

## Політика царського уряду щодо розвитку залізничного транспорту в Наддніпрянщині у другій половині XIX – на початку XX ст. (за матеріалами галузевої преси)

*Перетокін А. Г.*

*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара*

Висвітлено проблему політики царського уряду щодо розвитку залізничного транспорту в Наддніпрянщині у другій половині XIX – на початку XX ст. У дослідженні широко використовуються матеріали галузевої преси.

**Ключові слова:** політика; царський уряд; залізничний транспорт; розвиток промисловості; Наддніпрянщина; галузева преса

Освещена проблема политики царского правительства относительно развития железнодорожного транспорта в Надднепрянщине во второй половине XIX – в начале XX вв. В исследовании широко используются материалы отраслевой прессы.

**Ключевые слова:** политика; царское правительство; железнодорожный транспорт; развитие промышленности; Надднепрянщина; отраслевая пресса

After the reform of 1861 the tsarist government tried to provide all the conditions for the Russian empire to become a «European state» having an international status and influencing on international relations. Creation of the railway network was regarded as the most important task. The aim of the article is to analyze the policy of the tsarist government concerning railway building in the Dnieper region of Ukraine in the second half of the 19th century – at the beginning of the 20th century.

To achieve the purpose of our research it is necessary to analyze the actions of the tsarist government concerning railway building in the Dnieper region; to investigate the materials of the branch press on this problem; to study the requirements of the mining businessmen to the government; to analyze the orders of the tsarist government concerning railway building; to regard the relations of the mining businessmen and the tsarist government in this sphere.

The analysis of the materials published in the branch press allowed to come to the conclusion that after the reform of 1861 the Russian empire was behind developed capitalist countries in the railway building. Economic and political situation in the country required the rapid development of the railway network in the empire and first of all in the Dnieper region of Ukraine. This problem was especially important for this region of Ukraine because there was an intensive mining of coal and iron ore deposits in it. The tsarist government supported private companies investing their capitals into railway building and guaranteed benefits for them. The government granted 53 concessions to 43 joint stock companies. Mining engineers and businessmen at their congresses asked government organizations to provide railway with steam locomotives, carriages and water. Branch press published government orders about railway transport. The government was responsible for the development of railway transport in the Dnieper region of Ukraine. The policy of the tsarist government favored the rapid development of the mining and metallurgical branches of industry in the region.

**Keywords:** policy; tsarist government; railway transport; development of industry; the Dnieper region of Ukraine; branch press

Створення залізничної мережі розглядалося царським урядом як найважливіше завдання після реформи 1861 р. У Російській імперії в пореформені часи існував культ держави і всевладдя бюрократії. В той же час царський уряд намагався зробити все, щоб Росія стала повноцінною «європейською державою», підвищила свій міжнародний статус та вплив на міжнародні відносини [36, с. 9]. Російська імперія значно відставала по залізничному будівництву від розвинених капіталістичних держав. На той час в Російській імперії було побудовано 3,5 тис. верст залізниці, а в Німеччині та Франції в 4 рази більше (по 14 тис. км), в Англії у 6 разів більше (22 тис. км), а в США в 16 разів більше (56 тис. км) [30, с. 95].

Проблема залізничного транспорту в Російській імперії розглядалася в монографії радянської дослідниці А. М. Соловйової [30], в працях українських вчених В. В. Крутікова, В. Д. Мирончука, Ф. Г. Турченка, Г. Ф. Турченко, О. П. Реєнта, І. В. Довжука, О. Б. Шляхова [19; 20; 32; 31; 29; 16; 35; 36] особлива увага приділялася розвитку залізничного транспорту в Наддніпрянщині, але в зазначених дослідженнях при вивченні політики царського уряду щодо залізничного транспорту недостатньо використано матеріали галузевої преси. Галузева преса Наддніпрянщини в той час була не тільки професійно, а й суспільно орієнтованою. В галузевій пресі публікувалися урядові розпорядження, постанови щодо розвитку залізничного транспорту, а також висвітлювалися взаємовідносини гірничопромисловців та царського уряду.

Мета статті – проаналізувати політику царського уряду щодо залізничного транспорту в Наддніпрянщині у другій половині XIX – на початку XX ст. Для цього необхідно виконати наступні завдання: дослідити заходи царського уряду щодо залізничного будівництва в регіоні; проаналізувати малодосліджені матеріали галузевої преси; визначити першочергові завдання, які висували гірничопромисловці перед царським урядом; розглянути розпорядження та циркуляри царського уряду стосовно залізничного транспорту, дослідити взаємовідносини гірничопромисловців з урядом у питаннях залізничного транспорту в Наддніпрянщині.

Вирішення проблеми залізничного будівництва в Наддніпрянщині було обов'язковою передумовою успішної модернізації народного господарства царської Росії. Розвинене індустріальне суспільство не могло існувати без системи комунікацій та транспортних засобів. Залізничний транспорт був головним для забезпечення промислового розвитку в Наддніпрянщині.

Економічна і політична ситуація в країні вимагала швидкого розвитку залізничної мережі в імперії. Особливо гостро ця проблема стояла в Наддніпрянщині, де були багаті родовища корисних копалин, які необхідно було розробляти. Зростав попит на вугілля, залізну руду, треба було задовольнити споживачів і розвивати ринки збуту. Першою залізничною магістраллю в регіоні була Курсько-Харківсько-Азовська залізниця (766 верст), яку відкрили у 1869 р. Ця залізнична магістраль була дуже важливою, тому що вона поєднала промислові райони Харкова та Донбасу з портами Азовського моря. У 1873 р. були злиті Козлово-Воронезька і Воронезько-Ростовська залізниці в одне товариство. Ці перші залізниці на півдні Російської імперії належали «залізничному королю» С. С. Полякову. Перші залізничні магістралі в Наддніпрянщині були не тільки значними споживачами донецького палива, а й розширили ринки збуту антрациту [19, с. 61].

З 60-х рр. XIX ст. царський уряд гарантував приватним компаніям, які вкладали гроші в залізничне будівництво, прибутки не менш як у 5% на основний капітал. Кабінет міністрів розглядав питання будівництва залізниць, визначав особу, якій надати право на спорудження залізної дороги. Кабінет міністрів вивчав пропозиції концесіонерів, знайомився з кошторисом і термінами будівництва. Скарбниця надавала акціонерним товариствам концесії на залізничне будівництво, а також брала на свій рахунок усі можливі збитки і зобов'язувалася реалізовувати облігації компанії в країні і за кордоном. Надання концесій та пільгові умови приваблювали підприємців. У залізничному будівництві брали участь 43 акціонерних компанії, яким уряд надав 53 концесії. Серед найбільш відомих залізничних концесіонерів були С. Поляков, барон К. Унгерн-Штернберг, К. Ф. фон Мекк, П. Г. фон Дервіз і П. Губонін [35, с. 33-34].

На першому з'їзді гірничопромисловців Півдня Росії, який відбувся у 1874 р. у Таганрозі, голова з'їзду інженер Є. Б. Іваницький надав звіт міністру державного майна. В цьому звіті було піднято питання про спорудження мережі залізниць, необхідних для промислового розвитку регіону [19, с. 61]. У 1875 р. імператор Олександр II затвердив положення Кабінету Міністрів про невідкладне здійснення будівництва Західно-Донецької залізниці, яка буде забезпечувати сполучення Донбасу з Придніпровським регіоном і Кривим Рогом. Західно-Донецька дорога повинна була об'єднати донецьке кам'яне вугілля Донбасу з залізною рудою Криворіжжя і промисловими підприємствами Катеринославщини [26, арк. 51].

Внутрішньополітична і зовнішньополітична ситуація в країні, російсько-турецька війна затримали будівництво Західно-Донецької (Катерининської) магістралі довжиною у 497 верст на декілька років. Катерининська залізниця була відкрита для руху у травні 1884 р. Вона відіграла важливу роль у розвитку вугільної, залізорудної і металургійної галузей промисловості Наддніпрянщини. Про урядове визнання індустріальної цінності Катерининської залізниці та промислового значення регіону свідчить матеріал, який був надрукований у травні 1886 р. у галузевому виданні «Южнорусский горный листок» (далі – ЮРГЛ). В розділі «Місцеві повідомлення» було опубліковано репортаж про пе-ребування імператора з родиною в Катеринославі, під час якого він прийняв депутацію гірничопромисловців Півдня Росії. Царська родина вперше проїхала Катерининською залізницею, для того щоб взяти участь у закладанні доменної печі представниками Брянського товариства. Депутація гірничопромисловців піднесла імператору хліб-сіль на блюди з кам'яної солі з копалень Брянцевського товариства М. М. Летуновського і К°. На блюди у восьми медальйонах були вставлені зразки макіївського кам'яного вугілля, коксу з вугілля Калинської копальні, грушевського антрациту, криворізьких залізних, микитівських ртутних та сурм'яних, есаулівських цинкових та срібно-свинцевих руд. Всі ці зразки демонстрували надзвичайне багатство мінеральних родовищ Наддніпрянщини і підтверджували важливість промислового розвитку регіону для всієї імперії [23, с. 1918].

Спорудження Донецької залізниці (676 верст) почалося в 1877 р., але її будівництво затримувалось через російсько-турецьку війну [27, арк. 15]. З самого початку Донецька залізниця була спроектована як ціла сітка, що відповідало інтересам гірничопромисловців [28, арк. 210]. Донецька залізниця поєднувала Козлово-Воронезько-Ростовську залізницю з Курсько-Харківсько-Азовською, а також мала залізничні гілки до міст Слов'янська, Лисичанська, Бахмута і станції Микитівка. Відкриття Донецької залізниці і спорудження інших важливих залізничних магістралей в Наддніпрянщині сприяло зростанню обсягів видобутку вугілля, яке надходило на внутрішній ринок. Матеріали, які публікувалися в галузевому виданні «Горнозаводской листок» (далі – ГЗЛ), свідчать, що за 10 років з 1888 р. до 1898 р. вивезення донецького вугілля на внутрішній ринок збільшилося у 3,4 разів, а з 1880 р. до 1898 р. – у 7,7 разів [10, с. 3937-3938].

Попит на вугілля зростав на ринку, про що свідчать дані про кількість вагонів, які були задіяні для вивезення вугілля. Дані,

наведені в галузевій пресі, показують, що за 5 років з 1895 р. до 1899 р. необхідна кількість вагонів збільшилась у 1,8 разів, а за 10 років з 1889 р. до 1899 р. кількість вагонів для вивезення вугілля зросла у 2,7 разів [9, с. 3919-3920; 22, с. 579]. Серед споживачів кам'яного вугілля залізниці були на першому місці (35% видобутку), на другому – були металургійні заводи (29 % видобутку) [37, с. 1158-1159].

Зростання видобутку вугілля та попиту на нього викликало певні проблеми. На сторінках галузевої преси неодноразово обговорювалися проблеми, які гальмували розвиток промисловості в Наддніпрянщині, питання залізничного транспорту, стратегічні помилки уряду у вирішенні цих проблем. Серед них особливо важливою була проблема будівництва під'їзних шляхів, тому що заводи найчастіше будувалися поблизу річок, на досить великій відстані від головної залізничної магістралі. Так, наприклад, в статті М. С. Авдакова в галузевому виданні ЮРГЛ зазначається, що чавуноливарні підприємства знаходяться на значній відстані від родовищ кам'яного вугілля та залізної руди. Катеринославські доменні печі будувалися на відстані 250 верст від кам'яновугільних родовищ. Варшавське сталеливарне товариство почало будувати завод у Кам'янському біля Дніпра за 300 верст від кам'яновугільних шахт, а Бельгійське товариство Кокериль вирішило будувати доменні печі у місті Миколаєві за 627 верст від родовищ мінерального палива. Автор публікації звертає увагу підприємців, що для кожного з цих заводів вартість палива буде зростати зі збільшенням відстані заводу від джерел палива [1, с. 1995-1996].

Донецька і Катерининська залізниці не завжди могли узгодити свої дії, що знижувало ефективність доріг і призводило до подорожчання перевезення. Для вдосконалення мережі залізниць Донецького басейну та Катеринославського промислового району в 1890-х рр. було створено багато нових гілок та під'їзних шляхів [17, с. 3673]. При цьому уряд віддавав перевагу казенним залізницям. У 1891 р. держава викупила Курсько-Харківсько-Азовську, а через два роки Донецьку залізницю. До Катерининської залізниці були приєднані донецькі ділянки Ясинувата–Маріуполь, Ясинувата–Хацапетівка, Дебальцевський вузол з лініями, які йшли до Микитівки, Луганська, Зверєво, Варваропілля. До кінця 90-х рр. Катерининська залізниця стала однією з найбільших у Росії, її довжина становила 2166 верст. По всій Росії на одну версту припадало 81 тис. пуд. вантажів, а в південному гірничопромисловому районі – 302 тис. пуд. Постій-

не збільшення вантажопотоку в Наддніпрянщині змусило уряд будувати другу Катерининську дорогу. Довжина другої дороги була 683 версти, вона була прокладена паралельно першій. Нова дорога проходила по території Маріупольського, Бердянського, Мелітопольського й Олександрівського повітів і забезпечувала вихід вантажів із Наддніпрянського промислового району до центральних промислових регіонів імперії і Азовсько-Чорноморських портів [18, с. 4125]. На межі століть начальник Катерининської залізниці О. А. Верховцев на сторінках ГЗЛ розповідав про будівництво нових залізничних гілок: Долгінцево–Нікополь–Олександрівськ–Пологи–Волноваха та ін. [14, с. 4633; 15, с. 6409].

У ГЗЛ наводилися дані про зростання обсягів вантажів на залізницях регіону. Так, наприклад, Курсько-Харківсько-Азовська залізниця у 1888 р. перевозила 26 млн. пуд. кам'яного вугілля, а у 1894 р. – 70 млн. пуд., тобто майже у три рази більше. У 1885 р. Катерининська залізниця разом із Донецькою перевезла 18,8 млн. пуд. кам'яного вугілля, а через десять років у 1895 р. – 127,8 млн. пуд., що у 6,5 разів більше. Всі три залізниці Курсько-Харківсько-Азовська, Катерининська і Донецька разом у 1885 р. перевезли 69,5 млн. пуд. мінерального палива, у 1894 р. – 197,5 млн. пуд., а у 1898 р. – вже 316,2 млн. пуд. За період з 1885 р. до 1898 р. можемо констатувати зростання обсягів перевезення вантажів у 4,5 разів. У 1899 р. було перевезено: мінерального палива 382,8 млн. пуд., залізних руд – 175 млн. пуд., флюсів – 35 млн. пуд, металевих виробів – 75 млн. пуд., солі – 26,4 млн. пуд. У цілому це дорівнювало майже 700 млн. пуд. вантажів [25, с. 3973-3974].

Проблеми з перевезенням все зростаючих обсягів вугілля зумовили створення Тимчасового комітету з перевезення мінерального палива у 1888 р. Члени урядової комісії, яка інспектувала залізниці, задіяні у перевезенні донецького мінерального палива, вирішили, що буде доцільним, щоб комітет діяв відповідно опублікованим правилам перевезення. Він виконував розподільчу та контролюючу функції. Згідно правил до 20-го числа кожного місяця власники копалень та вуглепромисловці повинні були складати списки та надавати заявки на перевезення мінерального палива. Головні споживачі вугілля – залізниці, пароплавства, заводи та інші установи – теж надавали заявки з позначенням обсягів перевезень та станцій призначення. Якщо вуглепромисловці несвоєчасно відмовлялися від заздалегідь замовлених вагонів, то вони повинні були сплачувати штрафи на користь залізниці. А якщо залізниця порушила домовленості, то

вона повинна була сплачувати штрафи відправникам мінерального палива [3, с. 364-365; 2, с. 516]. Очолив комітет відомий гірничопромисловець А. Ф. Мевіус. Раз на місяць він публікував у виданні ГЗЛ статистичні дані про перевезення мінерального палива залізницею.

У 1892 р. було опубліковано розпорядження уряду про продовження дії Тимчасового комітету з урегулювання перевезення донецького кам'яного вугілля на три роки до 1 січня 1895 р. У Комітеті міністрів була заслухана записка міністра шляхів сполучення, в якій було зазначено, що на час дії положення Комітету міністрів дозволялося знімати не більше однієї п'ятнадцятої копійки з кожного пуду мінерального палива, що відправлялося з копалень Донецького басейну, на вирішення проблем залізничного транспорту [8, с. 1065]. У ГЗЛ було опубліковане ще одне урядове розпорядження, яке стосувалося роботи залізниць – циркуляр правлінням залізничних товариств від 19 січня 1891 р., адресований інспекторам та управляючим залізницями. В циркулярі містилися правила маркування бракованих рейок, що свідчило про відповідальне відношення уряду до роботи залізниць та якості перевезення [7, с. 906-907].

На засіданнях з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії неодноразово піднімалися проблеми залізничного транспорту. У 1899 р. відбувся XXIV з'їзд південних гірничопромисловців, Рада з'їзду звернулася до Начальника управління залізниць В. А. М'ясоєдова-Іванова з проханням сприяти спорудженню нових під'їзних гілок і нових залізниць для забезпечення вивезення видобутого мінерального палива. Для вирішення цих проблем Рада з'їзду пропонувала скликати засідання і запросити уповноважених з'їзду. Були направлені телеграми Міністру Фінансів і Начальнику управління залізниць, в яких повідомлялось про нестачу 30 % вагонів, паровозів та про низьку пропускну здатність залізниць [11, с. 4199].

Вугільні кризи, які періодично виникали в Наддніпрянщині, не могли не турбувати вуглепромисловців, залізничне відомство та металургійні заводи. В публікації ГЗЛ за 1900 рік зазначається, що Катерининська та Південно-східна залізниці в той час не могли гарантувати своєчасне перевезення вантажів. Катерининська залізниця не могла забезпечити водою паровози. В цій місцевості були джерела води, але не були побудовані спеціальні споруди для водопостачання. В холодні зими вода замерзала і не могла використовуватися за призначенням, а на Південно-східній залізниці було недостатньо вагонів, під'їзних шляхів і персоналу. В статті підкреслювалось, що ці залізниці заслуговують на особливу увагу, тому що вони здій-

снюють перевезення в районі, багатому на мінеральні поклади. З кожним роком зростала кількість нових металургійних підприємств в регіоні, які забезпечували значні прибутки залізницям. Проблема витрат не розглядалась як актуальна, тому що тільки Катерининська залізниця щорічно давала прибуток 8 млн. крб. Вугільні кризи та проблеми з залізничним транспортом впливали на роботу металургійних підприємств та ускладнювали життя населення регіону, яке використовувало вугілля для отоплювання домівок [12, с. 4117].

Представники царського уряду брали участь у різних нарадах та засіданнях, присвячених проблемам залізничного транспорту в Наддніпрянщині. У галузевому виданні ГЗЛ повідомлялося про участь міністра шляхів сполучення та його замісника у нарадах із гірничопромисловцями південного регіону.

В січні 1900 р. відбулося екстрене засідання Харківського комітету з перевезення мінерального палива, на якому були присутні товариш міністра шляхів сполучення генерал-лейтенант Н. П. Петров, професор мінералогії Харківського університету А. С. Бріо, члени Комітету, представники гірничої промисловості, начальники Катерининської, Курсько-Харківсько-Севастопольської, Харківсько-Миколаївської залізниць, начальники служб руху на залізницях. Гостро стояли питання забезпечення залізниць водою, покращення перевезення мінерального палива та інших гірничозаводських вантажів. Повідомлялося, що внаслідок недостатньої кількості вагонів для перевезення мінерального палива на рудниках накопичувалося багато вугілля. Наприклад, на руднику Голубовського товариства виник запас 2 млн. пуд. вугілля, а на руднику Криворізького товариства – 1 млн. пудів вугілля. Представники міністерства шляхів сполучення запевняли, що прикладають всі зусилля, щоб ситуація змінилася на краще. Вони доповідали, що протягом минулого року було виготовлено 2 600 паровозів і 25 тис. вагонів. У лютому того ж року в Департаменті залізничних справ відбулося засідання комісії по спорудженню залізниць в регіоні Донецького басейну. На засіданні комісії були представники урядових закладів, начальник управління залізниць М'ясоєдов-Іванов та представники з'їзду гірничопромисловців А. К. Алчевський, М. С. Авдаков, Є. М. Таскін, А. В. Міненков [13, с. 4177].

Світова промислова-економічна криза вплинула на розвиток галузей важкої промисловості Наддніпрянщини. Скорочувалися обсяги виробництва, відбувалося падіння цін, загострювалися соціальні проблеми. Незважаючи на кризу, царський уряд гарантував замовлення скарбниці на декілька років уперед за незмінними розцінками.



Цієї практики також дотримувався урядовий комітет із розподілу замовлення на рейки, скріплення та рухомий склад для залізниць, який було створено у 1902 р. П'ять металургійних підприємств Наддніпрянщини (Російсько-Бельгійського, Новоросійського, Донецького, Брянського та Південноросійського Дніпровського товариств) одержували до 70 % замовлень. [34, с. 80]. Кам'яновугільна та антрацитова промисловість виявила ознаки покращення у 1903 р. у порівнянні з двома попередніми роками. У 1903 р. видобуток вугілля у Донецькому басейні склав 65 % загальної частки видобутку імперії за той самий рік [33, с. 7010-7013]. Щодо вивезення твердого мінерального палива залізницею із західної частини Донецького басейну, то за даними галузевої преси спостерігалось постійне зростання обсягів його перевезення залізницею у 1901–1903 рр., але відзначалося зменшення споживання мінерального палива металургійними заводами Наддніпрянщини [24, с. 7047-7048].

На початку ХХ ст. царський уряд продовжував приділяти велику увагу проблемам залізничного транспорту Наддніпрянщини. Про це свідчить публікація в галузевому виданні «Горнозаводское дело» (далі – ГЗД). Коли міністр шляхів сполучення, статс-секретар С. В. Рухлов, відвідав Харків, його зустрічав голова Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії М. Ф. фон Дітмар. Міністр заслухав доповідь голови Харківського Комітету по перевезенню вантажів В. А. Гаєвського про стан гірничозаводських вантажів, а також доповідь М. Ф. фон Дітмара про сучасний стан кам'яновугільної промисловості, про видобуток та вивезення залізницею мінерального палива Донецького басейну. М. Ф. фон Дітмар повідомив, що на той час порівняно з минулим роком видобуток вугілля і антрациту збільшився на 125 млн. пуд., а інших видів палива (дров та нафти) надходило недостатньо. Міністр шляхів сполучення повідомив гірничопромисловців про відміну примусової передачі залізницям вугілля, яке надсилається приватним одержувачам, а також для полегшення стану внутрішнього ринку він доповів, що прийняв міри по закупівлі іноземного вугілля [4, с. 7535].

На сторінках ГЗД того ж року були опубліковані дані Департаменту залізничних справ про перевезення вантажів протягом 17 років з 1895 р. до 1911 р. залізничним транспортом імперії. Всі ці роки спостерігалось зростання перевезення вантажів, виключенням є революційний 1905 р. Щодо перевезення кількості пудів на версту залізниці, то аналіз Департаменту свідчить, що за цей період часу відбулося збільшення з 78,9 тис. пуд. до 109,9 тис. пуд. [5, с. 7509]. Згідно даних про стан гірничої та

металургійної промисловості, надрукованих у галузевому виданні ГЗД, у 1913 р. у Наддніпрянщині було видобуто 1268,34 млн. пуд. кам'яного вугілля, 417,26 млн. пуд. залізної руди, вироблено 270,98 млн. пуд. коксу. Серед споживачів твердого мінерального палива залізниці були на першому місці (40,4%), а підприємства, установи, приватні особи – на другому місці (30,5%), металургійні заводи – на третьому місці (17%) [6, с. 10309; 21].

Таким чином, у пореформений час царський уряд розглядав питання залізничного транспорту як найважливіше, тому що Російська імперія значно відставала по залізничному будівництву від розвинених капіталістичних країн. Особливо гостро проблема залізничного транспорту стояла в Наддніпрянщині, де почалося інтенсивне видобування корисних копалин. Царський уряд підтримував приватні компанії, які вкладали гроші в залізничне будівництво і гарантував їм прибутки не менше як у 5% на основний капітал. Уряд надав 53 концесії 43 акціонерним компаніям. Політика уряду сприяла будівництву Курсько-Харківсько-Азовської, Західно-Донецької (Катерининської), Донецької, другої Катерининської залізниць, а також під'їзних шляхів, які були дуже важливі для перевезення мінерального палива в Наддніпрянщині. Для покращення перевезення в регіоні царський уряд створив Тимчасовий комітет із перевезення палива, а під час світової промислово-економічної кризи створив комітет із розподілу на рейки, скріплення та рухомий склад. Гірничопромисловці на своїх з'їздах піднімали питання нестачі паровозів, вагонів, низької пропускної здатності, забезпечення залізниці водою і звертались до урядових установ з проханням допомогти вирішити ці проблеми. Матеріали галузевої преси публікували розпорядження царського уряду, які свідчать, що уряд відповідально ставився до роботи залізничного транспорту та якості перевезення, сприяв збільшенню парку паровозів та вагонів. Політика царського уряду підтримувала розвиток залізничного транспорту в Наддніпрянщині у другій половині XIX ст. та на початку XX ст. Така політика царського уряду сприяла бурхливому розвитку гірничої та металургійної промисловості, модернізації народного господарства в регіоні.

#### *БІБЛІОГРАФІЧНІ ПОСИЛАННЯ*

1. **Авдаков Н. С.** Где следует строить на юге чугуноплавильные заводы? / Н. С. Авдаков // Южнорусский горный листок (далі – ЮРГЛ). – 1886. – № 148–149. – С. 1996.
2. Горнозаводская промышленность в Екатеринославской губернии // ГЗЛ. – 1889. – № 19. – С. 516–518.

3. Горнозаводская промышленность на Юге России в 1886 г. // ГЗЛ. – 1889. – № 6. – С. 364-365.
4. Горнозаводское дело (далі – ГЗД). – 1913. – № 29. – С. 7535.
5. ГЗД. – 1913. – № 29. – С. 7509.
6. ГЗД. – 1915. – № 3. – С. 10309; № 4. – С. 10329-10333.
7. Горнозаводской листок (далі – ГЗЛ). – 1891. – № 5. – С. 906-907.
8. ГЗЛ. – 1892. – № 17. – С. 1065; № 21. – С. 1101; № 23. – С. 1129.
9. ГЗЛ. – 1899. – № 16. – С. 3919-3920.
10. ГЗЛ. – 1899. – № 17. – С. 3937-3938.
11. ГЗЛ. – 1900. – № 2. – С. 4109.
12. ГЗЛ. – 1900. – № 2. – С. 4117.
13. ГЗЛ. – 1900. – № 5. – С. 4177.
14. ГЗЛ. – 1900. – № 21. – С. 4560-4563; № 23. – С. 4633.
15. ГЗЛ. – 1903. – № 26. – С. 6409.
16. **Довжук І. В.** Індустріальний Донбас в історії розвитку економіки Наддніпрянської України (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.): моногр. / І. В. Довжук. – Луганськ, вид-во СНУ ім. В. Даля, 2009. – 364 с.
17. **Злотницький Э. Д.** О постройке новых железных дорог, подъездных путей и ветвей для надобностей южной горной промышленности / Э. Д. Злотницький // ГЗЛ. – 1899. – Приложение к № 3. – С. 3673.
18. **Злотницький Э. О** проектируемом обходном пути параллельно Екатерининской дороге / Э. Злотницький // ГЗЛ. – 1900. – № 3. – С. 4125.
19. **Крутіков В. В.** Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період / В. В. Крутіков. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1992. – 172 с.
20. **Мирончук В. Д.** Історія Катерининської залізниці (остання чверть ХІХ – початок ХХ ст.) / В. Д. Мирончук. – Дніпропетровськ: [б. и.], 2003. – 51 с.
21. **Могиленский Е. А.** Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и железных дорог в горнопромышленном районе юга России / Е. А. Могиленский. – СПб.: [б. и.], 1913. – 113 с.
22. **Мевюс А.** Недочёты угольной промышленности / А. Мевюс // ГЗЛ. – 1890. – № 1. – С. 579.
23. Местные известия // ЮРГЛ. – 1886. – № 142. – С. 1918.
24. Новая железная дорога и новый каменный уголь // ГЗЛ. – 1904. – № 31. – С. 7047-7048.
25. О современном положении горной и горнозаводской промышленности на юге России // ГЗЛ. – 1899. – № 15. – С. 3903; № 16. – С. 3919; № 18. – С. 3955-3957; № 19. – С. 3973-3974.
26. Российский государственный исторический архив в Санкт-Петербурге (далі – РГИА). – Ф. 37, оп. 5, спр. 963, арк. 51. Режим доступу: <http://rgia.su/imageViewer/img?url=nouLjclOz8nKztmMmo2WnpPCztmQnZWanIvCzs/Lyc/KyMvL2ZiNkIqPws8=>
27. РГИА. – Ф. 262, оп. 1, спр. 1364, арк. 15. Режим доступу: <http://rgia.su/imageViewer/img?url=nouLjclOz8nKztmMmo2WnpPCztmQnZWanIvCzcjHzc7Mz8jZmI2Qio/Czw==>
28. РГИА. – Ф. 268, оп. 1, спр. 174, арк. 210. Режим доступу: <http://rgia.su/imageViewer/img?url=nouLjclOz8nKztmMmo2WnpPCztmQnZWanIvCzcjHz8nKysvZmI2Qio/Czw==>

29. **Ресент О. П.** Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.) / О. П. Ресент. – Київ: Інститут історії України НАН України, 2003. – 340 с.
30. **Соловьева А. М.** Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX в. / А. М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 262 с.
31. **Турченко Г. Ф.** Південноукраїнський регіон у контексті формування модерної української нації (XIX – перша чверть XX ст.) / Г. Ф. Турченко. – Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2008. – 342 с.
32. **Турченко Ф.** Південна Україна: модернізація, світова війна, революція / Ф. Турченко, Г. Турченко. – Київ: Генеза, 2003. – 304 с.
33. Уголь и железо Южной России за последнее трехлетие. Историко-статистический очерк // ГЗЛ. – 1904. – № 30. – С. 7010-7013.
34. **Цукерник А. Л.** Синдикат «Продамет»: историко-экономический очерк. 1902 – июль 1914 г. / А. Л. Цукерник. – М.: Соцэкгиз, 1959. – 303 с.
35. **Шляхов О. Б.** Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. Б. Шляхов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. – 244 с.
36. **Шляхов О. Б.** Україна в умовах модернізації та загострення соціального конфлікту (кінець XIX – початок XX ст.): моногр. / О. Б. Шляхов. – Дніпро: ЛІРА, 2016. – 400 с.
37. ЮРГЛ. – 1884. – № 98-99. – С. 1158-1159.

*Надійшла до редкол.: 01.03.2018*

УДК 94: [02:351.751.5](477.63)

DOI: 10.15421/23188

## **Земство Катеринославщини та фільтрація бібліотечних фондів у другій половині XIX – початку XX ст.**

*Лучка Л. М.*

*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара*

Досліджено роль земства у діяльності шкільних бібліотек та народних читалень. Проаналізовано процес читання за джерелами та змістом. Висвітлено роль влади у комплектуванні фондів та її негативні наслідки.

**Ключові слова:** Катеринославське земство; бібліотеки; читання; фільтрація фондів

Исследована роль земства в деятельности школьных библиотек и народных читален. Проанализирован процесс чтения по источникам и содержанию. Освещена роль власти в комплектовании фондов и ее негативные последствия.

**Ключевые слова:** Екатеринославское земство; библиотеки; чтение; фильтрация фондов

In the 19th – the beginning of the 20th centuries open access to school and people's libraries book collections was absent. Statesmen and elective council representatives, supervisors and censors had the right to use books. They also decided the fate of book collections. Elective councils' meeting registers contain interesting information and show material about library development and book collection formation of Katerinoslav province.