

УЗЛОВАЯ ПРОБЛЕМА ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБНЫХ РЕСУРСОВ (К ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА УКРАИНСКИХ ЗЕМЛЯХ)

В статье освещается проблема перевозки хлебных ресурсов железными дорогами на территории Украины (вторая половина XIX – нач. XX столетий)

Ключевые слова: *Российская империя, железнодорожный транспорт, хлебные ресурсы, Н.И. Вавилов,*

Актуальность темы. В данной статье анализируются, в первую очередь, количество и объемы сельскохозяйственной продукции, нуждавшихся в дальнейшей транспортировке при нарастающем рыночном обороте. В тематических изданиях данная научная тема комплексно не исследовалась.

Задание данной публикации. Дореволюционная Россия, в состав которой входила большая часть земель нынешней Украины, имела достаточно оснований считаться страной земледельческой. Причем, среди продуктов ее сельскохозяйственного производства главенствующую роль по занимаемой посевной площади и урожаям играли хлебные злаки. Лучшее всего данный факт доказывали цифры исследователей. Наиболее компетентно их систематизировал член Сельскохозяйственного ученого комитета империи Р.Э. Регель (1867-1920). Его теоретическую и практическую деятельность высоко оценивал Н.И. Вавилов (1887-1943), когда болезненно реагировал на внезапную смерть ученого от сыпного тифа.

Историческая динамика обследования промышленности в России по состоянию на 1908 г., за исследованиями Р.Э. Регеля, определяла общую ценность ресурсов фабрично-заводской промышленности. Так, стоимость изделий, товаров и продуктов, изготавливаемых на продажу по оценкам владельцев с мест производства, включая стоимость сырьевых материалов, составляла всего 4,9 млрд. рублей. Однако, из этой суммы только 42 процента или около 2 млрд. рублей - приходилось на фабрично-заводское производство, как таковое, а 58 процентов или почти 3 млрд. рублей, составляла стоимость сырья. Причем соотношение это осталось неизменным в течение более десяти лет, так как предыдущее обследование (1897 г. – Авт.) давало такое же самое соотношение 21 к 29 (или в процентах 42 к 58). Хотя в том году общая абсолютная стоимость изделий, товаров и продуктов была оценена почти на половину дешевле, а именно всего в 2,8 млрд. рублей.

В 1908 г. было передано на обработку сырьевых материалов на сумму почти 3 млрд. рублей. Из них 74 процента (точно - 2,1 млрд. – Авт.) составляла стоимость сырьевых материалов сельскохозяйственного происхождения. Только одна четверть (26 процентов или 0,7 млрд. рублей) – стоимость всех прочих сырьевых материалов. Но при таком преобладающем значении сырья сельскохозяйственного назначения для промышленности всей страны, лишь значительно меньшая его часть поступала в фабрично-

заводскую переработку. Это видно из того факта, что это сырье оценивалось в 1908 г. всего в 2 млрд, в то время как ценность всех работ сельскохозяйственного производства определялась в том же году, также примерно в 9 млрд. рублей. Таким образом, менее чем четвертая часть сырья сельскохозяйственного происхождения поступала на фабрично-заводскую обработку. Однако, она составляла - три четверти стоимости всего сырья обрабатывающей промышленности России [1].

В экспортной торговле пшеница, наряду с ячменем, занимала в России первое место. За 1908-1913 гг. пшеницы вывозилось в среднем 223 миллиона пудов в год, а ячменя – 209 млн. Серьезными конкурентами на мировом рынке были Аргентина (ее экспорт составлял около 100 млн.), США (107 млн.), Канада (97 млн) и Австралия (63 млн пудов). Как видим, Россия занимала *первое место* по снабжению населения земного шара пшеницей. Значение пшеницы усиливалось еще и тем фактом, что Россия производила наиболее питательное зерно. А, следовательно, и пищевой продукт - наивысшего качества [2].

Изложение основного материала. После завершения сооружения Московско-Курской железной дороги в российском обществе стала ясно осознаваться необходимость дальнейшего продолжения названной линии до Киева, в целях соединения промышленного Московского района с Юго-Западным краем. Для реализации, по сути, давно назревшей проблемы, образовалось общество капиталистов во главе с П.Г. фон-Дервиз, князем С.А. Долгоруковым и К.Ф. фон-Мекк. Согласно царской концессии от 24 декабря 1866 г., названное Общество обязывалось построить железную дорогу от Курска до Киева с мостом через реку Днепр под Киевом протяженностью 439,6 верст (468,6 здесь и далее в км. – Авт.). К тому же снабдить дорогу необходимым подвижным составом, стоимостью оптом на сумму в 3 824,285 фунтов стерлингов. Компании присвоили название «Общество Курско-Киевской железной дороги». Срок владения общества упомянутой дорогой был установлен с 24 декабря 1870 г. (времени предполагавшегося открытия фактического движения) на 85 лет, то есть по 24 декабря 1955 г. Движение на самом деле было открыто 14.02.1870 г.

В 1891 г. царь утвердил первое дополнение к Уставу Общества, поскольку первоначальная концессия была переименована в устав еще в 1886 г. Обществу Курско-Киевской железной дороги было предоставлено право построить железную дорогу от Курска до Воронежа, протяженностью 246 км. А также проложить второй путь от Курска до Киева. Движение было открыто 1 июля 1894 г. В том же году последовало утверждение второго дополнения к Уставу о предоставлении Обществу права на сооружения ряда узкоколейных подъездных ветвей, со временем покрывших северо-восточную часть нынешней Украины. В 1893 г. последовало царское соизволение на переименование Общества «Курско-Киевской железной дороги» в Общество «Киево-Воронежской железной дороги». В 1894 г. Обществу предоставили право построить ширококолейную линию от г. Брянска до ст. Льгов (ныне Курская область. – Авт.) и узкоколейный подъездной путь от ст. Ворожба к

нынешней Середино-Буде (ныне Сумская область. – Авт.). В 1895 г. последовало дополнение к Уставу, которым Обществу предоставили право разветвить ширококолейные линии от ст. Брянск через Сухиничи, Калугу, Малоярославец до Москвы, а так же узкоколейную ветвь от ст. Пирятин (ныне Полтавская область. – Авт.) до пристани Днепр-Красное на Левом берегу Днепра (под нынешней Золотоношей Черкасской области. – Авт.). Одновременно с этим Общество было переименовано в Общество «Московско-Киевско-Воронежской железной дороги». С имперского соизволения 1897 г. Обществу была предоставлена возможность расширить аренду, с тем чтобы построить узкоколейную ветвь к станциям, которые ныне размещены в Курской и Орловской областях нынешней Российской Федерации.

В 1898 г. последовало четвертое дополнение к Уставу о предоставлении Обществу возможности постройки ширококолейной линии длиной 337 км. от г. Полтавы в направлении Миргорода, Лубны, далее до Борисполя и до пересечения с Курско-Киевским участком между мостом через р. Днепр и станцией Бровары. В преддверии Киева, на станции Дарница движение фактически открыто 1 декабря 1901 г. Дальнейшая строительная деятельность указанного Общества была направлена на сокращение железнодорожного сообщения между Москвой, с одной стороны, и Киевом с направлением до Одессы, с другой. Включались в состав новых магистралей те узкоколейные подъездные пути, направление которых совпадало с кратчайшим соединением упомянутых пунктов, перестройка которых в нормальную колею вызывалась местными потребностями.

Для этих видов работ Общество, за утвержденным 7 июня 1903 г. пятым дополнением к Уставу, сооружена железнодорожная линия магистрального типа от ст. Навля (ныне Брянская область. – Авт.) до ст. Конотоп (ныне Сумская область. – Авт.) с переустройством на нормальную колею узкоколейных подъездных путей от станции Зерново (ныне г. Середино-Буда. – Авт.) до станции Хутор Михайловский (со временем менял наименование - г. Дружба, потом возвращено прежнее наименование, Сумская область. – Авт.) и станции Пироговка (ныне Сумщина) до станции Конотоп ныне Сумская область. Фактическое движение здесь открыто 1 августа 1907 г. Только названная железнодорожная линия сокращала расстояние между Москвой и Киевом на 123 км.

В целях дальнейшего сокращения железнодорожного пути между Москвой и Одессой, а также для устранения весьма существенных неудобств, вытекавших из обслуживания узкой колеей плодородных уездов Полтавской губернии, Обществом дороги предпринято, согласно утвержденному в 1908 г. дополнению к Уставу, сооружение линии от станции Бахмач до города Одессы протяженностью 649 км. с включением в ее состав узкоколейного подъездного пути между ст. Круты (ныне Нежинский район Черниговской области. – Авт.) и ст. Днепр-Красное (под г. Золотоноша. – Авт.), путем соединения ст. Ичня и ст. Золотоноша и постройкой моста через Днепр вблизи г. Черкасы. По состоянию на дату аналитической публикации (1914

г. – Авт.) постройка этой линии заканчивалась. Причем расстояние между Москвой и Одессой сокращалось еще на 197 км.

Подсчитывалось, что с открытием Бахмач-Одесской железнодорожной линии Общество эксплуатировало за общими подсчетами всего – 3 148 км., в том числе, ширококолейных путей - 2 753 км. и узкоколейных - 395 км.

Сеть Московско-Киево-Воронежской железной дороги предусматривала семь участков: Киев-Полтава; Киев-Конотоп-Ворожба-Хутор Михайловский; Ворожба-Курск-Воронеж; Чернигов-Днепр Красное; Конотоп-Брянск-Артаково; Брянск-Калуга; Калуга-Москва. Следует, к примеру, предметно рассмотреть обстоятельства строительства железнодорожного интервала между крупными административными центрами нынешней Украины от Полтавы до Киева. Как следует из проекта, в первую очередь принималось во внимание тяготение крестьянских хозяйств того времени к железной дороге, численность населения прилегающих округ, объем собранных и отправленных хлебных грузов и тому подобное. Для расчетов учитывались объемы грузопотоков за десять предыдущих лет (1900-1909 гг.). Участок железной дороги от Киева до Полтавы имел протяженность 337 км., проходил поперек водоразделов, пересекая реки Трубеж, Сулу, Псел и заканчивался на западном берегу р. Ворсклы под городом Полтава. Все водораздельные пространства занимал горный чернозем, затем, вдоль рек вклинивался долинный чернозем с ненормальными почвами речных долин. Подпочвенным слоем служили леса и лессовидные суглинки. Мощность черноземного слоя и процентное содержание гумуса зависело от высоты местности, причем с понижением высоты – количество гумуса снижалось, а мощность почвенного слоя возрастала – количество гумуса, как указывалось в оригинале - в горном черноземе, колебалось от 4 до 6 процентов. Количество атмосферных осадков снижалось по направлению от Киева к Полтаве. Участок этот отсекал от Юго-Западной части угол Остерского уезда Черниговской губернии, затем пересекал уезды Полтавской губернии: Переяславский, Пирятинский, Лубенский, Миргородский и Полтавский. К этому участку тяготели волости 8 уездов: Полтавский уезд с 5 волостями; Кобелякский уезд - 1 волость; Хорольский уезд – 4 волости; Миргородский уезд с 14 волостями; Зиньковский уезд – 3 волости; Лубенский уезд с 10 волостями; Пирятинский уезд с 8 волостями; Прилукский уезд – 2 волости; Переяславский уезд с 13 волостями. Таким образом, на прилегающей к планируемому железнодорожному участку площадь удобной земли составляла всего 811 699 десятин. Из них 638 908 десятин, или 78,7 процентов, относились к мелким хозяйствам, остальные - к крупным. Число душ местного населения составляло 652 821 человек. Добавим, что прокладываемая дорога строилась ценой невероятных усилий. На строительстве работали вольнонаемные работники, а также заключенные, общая численность которых составляла порядка 30 тыс. человек, использовалось несколько тысяч подвод. Потогонная система доводила порой людей до отчаяния, ибо рабочий день длился с раннего утра до позднего вечера: и в слякоть, и в стужу все работы выполнялись вручную [3].

По материалам имперского Центрального статистического комитета, плодородие посевных площадей и подесятинной урожайности по девяти уездам прилегающим к данному железнодорожному участку в среднем за 10 лет (1900-1909) составляло 29 608 тис. пудов, в том числе рожь – 9 134 пудов, пшеница озимая – 2 313 и яровая – 6 023, ячмень – 3 764, овес – 5 251, просо – 1 414, гречка – 1 709 пудов. Соотношение между сбором и отправлением хлебов было видно из соответствующей таблицы. Из таблицы вытекало, что сбор хлебов составлял по 36,5 пудов на десятину земельной площади района, а отправление - 12 пудов на десятину. За те же десять лет сбор хлебных ресурсов составлял в среднем - 29 608 пудов, а отправка – 9 711 пудов. Разница реализовывалась на удовлетворение местных потребностей в объеме 24,5 пуда на десятину, в том числе на одного жителя приходилось 25,8 пуда зерновых продуктов.

Справедливости ради отметим, что на рубеже XIX-XX веков в России получали развитие не только хлебные поставки или других сельхозпродуктов, но и распространялось промышленное строительство, отвечающее рыночным запросам. Получавших, между тем, параллельное развитие и на украинских землях. Формирование промышленных предприятий по родам производства и тяготеющих к станциям железнодорожного участка Полтава-Киев состояло в следующем. Количество предприятий, занимавшихся обработкой продуктов земледелия, животноводства и иным сходным производством насчитывало порядка 70. Прежде всего: мукомольные, свеклосахарные, винокуренные, пивоваренные, макаронные, маслобойные, табачные, кожевенные, а также кирпичные и обработки металлов. Множился потенциал промышленных предприятий, которые занимались переработкой минеральных веществ (кирпичные, цементные, гранитные, стекольные и прочие заводы) – 15, обработкой металлов – 2, химических веществ – 81 и т. п.

Однако, по аналитическим исследованиям Харьковского порайонного комитета имперского Министерства путей сообщения следовало также, что одной из причин сдерживания сельскохозяйственных и промышленных перевозок, было отсутствие вероятностей массовой транспортировки продукции [4].

Подводя общий итог подсчитаем ситуацию по переработке грузов на станциях железнодорожного участка Полтава-Киев в 1909 г. Отправлено всего 19 807 тысяч пудов. Из них сельскохозяйственного назначения – 13 294 т. пуд., что составляло 67,1 процента. А из полученных всеми станциями 9 421 т. пуд., грузы аграрного предназначения - 14 947 т. пуд, что составляло 55,1 процента.

Вспомогательные операции на Московско-Киево-Воронежской железной дороге делились на ссудные, складские и транспортно-комиссионные. Ссудные операции производились через начальников станций на основании особого «Положения о ссудной операции». Складские операции - по долгосрочному хранению, производились в зернохранилище на станции Воронеж (в мешках и россыпью). В складах долгосрочного хранения при ст.

Решетиллов, Бобровицы, Грузское, Черемисиново, Льгов, Путивль, Кшень, Русский Брод и Касторная. Причем хлеб в эти склады принимался только в мешках. Кроме того при ст. Воронеж-2 имелся холодильный склад, соединенный с этой станцией рельсовым путем. Транспортные операции производились городскими станциями в Москве, Киеве, Воронеже, Чернигове, Черкассах и Брянске. Следует добавить, что железнодорожные пути, о которых шла речь выше, охватывали девять губерний империи: в частности, Московскую, Воронежскую, Курскую, Калужскую, Орловскую - ныне относящихся к территории Российской Федерации; а также Черниговскую, Киевскую, Полтавскую, Херсонскую – это сегодняшняя Украина. В своих магистральных направлениях линия соединяла центральный Московский район с Юго-Западным краем имперской России. Пассажиры, проезжающие станцию Конотоп и сегодня видят на старом помещении железной дороги выкладку с обозначением даты постройки здания «1903». По сведениям Харьковского порайонного комитета, на 1 января 1913 г. парк подвижного состава Московско-Киевско-Воронежской железной дороги составлял 545 паровозов с числом вагонов: 518 пассажирских, 37 почтовых, 171 багажных, 140 товарных. Естественно, что возникала необходимость в постройке локомотивов, вагонов и другого железнодорожного оборудования. В 1896 г. началось строительство паровозостроительного завода под руководством промышленника Густава Гартмана. 29 мая 1900 г. тишину провинциального Луганска нарушил паровозный гудок. На украинских землях, насыщенных потенциалом сельскохозяйственного предназначения начиналась новая пора. Первая из них - эра локомотивостроения [5].

Выводы. Как видно из приведенного аналитического материала, продукция сельскохозяйственного назначения составляла базу и растущую потребность для увеличения потенциала грузовых перевозок в период перед революционными событиями 1917 г. И, как бы ни было трудно, у крестьянства, прежде всего, восточных украинских земель - формировались дружественные отношения братских народов, как россиян, так и украинцев.

Литература

1. Регель Р.Э. Хлеба в России / Р.Э. Регель. – Петроград, 1922.– 55 с.
2. Панченко П.П., Глазунов Г.О., Присяжнюк М.В., Борзих О.І., Богдан О.В. Земельне питання та аграрні реформи в Україні: доба 1917-1940 років. – К., 2011. – С. 108.
3. Бобылев А. Как железная дорога в Киев пришла / А. Бобылев // Магистраль. - 2010.
4. Экономическое описание района Московско-Киево-Воронежской железной дороги. – Х., 1914. – 175 с.
5. У истоков // Жизнь Луганска. – 2011. – 8 июня. – № 24

Глазунов Г.И. Узловая проблема: перевозка хлебных ресурсов (к истории строительства железных дорог на украинских землях)

В статье освещается проблема перевозки хлебных ресурсов железными дорогами на территории Украины (вторая половина XIX – нач. XX столетий)

Ключевые слова: *Российская империя, железнодорожный транспорт, хлебные ресурсы, Н.И. Вавилов,*

Hlazunov H.I. Key problem: *transportation of panary resources (to history of building of railways on Ukrainian earths)*

In the article the problem of transportation of panary resources per rail is illuminated on territory of Ukraine (second half of XIX - нач XX of centuries).

Keywords: *the Russian empire, railway transport, panary resources, N.I. Vavilov*