було однією з причин повільного формування національного ринку. І хоча в Україні здавна сформувалася густа мережа шляхів, які з'єднували торгово-промислові центри, всі вони «були ґрунтовими і перебували у дуже поганому стані. Їх рідко ремонтували, а тому при першій непогоді вони ставали непридатними для транспортування важких вантажів» [Детальніше див.: 4, 80–81]. Це значно збільшувало витрати на перевезення, що, своєю чергою, призводило до підвищення цін на товари. В результаті, виникали ситуації, коли одночасно співіснували губернії, де бракувало певної продукції, й губернії зі значними її надлишками [Див.: 3, 172; 4, 82].

Будівництво нових шляхів сполучення та модернізація транспорту розпочалися в Російській імперії лише з другої чверті XIX ст. На динаміку цих процесів впливали різноманітні чинники. Одним із основних факторів, який стимулював розвиток транспортної системи, зокрема в Україні, була заінтересованість великих землевласників і купців, які здійснювали оптову торгівлю сільськогосподарськими продуктами. Це, на основі опублікованих джерел і архівних матеріалів, переконливо довів І. О. Гуржій. Він писав, що «зростання торгового землеробства в поміщицьких господарствах змушувало їх володільців зацікавитись питанням про поліпшення засобів транспортування і шляхів сполучення» [3, 154]. При цьому окремі поміщики брали безпосередню участь у вдосконаленні сухопутних і водних шляхів. Інші об'єднувались у відповідні комерційні організації, такі як, наприклад, «Российская юго-западная компания» чи «Общество Южной железной дороги». Ініціаторами створення останнього були найбільші поміщики України. Також питання про поліпшення шляхів сполучення і побудову залізниць неодноразово обговорювали у губернських дворянських і земських зібраннях [Докладніше див.: 2, 81; 3, 153–154].

Безпосередньо транспорту присвячено дві наукові розвідки І. О. Гуржія – стаття в «Українському історичному журналі» та її доопрацьований варіант як розділ монографії «Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст.». Основну увагу в них приділено залізничному та водному видам транспорту як таким, що відіграли найпомітнішу роль у розвитку товарного виробництва та внутрішнього ринку. Характеризуючи будівництво залізничної мережі, автор зазначає, що основний її кістяк у Російській імперії й Україні, зокрема, було сформовано в другій половині 1860 – першій половині 70-х рр. До кінця століття вона становила вже систему, що «зв'язала в єдине ціле різні за своїм господарським напрямом райони, поглибила всеросійський ринок, розширила його територіально, дала можливість швидко і у великій кількості перевозити товари з місць виробництва у місця споживання» [2, 83]. І якщо спочатку визначення ліній прокладання залізничних шляхів здійснювалося в інтересах великих сільгоспвиробників, то згодом почали враховувати і потреби промисловості. Все це розширювало попит на сільськогосподарську та промислову продукцію, що вироблялася в Україні,

сприяло зміцненню економічних зв'язків між окремими районами та поглиблювало їх господарську спеціалізацію. Водночас збільшення протяжності залізничних шляхів і рухомого складу забезпечили швидке зростання перевезень вантажів та пасажирів. При цьому дослідник відзначав, що темпи такого зростання на залізницях України були вищими, ніж у Російській імперії загалом, і пояснював це більшою інтенсивністю їх будівництва [2, 84].

Аналізуючи статистику товарного руху, І. О. Гуржій зробив висновок про спеціалізацію залізничних перевезень. Основними вантажами українських магістралей були зернові культури, сіль, цукор, кам'яне вугілля, метал і будівельна деревина. Причому до початку XX ст. обсяги транспортування цих товарів тільки зростали. Окремі залізниці виділялися чітким переважанням одного-двох видів вантажу. Наприклад, Катерининська залізниця перевозила велику кількість вугілля, а Південно-Західна – зерна. В 1897 р. частка цих товарів серед перевезених вантажів становила, відповідно, 42 та 22%. Окрім того, південно-західні залізниці вивозили в різні райони Російської імперії чимало цукру. Серед найголовніших станцій його відправлення були Київ, Харків, Черкаси, Бобринська, Шпола та хутір Михайлівський [Докладніше див.: 2, 84–86]. Щодо вивезення з України металу та виробів з нього, зокрема сільськогосподарських машин і знарядь, учений зауважував на його неухильному збільшенні, починаючи з 1890-х рр. До Москви та Петербургу з Південного регіону постійно привозилось багато чавуну, а обсяг перевезень сільгосптехніки за десять років подвоївся (з 600 тис. пуд. у 1891 р. – до 1309 тис. пуд. у 1900 р.) [2, 85, 87].

Загалом, Іван Александрович відзначав позитивну роль залізничного транспорту у всеросійських економічних зв'язках, оскільки той «втягував у товарні відносини віддалені від торгових центрів райони...», робив сильний вплив на розвиток місцевих ринків, сприяв зростанню їх товарообігу, збільшенню асортименту їх товарів» [5, 19–20]. Водночас, цитуючи уривок зі звіту київського губернатора за 1870 р., дослідник вказував і на негативні наслідки прокладання залізничних шляхів. Зокрема йшлося про значне здоровлення по сусідству з ними предметів першої необхідності, спричинене зосередженням там значної кількості споживачів і полегшення доставки цих товарів в інші міста [2, 88].

Важливе значення для зміцнення економічних зв'язків між регіонами Російської імперії та зовнішньої торгівлі мав, на погляд історика, й водний транспорт. Досліджуючи його в контексті формування всеросійського внутрішнього ринку, І. О. Гуржій, насамперед, підкреслював значення транспорту трьох річкових басейнів України – Дніпровського, Південнобузького й Дністерського, – який поглиблював, розширював і зв'язував в єдину систему, прилегли до річок, місцеві ринки. Особливу роль у цьому процесі він відводив Дніпру, який у 1860–90-х рр. залишався основною водною артерією українських, а також ряду російських і білоруських губерній. Його частка у сплавних і судноплавних шляхах річкових басейнів України становила понад 90%. Разом із притоками, Дніпро сполучав між собою значні території з різною господарською спеціалізацією, тим самим сприяючи переміщенню товарів, які там виробляли. При цьому постійно зростав як рухомий склад дніпровського транспорту, так і його вантажна потужність. За підрахунками І. О. Гуржія, в період з 1859 до 1884 рр. кількість пароплавів, що курсували вище порогів, зросла з 17 до 74 [2, 90].

І якщо в 1859–1862 рр. середньорічне навантаження товарами транспорту басейну Дніпра становило 20,4 млн пуд., то 1893 р. було вже 168 млн пуд., а 1900 р. – 238 млн [Див.: 2, 91]. Асортимент вантажів мало відрізнявся від того, що перевозили залізницями. Найбільше транспортували зернові культури, цукор, сіль, кам'яне вугілля та деревину.

Чільне місце в економічному розвитку Російської імперії й її українських губерній дослідник відводив морському торговому транспорту, зазначаючи, що в останньому чимала питома вага належала саме чорноморсько-азовським портам. «Морський транспорт, – писав він, – був одним з найважливіших засобів розширення зовнішньої торгівлі з багатьма країнами Європи й Азії. Важливу роль у цьому відігравали такі морські порти України як Одеса, Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Бердянськ» [2, 93]. Разом із тим, І. О. Гуржій звертав увагу на здійснення Росією зовнішньої торгівлі, переважно, через іноземні судна. Цей факт він пояснював відсталістю суднобудівної промисловості в імперії, й як наслідок – низькою тоннажністю російських суден.

Розглядаючи зв'язок залізничного та водного транспорту з важкою промисловістю, І. О. Гуржій наголошував на їх взаємовпливах: «Сприяючи розвитку металургійної промисловості, шляхом перевезення сировини та готових виробів, залізничний транспорт був одночасно великим споживачем металу, – відзначав дослідник. – Південь України перетворився на головний район Росії по виробництву рейок..., з 1897 р. розгорнулось виробництво паровозів» [5, 19]. Збільшення кількості річкових і морських суден, переведення їх на парову тягу також породжувало потреби в металі й кам'яному вугіллі, сприяючи розвитку кам'яновугільної та металургійної промисловості [2, 92].

Завершуючи огляд становища залізничного й водного транспорту України в пореформений період, Іван Олександрович зробив висновок про посилення його питомої ваги в межах усєї Європейської Росії. Транспорт був не тільки «важливим чинником, що забезпечував завершення промислового перевороту в промисловості», а й «одним із найважливіших засобів у створенні на території України місцевого національного ринку, який впливав у всеросійський ринок» [5, 23]. Розвиток транспорту в імперії, загалом, на погляд науковця, «сприяв зростанню промисловості, сільського господарства та торгівлі, розширенню й поглибленню внутрішнього ринку, значно впливав на збільшення експорту й імпорту, а також посилював процес втягнення дрібних виробників... у товарне виробництво» [2, 80–81]. Важливу роль у цих процесах відіграли саме залізниці, оскільки вони вплинули на розміщення про-

дуктивних сил, змінили географію виробництва й торгівлі, прискорили зростання міст [2, 81].

Отже, розглянувши науковий доробок І. О. Гуржія, можна стверджувати, що історією шляхів сполучення та транспорту в Україні він не займався спеціально, а вивчав побіжно, лише в обсягах, необхідних для встановлення їхнього значення в економічно-мужитті тогочасного суспільства, розпаді феодально-кріпосницької системи, розширенні й поглибленні внутрішнього та зовнішнього ринків. Серед основних рушіїв розвитку транспортної системи в Російській імперії дослідник виділяв зацікавленість великих підприємців, а особливо дворян-поміщиків, котрі після реформи 1861 р. модернізували свої господарства, пристосовуючись до ринкових відносин.

У цілому, історик вдалося створити загальну картину становища транспорту на українських теренах наприкінці XVIII – у XIX ст., виявити окремі фактори, що сприяли його удосконаленню та позитивно оцінити роль в розширенні й поглибленні як національного, так і загальноімперського ринків.

1. Костюк С.П., Грабовецький В.В. Іван Олександрович Гуржій. Бібліографічний покажчик. – Л., 1965; Санцевич А.В., Федоренко В.Г. 60-річчя з дня народження І. О. Гуржія // Укр. іст. журн. (далі – УІЖ). – 1975. – № 8; Санцевич А.В. І. О. Гуржій. Життя і творчість // Історія та історіографія України / Гол. ред. Ю. Кондуфор. – К., 1985; Гуржій О.І. Гуржій Іван Олександрович // Енциклопедія історії України. – Т. 2: Г–Д / Редкол.: В. Смолій (голова) та ін. – К., 2004; Лесніченко В.А. Проблеми розвитку дрібних селянських промислів в Україні в першій половині XIX ст. у науковій спадщині І. О. Гуржія // Наукові праці Миколаївського державного гуманітарного університету ім. П. Могили комплексу «Києво-Могилянська академія». Серія: Історичні науки. – 2008. – Т. 83. – Вип. 70; та ін.
2. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. – К., 1968.
3. Гуржій І.О. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст. – К., 1954.
4. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 року). – К., 1962.
5. Гуржій І.О. Розвиток транспорту на Україні та посилення його ролі у всеросійських економічних зв'язках (60–90-і рр. XIX ст.) // УІЖ. – 1965. – № 10.

Shewchenko W.W. History of transport in Ukraine in I. O. Gurzhii's scientific legacy. In the article the I. O. Gurzhii's contribution into the investigation of the Ukraine transport history in the XVIII–XIX centuries is analyzed. Was determined the context and described the main aspects of the topics which scientist has studied.

Key words: transport, railway, Ukraine, market, I.O. Gurzhii.

